

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1544
van **STIJN BEX**
datum: 1 juli 2022

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Bidirectionele laadpalen - Stand van zaken

De Vlaamse Regering zet in op de elektrificatie van het wagenpark, met de ambitie om tegen 2029 de verkoop van nieuwe fossiele wagens niet meer toe te laten. Er moet dus ook ingezet worden op laadinfrastructuur. In het 'Clean Power for Transport'-plan werd opgenomen dat er in Vlaanderen ruim 35.000 laadpaalequivalenten moeten zijn tegen 2025 en 100.000 laadpaalequivalenten tegen 2030.

In dat verhaal wordt ook bidirectioneel laden enorm belangrijk. Met bidirectionele laadpalen kan men een elektrische auto niet alleen opladen maar ook gebruiken als batterij om de opgeslagen energie nadien op het net te brengen of in de eigen woning te gebruiken. Dat is enorm belangrijk in het kader van de energietransitie, want zo kunnen elektrische wagens de pieken in de productie van hernieuwbare energie opslaan en later weer afgeven. Uit een artikel van Watt's Next bleek dat er recentelijk reeds aanvragen voor homologatie van bidirectionele laadpalen werden ingediend bij Synergrid, de federale koepel van de nutsmaatschappijen.

Er zijn echter nog obstakels voor de homologatie van bidirectionele laadpalen. Zo zou er onder meer een probleem zijn om omvormers die gebruikt worden in bidirectionele laadpalen tijdig (binnen de 3 seconden) te laten reageren op frequentieveranderingen in het elektriciteitsnet. Momenteel is het dus helaas nog niet mogelijk om bidirectionele laadpalen te installeren. Op 9 juni stelde ik de minister een vraag om uitleg (nr.3194) over elektrische laadinfrastructuur en ook over bidirectioneel laden. De minister verwees tijdens de commissievergadering naar het overleg met stakeholders dat daarover zou plaatsvinden op 16 juni.

In Haarlem (Nederland) start in juli een proef waarbij de beheerder van 120 bestaande laadpalen op verzoek van de netbeheerder het gezamenlijke laadvermogen kan verlagen. De stroom die de laadpalen meer of minder van het net vragen, zal slechts 100 kilowatt afwijken van normaal. Dat lijkt niet veel, maar voor 10.000 laadpalen gaat het over een potentieel van ongeveer 10 megawatt, wat al snel gelijk is aan het benodigde vermogen voor bijna 10.000 huishoudens. De proef moet aantonen wat er mogelijk is als deze techniek op grotere schaal wordt toegepast. Op de laadpalen die meedoen aan de pilot staat vermeld dat de laadsnelheid kan variëren, zodat autobezitters daar rekening mee kunnen houden.

1. Welke lessen trekt de minister uit het overleg met de stakeholders?
2. Neemt de minister bijkomende beleidsinitiatieven om de homologatie van bidirectionele laadpalen te faciliteren?

3. Momenteel bestaat er geen mogelijkheid om bidirectionele laadpalen te testen bij aansluiting op het elektriciteitsnet.

Is de minister voorstander om een testfaciliteit voor bidirectionele laadpalen en omvormers te ontwikkelen, bijvoorbeeld op een site van Fluvius, om de homologatie te vergemakkelijken?

4. Laten de laadpalen die momenteel gepland zijn in het kader van Clean Power for Transport toe om het Nederlandse project in geval van succes ook in Vlaanderen door te voeren?

ANTWOORD

op vraag nr. 1544 van 1 juli 2022
van **STIJN BEX**

1. De elektrische wagen als deel van het energiesysteem werd door alle stakeholders tijdens het 'bidirectioneel laadinfrastructuur' overleg onderschreven als een belangrijke component om de elektriciteitsnetten te ontlasten (V2H) en te steunen (V2G).

Het nieuwe 10-jarige investeringsplan van Fluvius geeft duidelijk de ambitie aan om te willen groeien in het proces voor het aansluiten van bidirectionele laadpalen.

Maar er is ook het Europees kader (netwerkcodes) en de regelgeving die dienen nageleefd en gerespecteerd te worden om te zorgen voor een effectieve geharmoniseerde interne markt voor elektriciteit en aardgas in. Ze bevatten onder meer bepalingen over de aansluiting op de netten.

2. Bij heel wat fabrikanten bestond er aanvankelijk onvoldoende besef over de verplichtingen die er bestaan i.k.v. homologatieprocessen. Synergrid heeft de afgelopen periode uitgebreid technisch advies en begeleiding gegeven op vraag van de fabrikanten, ook met betrekking tot het C10/26 homologatieproces.

De focus werd hierbij gelegd op volgende aspecten:

- Het bekomen van de nodige onafhankelijke proefverslagen op basis van Europese normen nodig voor de homologatie.
- het invullen en indienen van een correct en volledig technisch dossier.
- De verplichting van het gebruik van een EnFluRi sensor bij installatie en de toepassing van V2G.

Ook wordt er tegemoet gekomen aan de zeer lange doorlooptijden bij Synergrid voor een homologatie. De spoedige invulling van een openstaande vacature moet de doorlooptijd drastisch verminderen naar ongeveer 3 maanden.

Tijdens het 'bidirectioneel laadinfrastructuur' stakeholderoverleg werden verder volgende afspraken gemaakt:

- a. Een actieve begeleiding en rechtstreekse ondersteuning van de aanwezige V2G/V2H laadpaalfabrikanten om hun toestellen gehomologeerd te krijgen;
- b. Het opzetten van een proefomgeving bij Fluvius voor het uitvoeren van testen met nieuwe laadtoestellen als ondersteuning voor de homologatieprocedure (exacte timing en bepaling locatie wordt beslist de volgende weken – uitgangspunt is 1^{ste} helft van 2023).

Tegen september 2022 zal ook een informatiepagina voor bidirectioneel laden voor zowel potentiële gebruikers, installateurs en fabrikanten worden opgezet via de website <https://www.vlaanderen.be/mobiliteit-en-openbare-werken/duurzame-mobiliteit>.

3. De gemaakte afspraken en de ontwikkelingen inzake deze materie zullen actief opgevolgd en gecoördineerd worden door de net aangestelde Transitiemanager Elektrificatie.

4. In het kader van Clean Power for Transport en de uitwerking ervan op het terrein volgt mijn administratie vele evoluties en proefprojecten, uit binnen – en buitenland, op. Indien hier interessante conclusies uit mee te nemen zijn, worden die zeker mee overwogen in de plannen die we verder uitrollen.