

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 599

van **MARIUS MEREMANS**

datum: 16 januari 2023

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Publieke laadpalen - Plaatsbepaling

In september laatsleden is de concessie van start gegaan omtrent de uitrol van publieke laadinfrastructuur in Vlaanderen. Met een zeer ambitieus plan van 'paal volgt wagen' en 'paal volgt paal' zullen er over heel Vlaanderen in korte tijd zeer veel laadpunten bijgebouwd worden. Heeft men een elektrische wagen maar niet de mogelijkheid om zelf een laadpunt te installeren en er is geen laadpunt in de buurt, dan kan men een aanvraag indienen en zal er binnen 250 meter van zijn adres een laadpaal worden geïnstalleerd. Daarnaast hebben lokale besturen ook de mogelijkheid om aanvullend en proactief laadinfrastructuur te plaatsen op strategische locaties.

De campagne brengt stilaan aanvragen op gang en we zullen binnenkort dus ook her en der laadpalen zien verschijnen op het publieke domein. Dit betekent alvast een goede zaak voor de elektrificatie van ons wagenpark.

1. De concrete locatiebepaling van deze laadpalen gebeurt in samenspraak met de betrokken lokale besturen.

Wordt voor deze locatiebepaling een duidelijke structuur gehanteerd? En is deze gestroomlijnd tussen de verschillende begunstigden die de concessie hebben binnengehaald?

2. De norm voor laadpalen ligt op 250 meter.

Hoe kwam deze norm tot stand?



**Vlaams
Parlement**

ANTWOORD

op vraag nr. 599 van 16 januari 2023

van **MARIUS MEREMANS**

1. Het locatievoorstel wordt opgesteld door de concessiehouders. Engie en TotalEnergies gebruiken hiervoor een eigen aanpak, die gebaseerd is op de gebruikelijke parameters en hun eigen ervaringen. Een aantal overwegingen zijn wel standaard en zijn ook eerder met MOW doorgesproken. Ze baseren zich hierbij ook op informatie die door de lokale besturen wordt bezorgd, bv. over de aanwezige parkeerplaatsen. Belangrijker nog: er wordt ook gebruik gemaakt van strategische kaarten die sommige lokale overheden aanleveren, waarbij zij de gewenste toekomstige situatie hebben ingetekend. De strategische plaatsing wordt uiteraard op basis van de voorstellen van de lokale besturen gedaan, maar ook voor de locaties in functie van Paal volgt Wagen wordt gebruik gemaakt van de inzichten van de lokale besturen. De terugkoppeling met Fluvius en de wegbeheerder gebeurt op een gelijkaardige wijze.
2. De afstand van 250m is gebaseerd op een evaluatie van de voorgaande periode, waarbij werd aangegeven dat 500m te ver was en van andere lopende systemen Paal volgt Wagen, in Vlaanderen en in Nederland. Leuven en Antwerpen bijvoorbeeld hanteerden deze afstand al; Gent was van plan dit te doen maar is op het laatste ogenblik opgeschoven naar 350m.