

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 678

van **MERCEDES VAN VOLCEM**

datum: 27 januari 2023

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Laadpunten - Evolutie

In Het Belang van Limburg stond op 24 januari 2023 te lezen dat het aantal laadpunten in Limburg in een jaar tijd verdrievoudigd is.

1. Graag een overzicht van de evolutie van het aantal laadpunten sinds 2016 per provincie.
Kan er ook een opsplitsing worden gemaakt tussen gewone laders, snelladers en ultrasnelladers?
2. Graag een overzicht van de evolutie van het aantal laadpunten sinds 2016 per Vlaamse centrumstad.
Kan er ook een opsplitsing worden gemaakt tussen gewone laders, snelladers en ultrasnelladers?
3. Hoe zal de uitrol van laadinfrastructuur verder gefaciliteerd worden?
4. Hoe zal het aantal laadpunten bij particulieren thuis gemeten worden? Wanneer kunnen we hiervan de resultaten verwachten?
5. Hoeveel nieuwe laadpunten voor lichte vracht beoogt de minister met haar nieuwe oproep? Waarin verschillen deze laadpunten van andere laadpunten voor gewone wagens?
6. Kan de netbeheerder de palen volgen?
7. Hoeveel particulieren vragen een laadpaal aan op privaat domein?
8. Leveringen van elektrische wagens lopen momenteel vertraging op.
Is er rekening gehouden met deze vertraging? Is ons elektriciteitsnet voorbereid op een plotse stijging en zullen er genoeg laadpalen zijn?
9. Prijsaffichering en tarifiering bij (semi)publieke laadpalen zorgen voor onduidelijkheid.
Welke stappen zet de minister?

ANTWOORD

op vraag nr. 678 van 27 januari 2023
van **MERCEDES VAN VOLCEM**

1-2. Hierbij de cijfers van de voorbije jaren die beschikbaar zijn. De voorbije periode werd de rapportering op punt gesteld:

Eind 2016 werd het aantal publieke laadpunten geschat op 430.

1 januari 2018: publieke laadpunten

	≤ 22 kW - laadpunten	snelladers locaties	CNG - tankstations
Antwerpen	453	11	22
Limburg	238	4	9
Oost-Vlaanderen	428	9	19
Vlaams Brabant	294	5	16
West-Vlaanderen	313	5	18
Totaal	1726	34	84

1 januari 2019: publieke laadpunten

	≤ 23 kW - laadpunten	snelladers locaties ²	CNG - tankstations
Antwerpen	757	13	23
Limburg	410	5	13
Oost-Vlaanderen	818	8	25
Vlaams Brabant	465	6	18
West-Vlaanderen	597	6	26
Totaal	3.047	38	105

1 januari 2020: publieke laadpunten

	≤ 22 kW - laadpunten	Snellaad- locaties	CNG – tankstations
Antwerpen	908	13	25
Limburg	484	5	13
Oost-Vlaanderen	973	11	23
Vlaams Brabant	586	7	20
West-Vlaanderen	773	6	20
Totaal	3.724	42	101

1 januari 2021: publieke laadpunten

	≤ 22 kW - laadpunten	Snellaad- punten	Ultrasnellaad- punten
Antwerpen	1065	30	2
Limburg	493	8	0
Oost-Vlaanderen	1151	33	10
Vlaams Brabant	627	20	2
West-Vlaanderen	815	20	8
Totaal	4.151	111	22

31 december 2021: publieke en semi-publieke laadpunten

publiek 31/12/2021	Laadpunten normaal vermogen	Snellaadpunten	Ultrasnellaadpunten		semi-publiek 31/12/2021	Laadpunten normaal vermogen	Snellaadpunten	Ultrasnellaadpunten
Antwerpen	1.416	27	2		Antwerpen	1.978	23	6
Limburg	648	22	8		Limburg	476	22	0
Oost-Vlaanderen	1.440	68	36		Oost-Vlaanderen	1.261	30	4
Vlaams Brabant	883	49	30		Vlaams Brabant	1.076	27	2
West-Vlaanderen	1.208	37	16		West-Vlaanderen	1.196	32	22
Totaal	5.595	111	92		Totaal	5.987	100	34

31 december 2022: publieke en semi-publieke laadpunten

publiek december 2022	Laadpunten normaal vermogen	Snellaadpunten	Ultrasnellaadpunten		semi-publiek december 2022	Laadpunten normaal vermogen	Snellaadpunten	Ultrasnellaadpunten
Antwerpen	1.907	51	48		Antwerpen	3.714	24	18
Limburg	778	31	32		Limburg	1.337	15	4
Oost-Vlaanderen	1.905	61	61		Oost-Vlaanderen	2.520	27	9
Vlaams Brabant	1.095	57	70		Vlaams Brabant	1.934	30	13
West-Vlaanderen	1.410	50	65		West-Vlaanderen	2.663	22	24
Totaal	7.095	250	276		Totaal	12.168	118	68

3. Bij het uitrollen van de (semi-) publiek toegankelijke laadpalen wordt een onderscheid gemaakt tussen het private domein, het openbare domein en de grote verkeersassen.

Op het private domein wordt ondersteuning voorzien voor nieuwe laadpunten die als publiek toegankelijk worden geconcipeerd. In 2023 en 2024 worden de projecten gerealiseerd die werden gegund in de project-calls van 2021 en 2022. Het gaat in totaal over 463 projecten, bij volledige realisatie goed voor 20.000 CPE.

Voor het openbaar domein is begin oktober 2022 een concessie gegund aan Engie en TotalEnergies. Zij plaatsen de komende 2 à 3 jaar publieke laadpalen met een normaal vermogen op vraag van EV-rijders (vraaggestuurd) en lokale besturen (strategisch aanbod). Er wordt ingeschat dat dit voor ongeveer 10.000 extra CPE zal zorgen. In deze concessie is ook voorzien dat er bij veel gebruikte laadpalen bijkomende laadpalen geplaatst worden in de buurt (datagestuurd). Op deze manier worden vraag en aanbod op elkaar afgestemd.

Daarnaast zullen er tegen 2025 om 25km ultrasnelladers zijn langs alle grote verkeersassen. Deze publieke locaties, meestal op gronden van AWW, zijn reeds allemaal in concessie gegeven, goed voor in totaal 2835 CPE.

4. Het is niet de bedoeling en ook niet mogelijk om private laadpunten in kaart te brengen.

5. Het aantal goedgekeurde projecten voor de nieuwe call zal afhangen van wat er ingediend wordt en wat de kwaliteit daarvan is. Er is een maximaal budget voorzien van 5 mio euro. Aan een financiering van 1000 euro per CPE betekent dit dat er maximaal 5000 CPE gerealiseerd zullen worden. De laadpalen zelf zijn gelijkaardig aan die voor personenwagens, maar deze zullen een veel hoger vermogen en hebben en bij de inrichting van de parkeerplaatsen zal er rekening gehouden moeten worden met de grootte van de voertuigen.
6. Op dit ogenblik zijn er geen signalen dat de netbeheerder op het vlak van aansluitingen niet kan volgen. De komende tijd wordt de uitrol nog versneld; dan moet bekeken worden of alle betrokkenen nog mee zijn.
7. Het is niet de bedoeling dat particulieren een laadpaal aanvragen op privaat domein; die kan men op eigen initiatief gewoon plaatsen. Er hebben in 2022 wel 769 EV-rijders een publieke laadpaal aangevraagd op het openbare domein (Paal volgt Wagen).
8. Bij de snelheid van de uitrol van laadpalen wordt er voortdurend rekening gehouden met de grootte van de vloot aan elektrische voertuigen. Bovendien is de uitrol op het openbare domein deels vraaggestuurd en dus gekoppeld aan de elektrische voertuigen. Zo zijn 'tekorten' op het terrein snel opgespoord en zal de laadpaal er waarschijnlijk nog staan alvorens de nieuwe elektrische wagen geleverd wordt bij de burger.

Globaal is er met de huidige aantallen geen probleem met het elektriciteitsnet, behalve dat het beter zou zijn dat er overal een 400V-net zou liggen. Om de toekomstige situatie aan te kunnen, heeft Fluvijs een investeringsprogramma opgemaakt dat rekening houdt met een verregaande elektrificatie. Hierbij is gebruik gemaakt van de prognoses van de Vlaamse overheid m.b.t. de vergroening van voertuigen.

9. Dit zijn aspecten die momenteel ook op een Europees niveau bediscussieerd worden in het kader van de herziening van de AFID-richtlijn (alternative fuels infrastructure). De wijze waarop ze in België geïmplementeerd worden, is een federale bevoegdheid. De transitie-manager houdt zich ermee bezig om de juiste federale collega's rond tafel te brengen en aan de sporen hierin stappen te ondernemen.