

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 515

van **BRECHT WARNEZ**

datum: 18 januari 2024

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Laadpalen - Uitrol

De Vlaamse Regering ziet het als haar taak om een duurzame toekomst te creëren en het verminderen van de CO₂-uitstoot is daar een belangrijk onderdeel van. Met het oog op de omschakeling naar zero-emissievoertuigen, voornamelijk aangedreven door oplaadbare batterijen, is een versnelde uitbouw van laadinfrastructuur noodzakelijk. Het gaat daarbij over publieke, semi-publieke en private laadpunten. Met de uitrol van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen hoopt de Vlaamse Regering bij te dragen aan deze ambitie en Vlaanderen te positioneren als een leider op het gebied van duurzame mobiliteit.

De Vlaamse Regering wil 35.000 laadpunten realiseren tegen 2025. Daarboven had de regering een oorspronkelijke doelstelling voor 2030 opgenomen in het LEKP (Lokaal Energie en Klimaatpact) die inhield dat er dan één laadpunt per 100 inwoners zou moeten zijn. In 2022 verscherpte de regering deze doelstelling naar 1,5 laadpunten per 100 inwoners.

Laadpalen kunnen worden geplaatst door laadpaalexploitanten, die een concessie krijgen gedurende twee jaar. Antwerpen, Gent en Oostende kozen ervoor niet deel te nemen en zelf in te staan voor hun eigen publieke laadpalen. Daarnaast kunnen publieke laadpalen ook aangevraagd worden via het principe 'Paal volgt Wagen', waarbij burgers zelf een laadpaal kunnen aanvragen als er nog geen is in hun nabijheid. Ook volgens het principe 'Paal volgt Paal' kunnen laadpalen gezet worden: daarbij worden laadpalen geplaatst op plekken waar al laadpalen zijn, maar waar dat aanbod niet (meer) voldoet aan de vraag.

Naast deze gewone laadpalen en snellaadpalen, zijn er ook bidirectionele laadpalen. In het antwoord op mijn eerdere vraag nr. 139 van januari 2022 liet minister Somers weten dat dat project toen nog in de onderzoeks- en ontwikkelingsfase was en dat er bepaalde obstakels waren opgetreden. Een ander project, uit Nederland, dat ook nog in die onderzoeks- en ontwikkelingsfase zat, zijn de laadpalen die uit de grond komen. Op momenten dat ze niet gebruikt worden, zijn ze dan niet echt zichtbaar en nemen ze geen ruimte in. In het antwoord op vraag nr. 617 van Jo Brouns van januari 2022 liet de minister weten dat die innovatieve laadinfrastructuur geen onderdeel zou uitmaken van de Vlaamse concessie voor laadpalen.

Gelieve alle gegevens beschikbaar te stellen in Excel.

1. Hoeveel (semi-)publieke laadpalen zijn er momenteel in Vlaanderen?

- a) Gelieve een overzicht te geven per provincie, met een onderscheid tussen laadpunten met een normaal vermogen, snellaadpunten en ultrasnellaadpunten.

- b) Voor West-Vlaanderen graag een overzicht per gemeente, met eenzelfde onderscheid (normaal vermogen, snel laden en ultrasnel laden).
2. Met betrekking tot laadpalen geplaatst via concessies aan laadpaalexploitanten:
- a) Hoeveel laadpalen werden in 2023 geplaatst?
 - b) Gelieve per provincie een overzicht te geven van de in 2023 geplaatste laadpalen.
 - c) Gelieve voor West-Vlaanderen een overzicht per gemeente te geven van de in 2023 geplaatste laadpalen.
3. Met betrekking tot 'Paal volgt Wagen':
- a) Gelieve per provincie een overzicht te geven van het totaal aantal aanvragen in 2023, het aantal volledige aanvragen, het aantal ontvankelijke aanvragen, het aantal goedgekeurde aanvragen, het aantal afgekeurde aanvragen en het aantal aanvragen dat nog in behandeling is.
 - b) Wat was de voornaamste reden van afwijzing van de ontvankelijkheid?
 - c) Bij hoeveel van de goedgekeurde aanvragen werd de laadpaal ook al daadwerkelijk geplaatst?
 - d) Hoeveel aanvragen uit 2022 kregen pas in 2023 een gevolg?
4. Met betrekking tot 'Paal volgt Paal':
- a) Gelieve per provincie een overzicht te geven van het totaal aantal aanvragen in 2023, het aantal volledige aanvragen, het aantal ontvankelijke aanvragen, het aantal goedgekeurde aanvragen, het aantal afgekeurde aanvragen en het aantal aanvragen dat nog in behandeling is.
 - b) Wat was de voornaamste reden van afwijzing van de ontvankelijkheid?
 - c) Bij hoeveel van de goedgekeurde aanvragen werd de laadpaal ook al daadwerkelijk geplaatst?
5. Met betrekking tot bidirectionele laadpalen:
- a) Hoe ver staat dit project ondertussen?
 - b) Op hoeveel plaatsen zijn er momenteel bidirectionele laadpalen? Gelieve een overzicht te geven per provincie en voor West-Vlaanderen per gemeente.
 - c) Wat zijn verdere plannen omtrent dit project? Zullen ook andere gemeenten bidirectionele laadpalen krijgen? Zo ja, welke?
6. Met betrekking tot ondergrondse laadinfrastructuur:
- a) Zijn er ondertussen projecten opgezet om deze ondergrondse laadinfrastructuur in Vlaanderen te introduceren? Waarom wel/niet?
 - b) Hoe evalueert de minister deze laadinfrastructuur?

7. Wat waren volgens de minister de belangrijkste evoluties in de verspreiding van laadinfrastructuur in 2023?
8. Wat betreft de huidige stand van zaken en de te behalen doelstellingen: hoe interpreteert de minister de bovenstaande cijfers?
9. Op welk vlak vindt de minister dat er nog meer ingezet kan of moet worden met betrekking tot laadinfrastructuur?

ANTWOORD

op vraag nr. 515 van 18 januari 2024

van **BRECHT WARNEZ**

1. a) Hieronder het overzicht van het totaal aantal (semi-)publieke laadpalen eind december 2023:

publiek december 2023	laadpunten normaal vermogen	Snellaadpunten	Ultrasnellaadpunten		semi-publiek december 2023	laadpunten normaal vermogen	Snellaadpunten	Ultrasnellaadpunten	CPE
Antwerpen	2.546	72	148		Antwerpen	6.130	73	56	7.913,5
Limburg	914	73	81		Limburg	2.709	49	23	3.681,0
Oost-Vlaanderen	2.176	76	141		Oost-Vlaanderen	4.799	87	54	6.853,0
Vlaams Brabant	1.450	83	156		Vlaams Brabant	3.174	61	20	5.264,5
West-Vlaanderen	1.740	81	181		West-Vlaanderen	5.290	76	101	7.295,0
Totaal	8.826	385	707		Totaal	22.102	346	254	31.007,0

- b) Als bijlage 1 vindt u het overzicht van het totaal aantal (semi-)publieke laadpalen eind december 2023 per gemeente.
2. Als bijlage 3 en 4 vindt u het overzicht van de laadpalen geplaatst via de huidige concessie, die in dienst zijn. In de vermelde gemeenten zijn plaatsingsopdrachten gegeven.
3. a) Als bijlage 2 vindt u het overzicht voor 'Paal volgt Wagen' op 22 januari 2024.
- b) De voornaamste reden is het al ter beschikking hebben van mogelijkheden om te laden of om eigen laadinfrastructuur te voorzien.
- c) In principe wordt steeds een paal geplaatst na een goedgekeurde aanvraag. Het kan wel zijn dat aanvragen onderling of met strategische voorstellen van gemeenten geclusterd worden. Er is dus geen 1-op-1 relatie.
- d) Zie overzicht in antwoord 3a.
4. a) Bij 'Paal volgt Paal' wordt door MOW rechtstreeks vanuit de cijfers een plaatsingsopdracht gegeven. Hierbij de aantallen.

Rijlabels	Antwerpen	Limburg	Oost-Vlaanderen	Vlaams-Brabant	West-Vlaanderen	Indtotaal
2023	58	26	20	62	81	247
2024	40	10	29	27	34	140
Indtotaal	98	36	49	89	115	387

- b) 'Ontvankelijkheid' is hier niet van toepassing.
- c) In principe wordt steeds een paal geplaatst na een goedgekeurde aanvraag. Het kan wel zijn dat aanvragen onderling of met strategische voorstellen van gemeenten geclusterd worden. Er is dus geen 1-op-1 relatie.
5. Er is op dit moment geen Vlaams project voor de algemene uitrol van publieke bidirectionele laadpalen op het openbare domein. Dit is ook niet voorzien in vorige of huidige concessies. Volgens mij is bidirectioneel laden de toekomst. Er zijn vele bezorgdheden rond energievoorziening en de capaciteit van het net. Het bidirectionele verhaal biedt hier een oplossing. De eerste stap hierin ligt in het vehicle to home

laden, wat ik in samenwerking met de andere betrokken partners heb mogelijk gemaakt sinds 2022.

6. De concessie heeft geen betrekking op ondergrondse laadinfrastructuur, voornamelijk omdat de aansluitingsproblematiek anders ligt. Dit wil niet zeggen dat er geen ondergrondse laadinfrastructuur wordt uitgerold, bv. in grote parkeergarages of appartementsgebouwen. Dat gebeurt op privé-initiatief en wordt, als de laadpunten publiek toegankelijk zijn, ondersteund met Vlaamse middelen d.m.v. project calls (2021/2022/2023). Deze laadinfrastructuur is een belangrijk onderdeel van het geheel van de laadinfrastructuur.
7. In 2023 zijn het capteren van voorstellen voor laadinfrastructuur op het openbare domein en de uitrol van de concessie voor normale laders op snelheid gekomen. Daarnaast zijn er heel wat privé-initiatieven genomen om laadinfrastructuur uit te rollen op het private domein, al dan niet financieel ondersteund door de Vlaamse overheid. Ook op de grote verkeersassen zijn er projecten gestart of afgerond vooral voor het plaatsen van (ultra)snelladers. Het aangeboden laadvermogen is snel toegenomen in 2023, conform de Europese doelstellingen daaromtrent.
8. De doelstelling voor de hoeveelheid laadequivalenten voor 2025 is nu al in zicht en zal sneller gehaald worden. Daarnaast voldoen we momenteel aan de nieuwe Europese AFIR-doelstellingen.
9. Het zal kwestie zijn om te blijven voldoen aan de Europese doelstellingen voor laadinfrastructuur die voertuiggebaseerd zijn. Dat wil zeggen dat de laadinfrastructuur de toename van de elektrische wagens moet blijven volgen en dat er ook werk moet gemaakt worden van laadinfrastructuur voor lichte en zware vracht, waar ik met projectoproepen en VIAVIA ook mee mijn schouders onder zet.

BIJLAGEN

1. [Overzicht aantal \(semi-\)publieke laadpalen eind december 2023, per gemeente](#)
2. [Overzicht laadpalen geplaatst via de huidige concessie \(ENGIE\)](#)
3. [Overzicht laadpalen geplaatst via de huidige concessie \(TotalEnergies\)](#)
4. [Overzicht 'Paal volgt Wagen' op 22 januari 2024](#)