**ingrid lieten**

viceminister-president van de vlaamse regering, vlaams minister van innovatie, overheidsinvesteringen, media en armoedebestrijding

**antwoord**

op vraag nr. 43 van 5 november 2012

van **robrecht bothuyne**

1. Het laadpuntennetwerk in Vlaanderen zal bestaan uit:
* thuislaadmogelijkheden;
* private laadplaatsen bij bedrijven (beperkt toegankelijk voor het eigen personeel en voor bezoekers);
* publiek toegankelijke laadplaatsen op de openbare weg maar bijvoorbeeld ook op parkings van supermarkten, parkeergarages bij autodealers, etc.

Deze laadinfrastructuur kan dus geplaatst worden op initiatief van particulieren, bedrijven of op initiatief van lokale besturen.

Er is geen volledig overzicht van de laadinfrastructuur. De verschillende initiatiefnemers zijn vrij hun laadpunten al dan niet open te stellen voor publiek gebruik en kiezen zelf hoe zij deze kenbaar maken. Zij kunnen deze al dan niet melden op websites zoals bijvoorbeeld [www.oplaadpunten.org](http://www.oplaadpunten.org) en [www.asbe.be](http://www.asbe.be). Een 100% up-to-date overzicht is dus niet evident.

Volgens deze bronnen zijn er momenteel in Vlaanderen ongeveer 670 publiek toegankelijke plaatsen waar een e-bike, een e-scooter, een elektrische personenwagen of bestelwagen kunnen worden geladen. Hiervan zijn er een 170-tal plaatsen voor elektrische wagens en bestelwagens. Maar deze aantallen zijn dus ramingen. Op één laadplaats of locatie waar laadmogelijkheid wordt aangeboden, zullen vaak meerdere laadpunten voorhanden zijn. Soms gaat het over één laadpaal met twee connectoren (veel geplaatst op privaat initiatief) maar soms gaat het over gecombineerde laadeilanden met 6 laadpunten voor fietsen en 4 laadpunten voor elektrische personenwagens. Het aantal laadpunten is dus een factor groter dan het aantal laadplaatsen.

Een gebruiker zal evenwel vooral geïnteresseerd zijn in het aantal laadplaatsen waar hij of zij zijn type voertuig (wagen, fiets, scooter) kan laden.

Het aantal laadplaatsen voor elektrische wagens (167) is volgens [www.oplaadpunten.org](http://www.oplaadpunten.org) als volgt verdeeld over de provincies:

* Provincie Antwerpen: 30%;
* Provincie West-Vlaanderen: 22%;
* Provincie Oost-Vlaanderen: 22%;
* Provincie Vlaams-Brabant: 16%;
* Provincie Limburg: 8%.

In deze cijferverdeling zitten ook een groot aantal laadplaatsen uit de Vlaamse Proeftuin Elektrische Voertuigen (PEV) ([www.proeftuin-ev.be](http://www.proeftuin-ev.be)). Omdat het o.a. de bedoeling is “real life” het laadgedrag van de testpopulatie te onderzoeken, zal elk PEV-platform een aantal laadpalen installeren op publiek domein (meestal gemeentewegen), op semipubliek domein of op privaat domein (bij deelnemende bedrijven voor het personeel of bij mensen thuis). Het betreft zowel laadpunten voor fietsen en scooters als voor personenwagens en bestelwagens. Tot nu toe werd de hiernavolgende infrastructuur binnen de PEV geplaatst.

***Olympus***

Olympus plaatste laadstations voor de elektrische fietsen van Blue-Bike (fietsdeelsysteem). Een laadstation bestaat uit meerdere laadpunten. Het gaat om 3 fietslaadstations in Hasselt, 1 in Antwerpen, 1 in Leuven en 2 in Gent. Deze laatste laadstations werden ook uitgerust met telkens 2 laadpunten voor private fietsen.

***EVA***

EVA plaatste tot nu toe 65 laadeilanden. Eén laadeiland bestaat meestal uit 6 laadpunten voor elektrische fietsen en 2 laadpunten voor elektrische personenwagens of bestelwagens. Soms wordt in overleg met het gemeentebestuur een andere configuratie geplaatst.

De meeste van deze laadeilanden staan op een gemeenteweg in het werkingsgebied van Eandis. Dit verklaart meteen ook het relatief groot aandeel van laadpalen in de provincies Antwerpen, Oost- en West-Vlaanderen.

Ze worden weergegeven op bijgevoegde kaart.



De rode laadpunten zijn 2 snellaadpunten die in het EVA-platform werden ingebracht door TOTAL. De gele laadpunten zijn 2 laadpunten bij Lidl filialen (in Sint Niklaas – Lamstraat) en in Mariakerke. Deze rode en gele laadpunten zijn extra bovenop de 65 gesubsidieerde laadeilanden (groene). Zij werden met private middelen gefinancierd.

Momenteel bereidt EVA nog de plaatsing voor van een fietslaadpunt in Ieper en een laadeiland in Stabroek.

***iMOVE***

Plaatste laadinfrastructuur thuis in de garage bij 50 testgezinnen die gedurende 10 weken gebruik maken van een elektrisch voertuig. Na deze 10 weken wordt de laadpaal verplaatst naar de volgende groep van 50 testgebruikers. Dit proces wordt 4 keer herhaald.

***Volt-Air***

Volt-Air heeft een beperkt aantal laadpalen geplaatst op de parkings van bedrijven die meewerken aan de PEV:

* Siemens: 4 palen in Huizingen en 3 palen in Anderlecht;
* Volvo: 2 palen in Sint-Agatha Berchem;
* Telkens 1 laadpaal bij diverse bedrijven in: Harelbeke (2), Gent (2), Zwevegem, Brugge, Antwerpen, Harelbeke, Evergem, Kortrijk en Kuurne.
1. iMOVE heeft tot nu toe nog geen laadinfrastructuur geplaatst op publiek domein. Dit zal in 2013 gebeuren (de laadpunten die nu bij de residentiële testgezinnen zijn geplaatst, zullen hiervoor opnieuw gebruikt worden) voornamelijk in het werkingsgebied van Infrax. Dit is geografisch aanvullend op de laadpunten van het EVA-platform.

De NMBS-Holding zal vanaf 2013 ook bijkomende laadinfrastructuur voor voertuigen en fietsen plaatsen aan 34 stations in België.

Buiten het kader van de PEV zullen er uiteraard ook private initiatieven zijn. Het is echter moeilijk om de werkelijke aantallen vooraf in te schatten.

1. Binnen de Vlaamse Proeftuin Elektrische Voertuigen (PEV) werd een werkgroep interoperabiliteit opgestart. Die gaat na welke stappen nodig zijn om de oplaadinfrastructuur op een eenvoudige manier toegankelijk te maken voor iedereen die op dit netwerk wil laden.

In 2012 werd reeds een afspraak gemaakt tussen de vijf PEV-platformen dat “Mode 3” laden met de IEC62196-2 Type 2 stekker de standaardkeuze wordt voor het opladen van elektrische wagens in de proeftuin (zie persbericht in bijlage). Deze keuze vloeit ook voort uit het internationale normalisatiewerk door de technische commissies IEC TC69 en SC23H. Het zogenaamde “Mode 3” laden combineert een zeer hoge graad van veiligheid met veelzijdige mogelijkheden voor het beheer van het laadproces en de integratie in de “smart grid”. De binnen “Mode 3” gebruikte Type 2 “Mennekes” stekker is zowel geschikt voor standaard laden als voor semi-snelladen en is in de meeste Europese landen als standaardstekker aangenomen.

Momenteel worden er binnen de PEV ook verdere afspraken gemaakt omtrent uniforme manieren om gebruikers te identificeren en te authentiseren. Zo zal er o.a. een keuze worden gemaakt op het vlak van uniforme RFID-kaartlezers.

1. Ook op Europees gebied zijn er tal van initiatieven die tot doel hebben om te komen tot afspraken omtrent de interoperabiliteit van het opladen. Het PEV-Programme Office heeft de opdracht de belangrijkste projecten en evoluties op te volgen en onze bedrijven binnen de PEV hierover te informeren. Op deze manier kunnen belangrijke keuzes op elkaar afgestemd worden.

De afspraken die op internationaal niveau worden gemaakt, hebben betrekking op het moeiteloos laden met een pasje uit een ander land. Maar ze hebben ook betrekking op intersectorale afspraken om “slim laden” mogelijk te maken. Zo moet de automobielindustrie afspraken maken met de bedrijven uit de energiesector om bijvoorbeeld een automatische communicatie tussen de batterij van elk voertuig en de laadinfrastructuur mogelijk te maken. Op die manier kan de laadpaal bijvoorbeeld detecteren hoe leeg of vol de batterij nog is en hoeveel tijd er nodig is om ze volledig op te laden. Ook zulke vraagstukken bieden tal van nieuwe opportuniteiten voor bedrijven voor de ontwikkeling van nieuwe services.

1. De federale Directie Inschrijvingen van Voertuigen (DIV) levert statistisch materiaal over het aantal ingeschreven voertuigen. Er bestaan geen statistieken over het aantal voertuigen van een bepaald brandstoftype per provincie. Volgens DIV waren er op 1 januari 2012 in België iets meer dan 300 elektrische voertuigen ingeschreven. Ongeveer de helft daarvan is ingeschreven in Vlaanderen.

Naast deze puur elektrische voertuigen vinden ook de zogenaamde “plug-in hybride” voertuigen ingang. In het eerste kwartaal 2012 zet deze opgang zich door.

Hieronder vindt u een overzicht van het aantal inschrijvingen (op Belgisch niveau bij gebrek aan verdere detaillering).

1. Deze gegevens worden niet geregistreerd door DIV.

In de Vlaamse proeftuin Elektrische voertuigen waren er eind september 2012 bijna 300 elektrische voertuigen op de baan. Het gaat om alle types elektrische voertuigen zoals elektrische fietsen, scooters, personenwagens en lichte bestelwagens. Ze worden in heel Vlaanderen ingezet. Ongeveer de helft wordt getest door werknemers van private bedrijven, een kwart door werknemers van gemeentebesturen (zoals bijvoorbeeld technische diensten) en een kwart door particulieren, Cambio en Blue Bike gebruikers.

1. Diagnose is dat via de PEV reeds een groot aantal laadpunten en elektrische voertuigen werden geïmplementeerd in 2012 maar dat de verkoop buiten de proeftuin niet goed loopt (zowel bij bedrijven als particulieren).

Het PEV-Programme Office en de bedrijven in de proeftuin hebben reeds aangegeven dat dit onder andere te wijten kan zijn aan de ongunstige fiscale regeling voor bedrijven door de “Voordelen Alle Aard” die voor een belangrijk deel berekend worden op basis van de cataloguswaarde van het voertuig (die voor elektrische voertuigen nog steeds hoog is). Bedrijfswagens zijn uiteraard een potentieel belangrijke doelgroep. Dit is echter federale materie.

De PEV blijft – ondanks de momenteel minder interessante fiscale regeling - belangrijk voor het onderzoek naar het gebruik van elektrische voertuigen (en bij uitbreiding naar slimme en groene mobiliteit), omdat ik ervan overtuigd ben dat – minstens gedeeltelijk – elektrische voertuigen in de toekomst steeds belangrijker worden.

Ter illustratie: in Nederland worden elektrische wagens sinds 1 januari 2012 onderworpen aan 0%-bijtelling[[1]](#footnote-1). Dit resulteerde in een fikse stijging in de verkoopcijfers.

De top vijf van elektrische auto’s, verkocht in de eerste helft van 2012 in Nederland, staat hieronder. Tussen haakjes staat het aantal verkochte modellen in heel 2011 vermeld.

**5.** Peugeot iOn – 94 (82)
**4.** Chevrolet Volt – 99 (5)
**3.** Fisker Karma – 112 (pas vanaf 2012 leverbaar)
**2.** Nissan Leaf – 131 (299)
**1.** Opel Ampera – 1.280 (8)

1. De PEV-platformen dienen tussentijdse voortgangsverslagen in bij het IWT.

Het PEV-Programme Office werkt momenteel aan het eerste overkoepelend jaarverslag van de proeftuin. Eind december 2012 zullen alle PEV-platformen minstens één jaar operationeel zijn zodat begin 2013 een eerste volledig overzicht kan worden opgemaakt van één jaar werking.

bijlage

Persbericht “Uniforme laadstekker voor publieke oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen”

1. Een auto van de zaak waarmee ook privé gereden wordt, wordt door de Nederlandse overheid gezien als extra loon. Daarom wordt (een deel van) de waarde van de auto als bijtelling bij de inkomsten opgeteld. De hoogte van de bijtelling hangt af van de CO2-uitstoot van de auto. Er zijn momenteel vier bijtellingscategorieën, namelijk 0%, 14%, 20% en 25%. Vanaf 1 januari 2012 komen naast elektrische auto’s ook auto’s die een CO2-uitstoot hebben van niet meer dan 50 g/km in aanmerking voor 0% bijtelling. Vanaf 2014 is deze 0%-categorie er niet meer en wordt dit de 7%-categorie. [↑](#footnote-ref-1)