**Vraag om uitleg over laadinfrastructuur op privaat domein in het kader van de visienota 'Clean Power for Transport'***van Mercedes Van Volcem aan minister Lydia Peeters*

Volgens Test Aankoop zal het vanaf 2022 voordeliger zijn om bij de aankoop van een middenklasse-wagen te opteren voor een elektrisch model dan voor een model met een klassieke verbrandingsmotor. Vanaf 2025 zou dit voor alle types personenwagens het geval zijn.

Elektrische wagens blijven de eerstkomende jaren nog steeds duurder in de aankoop, maar vooral de kosten van verbruik en onderhoud zijn beduidend lager. Over de gehele levenscyclus zal een elektrische wagen dus een voordeligere investering zijn.

In de visienota Clean Power for Transport die op de Vlaamse Regering van 30 april principieel werd goedgekeurd wordt een duidelijke ambitie naar voren geschoven om in 2025 over 35.000 publiek toegankelijke laadpunten te beschikken. Deze bijkomende laadinfrastructuur zal een absolute noodzaak zijn, gezien de evolutie in de kostprijs en de federale maatregelen inzake de vergroening van het bedrijfswagenpark.

Een belangrijk aandachtspunt is correcte informatie over de beschikbare laadpalen. De minister kondigde reeds aan dat er langs snelwegen en gewestwegen verkeersborden zullen worden geplaatst over de beschikbare laadpunten. Via potentieelkaarten en een eerste projectoproep zullen private actoren ondersteund worden om (semi-)publieke laadinfrastructuur te voorzien op privaat domein, zoals bijvoorbeeld op de parking van een supermarkt of tankstations. Tegen 2025 zouden er sowieso op alle snelwegparkings snelle laadpunten beschikbaar moeten zijn.

De verwachte snelle toename aan elektrische voertuigen zal een aanzienlijke impact hebben op het gebruik van de bestaande en toekomstige laadinfrastructuur. Het zal voor bestuurders van een elektrische wagen niet altijd even evident zijn om een vrije parkeerplaats aan een laadpaal te vinden.

Volgens de wegcode kunnen parkeerplaatsen voor elektrische voertuigen (aan laadpalen) worden aangegeven door een verkeersbord E9 met een onderbord. De parkeertijd is evenwel niet beperkt tot de tijd van het opladen. Parkeerplaatsen aan laadpalen kunnen met andere woorden worden ingenomen door elektrische voertuigen die geparkeerd staan, zonder gebruik te maken van de laadpaal. Dit staat een efficiënt gebruik van de laadinfrastructuur in de weg.

Het Nederlandse bedrijf WeGo heeft een app ontwikkeld om deze problematiek te verhelpen. Gebruikers kunnen via de app een plaats aan de laadpaal reserveren. De kostprijs is afhankelijk van de tijd dat de parkeerplaats aan de laadpaal wordt ingenomen, niet van de verbruikte elektriciteit. Gebruikers worden dus gestimuleerd om de parkeerplaats aan de laadpaal zo kort mogelijk bezet te houden. Hierdoor wordt het dus veel interessanter om laadinfrastructuur te exploiteren.

De app biedt ook een ander voordeel, namelijk duidelijkheid. De Europese Rekenkamer stelde recent nog dat het laden van een elektrische auto voor gebruikers lang niet altijd even gemakkelijk is. Vooral voor automobilisten die over landsgrenzen reizen. Zo is er nauwelijks sprake van coördinatie van informatie over de realtimebeschikbaarheid en oplaad- en factureringsgegevens van de verschillende netwerken.

Daarom had ik volgende vragen voor de minister:

1. Kan de minister toelichting geven bij de eerste projectoproep die wordt gelanceerd voor de realisatie van (semi-)publieke laadinfrastructuur op privaat domein. Op welke wijze zal er een correcte spreiding van deze infrastructuur worden gegarandeerd die toegankelijk is voor alle gebruikers?
2. Hoe staat de minister ten opzichte van het systeem dat door WeGo werd gelanceerd om de kostprijs van een laadbeurt afhankelijk te maken van de tijdsduur waarop een parkeerplaats wordt ingenomen in plaats van daadwerkelijk verbruik? Biedt een dergelijk systeem volgens de minister incentives om het beheer van laadinfrastructuur efficiënter te laten verlopen?
3. Welke initiatieven worden er genomen om de aanwezigheid van beschikbare laadinfrastructuur kenbaar te maken aan de gebruikers? Acht de minister reserveringssystemen voor publieke laadinfrastructuur wenselijk?
4. Wordt er specifiek ingezet op informatieverstrekking naar buitenlandse gebruikers van de aanwezigheid van beschikbare laadinfrastructuur en de wijze waarop deze gebruikt kan worden (inclusief betaling)?