**lydia peeters**

vlaams minister van mobiliteit en openbare werken

**antwoord**

op vraag nr. 678 van 27 januari 2023

van **mercedes van volcem**

* 1. 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**

**Afbeelding met tafel

Automatisch gegenereerde beschrijving**

**1 januari 2019: publieke laadpunten**

**Afbeelding met tafel

Automatisch gegenereerde beschrijving**

**1 januari 2020: publieke laadpunten**

Afbeelding met tafel

Automatisch gegenereerde beschrijving

**1 januari 2021: publieke laadpunten**

Afbeelding met tafel

Automatisch gegenereerde beschrijving

**31 december 2021: publieke en semi-publieke laadpunten**



1. **december 2022: publieke en semi-publieke laadpunten**

****

1. 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 geconcipieerd. 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 AWV, zijn reeds allemaal in concessie gegeven, goed voor in totaal 2835 CPE.

1. Het is niet de bedoeling en ook niet mogelijk om private laadpunten in kaart te brengen.
2. 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.
3. 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.
4. 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).
5. 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 Fluvius 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.

1. 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 transitiemanager houdt zich ermee bezig om de juiste federale collega’s rond tafel te brengen en aan de sporen hierin stappen te ondernemen.