

## Lijden om te laden

Het Belang van Limburg/Plus: Oost - 15 Okt. 2016

De elektrische auto is bezig aan een bescheiden doorbraak. De openbare laadinfrastructuur staat echter nog in de kinderschoenen. Er zijn te weinig laadpalen en er is nauwelijks correcte informatie over prijzen, toegankelijkheid en beschikbaarheid. Bovendien weet niemand in België hoeveel publiek toegankelijke laadpunten er zijn. Gelukkig is er beterschap op komst, tegen 2020 althans.

Het zijn nog geen aanzienlijke aantallen, maar de verkoop van elektrische auto's zit wel degelijk in de lift. In de eerste acht maanden werden in ons land 1.320 elektrische auto's in het verkeer gebracht, tegenover 975 in dezelfde periode vorig jaar, zo blijkt uit cijfers van de sectorfederatie Febiac. Dat is een stijging met maar liefst 35 procent. In de periode van 2013 tot 2015 steeg het aantal elektrische voertuigen op Vlaamse wegen van 671 tot 2.227, een ruime verdrievoudiging.

Tot vandaag zijn naast de prijs vooral de actieradius en de lange laadtijden een hinderpaal voor de doorsnee consument. Die nadelen worden echter stilaan weggewerkt. De constructeurs zijn er in geslaagd om de actieradius van hun modellen uit te breiden en de komende jaren brengen verschillende automerken elektrische voertuigen op de markt met een rijbereik van 400 kilometer en meer.

"Ik durf het woord doorbraak al lang niet meer uitspreken", zegt autospecialist Tony Verhelle van het vakblad Autogids. "Maar het feit dat nu twee wereldspelers, met name Mercedes en Volkswagen, hebben aangekondigd een doorbraak te willen forceren, is veelbelovend."

De toename van de verkoop van elektrische voertuigen wordt echter niet gevolgd door het aantal publiek toegankelijke laadpalen. In 2013 becijferde toenmalig Vlaams parlementslid Lode Vereeck dat er in België op dat moment amper 289 publiek toegankelijke laadpalen stonden op openbaar domein. Bij wijze van contrast: in Nederland stonden er op dat moment al ruim 5.000.

Sindsdien is er weinig ten goede veranderd. Meer nog, op dit moment weet niemand precies hoeveel laadpalen er staan en waar. In januari van dit jaar vroeg Vlaams parlementslid Robbrecht Bothuyne (CD&V) aan toenmalig Vlaams minister van Energie Annemie Turtelboom (Open vld) naar een overzicht van de laadpalen. Het antwoord was ontvankelijk: "Het exacte aantal laadpalen is op dit moment niet gekend." De laatste officiële cijfers waren op dat moment afkomstig van een bevraging bij de laadpaalexploitanten uitgevoerd eind 2013 en 2014. Op dat moment waren er op openbaar domein 321 publiek toegankelijke laadpunten in België. Bij bedrijven stonden er nog 1.160 maar of die ook allemaal echt publiek toegankelijk waren, is niet duidelijk. Bij wijze van contrast: in Nederland stonden er op 1 juni van dit jaar maar liefst 6.581 laadpalen die 24 uur op 24 bereikbaar zijn. Daarbovenop stonden er ook nog eens 16.288 die beperkt publiek toegankelijk zijn.

Wij namen de proef op de som en bezochten zelf een aantal 'publiek toegankelijke' laadpunten, bijengesprokkeld op een gespecialiseerde website en via het navigatiesysteem van een elektrische auto. Het resultaat is niet bemoedigend. Vier zogenoemd publieke laadpalen stonden op privéterrein, drie waren verbonden aan de dealer van een automerk met een andere stekker (maar wel gratis), drie waren verdwenen of onvindbaar, één was bezet, drie konden gebruikt worden met een abonnementskaart.

Toch heeft de sector de voorbije jaren niet stilgestaan. Dat zegt Luc Lebon, medestichter van Blue Corner, momenteel de grootste exploitant van publieke laadpalen in België.

"Een exact aantal hebben we niet, maar ik schat dat er momenteel in totaal zo'n 1.000 publiek toegankelijke laadpalen staan op Belgisch grondgebied", legt Lebon uit. "Blue Corner zelf heeft momenteel 425 laadpalen met in totaal zo'n 600 laadpunten. Met een abonnementskaart van Blue Corner kan je bovendien ook op andere laadpalen terecht. Vergelijk het met een bankkaart waarmee je ook geld kan afhalen in een automaat van een andere bank."

Het Antwerpse bedrijf Blue Corner, dat in 2011 werd opgericht, werd in september van dit jaar overgenomen door de Belgische energieleverancier Octa+. Met zo'n 1.000 klanten mist Blue Corner immers de schaalgrootte om de installatie van laadpalen rendabel te maken. Tegen 2020 wil Blue Corner 5.000 publieke laadpalen installeren en exploiteren. De financiële rugsteun van Octa+ moet dat mogelijk maken.

Niet alleen het aantal laadpalen is een probleem. "Het schort ook aan de informatie", vindt Arthur Vijghen van het Limburgse bureau The New Drive, dat bedrijven en overheden adviseert over duurzame mobiliteit. "Er is momenteel geen betrouwbare informatie beschikbaar over waar een publieke laadpaal staat, wie hem exploiteert, wat een laadbeurt kost en of hij beschikbaar is. Elektrisch rijden is een wereld die nog volop in de beweging is, een work in progress. Vaak is de informatie op websites afkomstig van hobbyisten en vrijwilligers maar hoe enthousiast die ook zijn, meer dan eens is de informatie fout of onvolledig. Nochtans is die informatie essentieel. Als je onderweg bent naar een laadpaal en je hebt nog voor 10 kilometer stroom, dan moet je er zeker van kunnen zijn dat die paal beschikbaar is."

Laadpalen werden de voorbije jaren ook onoordeelkundig geplaatst. Neem nu de laadpalen op de parking van de luchthaven van Zaventem. Dat lijkt een goed idee, maar het gebeurt nog al te vaak dat die plaats verschillende dagen wordt ingenomen door een auto die eigenlijk al na enkele uren volledig is opgeladen. In de toekomst zullen auto's zodra ze zijn opgeladen automatisch naar een gewone parkeerplaats rijden terwijl de eigenaar in Spanje op een strand ligt te zonnen, maar zover zijn we nog niet. "Vaak kan je je inderdaad afvragen of een laadpaal gebruikt wordt om de auto op te laden of om gratis te parkeren", aldus Arthur Vijghen. "Dat probleem zou je kunnen ondervangen via het tarievenbeleid."

Ook informatie over de prijs van een laadbeurt wil al wel eens ontbreken en dat is belangrijk, want de prijzen verschillen naargelang de exploitant en of er al dan niet snel wordt geladen. Bovendien verschillen de prijzen nogal van de prijs die we thuis betalen voor elektriciteit.

Toch is er beterschap op komst. Sinds 1 augustus moeten alle laadpalen gemeld worden aan Eandis of Infrac. "De meldingsformulieren staan inmiddels op de website van Infrac maar tot op heden is er nog geen melding binnen", aldus woordvoerder Björn Verdoodt. "Maar op zich is dat niet ongewoon, want er is ook nog geen campagne rond gevoerd."

Tegen het jaar 2020 wil Vlaams minister voor Energie Tommelein (Open vld) over heel Vlaanderen bovendien 2.500 publiek toegankelijke laadpalen extra laten plaatsen, goed voor 5.000 extra laadpunten. Daarvan komen 300 laadpalen in Limburg (zie kaart). "Gemeenten bepalen uiteraard zelf waar die laadpalen komen, en of ze die via de distributienetbeheerder plaatsen of niet. Laadpalen verdienen zichzelf sowieso terug. Dit zal de belastingbetaler niks kosten", aldus Bart Tommelein. "Met dit situeringsplan willen we zorgen voor een optimale spreiding. Wie elektrisch rijdt, moet voldoende laadmogelijkheden vinden in heel Vlaanderen."

Aan het installeren van publieke laadpalen zijn echter voor de investeerders ook risico's verbonden. "Het heeft geen zin om ze zo maar ergens te installeren waar ze niet gebruikt worden", vindt Arthur Vijghen. "Tot nu toe werd gedacht: we zetten ergens een laadpaal en dan volgen de elektrische auto's wel. Maar eigenlijk zou het andersom moeten gebeuren: de consument koopt een elektrische auto en de overheid plaatst een paal. Met andere woorden: paal volgt auto."

Op termijn dreigen publieke laadpalen, met de uitbreiding van de actieradius van elektrische auto's, zinloos te worden. Wie 400 kilometer ver geraakt met zijn elektrische auto en elke avond netjes inpluigt, zal immers zelden of nooit een publieke laadpaal nodig hebben. Elektrische auto's hebben immers één groot voordeel: je kan ze thuis opladen. Dat wordt echter genuanceerd door Stefan Meers, directeur bij EV-Box, producent van laadpalen. EV-Box verkocht sinds oktober vorig jaar al ruim 500 laadpalen, voornamelijk aan bedrijven. "Daar ligt het groeipotentieel", vindt Stefan Meers. "Niet iedereen heeft thuis immers de mogelijkheid om zijn auto op te laden, bijvoorbeeld als je op een appartement woont. In dat geval is een laadpaal op het werk ideaal."