

# NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

- Betreft:**
- Ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 17 december 2021 over de laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen, wat betreft de strategische plaatsing van laadinfrastructuur en de modaliteiten van het systeem ‘Paal volgt Wagen’
  - Definitieve goedkeuring

## Samenvatting

Het voorliggend ontwerp van besluit heeft als bedoeling om een bijkomende focus te leggen op de strategische plaatsing van laadpalen via strategische laadplannen en beperkte aanpassingen door te voeren aan de modaliteiten van het systeem ‘Paal volgt Wagen’.

## 1. SITUERING

### A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Dit ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering heeft binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken betrekking op het beleidsveld “algemeen mobiliteitsbeleid”.

### B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

De Inspectie van Financiën verleende een gunstig advies op 18/11/2025.

Het ontwerp van besluit werd aangepast aan het wetgevingsadvies nr. 2025/452 van 06/11/2025.

De Raad van State verleende haar advies 78.620/3 op 05/01/2026.

De rechtsgronden van het besluit worden aangepast overeenkomstig de opmerkingen geformuleerd in het advies van de Raad van State.

In haar advies merkt de Raad van State op dat het decreet bepaalt dat *'aan alle eigenaars en gebruikers van batterij elektrische voertuigen – ongeacht de gemeente waarin ze wonen – de mogelijkheid wordt verleend om via het digitale loket een publiek toegankelijk laadpunt of een laadpunt voor een normaal of hoog vermogen voor een specifieke toepassing op het openbaar domein aan te vragen.'* In het ontwerp van BVR, zoals het aanvankelijk was opgesteld, werd deze mogelijkheid ontnomen binnen die gemeenten waar er een strategisch laadplan bestaat; aangezien het digitale loket voor e-rijders in die gevallen werd gesloten. De Raad van State concludeert dat hetgeen wordt voorgesteld in artikel 1, 1°, van het ontwerpbesluit niet verenigbaar is met artikel 8, § 1, van het decreet van 16 juli 2021 en dat deze bepaling derhalve geen doorgang kan vinden. Naar aanleiding van dit advies wordt het besluit aangepast zodat niemand bij voorbaat wordt uitgesloten van de mogelijkheid om een aanvraag in te dienen. Het loket blijft derhalve in alle gevallen open.

De inhoudelijke keuze om, overeenkomstig het Vlaams Regeerakkoord 2024-2029, meer ruimte te creëren voor de strategische plaatsing van laadpalen, blijft evenwel behouden. Wanneer een strategisch laadplan beschikbaar is, worden de (toekomstige) laadnaden immers afgedekt, waardoor het in principe niet meer noodzakelijk is om reactief in te gaan op individuele vragen van e-rijders.

Artikel 1 van het besluit wordt daarom aangepast in die zin dat het al dan niet bestaan van het strategisch plan en het feit dat de gemeente uitsluitend op basis hiervan wenst uit te rollen, wordt opgenomen als een bijkomend beoordelingscriterium bij de behandeling van de aanvragen van e-rijders. Een strategisch laadplan zorgt er immers voor dat er in de toekomst publieke laadinfrastructuur beschikbaar zal zijn, zodat het kan worden beschouwd als een verlengde van het criterium waarbij wordt nagegaan of er al een publiek laadpunt beschikbaar is in de omgeving.

Op deze manier worden enerzijds de strategische plannen gehonoreerd, terwijl anderzijds de mogelijkheid voor e-rijders om aanvragen in te dienen behouden blijft. Op die manier worden de behoeften ook blijvend gecapteerd, bv. in functie van een actualisatie van de strategische plannen.

## **2. INHOUD**

### **A. ALGEMENE TOELICHTING**

Het huidige besluit van de Vlaamse Regering van 17 december 2021 over de laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen (het BVR Laadinfrastructuur) creëert het regelgevend kader om de uitrol van laadinfrastructuur in Vlaanderen op het terrein vorm te geven. Op die manier geeft Vlaanderen invulling aan de Europese verplichtingen opgenomen in de AFIR-verordening (Verordening 2023/1804 betreffende infrastructuur voor alternatieve brandstoffen).

De klemtoon bij de uitrol van laadpalen op het openbare domein ligt op een vraaggestuurde en strategische uitrol zonder subsidies, aangevuld met een projectgebonden laadinfrastructuur. Voor de publiek toegankelijke punten op het openbare domein werden er plaatsingsprocedures uitgeschreven waarbij er per regio laadpuntexploitanten (charge point operators of CPO's) werden geselecteerd die de laadpunten installeren en exploiteren. In principe vindt de coördinatie plaats door het Departement MOW (DMOW), tenzij een lokale overheid dit voor het eigen grondgebied liever zelf wenst te doen. Een nieuwe Vlaamse concessie werd recent gegund.

Bij de vraaggestuurde uitrol kunnen gebruikers van een batterijelektrisch voertuig onder bepaalde voorwaarden een publiek laadpunt of een laadpunt voor een specifieke toepassing aanvragen. Dit wordt gecombineerd met een strategische uitrol, waarbij lokale overheden voorstellen voor laadlocaties kunnen indienen.

In de voorgestelde wijziging van het besluit wordt, overeenkomstig het Vlaams Regeerakkoord 2024-2029, meer ruimte gecreëerd voor de strategische plaatsing van laadpalen. De gemeenten zullen gestimuleerd worden om strategische laadplannen op te maken waarmee de laadbehoeften van de huidige en toekomstige e-rijders afgedekt worden. Als er een dergelijk laadplan beschikbaar is, worden de laadnaden afgedekt en is het in principe niet meer noodzakelijk dat de door e-rijders zelf aangevraagde laadpalen (via het digitale loket) automatisch ook voorzien moeten worden. Met deze wijziging zijn gemeenten niet meer verplicht om in te gaan op deze aanvragen bij de aanwezigheid van een strategisch laadplan.

Omdat veel gemeenten vragende partij blijven voor een vraaggestuurd systeem of een combinatie en omdat lang niet alle gemeenten zullen beschikken over een strategisch laadplan, blijven alle bestaande systemen 'Paal volgt Wagen', 'Paal volgt Paal' en 'strategische plaatsing' bestaan, maar zal de gemeenten dus nu de mogelijkheid hebben om niet in te gaan op de vraag via 'Paal volgt Wagen' als er een laadplan aanwezig is. De voorstellen die via de verschillende systemen binnenkomen, worden met elkaar gecombineerd/geclusterd bij de bepaling van de locaties. De vraaggestuurde en strategische plaatsing worden dus bij de uitvoering op elkaar afgestemd, waardoor er ook niet meer laadpalen worden geplaatst dan nodig.

Daarnaast wordt met de wijziging van het besluit meer flexibiliteit ingebouwd bij de keuze van de locatie voor de inplanting van een laadpaal op basis van het systeem 'Paal volgt Wagen'.

## B. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

### Artikel 1

Door de invoeging van een nieuwe voorwaarde in paragraaf 3 en paragraaf 4 van artikel 5 van het BVR Laadinfrastructuur wordt de mogelijkheid gecreëerd om lokaal af te stappen van het systeem 'Paal volgt Wagen'. Daar waar de toekomstige uitrol duidelijk is vormgegeven in een strategisch laadplan is een dergelijke vraaggestuurde aanpak niet meer noodzakelijk. De gemeente wordt gestimuleerd om een dergelijk strategisch laadplan op te stellen. Een leidraad over wat er minimaal in het plan moet zitten en welke vorm dit moet aannemen, werd door de bevoegde overheid (DMOW) aan de gemeenten bezorgd. Het gaat hierbij om indicatieve richtlijnen, die ervoor moeten zorgen dat de strategische laadplannen kwaliteitsvol zijn en op een consistente manier worden opgemaakt. De gemeenten ontvingen van DMOW ook een overzicht van de ingeschatte resterende laadbehoeften in de gemeente voor het zichtjaar 2028 (einde van de nieuwe Vlaamse concessie) en 2030 (zichtjaar van het Vlaams Energie- en Klimaatplan waarin de globale ambities m.b.t. elektrificatie van voertuigen zijn opgenomen). DMOW zal het ontwerpplan beoordelen op volledigheid en conformiteit met de

doorgegeven richtlijnen en de geraamde behoeften. Na aanvaarding van het strategisch laadplan door DMOW kan de gemeente beslissen om de nodige laadinfrastructuur via dit strategisch laadplan en niet meer volgens 'Paal volgt Wagen' uit te rollen. In dat geval moeten aanvragen ingediend volgens het principe 'Paal volgt Wagen' binnen die gemeenten niet meer gehonoreerd worden. De betrokken e-rijders worden in dat geval geïnformeerd over het bestaan van het lokale strategisch laadplan. De ingediende aanvragen zullen wel nog verzameld worden en ter informatie doorgestuurd worden naar de gemeenten die indien gewenst gebruikt kunnen worden om de strategische laadplannen aan te scherpen.

Bijgevolg wordt aan de voorwaarden waaraan een aanvraag volgens het principe 'Paal volgt Wagen' moet voldoen, een bijkomende voorwaarde toegevoegd. Namelijk dat deze aanvraag enkel dient gehonoreerd te worden als er geen strategisch laadplan is. Als dit wel aanwezig is, dan is er geen verplichting vanuit de gemeente om dit te honoreren. Maar de gemeente krijgt dus wel de informatie van de aanvraag, dat men kan gebruiken voor het aanscherpen van de laadplannen.

Daartoe worden paragraaf 3 en 4 van artikel 5 aangevuld met een nieuw punt 5°.

In de voorwaarden waaraan een aanvraag volgens het principe 'Paal volgt Wagen' moet voldoen, wordt de vereiste van verenigbaarheid met de geldende parkeerregels geschrapt (aanpassing van paragraaf 3 en 4, punt 5°). Dit zal niet meer beoordeeld worden bij de aanvraag, maar wel bij de locatiekeuze in een volgende stap (zie de aanpassing door artikel 2 van artikel 6 BVR Laadinfrastructuur). Door de inbreng van flexibiliteit in de afstand waarbinnen een laadpaal moet worden gerealiseerd, kan daarbij o.a. rekening worden gehouden met de lokale parkeerregels.

In de bepaling van wat als een 'beschikbaar' laadpunt aanzien wordt, wordt louter ter verduidelijking toegevoegd dat ook de toegankelijkheid een rol speelt. Die toegankelijkheid zit ook al vervat in het feit dat het hier uitsluitend over 'publiek toegankelijke laadpunten' gaat.

## Artikel 2

In dit artikel tot wijziging van artikel 6 van het BVR Laadinfrastructuur wordt de afstand waarbinnen een laadpaal als gevolg van een goedgekeurd 'Paal volgt Wagen' dossier moet worden gerealiseerd, gewijzigd. Waar dit vroeger binnen een wandelafstand van 250m diende te gebeuren, wordt de afstand nu minder dwingend opgelegd en is er sprake van een redelijke afstand. Deze wijziging wordt voorgesteld op vraag van de gemeenten, zodat ze de plaatsing meer kunnen afstemmen op het lokale parkeer- en mobiliteitsbeleid. 250m wandelafstand blijft richtinggevend omdat dit een vlotte bereikbaarheid garandeert, maar het kan dus ook verder zijn, afhankelijk van de lokale omstandigheden of de opportuniteiten die zich voordoen. Gemeenten kunnen hier dus meer flexibel mee omgaan.

### **3. BESTUURLIJKE IMPACT**

#### **A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID**

De beperkte wijzigingen uit dit ontwerp van besluit hebben geen budgettaire impact.

#### **B. ESR-TOETS**

De ESR-toets is niet van toepassing.

#### **C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID**

Het ontwerp van besluit heeft geen impact op het personeelsbestand of de personeelsbudgetten van de Vlaamse overheid.

#### **D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN**

Het ontwerp van besluit heeft geen impact op de lokale besturen en de provinciale besturen. De opmaak van een strategisch plan is een optie, die bovendien ook voordelen biedt voor de lokale besturen.

### **4. VERDER TRAJECT**

Het besluit zal in extenso gepubliceerd worden in het Belgisch Staatsblad.

### **5. VOORSTEL VAN BESLISSING**

De Vlaamse Regering beslist:

1° haar goedkeuring te geven aan het bijgaande ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 17 december 2021 over de laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen, wat betreft de strategische plaatsing van laadinfrastructuur en de modaliteiten van het systeem 'Paal volgt Wagen';

2° de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport te gelasten het voormelde besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 17 december 2021 over de laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen, wat betreft de strategische plaatsing van laadinfrastructuur en de modaliteiten van het systeem 'Paal volgt Wagen' in extenso te laten publiceren in het Belgisch Staatsblad.

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport,

Annick DE RIDDER

Bijlagen:

- het goed te keuren ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 17 december 2021 over de laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen, wat betreft de strategische plaatsing van laadinfrastructuur en de modaliteiten van het systeem 'Paal volgt Wagen';
- het advies 78.620/3 van de Raad van State van 5 januari 2026.