

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: - voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot
 wijziging van artikel 5 en 6 van het besluit van de Vlaamse
 Regering van 17 december 2021 over de laadinfrastructuur voor
 elektrische voertuigen

 - Principiële goedkeuring

Samenvatting

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

De Raad van State verleende een XX advies op XX/XX/2025

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. Momenteel loopt er een nieuwe plaatsingsprocedure.

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, dit laatste zal ook door dMOW ondersteund worden door het delen van een leidraad en ook door dMOW gevalideerd worden. Als er een dergelijk laadplan beschikbaar is, dan is het in principe niet meer noodzakelijk dat e-rijders zelf laadpalen kunnen aanvragen (via het digitale loket). In dat geval kunnen de gemeenten beslissen om niet meer met een 'Paal volgt Wagen' systeem te werken. De gemeenten worden hierin vrijgelaten: sommige gemeenten hebben immers al aangegeven om met een combinatie van de verschillende systemen te willen werken. Wanneer de gemeente ervoor opteert om het 'Paal volgt Wagen' systeem niet langer te volgen, zal dit gecommuniceerd worden via het digitale loket en zullen geïnteresseerde e-rijders geïnformeerd worden over het lokale strategisch laadplan.

Omdat veel gemeenten vragende partij blijven voor een vraaggestuurd systeem 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, tenzij er dus door de gemeente wordt beslist om niet meer met 'Paal volgt Wagen' te werken. 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 paragraaf 1/1 in 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 zullen van DMOW ook een overzicht ontvangen 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 door DMOW kan de gemeente beslissen om de nodige laadinfrastructuur via dit strategisch laadplan en niet meer volgens 'Paal volgt Wagen' uit te rollen. DMOW zal vervolgens op vraag van de betrokken gemeente het digitale loket sluiten voor die gemeente. E-rijders worden hiervan op de hoogte gesteld als ze zich aanmelden op het digitaal loket. Ze worden dan ook geïnformeerd over het bestaan van het lokale strategisch laadplan.

In de voorwaarden waaraan een Paal volgt Wagen aanvraag moet voldoen, wordt de 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 ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering wordt voor advies voorgelegd aan de Raad van State.

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1° haar principiële goedkeuring te geven aan het bijgaande voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van artikel 5 en 6 van het besluit van de Vlaamse Regering van 17 december 2021 over de laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen;

2° de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport te gelasten over het voormelde ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering het advies van de Raad van State in te winnen, met het verzoek het advies mee te delen binnen een termijn van dertig dagen, met toepassing van artikel 84, §1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State.

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

Annick DE RIDDER

Bijlagen:

- het principieel goed te keuren voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van artikel 5 en 6 van het besluit van de Vlaamse Regering van 17 december 2021 over de laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen;
- het advies van de Inspectie van Financiën.