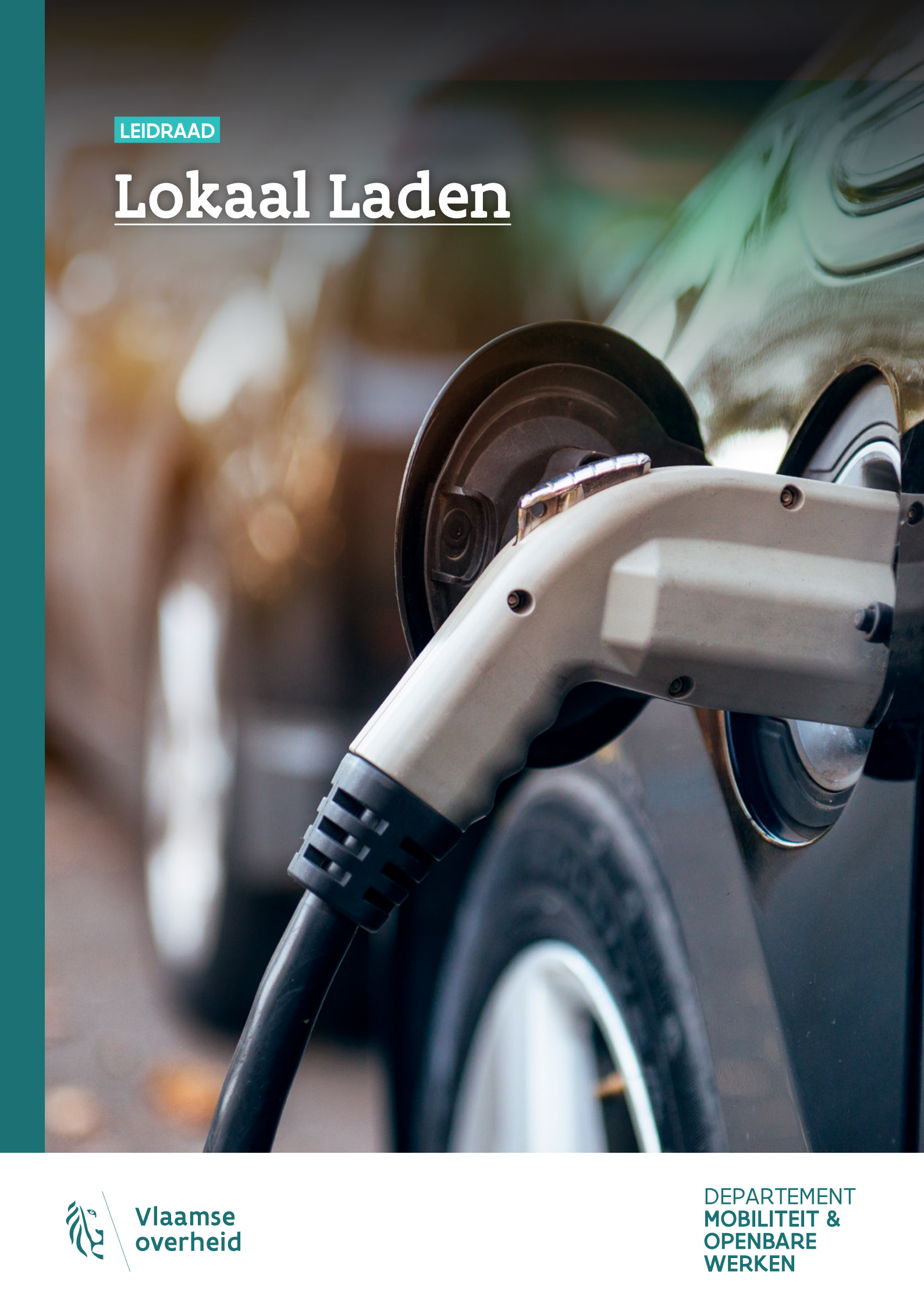




LEIDRAAD

Lokaal Laden



Vlaamse
overheid

DEPARTEMENT
MOBILITEIT &
OPENBARE
WERKEN

Inhoud



1 Strategie voor de uitrol van laadpalen voor elektrische voertuigen in Vlaanderen 5

1.1 Algemene omkadering en geldende wetgeving	5
1.2 Status uitrol publiek toegankelijke laadpalen	7
1.3 Op naar 35.000 CPE tegen 2025	8
1.4 Krijtlijnen voor de uitrol van laadpalen	8
1.5 Normale laadpalen uitrollen via drie strategieën	11
1.6 Betrokken actoren en verantwoordelijkheden in de uitrol	12
1.7 Potentiële locaties als hulpmiddel	13

2 De uitrol van vraaggestuurde laadpalen in de praktijk: paal volgt wagen 14

2.1 Wie kan een laadpaal op het openbare domein aanvragen en onder welke voorwaarden?	14
2.2 Hoe werkt het aanvraagproces voor een laadpaal op het openbare domein?	17
2.3 Het proces: van aanvraag tot de ingebruikname van een laadpaal	17
2.4 Rollen en verantwoordelijkheden van lokale overheden in het aanvraagproces	18
2.4.1 Controle voorwaarden: advies verenigbaarheid parkeerregels	18
2.4.2 Kennisgeving beslissing	18
2.4.3 Locatiekeuze	18
2.4.4 Installatie en indienstname laadpaal	20

2.5 Wegbeheerders aan zet voor het inrichten van parkeer- en laadvakken voor elektrische voertuigen 21

2.5.1 Signalisatie	21
--------------------	----

2.6 Wegbeheerders aan zet voor het nemen van aanvullende reglementen 22

3 De uitrol van datagestuurde laadpalen in de praktijk: paal volgt paal 24

3.1 Wanneer wordt een nieuwe laadpaal bijgeplaatst?	24
3.2 Welke laaddata zullen beschikbaar zijn?	24
3.3 Rol voor de wegbeheerders in het bijplaatsen van laadpalen	25

4 De uitrol van laadpalen op strategische locaties 26

4.1 Keuze van de strategische locatie	26
4.2 Het uitrolproces van strategische laadpalen	27

5 Parkeren van elektrische voertuigen aan laadpalen: monitoring in de praktijk 28

In de Leidraad Lokaal Laden bundelt het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) alle relevante en recente informatie over het laadpalenbeleid van de Vlaamse overheid voor de lokale overheden.

Deze leidraad past binnen de nieuwe aanpak, waarbij het Departement MOW een coördinerende rol opneemt voor de uitrol van laadinfrastructuur, in nauwe samenwerking met de lokale overheden en andere partners. De leidraad beschrijft deze samenwerking, met een specifieke focus op het openbare domein en de rol van de lokale overheden bij de uitrol. In een latere fase zal de leidraad opgaan in een bredere gids elektrisch rijden voor lokale overheden, die de bestaande gids zal actualiseren en vervangen.

Meer informatie vind je op www.vlaanderen.be/milieuvriendelijke-voertuigen.

1 Strategie voor de uitrol van laadpalen voor elektrische voertuigen in Vlaanderen

1.1 ALGEMENE OMKADERING EN GELDENDE WETGEVING

De afgelopen jaren heeft de Vlaamse overheid verschillende stappen gezet in de vergroening en de elektrificatie van het wagenpark. Hieronder volgt een chronologische olijsting van de relevante beleidsdocumenten en actieplannen die van kracht zijn, en dit zowel op Europees als Vlaams niveau.

Europese beleidsdocumenten

- [Europese richtlijn](#) betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (beter bekend als de Clean Power for Transport oftewel CPT richtlijn) [gepubliceerd in 2014]
- [voorstel van Europese verordening](#) betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (opvolger van de CPT richtlijn)
- [Europese richtlijn](#) betreffende de energiestaat van gebouwen en energie-efficiëntie (beter bekend als de EPBD-richtlijn) [gepubliceerd in 2018]

Vlaamse beleidsdocumenten en actieplannen

- [Vlaamse conceptnota](#): "Aanpak uitrol laadinfrastructuur 2021-2025" [gepubliceerd in 2020]
- Vlaams decreet houdende algemene bepalingen betreffende het energiebeleid (beter gekend als het [Energiedecreet](#)) [gepubliceerd in 2020] (hoofdstuk XI/1 gaat over elektromobiliteit)
- [Vlaamse CPT-Visie 2030](#): op weg naar zero-emissieervoer [gepubliceerd medio 2021]
- [Vlaams decreet](#) over zero-emissievoertuigen en voertuigen aangedreven door alternatieve brandstoffen [gepubliceerd medio 2021]
- [Besluit van de Vlaamse Regering](#) (BVR) over de laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen [gepubliceerd eind 2021]

Het meest recente beleidsdocument is het BVR over de laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen (EVs) (goedgekeurd door de Vlaamse regering op vr. 17 december 2021). Dit besluit doet dienst als regelgevend kader om de uitrol van laadinfrastructuur in Vlaanderen ook op het terrein vorm te geven.



Met het oog op de omschakeling naar zero-emissie voertuigen, voornamelijk aangedreven door oplaadbare batterijen, is een versnelde uitbouw van laadinfrastructuur noodzakelijk. Het gaat hierbij over (semi) publiek toegankelijke en private laadpunten. Verwacht wordt dat de verhouding tussen publieke en private laadpunten ongeveer 20/80 zal zijn.

Er is ook een duidelijke link met het [lokaal energie- en klimaatpact](#) (LEKP) dat 293 van de 300 Vlaamse lokale besturen ondertekenden (meer informatie raadpleegbaar via deze link). Tegen 2030 werken de lokale besturen rond 4 belangrijke thema's, waaronder duurzame mobiliteit.

In deze leidraad ligt de focus op de uitrol van publiek toegankelijke laadpunten op het openbare domein. De wegbeheerders spelen ook een belangrijke rol in het faciliteren van laadpunten op privaat domein. Door, bij voorkeur publiek toegankelijke, laadpunten te voorzien op privaat domein zal de druk op de openbare ruimte verminderen. Wegbeheerders kunnen voor laadpunten op privaat domein diverse initiatieven nemen, zoals bijvoorbeeld informatie over laadpunten delen, subsidies verstrekken, projectoproep lanceren, ...

1.2 STATUS UITROL PUBLIEK TOEGANKELIJKE LAADPALEN

Op dit moment zijn er circa 10.000 Charge Point Equivalenten (CPE) of laadpuntequivalenten gerealiseerd in Vlaanderen. Dit aantal groeit dagelijks. In onderstaande afbeelding wordt de verdeling van de [publieke laadpunten over Vlaanderen](#) getoond (situatie in 2021).

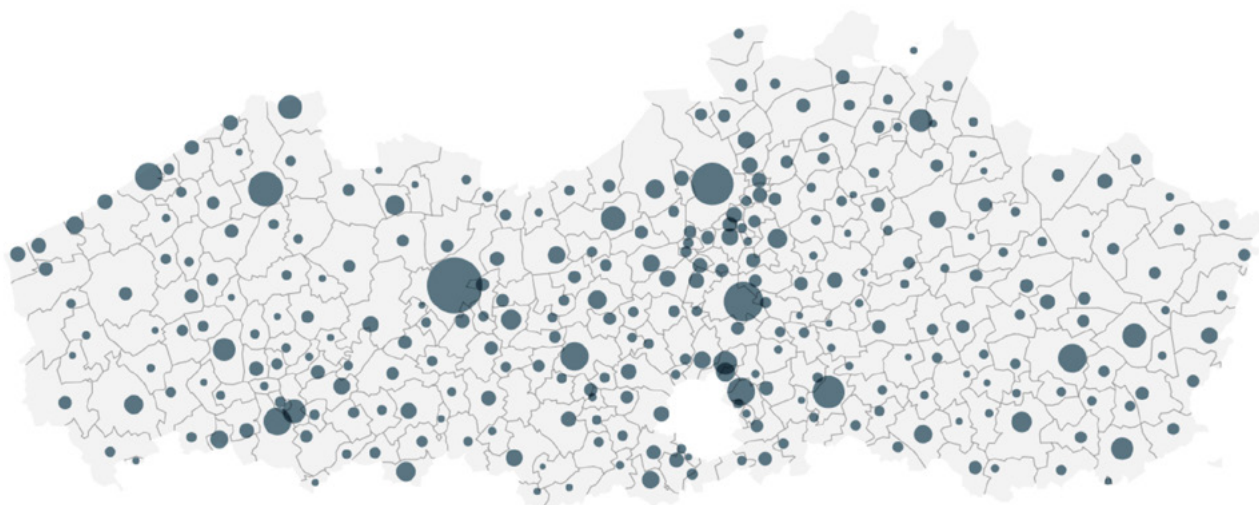
Tussen 2016 en 2020 werden de meeste laadpalen op openbaar domein geplaatst via de distributienetbeheerder Fluvius. Fluvius kreeg hiervoor via de Vlaamse Regering een openbare dienstverplichting, om in samenwerking met de steden en gemeenten de eerste batch van 5 000 laadpunten op het openbare domein uit te rollen. Ondertussen is deze openbare dienstverplichting afgelopen en neemt het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) het verdere initiatief voor de uitrol van laadinfrastructuur op het openbare domein.

De afgelopen jaren heeft het Departement MOW parallel hieraan een aantal projectoproepen gelanceerd om de uitrol van laadpunten buiten het openbare domein te stimuleren en financieel te ondersteunen via subsidies. Een belangrijke voorwaarde hierbij is dat de laadinfrastructuur geheel of gedeeltelijk publiek toegankelijk is. In 2021 is er een projectoproep gepubliceerd met Europese relancemiddelen, waarmee de komende twee jaren circa 9.000 publiek toegankelijke CPE buiten het openbare domein gerealiseerd zullen worden.

Voor de uitrol van (ultra)snelladers langs de autosnelwegen, carpool parkings en park&rides heeft het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) de voorbije jaren verschillende oproepen gelanceerd. In 2021 is er een projectoproep gepubliceerd met Europese relancemiddelen, waarmee de komende jaren meer dan 2.000 publiek toegankelijke CPE gerealiseerd zullen worden op 49 AWV-locaties.

Ook via Europese projecten zoals [BENEFIC](#), gecoördineerd door het Departement MOW, werden in hoofdzaak (ultra)snelladers bijgeplaatst langs de grote verkeersassen, hierbij gebruik makende van Europese middelen uit het 'Connecting Europe Facility' (CEF) programma.

Verdeling van publieke laadpunten over de lokale overheden in Vlaanderen in 2021



i

Wat is een "Charge Point Equivalent (CPE) of laadpuntequivalent"?

Een laadpunt met een beperkt vermogen (3-11 kW) komt overeen met 1 CPE, bij een laadpunt met een hoger vermogen (22 kW) zijn dat 2 CPE, bij een AC-snellaadpunt (43 kW) zijn het er 4, bij een DC-snellaadpunt (50 kW tot minder dan 150 kW) tellen we er 5 en bij een ultrasnellaadpunt (150 kW en meer) 10. Dit geldt voor publieke laadpunten (24/7). Laadpunten, die minstens 10u per etmaal voor iedereen toegankelijk zijn, tellen voor de helft.

Indien er meerdere laadpunten aan één laadpaal zijn, telt het aantal CPE per punt enkel als er ruimte voorzien is om gelijktijdig te laden en daarbij ook de vooropgestelde vermogens worden gehaald (bv. een laadpaal met twee laadpunten van 11 kW telt voor 2 CPE, een ultrasnellader met twee laadpunten van 150 kW telt voor 20 CPE).

1.3 OP NAAR 35.000 CPE TEGEN 2025

Voor de (semi)publiek toegankelijke laadinfrastructuur wordt gemikt op 35.000 laadpuntequivalenten (CPE) tegen 2025. Vertrekkende van dit cijfer werd een meer gedetailleerde behoefteanalyse gemaakt. Op basis van een aantal parameters zoals bevolkingsdichtheid, inkomen, opleiding, autobezit, aantal huishoudens, ... werden de geschatte behoeften gespreid over Vlaanderen met als resultaat een raming per stad/gemeente.

De globale doelstelling wordt bij de uitvoering verder afgestemd op Europese leidraden (nu) of verplichtingen (mogelijk in de toekomst), waarbij het aantal elektrische voertuigen mee bepalend is.

1.4 KRIJTLIJNEN VOOR DE UITROL VAN LAADPALEN

Het Departement MOW organiseert plaatsingsprocedures voor de installatie, het onderhoud en de commerciële exploitatie van laadpunten voor elektrische voertuigen voor normaal (AC) en hoog (DC) vermogen op het openbare domein. Via deze plaatsingsprocedures beoogt het Departement MOW om per regio een Charge Point Operator (CPO) aan te stellen, die de uitrol voor zijn rekening neemt. Hieronder wordt aangegeven welke types laadinfrastructuur wel en niet inbegrepen zijn in de plaatsingsprocedures:

i

Wat is een "Charge Point Operator (CPO)"?

Een CPO is een bedrijf dat laadpalen plaatst en exploiteert of beheert. CPOs kunnen laadpalen installeren, in dienst stellen en onderhouden. Bij eventuele problemen om een laadsessie te (de)activeren kan je terecht bij de helpdesk van de CPO. Er zijn momenteel meer dan 20 CPOs actief in Vlaanderen, met elk hun eigen focus. Zo zijn er CPOs die specifiek inzetten op thuislaadpunten en andere partijen die focussen op het realiseren en exploiteren van laadpunten op het openbare domein.

Sommige steden kozen ervoor om zelf een plaatsingsprocedure uit te schrijven. Zij moeten dit doen in lijn met de bepalingen in de Vlaamse regelgeving.

i

Uitgangspunten plaatsingsprocedure normale (AC) laadinfrastructuur

Hieronder volgen de voornaamste uitgangsprincipes van de plaatsingsprocedure voor normale (AC) laadinfrastructuur op het openbare domein. Momenteel werkt het Departement MOW ook aan de voorbereiding van een plaatsingsprocedure voor snelle (DC) laadinfrastructuur op het openbare domein. De uitgangspunten van deze plaatsingsprocedure worden later aan deze leidraad toegevoegd.

Plaatsingstermijn (= periode waarbinnen laadpalen geleverd en geïnstalleerd worden door de CPO): 2 jaar (24 maanden), één maal verlengbaar met één jaar, vangt aan bij start van de concessie.

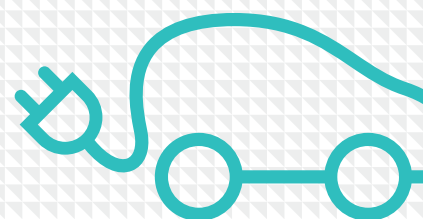
Exploitatietermijn (= periode waarbinnen de CPO de laadpalen zal beheren, onderhouden en exploiteren): 12 jaar (120 maanden), één maal verlengbaar met één jaar, vangt aan bij start van de concessie.

Clustering van de concessie in 5 regio's: In elke regio wordt één CPO geselecteerd. De basis voor de regio-indeling is de geografische indeling in vervoerregio's (VVR's):

1. VVR Limburg
2. VVR's Leuven en Vlaamse Rand
3. VVR's Antwerpen, Mechelen en Kempen
4. VVR's Gent, Vlaamse Ardennen, Waasland en Aalst
5. VVR's Oostende, Westhoek, Brugge, Midwest en Kortrijk

Plaatsingsplicht: de CPOs hebben gedurende de plaatsingstermijn de plicht om alle plaatsingsopdrachten te realiseren. Er geldt een uitzondering in het geval dat Fluvius een hogere kost aanrekent voor een netaansluiting dan de gangbare aansluitingswaarde. Indien een CPO beslist om geen laadpaal te plaatsen, dan heeft de wegbeheerder de mogelijkheid om een laadpaal door een andere CPO te laten realiseren.

Budgetneutraliteit: er worden geen vergoedingen gegeven door het Departement MOW aan de CPO en vice versa, het gaat om een budgetneutrale concessie waarbij het exploitatierisico volledig ten laste van de CPO ligt.



i

Welke types laadinfrastructuur zijn wel/niet inbegrepen in de plaatsingsprocedures?**• Types laadinfrastructuur inbegrepen in de plaatsingsprocedures:****- normaal (AC) laden op het openbare domein:**

- primair bedoeld voor bewoners of bedrijven die geen eigen oprit, garage of parkeerplaats hebben;
- secundair bieden ze een oplossing voor bezoekers die hun auto lang kunnen parkeren;
- kunnen (beperkt) een oplossing bieden voor toegewezen parkeerplaatsen, zoals parkeerplaatsen voor deelwagens en taxi's.

- inter- en intrastedelijk snelladen (DC) op het openbare domein:

- bieden een fijnmazig netwerk op lokale corridors voor personen- en lichte vrachtvoertuigen, aanvullend op de laadoplossingen op het snelwegennet, vergelijkbaar met de vele klassieke tankstations op de gewestwegen;
- zullen aan de rand van steden een belangrijke rol spelen voor specifieke doelgroepen zoals (stads)logistiek, taxi's en (free floating) deelwagens;
- zijn binnen steden en gemeenten aanvullend op de normale laders.

• Types laadinfrastructuur niet inbegrepen in de plaatsingsprocedures:

- (ultra)snelladen (DC) op het autosnel- en gewestwegennet
- private locaties waar laadinfrastructuur wordt aangeboden
- laadinfrastructuur in gebouwen en parkeergarages

1.5 NORMALE LAADPALEN UITROLLEN VIA DRIE STRATEGIEËN

Voor de uitrol van de normale (AC) laadpalen op het openbaar domein zullen er drie strategieën gevolgd worden: paal volgt wagen, paal volgt paal en strategische plaatsing. De principes van paal volgt wagen en paal volgt paal zorgen voor een vraag- en datagestuurde uitrol, strategische plaatsing werkt aanvullend hieraan.

Vraag- en datagestuurde uitrol van laadpalen

- **Paal volgt Wagen – PvW**

Uitrolstrategie waarbij (toekomstige) e-rijders een laadpaal op het openbare domein kunnen aanvragen. Burgers en ondernemers zullen via een digitaal loket een aanvraag voor een publieke laadpaal op het openbaar domein kunnen indienen. Via deze weg zullen ook aanvragen kunnen ingediend worden voor elektrische deelwagens en elektrische taxi's. Het digitaal loket zal door het Departement MOW worden opgezet bij de start van de uitrol. Meer informatie en duiding over de voorwaarden en het proces voor de aanvraag volgen in hoofdstuk 2.1.

- **Paal volgt Paal – PvP**

Uitrolstrategie waarbij bijkomende laadpalen worden geplaatst op locaties waar de bestaande laadpalen frequent gebruikt worden. De laaddata van de bestaande laadpalen worden gemonitord. Indien blijkt dat er een bepaalde bezetting of verzadiging is, kan besloten worden om een laadpaal in de nabijheid bij te plaatsen.

Uitrol van laadpalen op strategische locaties

Er kunnen ook op een proactieve manier laadpalen worden geplaatst op strategische locaties, los van Paal volgt Wagen en Paal volgt Paal. Indien een lokale overheid potentiële locaties in gedachten heeft, dan kan ze een verzoek voor realisatie indienen bij het Departement MOW. In functie van de voorwaarden, zoals opgenomen in de plaatsingsprocedure, zullen deze locaties case per case bekeken worden met de lokale overheid, Fluvius en CPO(s). Het Departement MOW treedt hierbij op als aanspreekpunt en coördinator. Als op basis van deze analyse niet wordt ingegaan op een verzoek, kan de lokale overheid voor deze locatie zelf aanbesteden, of een instantie (bv. een projectontwikkelaar) de toelating geven om een CPO aan te stellen om de laadpaal te plaatsen.

1.6 BETROKKEN ACTOREN EN VERANTWOORDELIJKHEDEN IN DE UITROL

Om een efficiënte uitrol van laadpalen op het openbare domein te faciliteren, is een samenwerking tussen de betrokken actoren een must. Hieronder volgt een niet-limitatief overzicht van de rollen en verantwoordelijkheden per betrokken actor.

Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW)

- algemene coördinatie uitrol laadpalen op het openbare domein in Vlaanderen;
- verantwoordelijk voor de plaatsingsprocedures voor laadpalen op het openbare domein;
- aansturen van de geselecteerde CPOs;
- organiseren van een digitaal loket voor 'Paal volgt Wagen';
- opvolgen en behandelen van aanvragen 'Paal volgt Wagen';

Administratieve opvolging van de aanvragen

Behandelen van de aanvragen: controle ontvankelijkheid en nagaan

Kennisgeving beslissing

- monitoring laaddata voor 'Paal volgt Paal';
- coördineren uitrol van laadpalen op strategische locaties.

Verzamelen verzoeken vanuit de wegbeheerders

Potentiële locaties afstemmen met de wegbeheerders, Fluvius en de geselecteerde CPOs

Keuze van de uit te voeren laadpalen

Geselecteerde CPOs

- locatievoorstellen voor de goedgekeurde aanvragen uitwerken en vervolgens hierover afstemmen met de wegbeheerder(s) en Fluvius;
- levering, installatie en indienstname van laadpalen;
- exploiteren van laadpalen (inclusief helpdesk);
- monitoring gerealiseerde laadpalen.

Wegbeheerders: steden en gemeenten en het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV)

- voorstellen voor laadpalen op strategische locaties, over te maken aan het Departement MOW;
- locatiekeuze voor de goedgekeurde aanvragen Paal volgt Wagen via toestemming inname openbaar domein (na afstemming hierover met de CPOs en Fluvius);
- inrichten van de parkeer- en laadvakken voor het opladen van elektrische voertuigen (o.a. plaatsen verkeerssignalisatie en aanbrengen wegmarkering);
- het nemen van aanvullende reglementen voor parkeer- en laadvakken voor elektrische voertuigen.

Distributienetbeheerder Fluvius

- afstemmen en aanleveren net-informatie i.f.v. de locatiekeuzes voor laadpalen;
- realiseren van de netaansluiting.

1.7 POTENTIËLE LOCATIES ALS HULPMIDDEL

Het selecteren van geschikte locaties voor laadinfrastructuur is een tijdrovend proces. Om voorbereid te zijn voor de opschaling van het laadnetwerk en om het realisatieproces van laadinfrastructuur te versnellen, kunnen steden en gemeenten een behoefteanalyse maken en een kaart met potentiële laadlocaties opstellen. Kaarten waar potentiële laadlocaties op parkeervakniveau zijn ingetekend, kunnen gebruikt worden bij de uitrol. Op het moment dat er een aanvraag binnenkomt voor de uitbreiding van het laadnetwerk, wordt een potentiële laadlocatie van de kaart gebruikt, zodat de CPO(s) sneller van start kan met de realisatie van een laadpaal op deze locatie.

De behoefteanalyse kan worden opgesteld door gebruik te maken van data met betrekking tot aard van de bebouwing, inkomen, opleiding, autobezit, aantal huishoudens, grondeigendom (publiek vs. privaat). Daarnaast worden data van Fluvius over de ligging van het midden- en laagspanningsnet

gebruikt om potentiële laadlocaties dicht bij het net te selecteren. Ook wordt rekening gehouden met de ligging van parkeervakken, de minimale ruimte die nodig is om een laadpaal te realiseren en met specifieke plaatsingscriteria die in een stad of gemeente gelden.

De 13 centrumsteden hebben reeds een behoefteanalyse uitgevoerd en potentieelkaarten opgesteld. Dergelijke analyse is geen noodzakelijke voorwaarde voor de plaatsing van laadpalen op het openbaar domein. De locatiekeuze zit vervat in de plaatsingsprocedure. Daar waar nuttig, kunnen andere steden en gemeenten zelf kaarten met potentiële laadlocaties voor het openbaar domein (laten) ontwikkelen.



2 De uitrol van vraaggestuurde laadpalen in de praktijk: paal volgt wagen

2.1 WIE KAN EEN LAADPAAL OP HET OPENBARE DOMEIN AANVRAGEN EN ONDER WELKE VOORWAARDEN?

In principe kan iedereen een aanvraag indienen. De voorwaarden voor een natuurlijk persoon verschillen wel van die van de andere categorieën.

Het komt er in essentie op neer dat men gebruik maakt van een batterij elektrisch voertuig (in eigendom, via een contract van huurfinanciering, huurkoop of gelijkaardig of als bedrijfswagen), niet over eigen parkeermogelijkheden beschikt en dus zelf geen laadpunt kan installeren en ook niet kan beschikken over een publiek toegankelijk laadpunt op maximaal 250m wandelafstand van de woonst/werkplaats.

De mogelijkheid wordt ook voorzien om al een aanvraag te doen bij de bestelling van het batterij elektrisch voertuig.

De in aanmerking komende voertuigen worden beperkt tot personenwagens (M1) en lichte vracht (N1). De hier bedoelde uitrol van laadinfrastructuur is gericht op deze voertuigen. De lichtere voertuigen, zoals speed pedelecs kunnen aan een gewoon stopcontact worden geladen. Voor de zwaardere voertuigen wordt uitgekeken naar een ander soort laadinfrastructuur.

i

Wanneer wordt een laadpunt als 'beschikbaar' gecatalogeerd?

Bij het behandelen van een aanvraag zal niet enkel gekeken worden naar de aanwezigheid van een publiek toegankelijk laadpunt (zowel op openbaar als privaat domein) in de buurt van de aanvrager, maar er zal ook een check gebeuren op de beschikbaarheid van de bestaande laadpunten. Bij de beschikbaarheidscheck zijn er twee elementen van cruciaal belang: bezettingsgraad (is er m.a.w. nog voldoende capaciteit beschikbaar om het bijkomende batterij elektrische voertuig op te laden) én de kosten verbonden aan het laden en parkeren. Voor de kostencomponent zal er bij de behandeling een onderscheid gemaakt worden tussen bewoners en ondernemingen. Bij de aanvragen van bewoners zullen de laadpalen in betalende parkeergarages niet worden meegenomen als mogelijke beschikbare laadpunten, omdat de bijhorende parkeerkosten onevenredig zijn t.o.v. bewoners die op openbaar domein parkeren met bv. een bewonerskaart. Bij ondernemingen zal dat wel het geval zijn.

Bij de behandeling van de aanvraag wordt ook bekeken of er tegenindicaties zijn vanuit de lokale parkeerregels in de ruime omgeving rond het aanvraagadres. Enkele voorbeelden van mogelijke “conflicten”:

- **Voorbeeld #1:** een bewoner vraagt een laadpaal aan om een bestelwagen te kunnen opladen, maar in deze omgeving is het niet toegestaan om bestelwagens op de openbare weg te parkeren
- **Voorbeeld #2:** een bewoner vraagt een laadpaal aan, maar de aanvraag heeft betrekking op een voetgangerszone

Onder gelijkaardige voorwaarden wordt een afzonderlijk aanvraagstelsel in het leven geroepen voor taxi's en deelwagens. Belangrijk verschil is dat het hier gaat over de realisatie van een laadpunt voor exclusief gebruik door taxi's of deelwagens op het openbare domein (standplaatsen of parkeerplaatsen voorbehouden voor taxi's en deelwagens). In het geval van een laadpaal met twee laadpunten, kan één van de laadpunten ingericht worden als publiek toegankelijk, afhankelijk van de locatie.

i

Voorwaarden voor het aanvragen van een laadpaal: enkele cases

Case #1: ik dien een aanvraag in voor een laadpaal op openbaar domein, het gaat om een nieuw aangekochte plug-in hybride wagen

Beslissing: deze aanvraag zal worden afgekeurd

Motivering: het is enkel mogelijk om een laadpaal aan te vragen voor een batterij elektrisch voertuig niet voor een plug-in hybride wagen (voertuig dat je kan inpluggen in een laadpaal, maar dat aanvullend rijdt op benzine of diesel). Plug-in hybride voertuigen kunnen wel gebruik maken van het bestaande laadnetwerk, maar de verwachte laadbehoefte is te beperkt om in functie hiervan een bijkomende paal te plaatsen.

Case #2: ik beschik over een garage, maar gebruik deze niet om mijn elektrische wagen te stallen omdat ze vol staat met fietsen

Beslissing: deze aanvraag zal worden afgekeurd

Motivering: de aanvrager beschikt wel degelijk over een eigen parkeergelegenheid en dus mogelijkheden om te laden (ook al wordt die nu voor andere doeleinden gebruikt).

Case #3: Ik beschik over een eigen oprit om mijn elektrische wagen te stallen, maar mijn netaansluiting blijkt niet geschikt te zijn om een thuislaadpunt op aan te sluiten

Beslissing: deze aanvraag zal worden afgekeurd

Motivering: de aanvrager beschikt wel degelijk over een eigen parkeergelegenheid. Het al dan niet geschikt zijn van de private netaansluiting van een thuislaadpaal is niet bepalend om aanspraak te maken op een laadpaal in de buurt. De aanvrager kan in dit geval initiatief nemen om de private netaansluiting te verzwaren via Fluvius.

Case #4: ik beschik over een voortuin waar mijn elektrische wagen geparkeerd kan worden om te laden, maar ik krijg van de gemeente geen vergunning om die ruimte te verhard en in te richten als parkeerplaats

Beslissing: deze aanvraag zal worden goedgekeurd (ervan uitgaande dat voldaan is aan de overige voorwaarden)

Motivering: de aanvrager beschikt in deze case niet over een eigen parkeergelegenheid

Case #5: ik woon in een appartementsgebouw met een bijhorende (ondergrondse) parkeerplaats, maar de realisatie van een wallbox wordt tegengehouden: er wordt geen goedkeuring gegeven door de vereniging van mede-eigenaars (VME) omdat het kabeltracé door de gemeenschappelijke ruimtes zal lopen

Beslissing: deze aanvraag kan worden goedgekeurd (ervan uitgaande dat voldaan is aan de overige voorwaarden)

Motivering: in deze case beschikt de aanvrager wel over een eigen parkeergelegenheid, maar lijkt hij niet in de mogelijkheid om daar een laadpunt te installeren. Er zal in dit geval wel worden bekeken of er geen mogelijkheden zijn om de beslissing van de VME om te keren, bv. door een alternatief voorstel. Een gelijkaardige case doet zich voor als er een negatief advies is van de brandweer. Dit type cases zal steeds geval per geval bekeken worden waarbij een voortschrijdend inzicht zal ontstaan.

Case #6: een onderneming heeft de transitie richting elektrische bedrijfswagens ingezet, ze wenst oplaadinfrastructuur aan de medewerkers aan te bieden maar ze beschikt niet over parkeerplaatsen op privaat domein

Beslissing: deze aanvraag zal worden goedgekeurd (ervan uitgaande dat voldaan is aan de overige voorwaarden)

Motivering: rechtspersonen, ondernemingen en iedere andere organisatie zonder rechtspersoonlijkheid kunnen, net zoals een natuurlijk persoon, een laadpunt op openbaar domein aanvragen, mits er wordt voldaan aan alle voorwaarden. Zo zal er ook steeds gekeken worden naar de beschikbaarheid van bestaande publiek toegankelijke laadinfrastructuur op een maximale wandelafstand van 250m. Let wel, zoals steeds zullen de laadpunten voor iedereen toegankelijk zijn en kunnen ze m.a.w. niet aan één firma toegewezen worden (met uitzondering van taxi/deelwagenbedrijven die een laadpaal aanvragen voor een specifieke standplaats of voorbehouden parkeerplaats).

Case #7: bij de analyse van een aanvraag blijkt dat er een publiek laadpunt beschikbaar is in een parkeergarage op 200m wandelafstand, maar het gaat om een betalende parkeergarage (ook te betalen om de wagen 's nachts te stallen). Kan worden doorverwezen naar dit type beschikbaar laadpunt?

Beslissing: als de aanvrager een bewoner is, zal de aanvraag voor een bijkomende paal worden goedgekeurd. Indien de aanvraag door een onderneming werd ingediend, zal de aanvraag worden afgekeurd en wordt de aanvrager doorverwezen naar de laadpaal in de parkeergarage.

Motivering: bij bewoners wordt bij de behandeling van de aanvraag rekening gehouden met het parkeertarief dat op de openbare weg betaald moet worden. Zo bestaan er systemen voor bewonersparkeren en/of is het parkeren op de openbare weg 's nachts gratis. Voor een bewoner met een elektrische wagen moet ook die mogelijkheid bestaan en moet daarbij kunnen geladen worden. We willen een gelijke behandeling garanderen door bij een dergelijke aanvraag niet door te verwijzen naar een betalende parking voor een publiek laadpunt.

2.2 HOE WERKT HET AANVRAAGPROCES VOOR EEN LAADPAAL OP HET OPENBARE DOMEIN?

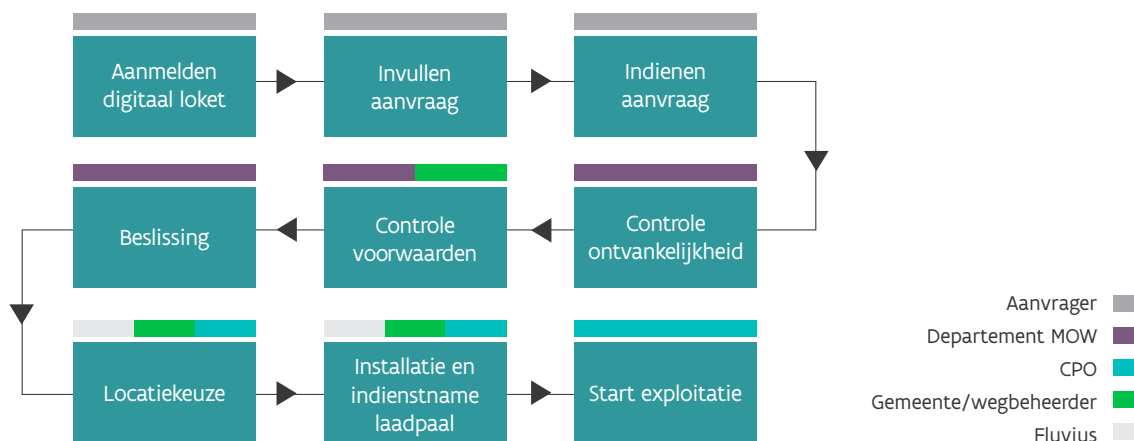
Het Departement MOW werkt op dit moment aan een aanvraagloket. Iedereen die een laadpaal wenst aan te vragen, zal hier terecht kunnen. De lokale overheden zullen verder geïnformeerd worden over de toegankelijkheid en de algemene werking van het loket. Zo zullen de lokale overheden naar dit loket kunnen verwijzen in de communicatie naar de inwoners.

Het loket zal ook geraadpleegd kunnen worden door de aanvragers om de status van hun aanvraag te bekijken.

2.3 HET PROCES: VAN AANVRAAG TOT DE INGEBRUIKNAME VAN EEN LAADPAAL

Het proces met betrekking tot de aanvraag van een laadpaal en de uiteindelijke exploitatie van de laadpaal kan in de onderstaande stappen onderverdeeld worden: Het loket zal ook geraadpleegd kunnen worden door de aanvragers om de status van hun aanvraag te bekijken.

Binnen het aanvraag- en realisatieproces worden verschillende actoren betrokken, ieder met specifieke rollen en verantwoordelijkheden. Afhankelijk van de processtap kunnen ook meerdere actoren gezamenlijk worden betrokken.



OPMERKING: dit proces en de betrokken actoren zijn van toepassing op aanvragen uit gemeenten/steden die deelnemen aan de plaatsingsprocedure georganiseerd door het Departement MOW. Lokale overheden, die zelf een uitrol van laadpalen op het openbare domein organiseren, zijn zelf verantwoordelijk voor het doorlopen van het aanvraag- en realisatieproces. De eventuele aanvragen uit deze steden, die toch op het centrale loket toekomen, zullen naar hen doorgestuurd worden.

Vanaf het moment dat de aanvraag volledig is, start de maximale doorlooptijd van 40 dagen tot het nemen van een beslissing. Voor de kennisgeving van de beslissing geldt een maximale doorlooptijd van 10 dagen, te tellen vanaf het moment dat de beslissing over de aanvraag is genomen.

2.4 ROLLEN EN VERANTWOORDELIJKHEDEN VAN LOKALE OVERHEDEN IN HET AANVRAAGPROCES

De lokale overheden komen vooral aan zet vanaf de beslissing over de aanvraag tot en met de installatie en indienstname van de laadpaal.

2.4.1 Controle voorwaarden: advies verenigbaarheid parkeerregels

In deze stap controleert het departement MOW de voorwaarden waaraan een aanvraag moet voldoen. Daaruit moet blijken of de aanvrager recht heeft op een publiek laadpunt of niet.

Het Departement MOW zal in deze fase de lokale overheden om een advies vragen over de verenigbaarheid met de geldende parkeerregels.

2.4.2 Kennisgeving beslissing

Via het loket zal enerzijds de aanvrager geïnformeerd worden over de beslissing en anderzijds worden de lokale overheid en de aangeduide CPO op de hoogte gesteld van de beslissing.

2.4.3 Locatiekeuze

Bij het begin van het plaatsingsproces is het de bedoeling om een locatie voor de laadpaal op het openbare domein te kiezen en gezamenlijk vast te leggen. In de praktijk zal de CPO een locatievoorstel uitwerken en dit vervolgens voorleggen en bespreken met de lokale overheden (of eventuele andere beheerder openbaar domein) en Fluvius. Het uitgangspunt voor de keuze van de locatie is dat die op een maximale wandelafstand van 250m ligt van het adres van de aanvrager. Indien dit niet mogelijk blijkt te zijn, dan wordt het laadpunt geïnstalleerd op de dichtstbijzijnde mogelijke en nuttige plaats.

Bij de locatiekeuze wordt best rekening gehouden met o.a.:

- vooraf in kaart gebrachte locaties (indien beschikbaar);
- grondeigendom: de locatie ligt op de grond van de betreffende wegbeheerder;
- veiligheid: de laadkabel mag niet over het trottoir liggen, zodat struikelgevaar voorkomen wordt en er wordt best vermeden om een laadpaal op een te smal trottoir te plaatsen;
- geclusterd: het clusteren van laadpalen heeft altijd de voorkeur boven losse laadpalen in het openbaar domein. Een cluster kan gerealiseerd worden bij de ingangen van woonbuurten, bv. in de dwarsstraten die direct grenzen aan een hoofdroute voor het autoverkeer;
- beschikbaarheid van het elektriciteitsnet: laadpalen worden waar mogelijk <25m van het laagspanningsnet gerealiseerd; en bij voorkeur op het 400V-net;
- bestaande parkeervakken: laadpalen worden waar mogelijk gerealiseerd bij, op of binnen bestaande parkeerplaatsen.

De finale locatiekeuze zal officieel bevestigd moeten worden door de desbetreffende wegbeheerder via een toestemming voor de inname van het openbare domein.

i

Locatievoorstellen voor laadpalen in het openbare domein: enkele cases**Case #1: een lokale overheid wenst vanuit ruimtelijke invalshoek in haar historisch stadscentrum geen (extra) laadpalen te plaatsen, waardoor niet kan voldaan worden aan de maximale wandelafstand van 250m. Kan dit?**

Neen; de afbakening van een historisch stadcentrum is geen reden om laadpalen te weigeren. Aanvragers die in deze zone woonachtig zijn en vaak geen private parkeermogelijkheden hebben, zullen hiervan de dupe zijn. De kans is groot dat zij daarom zullen blijven kiezen voor een wagen met verbrandingsmotor, als daarvoor wel parkeerplaatsen voorzien zijn. Dit zou dus een rem betekenen op de uitrol van laadpalen op het openbare domein, wat niet de bedoeling kan zijn, tenzij de aanvraag in strijd is met de geldende parkeerregels.

Case #2: een lokale overheid heeft de wens om in eerste instantie laadpalen op het openbare domein zoveel mogelijk te koppelen aan Hoppinpunten. Hierdoor kan in bepaalde gevallen de wandelafstand van 250m niet gegarandeerd worden, maar door een netwerk aan Hoppinpunten aan te bieden zal de wandelafstand niet meer dan 350m voor een aanvrager betekenen. Kan dit?

Neen; dit is in strijd met de regelgeving. De Ev-rijder heeft immers recht op een laadpunt binnen de 250m als de plaatsing daarvan mogelijk is. Het kan interessant zijn om de uitrol van laadpalen te koppelen aan het Hoppinpunt in de buurt. Dat kan via een strategische plaatsing of bij aanvragen die binnen de 250m vallen. Op basis van de inzichten en ervaringen die de komende jaren opgedaan worden met de uitrol kan de strategie hierrond bijgesteld worden.

Case #3: bij de locatiebepaling van een aanvraag blijken er moeilijkheden te zijn met de aansluiting op het net. Zo is er in de buurt van de aanvraaglocatie enkel 400V net beschikbaar op een wandelafstand van 300m. Hoe zal hiermee omgegaan worden?

In deze case zijn 2 opties:

Optie 1: er kan gekozen worden om de laadpaal aan te sluiten op het dichtstbijzijnde punt waar 400V net beschikbaar is, in dit geval op een wandelafstand van 300m. In de standaard opstelling – met koppeling aan het 400V net – is er per laadpunt een minimaal vermogen van 11 kW én een piekvermogen van 22 kW beschikbaar.

Optie 2: er kan uitzonderlijk gekozen worden om de laadpaal aan te sluiten op het 230V net. Voor dit type aansluiting zal er per laadpunt een minimaal vermogen van 3,7 kW én een piekvermogen van 7,4 kW beschikbaar zijn. Het gevolg is dus dat aan deze laadpaal de elektrische wagens minder snel kunnen opladen. Dit type aanvragen zal telkens case per case bekeken worden i.f.v. de beschikbaarheid van het 400V net.

Case #4: er is een locatie voor een laadpaal vastgelegd in overeenstemming tussen de partners, maar nu blijkt dat er binnen enkele maanden op deze locatie grote wegwerkzaamheden uitgevoerd zullen worden. Hoe zal hiermee omgegaan worden?

In deze case dient er bij voorkeur een nieuwe locatie gezocht te worden binnen een wandelafstand van 250m van de aanvrager, daar het niet logisch is om de laadpaal binnen enkele maanden te gaan verplaatsen. Het is uitermate belangrijk om rekening te houden met aankomende (grote) wegwerkzaamheden op plaatsen waar laadpalen geplaatst zijn én waar laadpalen nog geplaatst moeten worden.

2.4.4 Installatie en indienstname laadpaal

De betrokken CPO zal vervolgens aan de slag gaan om de laadpaal te installeren op de vastgestelde locatie. De voorbereidende werken, zoals het elektrotechnisch gedeelte en de koppeling met het elektriciteitsnet, zullen in samenwerking met Fluvius worden uitgevoerd. Fluvius zal instaan voor de aansluiting van de laadpaal op het elektriciteitsnet. Het is de verantwoordelijkheid van de CPO om hiervoor af te stemmen met Fluvius.

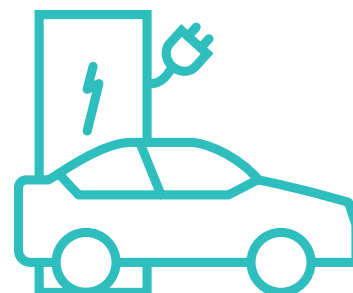
De wegbeheerders hebben in deze fase de volgende rollen en verantwoordelijkheden:

- het nemen van aanvullende reglementen;
- het inrichten van de parkeer- en laadvakken aan de laadpaal.

Meer duiding over deze taken en verantwoordelijkheden van de wegbeheerders is terug te vinden in hoofdstukken 2.5. en 2.6. De CPO en de wegbeheerders dienen onderling af te stemmen zodat de realisatie van de laadpaal en de inrichting van de parkeer- en laadvakken efficiënt kan verlopen.

Voor de uitvoering van de aanvraag geldt een ordetermin van maximaal 6 maanden, te tellen vanaf de kennisgeving van de beslissing van de goedgekeurde aanvraag.

Na de installatie en indienstname van de laadpaal start de exploitatie van de laadpaal door de CPO. Bij eventuele problemen, meldingen of klachten kunnen e-rijders terecht bij de helpdesk van de CPO, waarvan de contactgegevens op de laadpaal terug te vinden zullen zijn. De lokale overheden kunnen burgers dan ook doorverwijzen naar de CPO in geval van problemen.



2.5 WEGBEHEEDERS AAN ZET VOOR HET INRICHTEN VAN PARKEER- EN LAADVAKKEN VOOR ELEKTRISCHE VOERTUIGEN

De wegbeheerders zullen instaan voor het inrichten van de parkeer- en laadvakken voor elektrische voertuigen. In dit hoofdstuk volgen een aantal tips & tricks om de wegbeheerders hierin te ondersteunen. Om de werkzaamheden voor de realisatie van de laadpaal en de inrichting van de parkeer- en laadvakken op elkaar te laten aansluiten is er afstemming nodig tussen de CPOs en de wegbeheerder. Het is de taak van de CPOs om de wegbeheerder te informeren over de planning van de werkzaamheden, zodat de wegbeheerder vervolgens actie kan ondernemen om de inrichting van de parkeer- en laadvakken te organiseren. Het is voor de e-rijders belangrijk dat de inrichting van de parkeer- en laadvakken zo snel mogelijk na de oplevering van de laadpaal kan worden gerealiseerd.

2.5.1 Signalisatie

Om een parkeerplek, die voorbehouden is voor elektrische voertuigen, aan te duiden, dient de wegbeheerder de parkeerplekken uit te rusten met de daarvoor voorziene signalisatie (Artikel 70.2.1.3^o Wegcode). Het gaat hier over de plaatsing van het verkeersbord E9a met een onderbord voorzien van een symbool “Elektrische voertuigen”, eventueel aangevuld met een voertuigcategorie.



Figuur 1: Onderborden: verkeersborden ‘parkeren voorbehouden voor elektrische voertuigen’ (bron: wegcode, artikel 70.2.1 3^o h)

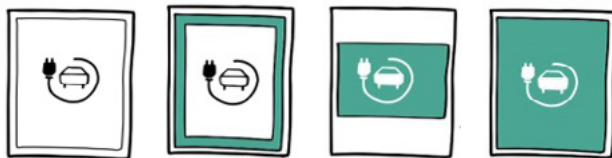
De hierboven vermelde verkeersborden dienen steeds geplaatst te worden op staander of steun met een oranje kleur.



Figuur 2: Voorbeeld signalisatie (Bron: Stad Gent)

2.5.1.1 Markering

De wegbeheerders kunnen er ook voor opteren om de parkeerplek voor het opladen van elektrische voertuigen bijkomend te voorzien van een grondmarkering. Met dergelijke grondmarkering vallen deze parkeerplaatsen beter op, waardoor foutief parkeren wordt tegengegaan. Voorbeelden van grondmarkeringen zijn:



Figuur 3: Voorbeelden van mogelijke opties voor grondmarkeringen
(Bron: Gids elektrisch rijden voor lokale overheden)

Voor het kleurgebruik wordt aangeraden om een groene markering te hanteren (met de volgende specificaties: RAL 6024).

2.5.1.2 Eventuele aanrijbeveiliging

De CPO is verantwoordelijk voor de inschatting of een aanrijbeveiliging nodig is, en zal dit case per case moeten doen i.f.v. de locatiekeuze. Aanrijbeveiligingen worden enkel voorzien indien er een reële kans is op aanrijding van een laadpaal. Dit zal door de CPO worden besproken met de wegbeheerders (o.a. specificaties aanrijbeveiliging, opstelling, ...).

2.6 WEGBEHEERDERS AAN ZET VOOR HET NEMEN VAN AANVULLENDE REGLEMENTEN

Om de nieuwe parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen op te nemen in het lokaal geldende parkeerbeleid en om eventueel misbruik te voorkomen, dient de gemeente of andere beheerder van het openbare domein een aanvullend reglement te treffen.

i

Wat is een aanvullend reglement?

Wanneer een gemeente of gewest beslist om een permanente of periodieke verkeersmaatregel uit te voeren, gaat dat gepaard met het plaatsen van verkeerstekens (zoals verkeersborden). Voor het plaatsen van verkeerstekens die een gebod of verbod instellen of opheffen, is een aanvullend reglement vereist.



Een aanvullend reglement m.b.t. het voorbehouden van parkeerplaatsen voor elektrische voertuigen ter hoogte van de laadpaal omvat doorgaans de volgende artikels:

- omschrijving van de locatie waar de laadpaal en de twee parkeerplaatsen zich bevinden (bv. twee parkeerplaatsen in straat x ter hoogte van huisnummer y);
- twee parkeerplaatsen voorbehouden voor elektrische voertuigen die gebruik maken van de laadpaal (en eventueel aanvullend dat dit geldt voor de duur die nodig is om de elektrische wagen op te laden, met de bijkomende maatregelen die daartoe genomen worden (bv. blauwe zone, betalend parkeren), in afwachting van een wijziging van de wegcode die 'connecteren' zal verplichten);
- oplijsten welke signalisatie de wegbeheerder zal voorzien op deze twee parkeerplaatsen (bv. bord E9a met onderbord met stekker en afbeelding van personenwagen en eventueel aanvullend grondmarkering);
- aangeven dat overtredingen op dit aanvullend reglement worden bestraft met politiestraffen;
- benoemen dat dit aanvullend reglement overeenkomstig de richtlijnen van het decreet lokaal bestuur worden bekend gemaakt;
- aangeven dat dit aanvullend reglement ter kennisgeving wordt overgemaakt aan het digitaal loket voor lokale besturen (en eventueel de betreffende Politierechtbank).

Ter illustratie kunnen een aantal concrete voorbeelden geraadpleegd worden van enkele aanvullende (politie)reglementen die betrekking hebben op voorbehouden parkeerplaatsen ter hoogte van laadpalen:

- [aanvullend reglement](#) vanuit Grimbergen;
- [aanvullend reglement](#) vanuit Opwijk;
- [aanvullend reglement](#) vanuit Grobbendonk.

3 De uitrol van datagestuurde laadpalen in de praktijk: paal volgt paal

3.1 WANNEER WORDT EEN NIEUWE LAADPAAL BIJGEPLAATST?

Via de uitrolstrategie paal volgt paal worden bijkomende laadpalen geplaatst o.b.v. hoge gebruiks- en verbruiksdata van bestaande laadpalen. Aan de hand van monitoring van bestaande laadpalen kan hierdoor het netwerk uitgebreid worden op drukke en frequent gebruikte laadplaatsen. De CPOs zullen aan het Departement MOW inzicht geven in de verbruiks- en bezettingsdata op laadpaalniveau. Om te bepalen waar laadpalen bijgeplaatst moeten worden, zal gebruik gemaakt worden van een aantal drempelwaardes. Deze drempelwaardes zijn voorwaardelijk en kunnen aangepast worden o.b.v. voortschrijdend inzicht. Bij het overschrijden van één van de drempelwaardes gedurende drie aaneengesloten maanden, zullen de nodige acties ondernomen worden om een laadpaal bij te plaatsen:

- drempelwaarde #1: 5.000 kWh geladen per maand;
- drempelwaarde #2: bezettingsgraad van 65% gedurende ochtenduren (07:00 – 11:59);
- drempelwaarde #3: bezettingsgraad van 65% gedurende middaguren (12:00 – 18:59);
- drempelwaarde #4: bezettingsgraad van 90% gedurende avond en nachtelijke uren (19:00 – 06:59).

De bezettingsgraad wordt gemeten door de connectietijd (= de tijd dat een voertuig gekoppeld is aan de laadpaal) te meten van een elektrisch voertuig aan de laadpaal.

3.2 WELKE LAADDATA ZULLEN BESCHIKBAAR ZIJN?

Via de opvolgingsplatformen van het Departement MOW zal inzicht gegeven worden in zowel statische als dynamische data, zoals de locatiegegevens, de laadsnelheden, info over de laadsessies, bezettingsgraad, laadprijs, Het Departement MOW beheert deze data. Het is uitermate belangrijk om de laaddata "op de voet" te volgen, vooral bij de uitrolstrategieën paal volgt wagen en paal volgt paal.

i

Kunnen de wegbeheerders ook inzicht krijgen in de laaddata van de laadpalen op hun grondgebied?

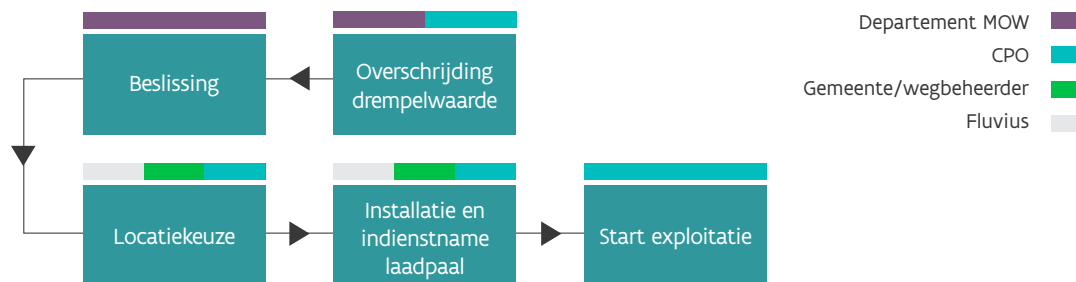
Het Departement MOW zal toegang hebben tot alle laaddata van de laadpalen op het openbare domein.

In de Vlaamse regelgeving is voorzien dat wegbeheerders inzicht kunnen krijgen in de laaddata via het Departement MOW.

Via de plaatsingsprocedures is ook ingebouwd dat het Departement MOW datarapporten ter beschikking krijgt én zelf zal kunnen genereren voor de gerealiseerde palen binnen de concessies. Dit laat toe om op maat data-analyses uit te voeren, bijvoorbeeld op vraag van de wegbeheerders.

3.3 ROL VOOR DE WEGBEHEERDERS IN HET BIJPLAATSEN VAN LAADPALEN

Voor het bijplaatsen van laadpalen in het kader van paal volgt paal zal het volgende proces gevolgd worden:



De rol- en taakverdeling voor de wegbeheerders in het bijplaatsen van laadpalen is erg vergelijkbaar met het systeem paal volgt wagen. Het Departement MOW en de CPOs volgen het gebruik van de laadpalen op o.b.v. een monitoringssysteem. Van zodra er nood is aan een bijkomende laadpaal zullen de wegbeheerders hierover geïnformeerd worden en zal er overleg georganiseerd worden voor de locatiekeuze van de bijkomende laadpaal. Na het vinden van een geschikte locatie voor de bijkomende laadpaal zijn de wegbeheerders aan zet voor het nemen van een aanvullend reglement en de inrichting van de parkeer- en laadvakken.

4 De uitrol van laadpalen op strategische locaties

Binnen de plaatsingsprocedure is ook voorzien dat laadpalen kunnen uitgerold worden op zogenaamde strategische plaatsen. Dit is een proactieve en aanbodgedreven uitrolstrategie waarbij laadpalen niet worden geplaatst op aanvraag van gebruikers/e-rijders, maar waarbij wegbeheerders zelf verzoeken kunnen indienen met potentiële locaties voor de plaatsing van een laadpaal.

i

Hoeveel strategische laadpalen zullen er worden geplaatst?

Binnen de concessie wordt geen minimum of maximum aantal bepaald voor strategische laadpalen. Dit betekent echter niet dat strategische laadpalen zomaar op eender welke locatie zullen geplaatst worden. Het Departement MOW zal steeds een goed evenwicht bewaren tussen het aantal uitgerolde laadpalen volgens de drie uitrolstrategieën. Bij de uitrol van strategische laadpalen zal het Departement MOW dan ook enkel strategische laadpalen goedkeuren op locaties met een aantoonbare laadbehoefte en/of strategische rol binnen het laadnetwerk.

4.1 KEUZE VAN DE STRATEGISCHE LOCATIE

Het doel van het plaatsen van laadpalen op strategische locaties is om een dekkend laadnetwerk te bekomen dat aansluit bij de laadbehoeften van de gebruikers. Strategische locaties zijn dan ook locaties met een hoge potentiële laadbehoefte (bv. attractiepolen met substantiële bezoekersaantallen) en met een logische plek binnen het laadnetwerk. Voor de identificatie van strategische locaties houden de wegbeheerders best rekening met de elementen die ook spelen bij de locatiekeuze (zie hoger).

Om een verzoek om te kunnen zetten naar een daadwerkelijke plaatsing dient o.a. aan één of meerdere van volgende voorwaarden te worden voldaan alvorens een strategische locatie in aanmerking zal worden genomen voor uitrusting met een laadpaal:

- De locatie zal naar verwachting worden gebruikt door veelrijders zoals (niet uitsluitend) stadsdistributie, taxi's, groepsvervoer of deelauto's (free floating, zone floating of met vaste standplaatsen).
- Het is aannemelijk dat de laadpaal op de locatie minimaal één keer per dag gebruikt zal worden.
- Er kan op basis van een identificatie aan potentiële locaties proactief, d.w.z. voor de vraag uit, een betere dekkingsgraad gecreëerd worden die aansluit bij de laadbehoefte van de wegbeheerder.

i

Locatievoorstellen voor strategische laadpalen in het openbare domein: enkele cases

Case #1: een lokale overheid is eigenaar van een bovengrondse parkeergarage, waarbij een parkeerexploitant instaat voor de uitbating. Op deze locatie wil de lokale overheid een strategische laadpaal plaatsen en dient hiervoor een aanvraag in bij het Departement MOW.

Laadpalen in gebouwen en parkeergarages – zowel bovengronds en ondergronds – worden niet meegenomen in de plaatsingsprocedure. Deze aanvraag voor de plaatsing van een strategische laadpaal zal dus worden afgekeurd.

Voor de niet-geselecteerde strategische laadpalen kan de gemeente zelf aanbesteden voor deze locatie, of een instantie (bv. een projectontwikkelaar) de toelating geven om zelf een CPO aan te stellen om een laadpaal te plaatsen op deze locatie.

Case #2: een lokale overheid is bezig met de realisatie van een Hoppinpunt. Door de strategische ligging verwacht de lokale overheid dat elektrische wagens hiervan gebruik zullen maken.

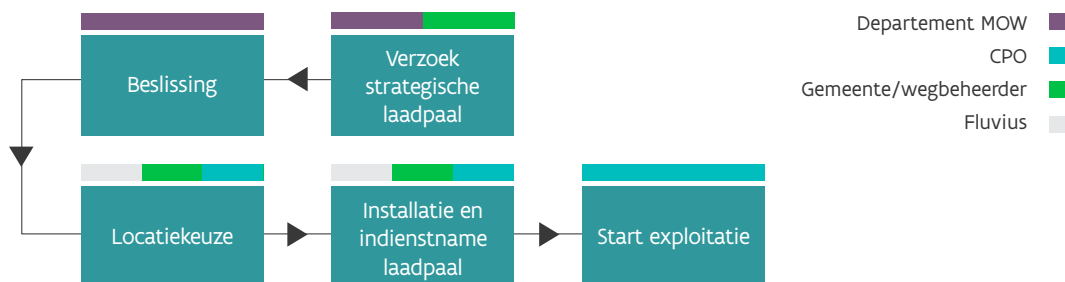
Indien de lokale overheid een (toekomstige) laadbehoefte kan aantonen, komt deze locatie in aanmerking voor het uitrusten met een strategische laadpaal. Het Departement MOW zal deze aanvraag voor een strategische laadpaal doorgeven aan de CPO. Vervolgens zal er in samenspraak een exacte locatiebepaling gebeuren.

Case #3: een lokale overheid vraagt een strategische laadpaal aan om te plaatsen aan een sporthal, maar er staat al een laadpaal.

In dit geval zal bekeken worden hoe het gesteld is met de bezettingsgraad van de laadpaal die er al staat. De ingeschatte behoefte zal worden afgewogen t.o.v. het aanbod. Indien blijkt dat er nog voldoende beschikbaarheid is op deze laadpaal, dan zal er geen strategische laadpaal worden bijgeplaatst. In het andere geval is een plaatsing mogelijk.

4.2 HET UITROLPROCES VAN STRATEGISCHE LAADPALEN

De uitrol van strategische laadpalen verloopt, net zoals bij de andere uitrolstrategieën, volgens een vastgelegd proces.



Bij de strategische laadpalen is het ook van belang om een exacte locatiekeuze vast te stellen. Dit is gelijkaardig aan de andere uitrolstrategieën.

5 Parkeren van elektrische voertuigen aan laadpalen: monitoring in de praktijk

Om ervoor te zorgen dat de laadpalen correct gebruikt worden, is het van belang om hierop te handhaven. In hoofdstuk 2.6 werd al vermeld dat lokale overheden een aanvullend reglement dienen te nemen om het correct gebruik van parkeerplekken voor het opladen van elektrische voertuigen te regelen. Om misbruik in de praktijk tegen te gaan, is een handhaving van het lokaal ingestelde parkeerbeleid dan ook essentieel. In de praktijk komen (veelal) de volgende situaties voor:

Situatie #1: een voertuig met een verbrandingsmotor (bv. een diesel- of benzinevoertuig) neemt een parkeerplaats voorbehouden voor (het opladen van) elektrische voertuigen in

Parkeerplaatsen aangeduid met verkeersbord E9a en onderbord “Elektrische voertuigen” mogen enkel gebruikt worden door voertuigen met een elektrische motor (plug-in hybrides of volledige elektrische voertuigen). De onderborden kunnen ook een bepaalde voertuigcategorie aanduiden, zoals een symbool van een personenwagen voor voertuigcategorie M1. Alle andere voertuigen mogen, indien niet verder gespecificeerd in het aanvullend (politie)reglement, deze parkeerplaatsen niet gebruiken.

Op deze verkeersovertredingen worden de “gewone” afhandelingen toegepast, zijnde art. 29 Wet 16.03.1968 betreffende de politie over het wegverkeer of een GAS (GAS-wet 13.06.2013). Deze overtredingen worden vastgesteld worden door de politie of door de ambtenaren-vaststellers. Momenteel bedraagt de boete € 58 voor deze overtreding.

Naast handhaving kan ook een heldere communicatie helpen om dergelijke situaties te vermijden. Er kunnen bijvoorbeeld duidelijke markeringen aangebracht worden. Dit helpt om de laad- en parkeervakken extra zichtbaar te maken.

Situatie #2: een elektrisch voertuig neemt een parkeerplaats voorbehouden voor (het opladen van) elektrische voertuigen in, maar het voertuig is niet geconnecteerd met de laadpaal d.m.v. een laadkabel

Elektrische voertuigen die parkeren op een parkeerplaats voor elektrische voertuigen, maar niet geconnecteerd zijn, begaan momenteel geen overtreding. Bij een mogelijke toekomstige herziening van de wegcode (zie informatief kader), kan dat wel het geval zijn. In dit geval zal een apart onderbord regelen dat je er enkel mag geparkeerd staan als je geconnecteerd bent. Momenteel is het, naar analogie met gewone parkeerplaatsen, wel mogelijk dat de wegbeheerder een tijdsbeperking (bv. blauwe zone) instelt op parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische wagens. Ook een parkeertarief is steeds mogelijk om (te) langparkeren tegen te gaan.



Herziening Wegcode

Momenteel wordt er werk gemaakt van een herziening van de wegcode. Eén van de aanpassingen betreft het parkeren op plaatsen die door verkeersborden voorbehouden zijn voor elektrische voertuigen. De legende van het onderbord 'elektrisch voertuig' wijzigt zodat op de voorbehouden parkeerplaatsen voorzien van een publieke laadinfrastructuur elektrische voertuigen moeten geconnecteerd zijn met die laadinfrastructuur. Het symbool dat de voorbehouden parkeerplaats aanduidt zou ook op het verkeersbord van het type E9 mogen afgebeeld worden, in plaats van op een onderbord. Meer info hieromtrent volgt later bij de publicatie van het KB dat deze herziening regelt.

Situatie #3: een elektrisch voertuig neemt een parkeerplaats voor het opladen van elektrische voertuigen in en is geconnecteerd met de laadpaal maar de batterij is volledig opgeladen

Dit is toegelaten. Het is voor e-rijders echter hinderlijk als een laadpunt onnodig lang wordt bezet door een voertuig dat reeds volledig is opgeladen. In de ideale situatie wordt een volgeladen elektrisch voertuig meteen verzet door de bestuurder. In de meeste gevallen wordt de bestuurder via een pushbericht op de smartphone op de hoogte gebracht dat wagen (bijna) is volgeladen.

Naast de goodwill van de bestuurders om tijdig de volgeladen voertuigen te verplaatsen, zijn er als wegbeheerder andere handvatten ter beschikking om rotatie te creëren aan de laadpalen: het parkeerbeleid en het rotatietarief.

Rotatie van (volgeladen) EVs aansturen via het lokaal parkeerbeleid

Als wegbeheerder kan je aansturen op het verplaatsen van (volgeladen) EVs via het parkeerbeleid en -tarief. Zo zijn er mogelijkheden voorzien in de Wegcode om via onderborden een blauwe zone of betalende zone te gaan inrichten aan de oplaadvakken. Door tijdsbeperkingen of tariefzettingen voor het parkeren kan rotatie van voertuigen in de hand gewerkt worden.

Rotatie van EVs aansturen via een rotatietarief

Het rotatietarief is een prijs per tijdseenheid die aan de e-rijders wordt aangerekend vanaf het moment dat het voertuig is volgeladen. Meestal wordt aan de e-rijders wel een tijdsvenster gegeven om de wagen te verplaatsen. Bij het rotatietarief is het nuttig om vooraf na te denken over de haalbaarheid om de volgeladen wagen te verplaatsen. Zo is het bijvoorbeeld niet haalbaar om voertuigen 's nachts te verplaatsen.

Het rotatietarief staat los van het betalend parkeren, of andere parkeerregimes, en komt daarbovenop. Door dit oplopende bedrag wordt de e-rijder aangemoedigd om zijn of haar wagen te verplaatsen van zodra die volgeladen is.

Via de plaatsingsprocedure vanuit het Departement MOW is de mogelijkheid voorzien om een rotatietarief te hanteren aan de laadpalen. Dit wordt bij de start niet ingevoerd. Omdat de nood voor een rotatietarief lokaal kan variëren, is de mogelijkheid voorzien om dit per stad of gemeente later toch in te voeren. Dat kan op voorstel van de lokale overheid. De beslissing hierover ligt bij het Departement MOW.

i

Opvragen voertuiggegevens DIV

Om handhaving van het parkeerbeleid te vereenvoudigen, is het sinds november 2021¹ mogelijk om naast identiteitsgegevens van de kentekenplaathouder, de technische voertuiggegevens op te vragen bij de Dienst Inschrijving Voertuigen (DIV) van de FOD Mobiliteit en Vervoer. Zowel gemeenten, hun concessiehouders, de gemeentelijke verzelfstandige agentschappen en de Vlaamse Regering kunnen zo informatie met betrekking tot o.a. brandstoftype, voertuigcategorie, maximaal toegelaten massa, merk, type en kleur opvragen om het parkeerbeleid te handhaven. Zo kan er bijvoorbeeld bepaald worden of een voertuig op een plek voor elektrische voertuigen ook daadwerkelijk een elektrisch voertuig is.



¹ Decreet van 22 oktober 2021 tot wijziging van artikel 10/2, tweede lid, van het decreet van 16 mei 2008 betreffende de aanvullende reglementen op het wegverkeer en de plaatsing en bekostiging van de verkeerstekens, BS 23 november 2021

Colofon

Dit is een uitgave van:

Vlaamse overheid
Departement Mobiliteit en
Openbare Werken (MOW)
Afdeling Beleid

Opmaak en redactie:

The New Drive
Samen België schoner maken

AABEL

EVCONSULT
advies en ondersteuning mobiliteit

Applm
management consultants

Verantwoordelijke uitgever

ir. Filip Boelaert,
Secretaris-generaal Departement
Mobiliteit en Openbare Werken,
Koning Albert II-laan 20, bus 2,
1000 Brussel

Depot

D/2022/3241/094

