

Mevrouw Lydia Peeters  
Vlaams Minister van Mobiliteit en Openbare Werken  
Graaf de Ferrarisgebouw  
Koning Albert II laan 20  
1000 Brussel

**contactpersoon**

Hans Bonnarens  
hbonnarens@serv.be

**ons kenmerk**

MORA\_20211011\_ADV\_BVR laadinfra

**Brussel**

11 oktober 2021

## **Advies Besluit van de Vlaamse Regering over de laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen**

Mevrouw de minister

Op 24 september 2021 werd het ontwerp van Besluit van de Vlaamse Regering over de laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen goedgekeurd, waarna u de MORA op 27 september verzocht om advies te geven over het ontwerpbesluit.

Uit de communicatie met uw kabinet begrepen we dat u de regelgeving in het ontwerpbesluit spoedig wil invoeren om zo de uitrol van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen in Vlaanderen te versnellen, wat onze Raad ten volle waardeert.

Over de voorgestelde regelgeving werd door uw medewerker een toelichting gegeven op de MORA-commissie Personenmobiliteit van 5 oktober jl., waarvoor onze dank. De toelichting en het debat tijdens de commissie Personenmobiliteit gaven de MORA-leden de mogelijkheid om rechtstreeks een aantal vragen en opmerkingen te communiceren.

Dit biedt ons de mogelijkheid om een beknopt advies te schrijven dat in het verlengde ligt van het advies op de ontwerpvisie Clean Power for Transport (1 juni 2021) en het Mobiliteitsverslag 2021 'Elektrificatie' (25 juni 2021) waar de MORA al duidelijk zijn actuele, strategische aanbevelingen m.b.t. clean power en elektrificatie meegedeeld.

Toch wil de Raad met deze brief een aantal specifieke aandachtspunten meegeven voor de verdere uitwerking van dit ontwerpbesluit. Enkele aanvullingen vragen om beperkte aanpassingen van het ontwerpbesluit en andere opmerkingen hebben betrekking op het optimaliseren van de uitrol van het regelgevend kader.

### **Aanpassingen aan het ontwerpbesluit**

Tijdens de bespreking van het ontwerpbesluit in de MORA-commissie Personenmobiliteit kwamen enkele opmerkingen aan bod die beperkte aanpassingen aan het ontwerpbesluit vragen

of verduidelijkingen in de begeleidende nota aan de Vlaamse Regering. Sommige aanpassingen dragen bij aan een minder dubbelzinnige lezing van het ontwerpbesluit, terwijl andere aanpassingen de reikwijdte van enkele artikels enigszins uitbreiden. De MORA geeft een overzicht van de opmerkingen en volgt hierbij de volgorde van de artikels in het ontwerpbesluit.

#### **Artikel 4**

De MORA begrijpt dat het geenszins de bedoeling is van de Vlaamse Regering om in te grijpen in het parkeerbeleid van de gemeenten. Als de aanvraag voor een laadpunt niet strookt met lokaal beleid kan ze geweigerd worden.

De Raad vraagt om dit te verduidelijken door in de nota aan de Vlaamse Regering te specificeren dat er een onderscheid bestaat tussen 'ontvankelijkheid' van een aanvraag, dus volgens de voorwaarden in §3-§5, en de 'mogelijkheid' tot installatie, dus in lijn met het lokale parkeerbeleid, toegankelijkheid, netcapaciteit, enz. De 'mogelijkheid' moet steeds onderzocht worden in samenspraak tussen de gemeente, Fluvius en de CPO die in alle gevallen het eindoordeel over de lokale aanvraag vellen.

#### **Artikel 4, §4**

In deze paragraaf worden de voorwaarden bepaald waaraan een rechtspersoon, onderneming of organisatie zonder rechtspersoonlijkheid moet voldoen om een aanvraag in te dienen voor een publiek toegankelijk laadpunt.

- Met het oog op rechtszekerheid en de impact op lokale parkeerdruk, vraagt de MORA om – parallel aan Art. 4 §3, 1° – een nieuw 1° toe te voegen: *“1° de aanvraag heeft betrekking op de maatschappelijke zetel of een vestigingseenheid zoals opgenomen in de Kruispuntbank der Ondernemingen”*.

#### **Artikel 4, §5**

Deze paragraaf behandelt de aanvraag om een 'privaat toegankelijk laadpunt op het openbare domein' aan te vragen op vraag van een houder van een vergunning voor taxidiensten/individueel bezoldigd personenvervoer of een aanbieder van autodelen.

- De terminologie in deze paragraaf is verwarrend. De MORA stelt voor om de passage “een privaat toegankelijk laadpunt op het openbare domein” aan te passen naar *“laadpunten op het openbaar domein voorbehouden voor taxi's of autodelen”*.
- Daarnaast vraagt de MORA om art. 4, §5, 3° aan te passen om te specificeren dat het gaat over taxistandplaatsen en plaatsen voorbehouden voor autodelen die reeds bestaan, zodat dit artikel geen aanleiding geeft om nieuwe standplaatsen of autodeelplaatsen in het leven te roepen los van de lokale context: *“de aanvrager toont aan dat hij over een machtiging of een vergunning van de gemeente beschikt om de bestaande standplaatsen of bestaande parkeerplaatsen voorbehouden voor autodelen op de beoogde locatie te gebruiken.”*

#### **Artikel 5, 2<sup>de</sup> lid**

- In navolging van de gevraagde verduidelijking rond standplaatsen (zie supra), vraagt de MORA om het tweede lid van artikel 5 als volgt aan te passen: *“De goedgekeurde aanvraag [...] op de beoogde standplaats of parkeerplaats voorbehouden aan autodelen.”*

## Artikel 7, §1, 1°

Dit artikel bepaalt de regels over statische en dynamische gegevens die laadpuntexploitanten moeten bezorgen aan gebruikers, professionele gebruikers en overheden. Tariefinformatie moet voor de MORA echter ook onderdeel moet zijn van de lijst met statische gegevens. De tariefmodule laat immers toe om geplande tarieven door te geven, inclusief prijscomponenten. Volgens de MORA is dit een noodzakelijke stap richting zo groot mogelijke prijstransparantie en voorspelbaarheid voor gebruikers.

- Daarom vraagt de Raad om en specifiek element toe te voegen aan de opsomming in artikel 7 §1 1°: "l) tariefinformatie"

## Art. 7 §1 2°

Deze passage verduidelijkt onder meer dat de statische en dynamische gegevens kosteloos bezorgd moeten worden op vraag van de bevoegde overheid, i.e. het Departement MOW. Ook het doorgeven van de gegevens aan derden wordt uitgewerkt.

De MORA vraagt om de regels rond het doorgeven van data aan derden uit te breiden zodat bijvoorbeeld startups ook in staat zijn om, mits het volgen van de regels in de vertrouwelijkheidsclausule, een business case uit te werken.

- Daarom vraagt hij om deze passage aan te passen naar: "*de gegevens kunnen aan derden worden doorgegeven voor onderzoek, ontwikkeling en analyse van de bevoegde overheid als de derden een vertrouwelijkheidclausule ondertekenen.*"

Daarnaast vraagt de Raad om in de overeenkomstige passage in de nota aan de Vlaamse Regering te verduidelijken dat gemeenten worden beschouwd als 'professionele gebruikers' en dat ze dus beschikking hebben over de gegevens uit art. 7, §1 via open-datastandaarden.

## Art. 8

In tegenstelling tot de bepalingen over het gebruik van data in artikel 7 staat in dit artikel niet beschreven dat professionele gebruikers, waaronder de lokale besturen, kunnen beschikken over de kwartaalgegevens. Daarom vraagt de MORA om te verduidelijken, hetzij in het artikel hetzij in de nota aan de Vlaamse Regering, dat de gemeenten eveneens behoren tot de 'derden' die over de gegevens kunnen beschikken.

## De uitrol van laadinfrastructuur optimaliseren

Om de snelle uitrol van laadinfrastructuur te optimaliseren, geeft de MORA nog enkele aandachtspunten mee die ervoor zorgen dat deze regelgeving goed ingebed wordt in de bestaande kaders voor lokale, vervoerregionale en gewestelijke mobiliteit. Ook geeft de Raad enkele suggesties om het ontwerpbesluit meer toekomstbestendig te maken.

- Mits enkele aanpassingen in de finale tekst van het BVR, onder meer rond informatiedoorstroming naar lokale besturen en vervoerregio's, kunnen zij een grotere rol spelen dan hen tot nu toe was toebedeeld op het vlak van laadinfrastructuur. De bepalingen in de regelgeving creëren immers de mogelijkheid om te werken met lokale plaatsingsprocedures. Hierbij kunnen ze leunen op de principes van 'paal volgt wagen' en 'paal volgt paal', maar kunnen ze eveneens kiezen voor een meer planmatige uitrol van laadinfrastructuur. Ook de mededeling tijdens de MORA-commissie dat er potentieelkaarten voor alle lokale besturen worden opgemaakt, stemt hoopvol.

- De MORA vraagt om deze aanzienlijke verantwoordelijkheid voor lokale besturen optimaal te begeleiden vanop Vlaams niveau:
  - Zorg voor voldoende aanmoediging voor lokale plaatsingsprocedures zodat de plaatsing van infrastructuur niet louter vraaggestuurd zal zijn. Zorg hierbij ook voor afstemming met elementen uit de Regionale Mobiliteitsplannen zoals Hoppinpunten, regionale logistieke knooppunten, bedrijvzones, enz.
  - Reik lokale overheden en vervoerregio's voldoende instrumenten in de vorm van wetgeving en vademeca om hun mobiliteitsbeleid vorm te geven in overeenstemming met de sprong voorwaarts op vlak van laadinfrastructuur. Onder meer het parkeerbeleid, het gebruik van rotatietarieven, de herziening van de wegcode en handhaving van deze regels zijn belangrijke elementen om tot een succesvolle elektrificatie te komen.
- Voeg op termijn extra lagen toe aan de potentieelkaarten. Deze kaarten zijn immers een belangrijk onderdeel om een planmatige en aanbodsgestuurde installatie van laadinfrastructuur te realiseren. Voor de MORA is het belangrijk dat deze potentieelkaarten bruikbare en flexibele instrumenten zijn en dat het toevoegen van extra lagen en informatie een constant proces is. Zo kunnen toekomstgerichte ontwikkelingen zoals vehicle-to-grid of lokale energienetwerken afgestemd worden op vraagstukken over ingenomen ruimte, rotatietarieven, enz.
- Leg een centrale verzameling aan van de ontwikkelde kennis en best practices rond laadinfrastructuur. De Raad begrijpt dat voor het uitwerken van potentieelkaarten, alsook het ontwerpen en beheren van het digitaal loket, beroep wordt gedaan op externe consultants. Hij vraagt echter om deze werkzaamheden te documenteren, de beschikbare informatie te bundelen en op gezette tijdstippen voortgangsrapporten (met best practices) te delen met de MORA/het mobiliteitsmiddenveld en de lokale besturen.
- Ten slotte vraagt de MORA om ervoor te zorgen dat de definities en bepalingen in regelgeving waterdicht zijn, meer specifiek rond autodelen en de plaats voor elektrische deelwagens. In artikel 4, §5, tweede lid, 1° wordt 'autodelen' gedefinieerd met verwijzing naar het KB van 1 december 1975. Het KB bevat echter een gebrekkige definitie van een 'vereniging voor autodelen'. De autodeelsector, de lokale besturen en de MORA vragen al langer om een Vlaams erkenningskader rond autodelen vast te leggen. De Raad herhaalt deze vraag en biedt zich ook aan om hierover een maatschappelijk debat te organiseren.

Hoogachtend

Daan Schalck  
voorzitter

i.o.  
  
 Hans Bonmarens

Frank Van Thillo  
algemeen secretaris