

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: - Ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering over de
laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen
- Tweede principiële goedkeuring

Samenvatting

Voorliggend ontwerp van besluit heeft als bedoeling om mogelijkheden te creëren om in de toekomst laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen uit te rollen en de nodige informatie m.b.t. deze laadinfrastructuur te ontsluiten.

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”. Het creëert het regelgevend kader waarbinnen de uitrol van laadinfrastructuur in Vlaanderen op het terrein vorm wordt gegeven.

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

De Inspectie van Financiën verleende een gunstig advies op 15/09/2021.

Het wetgevingstechnisch en taaladvies van 13/09/2021 werd verwerkt in het ontwerpbesluit.

De Vlaamse toezichtcommissie voor de verwerking van persoonsgegevens verleende advies op 12/10/2021.

De Mobiliteitsraad van Vlaanderen verleende advies op 11/10/2021.

De Raad van State verleende advies op XX/XX/2021.

De Vlaamse Regering heeft het voorliggende besluit een eerste keer principiële goedgekeurd op 24 september 2021 (VR 2021 2409 DOC.1087/1BIS, VR 2021 2409 DOC.1087/2BIS).

Er wordt tegemoetgekomen aan de opmerkingen van de Vlaamse Toezichtcommissie. De rechtsgrond waarop de bevoegde overheid (dMOW) zich zal baseren voor de verwerkingen van persoonsgegevens wordt in de artikelsgewijze bespreking hieronder toegevoegd. dMOW zal deze gegevens verwerken omwille van de noodzakelijkheid hiervan bij de uitvoering van deze taak van algemeen belang. Verder wordt in het besluit een bepaling toegevoegd met betrekking tot de bewaartermijn van persoonsgegevens in het digitaal loket voor de aanvraag van een paal. Van zodra het dossier van de aanvraag kan worden afgesloten, bijvoorbeeld na plaatsing of omwille van een weigering, zullen de persoonsgegevens met betrekking tot dit dossier niet meer worden verwerkt of bijgehouden. Gelet dat de doeleinden van de verwerking reeds voldoende duidelijk zijn beschreven in het decreet van 16 juli 2021 over zero emissievoertuigen en voertuigen aangedreven door alternatieve brandstoffen en dit besluit en dMOW als bevoegde overheid reeds verplicht is op basis van de Algemene Verordening Gegevensbescherming om voldoende transparant te zijn ten aanzien van de betrokkenen over de verwerking van persoonsgegevens alsook om voldoende technische en organisatorische maatregelen te nemen ter beveiliging van deze persoonsgegevens, is het verder niet nodig om bijkomende aanpassingen te doen aan dit besluit

Er wordt deels tegemoetgekomen aan sommige opmerkingen van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen. Zo wordt in de procedure voor Paal volgt Wagen een aanvulling gedaan waardoor expliciet rekening wordt gehouden met de lokale parkeerregels. Daartoe wordt een voorwaarde hierrond toegevoegd bij de aanvraag door een particulier en door een rechtspersoon, onderneming of iedere andere organisatie zonder rechtspersoonlijkheid. Zo zal in de periode, die voorzien is om de aanvragen te beoordelen, aan de lokale overheden de mogelijkheid worden geboden om aan de bevoegde overheid hierover een standpunt te bezorgen. De totale behandelingstermijn wordt daartoe met 10 dagen verlengd. We doen dit binnen het voorziene decretale kader, waarin al bepaald was dat de beslissing over het al dan niet plaatsen van een laadpaal door de bevoegde overheid (dMOW) wordt genomen.

M.a.w. de nood aan laadinfrastructuur wordt, zoals voorzien in het decreet, in overeenstemming met de strategienota Laadinfrastructuur (VR 2020 2011 MED.0362/1BIS) en na toetsing van de voorwaarden centraal door dMOW bepaald. De keuze van de locatie wordt, binnen de voorwaarden geschetst in het besluit, overgelaten aan Fluvius, de wegbeheerder/gemeente en de laadpuntexploitant. Dit is ook het meest logische pad. We willen immers de omschakeling naar EV's stimuleren en daartoe is het belangrijk dat een EV-rijder voorafgaand aan de beslissing om over te schakelen tijdig duidelijkheid krijgt over de mogelijkheden om te laden. We sluiten als dMOW vooraf ook contracten af met CPO's, die de uitrol zullen realiseren. Ook daarin moet er duidelijkheid zijn over het kader waarbinnen laadpalen geplaatst moeten worden. Deze manier van werken moet ook zorgen voor een consequente aanpak in Vlaanderen en voor een sturing van de uitrol van publieke laadpunten om daarmee, ook zonder gemeentelijke quota, de doelstelling voor Vlaanderen te realiseren.

Voor ondernemingen wordt bij de aanvraag ook de link gelegd met de Kruispuntendatabank. De formuleringen voor taxi's en autodelen worden verduidelijkt, zoals geadviseerd.

Voor wat het kosteloos delen van data betreft op vraag van de bevoegde overheid zoals voorzien in art. 7, wordt bijkomend de mogelijkheid gecreëerd om deze data aan andere overheden, waaronder de gemeenten, te bezorgen. Op de vraag om deze ook kosteloos te kunnen bezorgen aan start-ups voor de ontwikkeling van nieuwe toepassingen om een business case uit te werken, wordt niet ingegaan. Dit is immers in tegenspraak met het feit dat ze niet voor commerciële doeleinden mogen worden gebruikt. Zoals beschreven in hetzelfde artikel, kunnen professionele gebruikers wel via het Nationaal Toegangspunt de onlinevindplaats van een directe koppeling naar de gegevens terugvinden, alsook eventuele voorwaarden voor de toegang tot en het gebruik van deze data. Voor wat het delen van gebruiksdata betreft zoals voorzien in art. 8, wordt eveneens de mogelijkheid gecreëerd om deze data aan andere overheden, waaronder de gemeenten, te bezorgen.

Er wordt ook niet tegemoet gekomen aan de vraag om het delen van informatie over de tariefstructuur te verplichten. In het besluit is al opgenomen dat de actueel gehanteerde ad-hoc prijs gedeeld moet worden. Wanneer er geen vaste ad-hoc prijs is, maar meerdere componenten zijn die de ad-hoc prijs bepalen, dan dienen de prijsgegevens te worden gedeeld die nodig zijn om de ad-hoc prijs voor een oplaadsessie te berekenen. Professionele gebruikers zoals app-ontwikkelaars en navigatieproviders kunnen met deze informatie apps ontwikkelen waardoor eindgebruikers inzicht krijgen in de ad-hoc laadprijs. Deze bepalingen zijn in lijn met gelijkaardige regelgeving in Nederland en met het voorstel van verordening betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen van de Europese Commissie, waarin ook verplichtingen worden voorgesteld voor het delen van de ad-hoc laadprijs. Het besluit heeft geen betrekking op gegevens over de prijzen die serviceproviders/uitgevers van laadpasjes aanrekenen aan hun eigen klanten. Hierin bestaan vele varianten, van vaste bedragen per maand tot een bedrag per oplaadsessie of per geladen kWh. Deze tarieven zijn enkel relevant voor hun eigen klanten, bovendien is er volgens de bestaande regelgeving al de wettelijke plicht om de gehanteerde prijzen transparant te maken aan hun klanten. De federale overheid houdt toezicht op de juiste uitvoering hiervan en heeft onlangs aangekondigd na te gaan of er aanvullende regelgeving nodig is om prijstransparantie op dit vlak te garanderen. De bepalingen in het BVR en het federale initiatief zijn dus complementair.

De MORA geeft tenslotte enkele aandachtspunten mee om de uitrol van laadinfrastructuur te optimaliseren. Deze hebben in hoofdzaak betrekking op de effectieve uitrol, waarvoor nog concessies in de markt gezet zullen worden. Hierbinnen is afstemming met de lokale overheden voorzien. Specifiek rond informatiedoorstroming kan verwezen worden naar de aanpassingen in art. 7 en 8 (zie hierboven). Voor de in opmaak zijnde potentieelkaarten zal de mogelijkheid voorzien worden voor toekomstige actualisaties. Alle informatie die te maken heeft met de uitrol, wordt centraal bijgehouden. Wat betreft de gehanteerde definitie van 'autodelen', wordt gebruik gemaakt van bestaande definities en kan niet vooruitgelopen worden op eventuele toekomstige aanpassingen.

2. INHOUD

A. ALGEMENE TOELICHTING

Het beleid m.b.t. Clean Power for Transport schrijft zich in in de Europese strategie 'Duurzame en slimme mobiliteit' en geeft o.m. uitvoering aan de Europese AFID-richtlijn (Alternative fuels infrastructure directive). In uitvoering van de richtlijn werd in 2016 een Vlaams beleidskader uitgewerkt en een eerste rapportering met vooruitblik overgemaakt in 2019. Vlaanderen onderschrijft daarin de Europese doelstellingen, waarbij een alsmar groter aandeel voertuigen met alternatieve aandrijving het doel zijn -met een focus op zero-emissie voertuigen.

Recent werd een nieuwe CPT-visie goedgekeurd (VR 2021 0907 DOC.0840/2BIS) en werd een CPT-kaderdecreet gestemd in het Vlaams Parlement, namelijk het decreet van 16 juli 2021 over zero-emissievoertuigen en voertuigen aangedreven door alternatieve brandstoffen. Eerder werd al een strategie uitgewerkt om te voorzien in voldoende laadinfrastructuur (VR 2020 2011 MED.0362/1BIS). Dit ontwerp van besluit creëert het regelgevend kader om de daarin geschetste 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.

Voor de (semi)publiek toegankelijke laadinfrastructuur wordt gemikt op 30.000 extra laadequivalenten (CPE) tegen 2025. Naar 2030 toe is de doelstelling 1 CPE per 100 inwoners (Lokaal

Energie- en Klimaat Pact - LEKP), zijnde 66.000 CPE tegen 2030 en dit extra bovenop de voorziene inspanningen voor (ultra)snellaadinfrastructuur. Deze doelstellingen worden bij de uitvoering verder afgestemd op Europese leidraden (nu) of verplichtingen (mogelijk in de toekomst), waarbij het aantal elektrische voertuigen mee bepalend is. De wijze waarop de doelstellingen in de toekomst verder vorm krijgen, wordt in dit besluit opgenomen.

De klemtoon bij de uitrol ligt op vraaggestuurde uitrol zonder subsidies (Paal volgt wagen en Paal volgt paal), aangevuld met een strategische en projectgebonden laadinfrastructuur. Voor de publiek toegankelijke punten op het openbare domein is het de bedoeling om plaatsingsprocedures uit te schrijven waarbij per regio laadpuntexploitanten (charge point operators of CPO's) worden gezocht die de laadpunten installeren en exploiteren. De realisatie van het laadpunt dient daarbij te gebeuren in overleg met de wegbeheerder en de elektriciteitsnetbeheerder. In principe vindt de coördinatie plaats door het departement MOW, tenzij een lokale overheid dit voor het eigen grondgebied liever zelf wenst te doen.

Omdat het de bedoeling is om de uitrol van publiek toegankelijke punten voornamelijk vraaggestuurd te laten verlopen, wordt opnieuw gebruik gemaakt van het systeem 'Paal volgt Wagen', waarbij gebruikers van een batterijelektrisch voertuig onder bepaalde voorwaarden een publiek laadpunt of een laadpunt voor een specifieke toepassing kunnen aanvragen. Een gelijkaardige systeem werd in het verleden toegepast binnen de openbare dienstverplichting voor de uitrol van een basislaadinfrastructuur tegen 2020, die met het Energiebesluit werd opgelegd aan de elektriciteitsnetbeheerder. Er wordt gekozen voor een aangepaste meer flexibele vorm, die beter aansluit bij de huidige noden.

Tenslotte bevat het besluit bepalingen m.b.t. het delen van informatie door de laadpuntexploitanten. Het is immers belangrijk dat de laadpunten vlot toegankelijk en bruikbaar zijn voor de gebruiker van elektrische voertuigen (EV-gebruiker) en zij dus over alle nodige informatie daartoe beschikken. Daarnaast moeten professionele gebruikers de informatie kunnen gebruiken om bijkomende diensten te ontwikkelen in functie van de EV-gebruiker. Vermits een belangrijk deel van de uitrol vraaggestuurd wordt vormgegeven, is het noodzakelijk voor de bevoegde overheid om over die gegevens te beschikken, maar ook over de gegevens m.b.t. het gebruik en de bezettingsgraad van laadpunten op het openbare domein.

B. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELLEN

Artikel 1

In dit artikel wordt één definitie opgenomen, die nog niet in het decreet stond.

Artikel 2

In dit artikel wordt verduidelijkt op welke wijze de doelstellingen voor het aantal uit te rollen semipublieke en publieke laadpunten bepaald worden. De doelstellingen worden per mededeling gecommuniceerd aan de Vlaamse Regering. Bij het bepalen van de doelstellingen wordt gekeken naar het aantal laadpunten dat op een gegeven tijdstip noodzakelijk is, de aard van deze laadpunten en de geografische spreiding ervan. Dit wordt opgevolgd a.d.h.v. de beschikbare data op www.milieuvriendelijkevoertuigen.be. De belangrijkste criteria worden in dit besluit opgenomen en er wordt ruimte gelaten om deze in de toekomst aan te vullen, bv. op basis van de verwachte Europese richtsnoeren op dat vlak. De doelstellingen worden jaarlijks geëvalueerd om de beoogde afstemming op het elektrisch voertuigenpark te kunnen realiseren. Ook de voortschrijdende technologie, zowel van de laadpalen (bv. vermogens) als van de voertuigen (bv. actieradius), kan bijstellingen in de tijd vragen.

Het is de bedoeling om de doelstellingen per vervoerregio te bepalen om zo een minimale sturing te voorzien in functie van de beoogde globale doelstelling voor Vlaanderen (momenteel 30.000 extra CPE).

Artikel 3

In dit artikel wordt de rolverdeling bij de uitrol van laadpunten verduidelijkt. In uitvoering van de mededeling m.b.t. Laadinfrastructuur (VR 2020 2011 MED.0362/1BIS) voorziet de tekst dat het departement MOW dit, omwille van eenvormigheid en schaalvoordelen, centraal coördineert. De uitrol op het terrein gebeurt in samenwerking met de lokale besturen, andere wegbeheerders en de beheerders van het elektriciteitsnet. Per regio worden door de Vlaamse overheid plaatsingsprocedures uitgeschreven waarbij telkens laadpaalexploitanten worden gezocht om voor een periode de uitrol van vooral publiek toegankelijke laadpunten voor eigen rekening op het openbare domein te verzorgen. Een deel daarvan zal rechtstreeks voortkomen uit een concrete vraag via Paal volgt Wagen of Paal volgt Paal, een deel wordt strategisch geplaatst als basisinfrastructuur, bv. op Hoppinpunten. De beheerder van het openbare domein zal deze uitrol mee moeten helpen realiseren binnen de vastgelegde contouren. De plaatsing van deze publiek toegankelijke laadpunten wordt opnieuw zonder subsidies aan de markt overgelaten. In tegenstelling tot de voorgaande periode, waarin een basislaadlaadinfrastructuur werd uitgerold, wordt zowel gemikt op laadpunten voor normaal vermogen als op laadpunten voor hoog vermogen.

De mogelijkheid wordt voorzien dat gemeenten zelf het initiatief nemen om een laadpaalexploitant te contracteren voor hun grondgebied. Dat is momenteel zo in Antwerpen en Gent. Om ook met een toekomstige 'opt out' rekening te kunnen houden bij de Vlaamse uitbestedingen, moet dit tijdig worden gemeld. Voor toekomstige plaatsingsprocedures zullen zij hierbij wel moeten voldoen aan de voorwaarden die in dit besluit zijn opgenomen; zowel m.b.t. de eigenschappen van de laadpunten als met betrekking tot de voorwaarden voor 'Paal volgt Wagen'. De 'eigen' uitrol zal ook invulling moeten geven aan de globale doelstellingen die voor Vlaanderen of voor deelgebieden zijn bepaald. Ook dit wordt meegenomen in de evaluatie, vermeld in artikel 2.

Noden die buiten de opdracht van de concessie vallen, kunnen door de gemeente via een aparte aanbesteding worden ingelost.

In dit artikel wordt ook ingespeeld op de lopende concessies in een aantal gemeenten; zoals op dit ogenblik Antwerpen en Gent. Daarbij zijn al (andere) afspraken gemaakt m.b.t. de procedures voor Paal volgt Wagen. Die afspraken blijven geldig, ook als ze niet overeenstemmen met de bepalingen van dit besluit, zoals ook opgemerkt door de IF. De aanvragen van inwoners uit die gemeenten worden dan ook best behandeld door de gemeente zelf, volgens de eigen procedure.

In de aanbestedingen worden een aantal principes meegenomen die in de Europese AFID-richtlijn werden bepaald.

Artikel 4

In dit artikel wordt het systeem 'Paal volgt Wagen' beschreven en worden de voorwaarden daartoe bepaald. De aanvragen zullen door het departement MOW worden behandeld langs een digitaal loket. Voor de gemeenten, die ervoor gekozen hebben om dit zelf te organiseren, zal verwezen worden naar de gemeentelijke loketten. De bevoegde overheid zal de persoonsgegevens, die gepaard gaan met de aanvraag, verwerken omwille van de noodzakelijkheid hiervan in het kader van de uitvoering van deze taak van algemeen belang.

In de paragrafen 3 en 4 wordt aangegeven onder welke voorwaarden men in aanmerking komt voor de plaatsing van een publiek toegankelijk laadpunt. Hierbij worden de principes in de regelgeving opgenomen, maar wordt er nog een zekere beoordelingsvrijheid gelaten aan de bevoegde overheid.

Er kunnen zich immers talloze verschillende situaties voordoen, die niet allemaal vooraf bedacht en geregeld kunnen worden. Bovendien is de markt nog in volle evolutie, zowel wat de voertuigen als de laadinfrastructuur betreft. Zoals opgemerkt door de IF wordt er hierbij over gewaakt dat de verschillende dossiers op een uniforme manier worden behandeld. De bevoegde overheid zal voorzien in een duidelijke communicatie hierover.

In principe kan iedereen een aanvraag doen. De voorwaarden voor een natuurlijk persoon verschillen licht van die van de andere categorieën. Het komt er in essentie op neer dat men gebruik maakt van een batterijelektrisch 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. Bij de behandeling van de aanvraag wordt ook bekeken of er tegenindicaties zijn vanuit de lokale parkeerregels in de ruime omgeving rond het aanvraagadres. De mogelijkheid wordt ook voorzien om al een aanvraag te doen bij de bestelling van het batterijelektrisch 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.

In paragraaf 5 wordt onder gelijkaardige voorwaarden een afzonderlijk 'Paal volgt Wagen' systeem in het leven geroepen voor taxi's en deelwagens. Belangrijk verschil is dat het hier gaat over de realisatie van een privaat laadpunt (voor exclusief gebruik door taxi's of deelwagens) op het openbare domein.

In paragraaf 6 wordt aangegeven dat de minister zal bepalen wanneer een laadpunt als 'beschikbaar' wordt gecatalogeerd. Het is immers niet voldoende dat er een publiek toegankelijk laadpunt aanwezig is; dit moet ook vlot bruikbaar zijn aan een redelijke kost. Twee elementen zijn daarbij belangrijk en worden vooraf, waar nodig, van kwantitatieve drempelwaarden voorzien: de toegankelijkheid, m.i.v. de bezettingsgraad, van het laadpunt en de kosten verbonden aan het laden en parkeren. Op basis van de gebruiksgegevens, die verderop in het besluit worden opgevraagd, kan bepaald worden of het laadpunt voldoende vaak vrij is. Met het meenemen van de kost wordt vermeden dat een EV-gebruiker gedwongen wordt om te laden aan een laadpunt waar de prijzen te hoog liggen of waar de kosten, verbonden aan een parkeerabonnement (bv. in parkeergarages) veel hoger liggen dan bv. de kosten verbonden aan bewonersparkeren.

In de paragrafen 7 tot 9 wordt de behandeling van de aanvragen verder geconcretiseerd. De aanvragen worden pas getoetst aan de voorwaarden wanneer ze volledig zijn; de bijhorende beslissingstermijn begint ook pas te lopen bij volledigheid. In de loop van de behandelingstermijn zal de gemeente de mogelijkheid hebben om een standpunt over het plaatsen van de laadpaal door te geven. Dat kan het geval zijn indien blijkt dat dat onverenigbaar is met de geldende parkeerregels.

Paragraaf 10 ten slotte bepaalt tot wanneer de bevoegde overheid de persoonsgegevens zal bewaren met betrekking tot de aanvraag van een paal. Wanneer het mogelijk is om een aanvraagdossier af te sluiten, bijvoorbeeld na plaatsing van de paal of na weigering van de aanvraag, zullen de persoonsgegevens bij het dossier niet meer worden verwerkt of bijgehouden.

Artikel 5

In dit artikel wordt aangegeven dat een positief beoordeelde vraag 'Paal volgt Wagen' gerealiseerd zal worden in de lopende concessies binnen een wandelafstand van 250m, tenzij die mogelijkheid niet bestaat omdat er bv. geen openbaar domein, geen parkeermogelijkheid of aansluitingsmogelijkheid op het elektriciteitsnet aanwezig is. Dan wordt het laadpunt zo dicht mogelijk bij die grens geplaatst. De precieze locatie wordt bepaald in overleg met de laadpaalexploitant, de gemeente en/of een andere wegbeheerder en de beheerder van het elektriciteitsnet. Het departement MOW kan hierbij aanbevelingen doen, bv. op basis van de tegen

dan ontwikkelde potentieelkaarten. De realisatie vindt plaats binnen de 6 maand na goedkeuring van de aanvraag. Dit is een termijn van orde. Er kunnen zich immers situaties voordoen waarbij dit niet mogelijk is, bv. omwille van een complexe netaansluiting.

Artikel 6

In dit artikel wordt de mogelijkheid voor de minister voorzien om bijkomende specificaties aan te brengen m.b.t. de eigenschappen van de laadpunten en de wijze waarop ze toegankelijk moeten zijn. Vermoedelijk zal dit al aan de orde zijn bij de herziening van de AFID-richtlijn. Hierbij kan gedacht worden aan zaken zoals digitale meters, slim laden, ... De IF merkt op dat deze nadere regels in principe enkel kunnen worden opgelegd voor nieuwe gunningen. De lopende gunningen zullen worden uitgevoerd volgens de bepalingen opgenomen in het bestek. In aanvulling op de regelgeving, zullen de nadere regels voor de vereiste interoperabiliteit en technische specificaties telkens in nieuwe bestekken worden opgenomen.

Artikel 7

In dit artikel worden de gegevens over de semipubliek en de publiek toegankelijke laadpunten opgesomd die door de laadpuntexploitanten ter beschikking moeten worden gesteld. Het gaat daarbij om statische gegevens, die elke dag moeten worden vernieuwd, en dynamische gegevens waar dat elke minuut het geval is. De gegevens worden ter beschikking gesteld aan de EV-gebruiker zodat deze goed geïnformeerd wordt over o.a. de locatie, toegankelijkheid, bezettingsgraad en ad-hoc oplaadprijs. Dit kan bijvoorbeeld via apps of websites waarop de vereiste gegevens worden getoond in een geografische kaart. Daarnaast worden de gegevens ter beschikking gesteld aan professionele gebruikers zoals serviceproviders, navigatieproviders, vervoerexploitanten, ... om extra diensten te ontwikkelen voor de EV-gebruiker. Voor deze gebruikers dient gegevensuitwisseling mogelijk gemaakt te worden via open dataformats en open data-uitwisselingsprotocollen. De plaats waarop de gegevens voor professionele gebruikers te vinden zijn, wordt kenbaar gemaakt op het Nationaal Toegangspunt ITS.

Voor de bevoegde overheid wordt de mogelijkheid voorzien om deze gegevens kosteloos op te vragen voor het gebruik in functie van beleidsdoeleinden. De bevoegde overheid kan deze gegevens doorgeven aan andere overheden, zoals gemeenten.

In een aantal gevallen is het niet mogelijk om deze gegevens op de geschetste manier te bezorgen. Voor die laadpunten geldt een uitzondering. In de tweede paragraaf worden deze uitzonderlijke situaties limitatief opgesomd.

De gegevens m.b.t. de geleverde stroom moeten niet worden aangeleverd als het gaat over laadpunten op een privéterrein.

De regeling is afgestemd op de bestaande regeling in Nederland. Vermits een aantal belangrijke laadpuntexploitanten bij ons en ook in Nederland actief zijn, zorgt dit voor eenvoud en eenduidigheid.

Artikel 8

Dit artikel bepaalt dat de laadpuntexploitanten elk kwartaal gegevens moeten bezorgen, die te maken hebben met het gebruik van semipubliek of publiek toegankelijke laadpunten op het openbare domein. Deze gegevens zijn noodzakelijk om een systeem 'Paal volgt Wagen' en 'Paal volgt Paal' te kunnen uitrollen. De beoordeling van het gebruik en de beschikbaarheid van een laadpunt is daarbij immers cruciaal om beslissingen te nemen m.b.t. nieuw te plaatsen laadpunten. Deze gegevens dienen uitsluitend aan het departement MOW te worden bezorgd en zullen uitsluitend gebruikt worden voor beleidsdoeleinden. Ze kunnen worden doorgegeven aan andere overheden, zoals gemeenten. Met

'operationaliteit' wordt de periode bedoeld waarbinnen de laadpunten naar behoren functioneren en ze dus niet in 'downtime' zijn.

Artikel 9

In dit artikel worden de bepaling opgeheven die bij besluit van de Vlaamse Regering werden ingevoerd om aan Fluvius een openbare dienstverplichting op te leggen voor de uitrol van de oorspronkelijke basislaadinfrastructuur. Deze opdracht kwam ten einde in 2020.

Artikel 10

Het besluit wordt van kracht 10 dagen na publicatie. Er wordt een uitzondering gemaakt voor de bepalingen m.b.t. het loket 'Paal volgt Wagen' en voor de bepalingen m.b.t. het verstrekken van gegevens. De aanlevering van statische en dynamische informatie (art. 7) kan starten op 1 januari 2022. Op dat ogenblik is het systeem ook in werking in Nederland. De minister zal nog nader bepalen wanneer de data m.b.t. gebruiksgegevens (art. 8) een eerste keer moeten worden aangeleverd en wanneer de bepalingen m.b.t. het loket (art. 4 en 5) ingaan. Ze hangen immers samen met de timing van de plaatsingsprocedures, die de komende periode duidelijk zal worden. Dit zal ten laatste het geval zijn op 1 januari 2023. Artikel 5 werd toegevoegd na advies van de IF.

3. BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

De uitrol van de laadinfrastructuur binnen het kader van dit BVR verloopt door het toekennen van een concessie binnen een afgebakende regio aan een laadpunctexploitant om de plaatsing van laadinfrastructuur op het openbaar domein te verzekeren. De toewijzing van de concessie zal niet gepaard gaan met het verlenen van financiële middelen, in tegenstelling tot de uitrol die gebeurt via projectoproepen. Het systeem dat de uitrol via concessie moet verzekeren, is dus een vervolg van de eerdere aanduidingen van concessie (zoals ze de laatste jaren werden verleend aan Allego), en vragen geen aanwending van overheidsmiddelen ter ondersteuning bij het plaatsen van de laadinfrastructuur.

De laadpunctexploitanten nemen de volledige investering voor eigen rekening.

De investerings- en operationele kosten voor het digitaal loket (art. 4), waarnaar de IF verwijst, en eventuele andere kosten in het kader van het besluit worden opgevangen binnen de middelen van het departement MOW.

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 voorziene middelen kunnen deels worden ingezet om de lokale overheden te ondersteunen.

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 tweede principiële goedkeuring te geven aan het bijgaande ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering over de laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen;

2° de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken 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 en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

Bijlagen:

- het principiële goed te keuren ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering
- advies MORA
- advies VTC