

# Mobiliteitsbrief

02

**INTERVIEW**

De plannen van de Vlaamse overheid

04

**IN DE KIJKER**

Alle laadmogelijkheden op een rij

06

**INTERVIEW**

De exploitanten aan het woord

07

**KORTJES**

Hoppinzuilen plaatsen in jouw stad of gemeente



**Laadpalen  
in de praktijk**



**Vlaanderen**  
is mobiliteit &  
openbare werken



# “Elektrisch rijden moet voor iedereen toegankelijk worden”

Vlaanderen wil benzine- en dieselwagens vervangen door elektrische exemplaren. Maar daarvoor moet eerst een belangrijke schakel versterkt worden: een dekkend netwerk van toegankelijke laadpalen, zowel op privaat als openbaar domein. Jeroen Cockx, coördinator Clean Power for Transport bij het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), legt uit hoe de Vlaamse overheid het aanpakt.

Jeroen Cockx, Departement MOW



© DMOW

## Beginnen bij het begin. Waarom zijn laadpalen zo belangrijk?

“Iedereen weet het: fossiele brandstoffen zijn niet goed voor klimaat en milieu. Daarom willen we auto’s die rijden op benzine en diesel zo snel mogelijk vervangen door milieuvriendelijke exemplaren. Elektrische wagens zijn dan het beste alternatief. Maar elektrisch rijden is vandaag nog niet vanzelfsprekend. De omkadering en infrastructuur voor elektrische wagens in Vlaanderen moet nog beter worden uitgebouwd. Pas daarna kan de definitieve omslag er komen.”

## Waar wil de Vlaamse overheid naartoe?

“Tegen 2025 willen we in Vlaanderen 35.000 publieke of semi-publieke laadpunten in gebruik hebben. De laadpunten bij de mensen thuis tellen dus niet mee in dat cijfer. De doelstelling is afgestemd op de Vlaamse beleidsplannen, zoals het Vlaamse Luchtbeleidsplan. Daarin mikken we op 350.000 elektrische voertuigen tegen 2025. We rekenen 10 auto’s per laadpunt, dus zijn er 35.000 punten nodig. Vandaag staat de teller op 14.000. We hebben de komende jaren dus nog een hele weg af te leggen.”

## Hoe gaan we die doelstelling behalen?

“We gaan onder andere samenwerken met laadpaalexploitanten ENGIE en TotalEnergies. Zij gaan elk in hun regio’s een netwerk van laadpunten op het openbaar domein uitrollen. TotalEnergies en ENGIE nemen het hele proces

voor hun rekening: van het locatievoorstel en de plaatsing tot het uitbaten en onderhouden van de laadpaal. De Vlaamse overheid coördineert en faciliteert het overleg tussen lokale besturen en de exploitanten.”

## Welke rol spelen lokale besturen?

“Steden en gemeenten worden een onmisbare schakel in het verhaal. Zij kennen het terrein het best. Ze kunnen zelf aangeven aan de exploitanten waar er best nieuwe laadpalen bijkomen. Daarnaast moeten steden en gemeenten als wegbeheerder ook hun toestemming geven als er openbaar domein wordt ingenomen.”

“Lokale besturen hebben ook een belangrijke rol in de communicatie. Zij kunnen de informatie zo duidelijk en laagdrempelig mogelijk maken voor de burger. Voor veel mensen is hun gemeente of stad het eerste aanspreekpunt voor alle vragen over elektrisch rijden en laadpalen. Dan kan de gemeente ze beantwoorden en advies geven.”

## Wanneer is het project geslaagd?

“Als iedereen die wil, elektrisch kan rijden en laden. De overheid draagt haar steentje bij door obstakels uit de weg te ruimen en de laadinfrastructuur verder uit te bouwen. Zo kunnen we mensen overtuigen om afscheid te nemen van benzine- of dieselwagens en maken we onze klimaat- en milieuambities waar.”

## Ecoscores

Welke wagen is het best voor klimaat en milieu? Om die vraag zo duidelijk mogelijk te beantwoorden, werkt de Vlaamse overheid met de ecoscore. Dat is een **score op 100** die rekening houdt met de **uitstoot, productie en distributie van energie of brandstof**. De elektrische wagen scoort het best met een maximale ecoscore van 88 op 100. Hybrides scoren maximaal 80, dieselwagens bengelen helemaal onderaan met 69.

**Meer op: [vlaanderen.be/milieu-impact-van-voertuigen](https://vlaanderen.be/milieu-impact-van-voertuigen)**

## Punt of paal

De Vlaamse overheid mikt op 35.000 publiek toegankelijke laadequivalenten tegen 2025. Dat betekent niet dat er 35.000 laadpalen komen. Niet elke laadpaal heeft dezelfde laadcapaciteit. Daarom tellen we aan de hand van het vermogen van de verschillende laadpalen. **Een vermogen van 11 kW, de capaciteit van een standaard publiek laadpunt, beschouwen we als één laadequivalent.** Een ultrasnellader van 150 kW langs de snelweg telt voor 10 laadequivalenten.



# Laadmogelijkheden op een rij

De laadinfrastructuur voor elektrische wagens is een ladder met drie treden. Helemaal bovenaan staan de private laadpalen bij je thuis of op het werk. Daaronder komen de publieke en semi-publieke laadpalen aan winkels, scholen of parkings. Op de onderste trede staan de laadpalen op het openbaar domein en langs de snelwegen. Samen moeten ze een sterk netwerk over heel Vlaanderen vormen.

## Publieke laadpalen: de drie manieren

### 1. Aanvraag door burgers - Paal volgt Wagen

Iedereen met een volledig elektrische auto kan een publieke laadpaal aanvragen op maximum 250 meter van de woning. Voorwaarde: het kan alleen wanneer je thuis geen plaats hebt voor een eigen laadpunt en wanneer er geen publieke laadpunten in de buurt zijn. De aanvraag gebeurt via een digitaal loket. Meer op [vlaanderen.be/publieke-laadpaal-aanvragen](https://vlaanderen.be/publieke-laadpaal-aanvragen).

### 2. Uitbreiding bestaande laadpunten - Paal volgt Paal

De exploitanten volgen het gebruik van elke laadpaal op. Wordt een paal druk gebruikt? Dan komt er automatisch een nieuwe paal bij op die locatie.

### 3. Aanvraag door lokale besturen - Strategische plaatsing

Steden en gemeenten kunnen suggesties doen voor nieuwe laadpalen op hun grondgebied. De aanvragen gebeuren ook via een digitaal loket. Meer info en tips op [vlaanderen.be/lokale-besturen-en-publieke-laadinfrastructuur](https://vlaanderen.be/lokale-besturen-en-publieke-laadinfrastructuur).



#### Privaat

Thuis of op het werk je elektrische wagen opladen heeft altijd de voorkeur. Het kan op twee manieren: met een laadpunt of aan het stopcontact. Om privaat laden te stimuleren, geeft de federale overheid een fiscaal voordeel aan particulieren en ondernemingen.

Meer op [vlaanderen.be/fiscaal-voordeel-voor-plaatsing-van-laadstation](https://vlaanderen.be/fiscaal-voordeel-voor-plaatsing-van-laadstation).



#### (Semi-)publiek op privaat domein

Een publieke of semi-publieke laadpaal staat op privéterrein, maar is minstens 10 uur per dag voor iedereen toegankelijk. Denk aan laadpalen op parkings van supermarkten, bedrijventerreinen, bij de school of aan het sportterrein. De Vlaamse overheid lanceert sinds 2016 jaarlijks een oproep voor dit soort 'Clean Power for Transport'-projecten. Per project kan de overheid een subsidie van maximaal 300.000 euro toekennen. Met de oproep van 2021 worden in totaal bijna 10.000 laadequivalenten geplaatst.



Lydia Peeters,  
Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken.



#### Publiek op openbaar domein

Publieke laadpalen op openbaar domein zijn 24/7 voor iedereen toegankelijk. Zowel burgers als ondernemingen kunnen een publieke laadpaal aanvragen. Ook lokale besturen kunnen voorstellen doen. De exploitanten TotalEnergies en ENGIE gaan daarmee aan de slag.



#### Snel- en ultrasnelladers langs de snelweg

De Vlaamse overheid streeft naar één snellader om de 25 kilometer snelweg. Het Agentschap Wegen en Verkeer, de beheerder van alle Vlaamse snelwegparkings, lanceert regelmatig een projectoproep op zoek naar exploitanten om het netwerk uit te bouwen.



**Tips & tricks over het plaatsen van publieke laadpalen? Scan de QR-code voor goede voorbeelden uit de praktijk.**



**Versneld werk maken van elektrisch rijden, samen met lokale besturen**

**“Ons ambitieus Vlaams Klimaatplan voorziet een omschakeling naar zero-emissievoertuigen. Daarbij hoort een versnelde uitrol van laadinfrastructuur en dat zowel onderweg, op het werk als thuis”, zegt Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken.**

“Met voldoende laadinfrastructuur willen we het comfort voor bestuurders vergroten”, aldus minister Peeters. “Daarom wil ik in heel Vlaanderen het **netwerk van publieke, semi-publieke en private laadpunten versneld uitbouwen**. Bestuurders van elektrische wagens moeten de zekerheid krijgen dat ze hun wagen dichtbij kunnen opladen. Alleen zo stimuleren we particulieren en bedrijven om te kiezen voor zero-emissievoertuigen.”

“Veel mensen hebben geen garage of oprit. Maar ook bestuurders die geen plaats hebben voor een eigen laadstation moeten dichtbij huis hun elektrische wagen kunnen opladen. Daarom kunnen **burgers een laadpaal aanvragen in hun buurt**. Deze maand starten we met een grote campagne om dat onder de aandacht te brengen”, zegt de minister. “Lokale besturen kunnen de campagne verspreiden via hun kanalen. Ik roep alle steden en gemeenten op om hun steentje bij te dragen.”

Op de achterkant van deze Mobiliteitsbrief krijg je een voorsmaakje van de campagne. Het Departement MOW gaat lokale besturen nog in detail informeren.

# De exploitanten aan het woord

De Vlaamse Regering gunde in juli 2022 de concessie voor de uitrol van publieke laadpunten aan TotalEnergies en ENGIE. Zij gaan de komende jaren in heel Vlaanderen laadpalen plaatsen. Wij spraken met Stefaan De Ganck (TotalEnergies) en Wiebke De Groof (ENGIE).

## Hoeveel ervaring hebben jullie met het plaatsen van laadpalen?

**De Ganck:** "TotalEnergies is aanwezig op de volledige ketting van elektrisch rijden en laden. Van de opwekking van groene energie tot de laadpalen op publiek en privaat terrein. We plaatsten er al bij onze tankstations en haalden concessies binnen in de steden Antwerpen en Gent. Maar we plaatsten ook al laadpalen bij bedrijven en bij hun werknemers thuis."

**De Groof:** "ENGIE werkt actief mee aan een vergroening van de mobiliteit, een belangrijke pijler in de energietransitie. In België hebben we tot nu toe vooral ingezet op laadoplossingen voor bedrijven en hun werknemers. We hebben al meer dan 10.000 connectoren geplaatst op bedrijfslocaties. Zo plaatsten we 300 laadpalen bij International Car Operators in de haven van Zeebrugge. Onze buitenlandse collega's hebben ook veel ervaring met publieke concessies. In Nederlandse steden als Rotterdam en Utrecht, maar ook in Straatsburg en langs de Franse autosnelwegen. Nu we ook in België het publiek netwerk gaan uitrollen, doen we uiteraard een beroep op hun expertise."

## Zowel burgers als besturen kunnen een laadpaal aanvragen via digitale loketten. Wat gebeurt er tussen zo'n aanvraag en de installatie van de laadpaal?

**De Groof:** "De aanvraag komt eerst bij MOW terecht. Zij screenen het om te zien of er aan alle voorwaarden is voldaan. Daarna gaan wij op zoek naar de geschikte locatie. We kijken naar alle parameters, stemmen af met de gemeente en netbeheerder Fluvius. Als alle stappen zijn doorlopen, kunnen we de laadpaal plaatsen."

**De Ganck:** "Hoelang zo'n proces duurt, hangt natuurlijk af van locatie tot locatie. Je moet rekenen op een doorlooptijd van 3 tot 6 maanden. Samen met MOW werken we aan draaiboeken en procedures om alles zo gestroomlijnd en efficiënt mogelijk te maken. Het uiteindelijk plaatsen van zo'n laadpaal gaat wel snel. De installatie en keuring gebeurt allemaal op één werkdag."

## Wat wordt de grootste uitdaging?

**De Ganck:** "Een laadpaal plaatsen is niet moeilijk. Maar duizenden laadpalen plaatsen over heel Vlaanderen, ze uitbaten en onderhouden is wel een uitdaging. Het wordt de kunst om alle stappen in het hele proces strak te coördineren, alles te standaardiseren en dat ook duidelijk te communiceren naar alle stakeholders. Gelukkig hebben we al veel ervaring met dit soort processen."

**De Groof:** "In ons werkingsgebied zitten we met 170 steden en gemeenten. Dat zijn veel stakeholders, elk met hun eigen noden en ideeën over laadpaal-infrastructuur. De uitdaging zit erin om al die ideeën op een lijn te krijgen en overal hetzelfde proces toe te passen. De Vlaamse overheid heeft al veel voorbereidend werk gedaan. Met de digitale loketten, de potentieelkaarten met voorstellen van locaties en de afspraken met Fluvius ligt er al een stevige basis om van te vertrekken."



Wiebke De Groof, ENGIE (links)

Stefaan De Ganck, TotalEnergies (rechts)

## Agentschap Wegen en Verkeer ondersteunt bij installatie cameracontroles

Wil je als gemeente of stad een **trajectcontrole, flitspaal of andere camera's** installeren op een gewestweg? Het Agentschap Wegen en Verkeer ondersteunt met advies, gecentraliseerde aankopen en eventuele co-financiering. Meer op [wegenenverkeer.be/zakelijk/lokale-besturen/handhaving](https://wegenenverkeer.be/zakelijk/lokale-besturen/handhaving).

## De Lijn test rubberen opvulling tramsporen

Fietsen en tramsporen is een gevaarlijke combinatie. Onlangs testte De Lijn samen met de Fietsersbond een rubberen opvulling van de railgroef in de stelplaats van Gentbrugge. **Die opvulling moet stevig genoeg zijn zodat fietsbanden niet in de groef terechtkomen, maar zacht genoeg voor trams om erover te rijden.** Zo wil De Lijn haar steentje bijdragen aan de zoektocht naar een veilige oplossing.

## Maak je inwoners wegwijs in het verkeer

VSV organiseert **laagdrempelige workshops voor burgers over allerlei thema's:** van rijvaardigheid, de wegcode tot een oprissing van de verkeersregels en veilig fietsen. De workshops worden altijd begeleid door een erkend rijlesgever. Bekijk het aanbod op [workshopsveiligverkeer.be](https://workshopsveiligverkeer.be).

## Vlaamse Havendag op 7 mei 2023

In mei volgend jaar organiseren MOW en de verschillende havenbedrijven de Vlaamse Havendag. **De havens van Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende openen dan hun deuren voor het grote publiek.** Op de vorige editie in 2017 maakten 100.000 bezoekers kennis met het reilen en zeilen op de Vlaamse zeehavens.

## Hoppincentrale: test met flexvervoer in Klein-Brabant

Voor het flexvervoer over heel Vlaanderen wordt uitgerold, start Hoppin eerst een test in Puurs-Sint-Amands en Bornem. Tijdens deze testfase zal **feedback van reizigers, chauffeurs en De Lijn** worden verzameld om de werking van Hoppin te optimaliseren en verder uit te bouwen. Meer info op [hoppin.be](https://hoppin.be).

## Het rapport van 30 Dagen Minder Wagen

Meer dan 6.500 Vlamingen deden in juni mee met 30 Dagen Minder Wagen. Een maand lang probeerden ze hun wagen aan de kant te laten staan. En met resultaat! **Samen bespaarden ze 137 ton CO<sub>2</sub> en zorgden ze voor 166.000 autoloze dagen.** Download het rapport met tal van concrete aanbevelingen via [30dagenminderwagen.be/inspiratie/rapport-30-dagen-minder-wagen](https://30dagenminderwagen.be/inspiratie/rapport-30-dagen-minder-wagen).

## Hoppinzoulen plaatsen in jouw stad of gemeente?

Het Agentschap Wegen en Verkeer heeft een raamovereenkomst afgesloten voor het **leveren, plaatsen en onderhouden van Hoppinzoulen en bewegwijzering.** Het contract is opgezet als een opdrachtcentrale, zodat ook andere partijen er beroep op kunnen doen. Meer op [wegenenverkeer.be/opdrachtcentrale-hoppinzoulen](https://wegenenverkeer.be/opdrachtcentrale-hoppinzoulen).

## Agenda

### 24 november 2022

Werelddag van de Stedenbouw: Ruimte voor Water

### 2 december 2022

Infomoment nieuw vademecum fietsvoorzieningen

### 13 december 2022

Doelgroepgerichte participatie in je mobiliteitsbeleid

### 13 december 2022

MOBI-CAFÉ: 'Walk the talk' in duurzame mobiliteit als lokaal bestuur

### 17 januari 2023

Minder borden, meer verkeersveiligheid (start)

### 26 januari 2023

Verkeersgedrag begrijpen en veranderen - punt 2 en 3 in aanvraag (start)

Zie de agenda op [mobiliteitsbrief.be/agenda](https://mobiliteitsbrief.be/agenda).





**Vlaanderen**  
is mobiliteit &  
openbare werken



## Thuisladen niet mogelijk?

Heb je een 100% elektrische auto? Maar kan je geen eigen laadpunt installeren en heb je er ook geen in de omgeving? Vraag dan een publieke laadpaal in je buurt aan op [vlaanderen.be/laadpaal](https://vlaanderen.be/laadpaal).



**Gefinancierd door  
de Europese Unie**  
NextGenerationEU

**DEPARTEMENT  
MOBILITEIT &  
OPENBARE  
WERKEN**

Mobiliteitsbrief biedt lokale overheden informatie over hoe een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid uitgewerkt kan worden in samenwerking met andere partners en overheden. Alle Vlaamse burgemeesters, schepenen voor mobiliteit, mobiliteitsambtenaren en andere geïnteresseerde mobiliteitsprofessionals krijgen een exemplaar. **Redactie en vormgeving:** Connect Communicatie. **Redactieadres:** info@mobiliteitsbrief.be. **Redactieraad:** Vertegenwoordigers van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, het kabinet van de Vlaamse minister bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken, het Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn, Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten, Vlaamse Stichting Verkeerskunde, Vias Institute. **Verantwoordelijke uitgever:** Filip Boelaert, Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), Koning Albert II-laan 20 bus 2, 1000 Brussel. © 2022 Vlaamse overheid – Departement Mobiliteit en Openbare Werken.



**FSC**  
www.fsc.org

**MIX**

Papier | Onder-  
steunt verantwoord  
bosbeheer

FSC® C012095