

— BEERSE KASTERLEE LILLE OUD-TURNHOUT TURNHOUT VOSELAAR —

**Visie**

**Elektrische  
laadpalen en  
-infrastructuur**

## Inhoud

1.	Inleiding .....	3
1.1.	Achtergrond en aanleiding .....	3
1.2.	Doel en scope integrale visie .....	4
1.3.	Proces .....	4
2.	Ontwikkelingen in elektrische voertuigen en laadinfrastructuur .....	5
2.1.	Ontwikkeling duurzame mobiliteit .....	5
2.2.	Rijden op waterstof .....	5
2.3.	Elektrisch rijden .....	6
3.	Ambitie en visie .....	10
4.	Aanpak per locatie met apart laadpalenbeleid .....	12
4.1.	Laadpalen voor inwoners zonder parkeergelegenheid .....	12
4.2.	Laadpalen aan hoppinpunten en P&R's .....	12
4.3.	Laadpalen op parkeerterreinen bij winkels en grotere, private attractiepolen .....	12
4.4.	Laadpalen voor deelauto's .....	12
4.5.	Laadpalen binnen zones voor betalend parkeren en blauwe zones .....	12
4.6.	Laadpalen als creatieve oplossingen op vlak van energie .....	13
4.7.	Laadinfrastructuur voor openbaar vervoer .....	13
4.8.	Laadpalen voor logistieke en bedrijventerreinen .....	13
5.	Aanpak van specifieke uitdagingen .....	15
5.1.	Laadkabels op voet- en fietspad .....	15
5.2.	Laadpaalkleven .....	15
5.3.	Deelauto's en laadinfrastructuur bij projectontwikkeling .....	16
5.4.	Eigen wagenpark lokale besturen .....	16
5.5.	Parkeren voor personen met een handicap .....	16
6.	Gewenste locaties publieke laadinfrastructuur .....	17

# 1. Inleiding

## 1.1. Achtergrond en aanleiding

Elektrische wagens zitten in de lift. Vanaf 2035 mogen er geen nieuwe diesel- en benzine-wagens meer verkocht worden in de Europese Unie. Dit besliste het Europees Parlement op 14 februari 2023. De definitieve beslissing door de Europese Raad is er nog niet, er wordt nog overwogen om diesel- en benzine-wagens op synthetische brandstoffen wel toe te laten. Eerder besliste de Vlaamse Regering al dat wie vanaf 2029 een nieuwe auto of bestelwagen koopt, alleen nog een elektrische auto zal kunnen kopen. En nog belangrijker: vanaf 2026 zullen alleen nog bedrijfswagens die geen broeikasgassen uitstoten, zoals elektrische auto's, fiscaal aftrekbaar zijn.

Om de Europese en Vlaamse klimaatdoelstellingen te halen, moet er efficiënter en duurzamer met energie worden omgegaan. Elektrisch rijden past in dat verhaal, want daarmee kan de CO<sub>2</sub>-uitstoot gevoelig beperkt worden.

Er is nog veel werk aan de winkel om **tegemoet te komen aan de toekomstige noden op vlak van laadinfrastructuur én ondertussen verder in te zetten op de modal shift richting duurzame mobiliteit**. Elektrische wagens dragen bij tot een duurzamere mobiliteit, maar zijn niet gelijk aan duurzame mobiliteit. Daarom werken we deze visie uit.

De concrete aanleiding voor deze visie, was het in kaart brengen van strategische locaties voor elektrische laadpalen. Burgers zonder parkeervoorziening op eigen terrein (oprit, garage, ...) kunnen een laadpaal aanvragen via een digitaal loket van Vlaanderen, die wordt geplaatst binnen 250 meter van hun woning. Gemeenten krijgen vooraf de mogelijkheid om gewenste locaties door te geven. Het is belangrijk om hier doordacht te werk te gaan, aangezien het de nieuwe tankstations zullen worden en dus plaatsen moeten zijn waar we ook in de toekomst auto's wensen, en zelfs willen aantrekken. Het zijn magneten voor langparkeerders. Naast de noden van inwoners, zijn er ook noden van bezoekers en werknemers, en van industrie op vlak van elektrisch laden.

## 1.2. Doel en scope integrale visie

Het doel van deze integrale visie op laadinfrastructuur is om een strategie te bepalen waarmee tijdig een passende laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen wordt gerealiseerd die past binnen een ruimtelijke visie op duurzame mobiliteit.

We willen met deze visie in de toenemende laadvraag kunnen voorzien, de juiste voorwaarden scheppen en richting geven aan de transitie naar elektrisch vervoer op maat van onze regio.

De overstap naar elektrisch rijden verloopt niet voor alle gebruikersgroepen en typen voertuigen in hetzelfde tempo. Voor personenvervoer is de overstap al volop gaande en is er zicht op wat er nodig is. Voor bijvoorbeeld zwaar vrachtvervoer is nog onzeker in hoeverre elektrisch rijden uitkomst biedt en zo ja, wat de behoefte is aan laadinfrastructuur.

We herijken onze visie daarom elke vier jaar, zodat we nieuwe inzichten en ontwikkelingen tijdig kunnen meenemen en op elk moment een passende laadinfrastructuur hebben. De laadvisie is een groeidocument. De scope voor de eerste vier jaar ligt vooral op personenvervoer.

## 1.3. Proces

In 2022 werd het mobiliteitsplan van Beerse, Oud-Turnhout, Turnhout en Vosselaar goedgekeurd. Hierin is een visie op parkeren opgenomen, waarin ook al elementen voor een visie op elektrisch rijden en elektrische laadpalen opgenomen zijn.

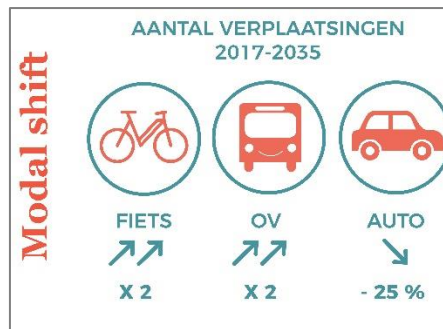
Naar aanleiding van het ‘paal volgt wagen’ en ‘paal volgt paal’-beleid van de Vlaamse Regering, waarbij inwoners onder voorwaarden een laadpaal kunnen aanvragen binnen 250 meter van hun woning, brachten de mobiliteitsambtenaren en –schepenen de gewenste locaties voor laadinfrastructuur voor de hele Regio in Transitie in kaart. Dit op basis van de visie om in te zetten op geclusterd parkeren.

Tijdens drie werkvergaderingen, op 16 januari, 24 maart en 28 april 2023, werkten de mobiliteits-, omgevingsambtenaren en bevoegde schepenen deze visie verder uit. De visie werd positief geadviseerd door de beleidsgroep Ruimte en Mobiliteit op 13 juni 2023. Vervolgens werd advies gevraagd aan bovenlokale partners: AWW, dept. MOW, Provincie Antwerpen en IOK. De opmerkingen werden opnieuw verwerkt tijdens het overleg ruimte en mobiliteit van 15 september 2023. Tenslotte werd deze visietekst geagendeerd op de colleges ter goedkeuring.

## 2. Ontwikkelingen in elektrische voertuigen en laadinfrastructuur

### 2.1. Ontwikkeling duurzame mobiliteit

We willen dat iedereen zich zorgeloos en vlot kan verplaatsen in onze regio. Om deze doelstelling te behalen, moeten het aantal autoverplaatsingen met een kwart dalen. Tegen 2035 mikken we op een verdubbeling van het aantal verplaatsingen te voet en met de fiets, en van het aantal verplaatsingen met het openbaar vervoer.



Figuur 1: ambitie modal shift in regionaalstedelijk gebied Turnhout

Willen we de persoonlijke mobiliteit van inwoners, werkenden en bezoekers in onze regio verduurzamen, dan moeten we autokilometers voorkomen, veranderen en/of verduurzamen. Dit kan op een aantal manieren. Op volgorde van impact zijn ze hieronder weergegeven. Het is belangrijk om steeds in het achterhoofd te houden dat het elektrificeren van het wagenpark slechts in beperkte mate bijdraagt tot een duurzame mobiliteit.



Figuur 2: Elektrificeren van het wagenpark is de laatste stap in de omslag naar duurzame mobiliteit

### 2.2. Rijden op waterstof

Waterstof is één van de energiedragers van de toekomst. Als dit op grote schaal duurzaam geproduceerd kan worden (dat is nu nog niet het geval, maar wel is de verwachting dat dit mogelijk wordt) heeft dat voordelen ten opzichte van elektriciteit, vooral op het gebied van opslag en transport van energie. Kleinere transportmiddelen met beperkte eisen aan actieradius, zullen in de toekomst hoofdzakelijk batterij-elektrisch zijn, terwijl zwaardere transportmiddelen met een grote actieradius (en energie)behoefte zich mogelijks meer lenen voor op waterstof gebaseerde oplossingen. Daarbij is immers meer energie nodig, die in de vorm van waterstof veel minder weegt dan een batterij met dezelfde capaciteit.

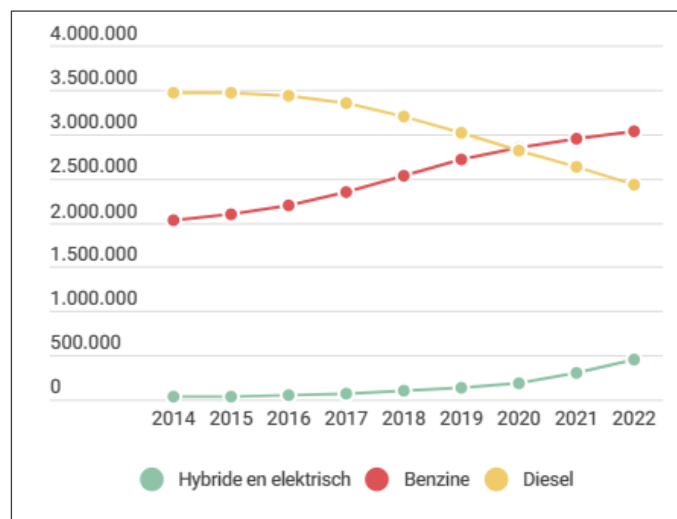
Voor personen- en bestelwagens gaat de voorkeur van de Vlaamse overheid uit naar batterij elektrisch. Dit omwille van de energie-efficiëntie en het gebrek aan aanbod groene waterstof. Ook De Lijn blijft de ontwikkeling van de waterstoftechnologie van nabij opvolgen, maar geeft voor de nabije toekomst de voorkeur aan elektrische batterijbussen.

We volgen deze ontwikkelingen met interesse op, maar laten initiatieven vooral aan de markt. Op verzoek zullen de gemeenten faciliterend optreden.

## 2.3. Elektrisch rijden

### 2.3.1. Aantal elektrische auto's stijgt

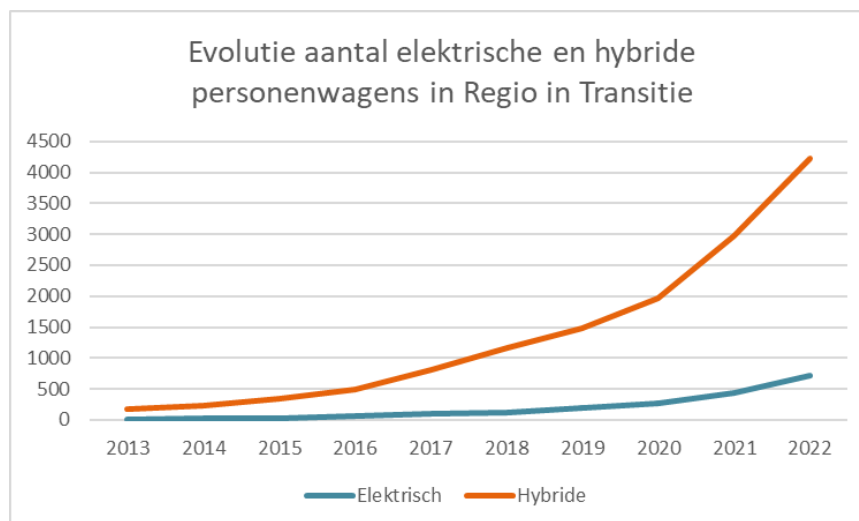
Op 1 augustus 2022 telde België 5.947.479 personenwagens, tegenover 5.927.912 een jaar eerder. Het aantal personenwagens blijft stijgen. We zien dat het aantal elektrische personenwagens in opmars is: 7,5% van de wagens is óf hybride (6,3% van het totale personenwagenpark) óf volledig elektrisch (1,2%). De teller van elektrische personenwagens stond in augustus 2022 in België bijna op 450.000.



Figuur 3: Evolutie aantal personenwagens in België (bron: Statbel)

Het departement MOW verwacht een groei van het aantal elektrische voertuigen in Vlaanderen tot 350.000 in 2025, waarvan 200.000 volledig elektrisch en 150.000 hybride. In 2030 verwacht men dat de vloot uit ongeveer 880.000 elektrische voertuigen bestaat waarvan 580.000 volledig elektrisch en 300.000 hybride. In het nieuwe Vlaams Energie- en Klimaatplan zijn deze prognoses al naar boven bijgesteld.

In de gemeenten van Regio in Transitie zien we eenzelfde trend, waarbij het aantal hybride en elektrische auto's in de lift zit. Bovendien zijn meer en meer bedrijfswagens elektrisch en worden deze ingeschreven waar de werkgever gevestigd is. In de praktijk zijn er waarschijnlijk dus meer elektrische en hybride personenwagens in onze regio.



Figuur 4: Evolutie aantal elektrische en hybride personenwagen in RiT (bron gemeente - stadsmonitor)

Het departement MOW berekende op basis van deze prognose hoeveel laadpunten nodig zijn in Vlaanderen. Het gaat om 35.000 *Charge Point Equivalent* (CPE) in 2025. Dit wil zeggen dat er in Vlaanderen tegen 2025 30.000 extra laadpunten moeten komen. Eén CPE moet 10 elektrische voertuigen rijdende houden. Tegen 2030 zijn er 88.000 CPE's nodig.

Om te bepalen hoeveel CPE's per gemeente nodig zijn, werd een berekening gemaakt op basis van het voertuigenbezit, het aantal huishoudens en het inkomensniveau. Vervolgens is er nog een herverdeling van de CPE op basis van bebouwing uitgevoerd. Door middel van de bebouwing wordt ingeschat welk aandeel voertuigen privaat zal gaan laden (omdat ze parkeergelegenheid op eigen terrein hebben) en welk aandeel publiek zal gaan laden. Het aandeel privaat zal namelijk niet worden meegeteld in het aantal CPE per gemeente.

Voor de gemeenten van Regio In Transitie betekent dit het volgende:

Stad/Gemeente	Aantal CPE ( <i>Charge Point Equivalent</i> )
Beerse	30
Kasterlee	32
Lille	92
Oud-Turnhout	78
Turnhout	309
Vosselaar	19
<b>TOTAAL</b>	<b>560</b>

Tabel 1: Aantal te plaatsen laadpunten tegen 2025 (bron: dept. MOW)

Dit is een theoretische inschatting. De uiteindelijke verdeling over de gemeenten kan anders uitvallen als dat gewenst is.

In 2021 bezitten de inwoners van Regio in Transitie samen in totaal 61.583 wagens<sup>1</sup>. Gemiddeld waren in 2022 al 7,5% van de personenwagens elektrisch of hybride<sup>2</sup>. Dat maakt dat onze inwoners vandaag samen al een 4.600-tal elektrische of hybride wagens hebben. Door de toename van elektrische bedrijfswagens en het gegeven dat vanaf 2029 enkel nog

<sup>1</sup> Bron: Provincie in Cijfers

<sup>2</sup> Bron: <https://statbel.fgov.be/nl/themas/mobiliteit/verkeer/voertuigenpark>

elektrische personenwagens kunnen gekocht worden, verwachten we een exponentiële groei. In onze regio is een kleine 60% van alle woningen vrijstaand of een halfopen bebouwing<sup>3</sup>, die hebben in het grootste deel van de gevallen een eigen parkeervoorziening. Ook in een gesloten bebouwing is vaak een parkeervoorziening voorzien. Deze inwoners kunnen dus in een eigen laadinfrastructuur voorzien. Voor de andere inwoners, voor bezoekers en voor bepaalde andere doelgroepen, moet laadinfrastructuur voorzien worden.

### 2.3.2.Laadmethodes

Elektrisch rijden is fundamenteel anders dan rijden op brandstof. Laden kost meer tijd dan brandstof tanken, maar gezien het feit dat de gemiddelde personenauto het grootste deel van de dag stil staat is er tijd genoeg. Voorwaarde is dat je thuis en/of op bestemming kan laden. Financieel is het bovendien ook het voordeligst om thuis op te laden of op het werk.

Er zijn verschillende methodes om een auto op te laden. Dit kan door langzaam, snel en ultrasnel te laden. Langzaam laden gebeurt in de meeste gevallen op bestemming, en snel en ultrasnelladen gebeurt veelal onderweg.

De meest voorkomende gewone bestaande publieke laadpalen in onze regio hebben een vermogen van 22 kWh. Als er één auto komt laden, en uitgerust is om het volledige vermogen te ontvangen, dan krijgt die de volledige 22kWh. Van zodra er een tweede wagen bij komt laden, wordt het vermogen verdeeld over de twee wagens. Gemiddeld gezien kan je met 1 kWh 5 kilometer rijden. Als de paal 11 kWh geeft, kan je met één uur laden gemiddeld 55 km verder. Als de paal de volledige capaciteit kan geven, dan kan je na 1 uur laden al zo'n 110 km rijden. De snellader aan de snelwegparking in Oud-Turnhout heeft een vermogen van 300 kWh.

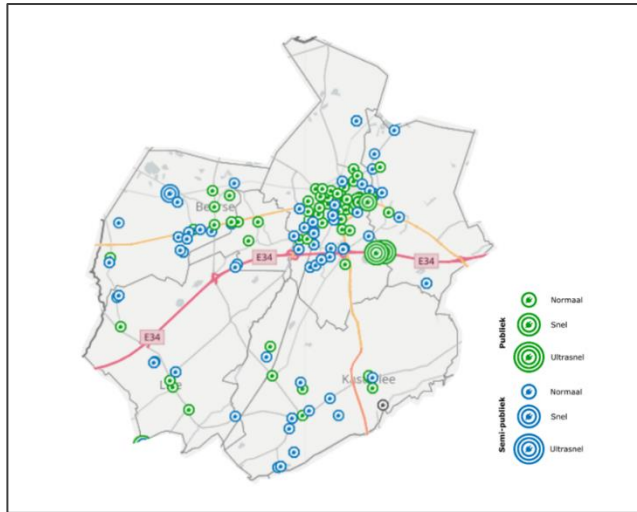
Voor het inrichten van locaties voor snelladers en ultrasnelladers wordt best rekening gehouden met de wegcategorisering. Om geen ongewenst extra verkeer naar lokale wegen en woonkernen aan te trekken, zijn locaties naast de Europese en Vlaamse hoofdwegen geschikter voor het aanbieden van dit type laadpunten. Ook op verbindingswegen kunnen snelladers. Deze worden dan best ingeplant nabij voorzieningen zoals een sporthal of winkelketen. Ook het ruimtegebruik voor de snelladers en ultrasnelladers is groter dan de laadpalen voor bestemmingsverkeer, wat de inrichting ervan complexer maakt.

Onderstaande kaart geeft indicatief de verschillende soorten laadpalen weer, deze kaart is niet volledig up-to-date.

---

<sup>3</sup> Bron: Gemeente- Stadsmonitor, gegevens 2022





Figuur 5: Bestaande (semi-)publieke laadpalen in Regio in Transitie (Bron: dept. WSE – OpenStreetMap <https://mow.vlaanderen.be/laadpalen>)

### 3. Ambitie en visie

#### We bouwen aan een netwerk van laadmogelijkheden van voldoende kwaliteit

Het netwerk van laadmogelijkheden moet van voldoende kwaliteit zijn om iedereen in de gemeenten de mogelijkheid te geven over te stappen op elektrisch vervoer. De laadinfrastructuur mag op termijn geen belemmering zijn voor inwoners, bedrijven en bezoekers om de overstap te maken naar elektrisch vervoer. Het netwerk aan publieke laadpalen is aanvullend aan het netwerk aan private laadpalen.

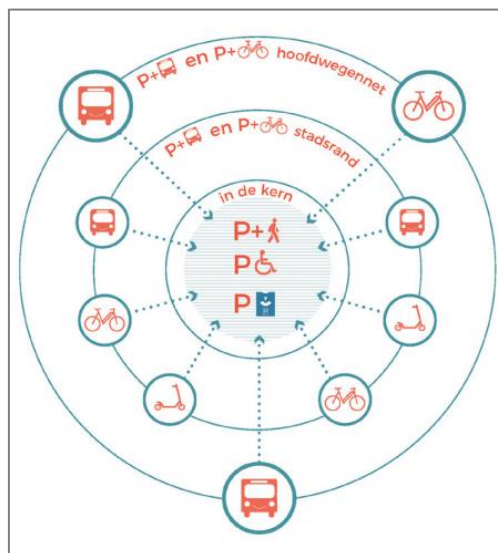
#### Samen met inwoners, bedrijven en bovenlokale partners werken we aan een dekkend netwerk van (openbare) laadinfrastructuur op privaat en openbaar terrein op gewenste plaatsen

#### Een laadpalenstrategie in lijn met de parkeerstrategie

We zetten in op levendige, bereikbare kernen en woongebieden. Belevings- en ontmoetingsruimten richten we in eerste plaats in op maat van voetgangers en fietsers. Voldoende fietsenstallingen, betrouwbaar openbaar vervoer en een doordachte parkeerstrategie zijn onmisbaar. In ons mobiliteitsplan werkten we daarom een parkeerstrategie uit voor bezoekers en voor bewoners.

We onderscheiden drie niveaus in de parkeerstrategie (zie onderstaande figuur):

- De twee eerste niveaus (Park&Ride en Park&Bike) bieden een duurzaam alternatief voor bezoekers van de stadskern van Turnhout die van verder komen.
- Het derde niveau biedt een waaier aan parkeermogelijkheden voor verschillende doelgroepen in de kernen.



Figuur 6: parkeerstrategie in Regionaalstedelijk gebied Turnhout

We willen het straatparkeren langzaam afbouwen. Voor bewoners stimuleren we het parkeren op eigen terrein. Voor bewoners die geen parkeerfaciliteiten op eigen terrein hebben en voor bezoekers werken we aan een ruimer aanbod van buurtparkings en parkeerclusters voor langparkeren.

Voor elektrisch laden trekken we deze lijn door: we geven prioriteit aan het laden op eigen terrein, zowel bij bewoners als bij bedrijven. Voor bewoners die geen parkeerfaciliteiten op eigen terrein hebben en voor bezoekers voorzien we de laadpalen maximaal op openbaar toegankelijke private locaties (zoals parkeergarages en parkings van winkels) en op buurtparkings en parkeerclusters op het publieke domein. We willen van laadpalen 'leidpalen' maken en ze plaatsen waar we de auto's willen. De Vlaamse Overheid koos namelijk voor een uitrol van de laadpalen volgens drie strategieën. Een eerste strategie is 'paal volgt wagen', dit wil zeggen dat (toekomstige) e-rijders een laadpaal op het openbare domein kunnen aanvragen. Vervolgens is er de strategie 'paal volgt paal': bijkomende laadpalen worden geplaatst op locaties waar de bestaande laadpalen frequent gebruikt worden. Er kunnen ook op een proactieve manier laadpalen worden geplaatst op strategische locaties, aangegeven door lokale besturen. Om een wildgroei aan laadpalen te voorkomen op plaatsen waar we ze niet willen, brachten de zes lokale besturen de plaatsen in kaart waar ze wél gewenst zijn.

Sinds 11 maart 2021 gelden verplichtingen voor de installatie van oplaadpunten voor elektrische voertuigen op parkeerterreinen van gebouwen. Concreet zijn ze van toepassing op gebouwen waarvoor een omgevingsvergunning werd aangevraagd voor nieuwbouw of voor een ingrijpende renovatie. Vanaf 2025 komt er ook een verplichting voor de installatie van oplaadpunten op parkeerterreinen van bepaalde bestaande gebouwen.

### **We verschonen ons wagenpark**

De transitie naar duurzamere en schonere voertuigen begint bij onszelf. Een lokaal bestuur beschikt over heel wat voertuigen, zowel voor logistiek als personenvervoer. De komende jaren wensen de gemeenten werk te maken van een schonere vloot. Dat kan door oude voertuigen te vervangen door (bak)fietsen en schonere, elektrische voertuigen. Maar ook door logistieke ketens, zoals vuilnisophaling, te herdenken in functie van compacte en schone voertuigen

## 4. Aanpak per locatie met apart laadpalenbeleid

### 4.1. Laadpalen voor inwoners zonder parkeergelegenheid

De Vlaamse overheid geeft inwoners zonder eigen parkeergelegenheid het recht op een laadpaal op maximaal 250 meter wandelen van hun woning. Openbaarvervoergebruikers moeten verder stappen dan automobilisten. In het regionaal mobiliteitsplan is opgenomen dat de minimale afstand tussen halteplaatsen (dit is dus niet tot de woning zelf), afhankelijk van het type openbaar vervoer dat passeert, 400 of 600 meter bedraagt. De gemeenten streven naar een maximale wandelafstand van 250 meter van woning tot laadpaal, maar indien er geen geschikte locatie voor laadinfrastructuur gevonden wordt, wordt een alternatief zo nabij mogelijk aangewezen.

### 4.2. Laadpalen aan hoppinpunten en P&R's

Hoppinpunten zijn mobiliteitsknooppunten. Dit is een plaats waar je comfortabel de bus kunt nemen, waar je -ook met een rolstoel- vlot op en af kan stappen, waar je je fiets veilig kan stallen en waar je droog en in een aangename omgeving op de bus kan wachten. Op verschillende hoppinpunten in de regio komen ook deelwagens. We onderzoeken welke hoppinpunten uitgerust moeten worden met laadinfrastructuur.

Bijzondere hoppinpunten zijn de Park&Rides. Op deze locaties willen we zeker inzetten op laadinfrastructuur.

### 4.3. Laadpalen op parkeerterreinen bij winkels en grotere, private attractiepolen

We stimuleren het gebruik van laadinfra bij winkels en grotere, private attractiepolen met eigen parkeergelegenheid zoals Bobbejaanland, discotheken, campings, etc. We streven zo naar zo veel mogelijk dubbelgebruik: laadinfrastructuur op de parkeerplaats van een winkel of andere private attractiepool die ook gebruikt wordt door bewoners of werkenden uit de omgeving.

### 4.4. Laadpalen voor deelauto's

Deelauto's hebben een eigen parkeerplek met een eigen laadvoorziening. De gemeenten bieden een gereserveerde parkeerplek met laadvoorziening aan elektrische deelauto's van erkende deelautobedrijven aan op een geschikte locatie.

### 4.5. Laadpalen binnen zones voor betalend parkeren en blauwe zones

Laadplaatsen in betalende of blauwe zone krijgen een onderbord aan hun parkeerplaats dat aanduidt dat het parkeerregime van toepassing is. Het parkeerregime geldt op deze manier ook voor elektrische wagens. Lokale regels over bewonerskaarten en parkeervergunningen zijn ook van toepassing op deze parkeerplaatsen.

## 4.6. Laadpalen als creatieve oplossingen op vlak van energie

Het energielandschap is in beweging. Zo is het mogelijk dat er in de toekomst energiegemeenschappen kunnen opstarten, die zonnepanelen installeren en gezamenlijke “private” laadpalen plaatsen. Op die manier kunnen alle leden van de energiegemeenschap genieten van goedkopere laad-elektriciteit. Eén van de vragen hierbij is of deze laadpalen op voorbehouden plaatsen op openbaar domein kunnen geplaatst worden. Deze initiatieven staan in hun kinderschoenen, en moeten nog verder uitgewerkt worden. We doen daarom hierover in deze visie nog geen uitspraken.

## 4.7. Laadinfrastructuur voor openbaar vervoer

De gemeenten zijn voorstander van het gebruik van duurzame voertuigen voor openbaar vervoer. We faciliteren vanuit de instrumenten van de lokale besturen het proces van elektrificatie van de bussen van De Lijn. Er is nood aan laadinfrastructuur op stelplaatsen.

De Lijn heeft een gefaseerd implementatieplan klaar dat voorziet in de optimale emissievrije bediening van stedelijke gebieden tegen 2025 en volledig emissievrij openbaar vervoer tegen 2035. Voor de Kempen zijn 39 e-hybride bussen toegewezen aan het onderhoudscentrum Turnhout. Deze bussen kunnen dan ingezet worden door stelplaatsen van Turnhout, Mol, Oostmalle, Hoogstraten en Westerlo. Op dit moment zijn er 9 van actief. E-hybride bussen kunnen 15 tot 100 km ononderbroken elektrisch rijden. Ze kunnen ’s nachts bijgeladen worden via een tijdelijke modulaire laadinstallatie. Voor deze installaties moeten de stelplaatsen niet omgevormd worden zoals voor e-bussen. Ze zijn ook voorzien van *geofencing*, zodat ze binnen stedelijk gebied emissievrij kunnen rijden, en hun batterijen buiten zo’n zone opnieuw kunnen opladen. Ze zijn een tussenstap naar volledig elektrische bussen

Momenteel is voorzien dat de stelplaats van Turnhout klaargemaakt wordt voor elektrificatie in 2024. Wanneer De Lijn elektrische bussen zal plaatsen en in gebruik nemen, is nog te bepalen. Ondertussen rijden er ook onderaannemers van De Lijn in de regio al met elektrische bussen. Bedoeling is dat er zo veel mogelijk ervaring mee wordt opgedaan. Toekomstige contracten voor exploitanten van De Lijn zullen criteria bevatten voor vergroening van de vloot van de exploitanten, in het kader van doelstelling om tegen 2035 volledig emissievrij openbaar vervoer aan te bieden. De meeste huidige contracten vervallen tegen 2025.

De Lijn blijft de ontwikkeling van de waterstoftechnologie van nabij opvolgen, maar geeft voor de nabije toekomst de voorkeur aan elektrische batterijbussen

## 4.8. Laadpalen voor logistieke en bedrijventerreinen

Het parkeren van vrachtwagens op openbaar domein kan een impact hebben op de leefkwaliteit en verkeersveiligheid. Ze nemen veel plaats in en kunnen zo het gezichtsveld van andere weggebruikers belemmeren. Zeker in woonomgevingen vormt het parkeren van vrachtwagens een overlast in allerlei vormen (geluidshinder, verkeersveiligheid, schade aan openbaar domein, minder mogelijkheden tot waterinfiltratie). Als algemeen principe wensen we, net zoals het autoparkeren, het vrachtwagenparkeren op straat af te bouwen en het parkeren op eigen terrein van het bedrijf te stimuleren. Differentiatie in de aanpak is echter nodig. We onderscheiden vier soorten vrachtwagenparkeren: chauffeurs die thuis overnachten en een parkeerplaats zoeken

voor hun vrachtwagen, kortparkeren in de buurt van bedrijven (om te wachten), vrachtwagens op doorreis, en vrachtwagens van logistieke bedrijven zonder eigen terrein.

Algemeen uitgangspunt is dus dat voertuigen op bedrijventerreinen laden op eigen terrein. Voor bedrijven die geen mogelijkheid hebben tot laden op eigen terrein, is er de mogelijkheid laadinfrastructuur vraaggestuurd te plaatsen. Laadpalen worden dan aangevraagd op dezelfde manier als voor inwoners het geval is.

## 5. Aanpak van specifieke uitdagingen

### 5.1. Laadkabels op voet- en fietspad

Een Verlengde Private Aansluiting (VPA) is het laden van een elektrisch voertuig op de openbare weg of op een openbare parkeerplaats, door gebruik te maken van een private stroomvoorziening. Hierbij wordt vaak een laadkabel over het trottoir en/of de weg gelegd. Hoewel een voordeel is dat er hierdoor mogelijk geen publieke laadpaal hoeft te worden gerealiseerd, zijn er ook belangrijke nadelen. Zo ontstaat er struikelgevaar bij het plaatsen van kabels over het trottoir of de over de weg en zou het aantal voertuigen dat aan de kant van de openbare weg of op het trottoir staat geparkeerd toe kunnen nemen. Ook is er een risico op wildgroei van verschillende oplossingen met kabels, kabelgoten en dergelijke. Daarnaast bestaat het gevaar dat daardoor inwoners de parkeerplaats voor de deur zullen claimen, terwijl het openbaar domein voor iedereen toegankelijk moet blijven.

Artikel 7.3 van de Wegcode bepaalt dat het verboden is het verkeer te hinderen of onveilig te maken door voorwerpen op de openbare weg te plaatsen of achter te laten. Dit is ook in de Uniform Gemeentelijke Politieverordening (UGP) opgenomen. Het voorstel vanuit de gemeenten van RiT wordt bovendien gedaan om bij de herziening van de UGP expliciet een verbod om laadkabels over het voetpad te leggen, op te nemen.

De gemeenten van Regio in Transitie kiezen er dus voor om Verlengde Private Aansluitingen niet toe te staan.

### 5.2. Laadpaalkleven

Op een plek bij een laadpaal mag alleen een elektrisch voertuig staan, en dat voertuig moet ook aangesloten zijn op de laadpaal. Dit ligt vast in de wegcode.

Laadpaalkleven houdt in dat een voertuig langer op een laadplek staat dan er daadwerkelijk geladen wordt. Het voertuig houdt dan de laadplek langer bezet dan dat het laadpunt gebruikt wordt. We doen een beroep op de gebruikers van openbare laadinfrastructuur om deze niet onnodig bezet te houden.

Publieke laadpalen staan vaak op openbare parkeerplaatsen. Het vigerend parkeerregime maken we ook van toepassing op de standplaatsen voor elektrisch laden (cfr. hoofdstuk 4.5).

#### *Laadpaalkleven binnen blauwe zone en zone voor betalend parkeren*

Laadplaatsen in betalende of blauwe zone krijgen een onderbord aan hun parkeerplaats dat aangeeft dat het parkeerregime van toepassing is. Het parkeerregime geldt op deze manier ook voor elektrische wagens. Lokale regels over bewonerskaarten en parkeervergunningen zijn ook van toepassing op deze parkeerplaatsen.

Het parkeerregime zorgt hier voor voldoende rotatie.

### **Laadpaalkleven buiten blauwe zone en betalend parkeren**

Op dit moment is laadpaalkleven nog geen probleem op plaatsen buiten de betaalzone en de blauwe zone. Bij meldingen zullen de gemeenten gericht in actie komen. We volgen het verder op en passen het beleid aan, indien nodig.

*Een mogelijke maatregel die we in de toekomst kunnen overwegen, is de invoering van een rotatietarief. Dit is een tarief voor het gebruik van de laadpaal, het is geen parkeertarief. Men betaalt dan voor de tijd dat men wel aangesloten is aan een laadpunt, maar niet meer aan het opladen. Het rotatietarief staat dus los van het betalend parkeren, of andere parkeerregimes, en komt daarbovenop. Er is nog geen eensgezindheid over het invoeren van deze maatregel. De opbrengsten gaan immers niet terug naar de gemeente, maar gaan naar de private concessiehouder. Bovendien is het niet mogelijk om te differentiëren op het grondgebied: ofwel is er een rotatietarief in de hele gemeente, ofwel niet. Het geldt tenslotte enkel voor de palen uit de lopende concessie, en dus niet voor alle laadpalen. Op dit moment maken de zes gemeenten nog niet de keuze om een rotatietarief in te voeren.*

### **5.3. Deelauto's en laadinfrastructuur bij projectontwikkeling**

Bij nieuwe projecten, trachten we steeds in gesprek te gaan met de projectontwikkelaar. Indien mogelijk, kan afgeweken worden van de parkeernorm indien ingezet wordt op deelmobiliteit. Als parkeren op eigen terrein plaatsvindt, zal de gemeente de ontwikkeling van laadpalen stimuleren. Bij grotere projecten wordt steeds een minimaal aantal laadpalen opgelegd. Private laadpalen worden enkel voorzien op parkeerplaatsen op privaat terrein, tenzij hiervan gemotiveerd afgeweken wordt (cfr. 4.6 Creatieve oplossingen op vlak van energie).

### **5.4. Eigen wagenpark lokale besturen**

Er dient een tijdslijn te komen met ontwikkelingen en tempo waarop we ons wagenpark willen verduurzamen en hoe om te gaan met laadinfra voor ons eigen wagenpark. Deze tijdslijn is mede afhankelijk van marktontwikkelingen, vervangingsmomenten en subsidieverstrekkers.

### **5.5. Parkeren voor personen met een handicap**

Ook voor laadpalen aan parkeerplaatsen voor personen met een handicap, streven we ernaar om deze zo veel mogelijk te plaatsen op geclusterde parkeerplaatsen. Dit is echter niet altijd mogelijk. We zoeken steeds naar een oplossing op maat.

In eerste instantie wordt een parkeerplaats voorzien die voldoet aan de afmetingen en criteria van een gehandicaptenparkeerplaats, maar de plaats wordt niet expliciet voorbehouden voor personen met een handicap. Op die manier kan de laadpaal ook door andere bezoekers en inwoners gebruikt worden. Indien op termijn blijkt dat dit geen antwoord is op de noden, dan stellen we de visie bij.






## 6. Gewenste locaties publieke laadinfrastructuur

*Deze kaart geeft de geschikte locaties weer voor publieke laadpalen, met een invloedssfeer van 250 meter. Deze invloedssfeer is enkel relevant voor plaatsen waar inwoners geen private parkeergelegenheid hebben.*

*Deze kaart is de versie goedgekeurd in het najaar van 2023. Deze kaart kan in de toekomst nog verder aangevuld en aangepast worden.*

### Legende

-  Bestaande publieke laadpaal
-  Geschikte locatie op publiek domein
-  Buffer 250 meter

