

Mobiliteitsbrief

02

INTERVIEW
**Hoe scoort
Vlaanderen?**

04

IN DE PRAKTIJK
**De procedure
uitgelegd**

05

CONCREET
**Strategisch
laadplan uitgelegd**

06

INTERVIEW
**Ambitieuze
concessiehouders**



**Publieke
laadpalen**



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

DEPARTEMENT
MOBILITEIT &
OPENBARE WERKEN



Jeroen Cockx, coördinator Clean Power for Transport bij het Departement Mobiliteit en Openbare Werken

Koppositie vasthouden

Vlaanderen zette de voorbije jaren grote stappen in de uitrol van publieke laadinfrastructuur voor elektrische wagens. Toch blijft er werk aan de winkel. Jeroen Cockx, coördinator Clean Power for Transport bij het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, beantwoordt de meest prangende vragen rond publieke laadpalen.

Hoe staat Vlaanderen ervoor wat het publieke laadnetwerk betreft?

“Op Europees niveau horen we bij de koplopers. Dat is geen overbodige luxe, want het percentage elektrische voertuigen ligt in Vlaanderen gevoelig hoger dan in andere EU-landen. We zijn dus zeker nog niet klaar met ons huiswerk als we onze sterke positie willen vasthouden. In sommige wijken en gemeenten zijn er zeker nog tekorten. Het aantal elektrische wagens blijft ook fors toenemen. We moeten dus tempo blijven maken om er ook in 2028 en 2030 goed voor te staan.”

Verandert er met de nieuwe concessie voor laadpalen ook iets aan de regelgeving?

“Vlaanderen organiseert de uitrol van publieke laadpunten door middel van een concessie-opdracht. Met de concessie verminderen we de administratieve en operationele lasten voor lokale overheden. De Vlaamse overheid stimuleert hen om een strategisch laadplan op te maken. Daarin zit ook meteen de belangrijkste update van de concessie. Gemeenten met een goedgekeurd strategisch laadplan hoeven niet langer in te gaan op aanvragen voor laadpalen van burgers volgens het Paal volgt Wagen-principe (meer op pag.4). Daarnaast versoepelt het principe dat burgers op 250 meter van hun voordeur moeten kunnen laden. Zolang laden binnen een redelijke wandelafstand mogelijk blijft, kan daarvan afgeweken worden. Bijvoorbeeld met een laadplein of -hub iets verderop als motivering.”



1 laadpunt per 5 elektrische wagens

Eind februari telden we in Vlaanderen 80.030 publieke en semi-publieke laadpunten. Dat zijn er bijna elf keer meer dan in 2020 en ongeveer één laadpunt per vijf elektrische wagens in Vlaanderen. Iets meer dan één op drie daarvan is een publiek laadpunt dat altijd voor iedereen toegankelijk is. In de andere gevallen gaat het om semi-publieke laadpunten die minstens 10 uur per dag voor iedereen bereikbaar zijn.

Wat verwacht de Vlaamse overheid van de nieuwe concessiehouders Public Charging Belgium en EnergyVision?

“Ze introduceren allebei een fikse prijsdaling. Dat stimuleert elektrisch rijden. Verder zetten ze in op *Smart Charging* waarbij het laadvermogen op piekmomenten verlaagt om overbelasting van het net te voorkomen. Ze gaan ook pilootprojecten opstarten om laden voor andersvalide bestuurders makkelijker te maken.”

Hoe lang is de doorlooptijd tussen een aanvraag en de plaatsing van een nieuwe publieke laadpaal?

“Het is de bedoeling dat er zes maanden na de aanvraag een operationele laadpaal is geplaatst. In de realiteit lukt dat nog niet altijd. De grootste winstmarge valt hier te boeken bij een snellere goedkeuring van de locatievoorstellen door de gemeenten.”

Wat kunnen lokale besturen zelf doen bij de inplanting van een nieuwe laadpaal?

“Zij zijn verplicht om de signalisatie aan te brengen. Het inkleuren van de parkeerplaats is niet verplicht, maar wel aan te raden. Zo verkleinen ze de kans dat traditionele wagens de laadplek van een elektrisch voertuig innemen.”

Hoe kunnen steden en gemeenten laadpaalklevers aanpakken?

“Sensibilisering is het belangrijkste. In gemeenten waar er een tekort aan laadpalen is en veel mensen daardoor niet kunnen laden, kan een rotatietarief overwogen worden. Dat houdt in dat opgeladen wagens een beperkt tarief blijven betalen zolang ze aan de laadpaal blijven ‘kleven’. Dit geldt alleen niet 's nachts en voor deelwagens. De gemeenten kunnen een rotatietarief aanvragen, maar de opbrengst ervan gaat naar de concessiehouder.”

Wat zal er gebeuren met laadpalen van voormalige concessies?

“De exploitatie van Allego-laadpalen stopt in de periode 2027-2030. De exploitatie van laadpalen geplaatst door Engie en TotalEnergies loopt nog tot 2035. Zolang hebben zij het recht op de opbrengsten van die palen. Dat betekent dat als er door infrastructuurwerken zo'n paal verdwijnt, die een nieuwe locatie moet krijgen. Als de concessies aflopen, biedt de Vlaamse overheid de palen opnieuw aan de markt aan.”

Hoe verschijnt een **publieke laadpaal** in de buurt?

Het aantal publieke laadpalen in Vlaanderen blijft groeien. Uiteraard worden die niet willekeurig ingepland op openbaar domein. Dat verloopt via een geijkte procedure.

Lokale besturen kiezen strategische locaties

Lokale besturen kunnen suggesties doen om laadpalen te plaatsen op een goed uitgekozen locatie binnen hun grondgebied. Die aanvragen lopen via een digitaal loket.

Op aanvraag van burgers en ondernemingen

Het **Paal volgt Wagen-principe** vertrekt van het standpunt dat elke elektrische wagen in de buurt van de woning van de eigenaar moet kunnen laden. Daarom kan elke burger met een volledig elektrische auto (personenwagen of lichte vracht) een publieke laadpaal aanvragen. Die komt op maximaal 250 meter van hun voordeur, al kan daar in de nieuwe concessie mits een motivering licht van afgeweken worden. Voor zo'n aanvraag gelden een aantal voorwaarden. De aanvrager mag niet over een eigen parkeermogelijkheid beschikken en/of kan thuis geen laadpunt installeren. Daarnaast heeft de gemeente nog geen strategisch laadplan en is er geen beschikbaar publiek laadpunt binnen 250 meter wandelafstand van de woonst.



Voor alle info over laadplannen, surf je naar vlaanderen.be/lokale-besturen-en-publieke-laadinfrastructuur.

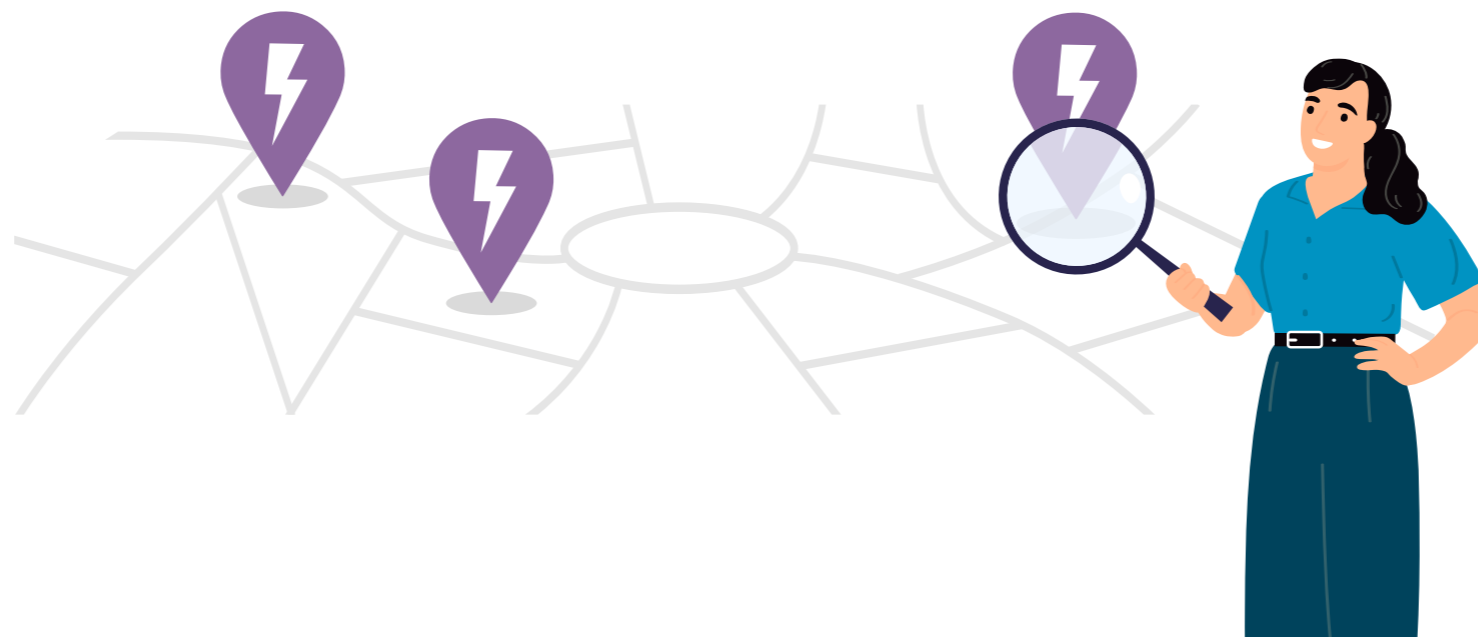
Uitzondering voor taxi's en deelwagens

Ook ondernemingen kunnen zo'n aanvraag indienen. Voorwaarde is wel dat ze gebruikmaken van een volledig elektrisch voertuig (personenwagen of lichte vracht) én ze niet over parkeerplaatsen op privaat domein beschikken.

Laadpunten voor taxi- of deelwagenbedrijven op het openbare domein zijn er uitsluitend voor taxi's of deelwagens.

Uitbreiding bij veelvuldig gebruik

Het **Paal volgt Paal-principe** betekent dat er automatisch laadpunten worden bijgeplaatst wanneer bestaande laadpalen zeer frequent worden gebruikt. De Vlaamse overheid monitort het gebruik van de publieke laadpalen. Als zij vaststelt dat bepaalde palen heel vaak bezet zijn, geeft zij opdracht tot het plaatsen van bijkomende palen in de buurt van de locatie.



Strategisch laadplan in detail

De nieuwe concessie voor laadpaalinfrastructuur is een Vlaams-brede aanbesteding. Om steden en gemeenten te ontlasten, kreeg elke regio een laadpaalleverancier aangeduid. Met het opstellen van een strategisch laadplan nemen lokale besturen nog meer de regie mee in handen.

De Vlaamse overheid stimuleert steden en gemeenten om aan de slag te gaan en een **strategisch laadplan** uit te werken. De aangepaste regelgeving biedt hen meer sturingsmogelijkheden als ze zo'n laadplan opstellen. Als het plan goedgekeurd wordt, kan het Paal volgt Wagen-principe komen te vervallen.

Efficiënter en duidelijker

Aan zo'n strategisch laadplan zijn heel wat voordelen gekoppeld. "De gemeente krijgt zelf de spreiding van de laadpalen in tijd en ruimte in handen", zegt Jeroen Cockx, coördinator Clean Power for Transport bij het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW). "Ze kunnen de locaties beter op elkaar afstemmen. Dat maakt het voor alle betrokkenen duidelijker wat het doel is en het verhoogt de efficiëntie." Het opstellen van een strategisch laadplan begint bij een behoefteanalyse. Daarvoor vinden lokale besturen het nodige cijfermateriaal terug op de website van MOW, dat de laadbehoeften per gemeente in kaart heeft gebracht voor 2028 en 2030.

Laatste stappen richting validatie

De volgende stap is het opstellen van een ontwerp met de aanduiding van voorziene en potentiële locaties voor laadpalen. Daarbij moet rekening gehouden worden met factoren als aansluitmogelijkheden, deelwagens, laadeilanden of -hubs en logistiek. In een volgend stadium overlegt het lokale bestuur met MOW. Na validatie kan het plan verder worden besproken met de concessiehouder en Fluvius. Uiteindelijk zal MOW op basis daarvan plaatsingsopdrachten geven.

→ Lokale besturen kunnen de **laadbehoeften** voor hun grondgebied nagaan op www.vlaanderen.be/datavindplaats/catalogus/laadbehoeften-personenwagens.

Snel- en ultrasnelladers langs de snelweg

Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) installeert samen met zijn concessiehouders aan een hoog tempo elektrische laadinfrastructuur langs grote verkeersassen. Zo ondersteunt het agentschap de transitie naar een emissievrij Vlaams wagenpark. Vandaag vind je op maximaal 25 kilometer afstand (ultrasnelladers langs of vlakbij Vlaamse snelwegen. Bestuurders kunnen zo op 137 locaties langs of in de buurt van snelwegen hun wagen opladen, zoals op carpoolparkings en dienstzones.

Laadpaalpartners spreken ambities uit

De Vlaamse Regering koos EnergyVision en Public Charging Belgium als partners voor publieke laadinstallaties. Laurens De Greef (EnergyVision) en Tom Vansteenkiste (Public Charging Belgium) leggen uit hoe ze lokale besturen zullen ondersteunen.

Public Charging Belgium (Total Energies) was al actief al in de vorige concessie. Welke ervaringen nemen jullie daaruit mee?

Vansteenkiste: "De hoge bezettingsgraad van de laadpalen bewijst dat het principe van Paal volgt Wagen en Paal volgt Paal werkt. In de nieuwe concessie ligt nog iets meer de nadruk op strategische laadplannen van gemeenten. Wij willen hen daarbij assisteren met onze digitale tool die op basis van verschillende parameters detecteert waar er extra laadpalen nodig zijn."

EnergyVision is nieuw in de Vlaamse concessie. Welke nieuwigheden introduceren jullie?

De Greef: "We plaatsten al zo'n 2.000 publieke laadpalen in Brussel en haalden ook de concessie voor de NMBS binnen. Als geïntegreerd energiebedrijf produceren we zelf onze energie via zonnepanelen en windmolens. Zo kunnen we lage prijzen aanbieden en anticiperen op mogelijke netcongestie."

Hoe gaan jullie lokale besturen helpen bij het verder uitrollen van het laadpalennetwerk?

De Greef: "Zij kennen hun grondgebied, de ruimtelijke context en de mobiliteitsstromen het best. Wij willen vooral coördineren en faciliteren. Daarom zetten we in op structureel overleg, transparante communicatie en goede afspraken."



Laurens De Greef

Tom Vansteenkiste

Vansteenkiste: "Voor de communicatie met lokale besturen gebruiken wij een specifieke communicatietool. Die bundelt alle communicatie en laat het installatieproces zo vlot mogelijk verlopen."

Waar willen jullie verder nog op inzetten?

De Greef: "Een zo toegankelijk mogelijk laadnetwerk met voldoende rotatie en laadpalen die altijd operationeel zijn. Wij monitoren ze de klok rond en herstellen ze bij een defect zo snel mogelijk."

Vansteenkiste: "Met ons getrouwheidssysteem geven we extra punten aan bestuurders die hun wagen na het laden snel ophalen. Zo stimuleren we hen om de installatie snel weer ter beschikking te stellen van anderen."

Netjes verdeeld

EnergyVision neemt de publieke laadpalen in de provincies Vlaams-Brabant, Antwerpen en Oost-Vlaanderen voor haar rekening. Het energiebedrijf plaatst zo de komende jaren ongeveer 2.500 nieuwe laadpalen. Public Charging Belgium installeert zo'n 1.500 nieuwe publieke laadpalen in de provincies Limburg en West-Vlaanderen.

Woon-werkverkeer: meer fietsers, duurzame modi populairder in steden

Sinds 2005 is het fietsgebruik voor woon-werkverplaatsingen verdubbeld naar meer dan 16 procent. Dat blijkt uit de enquête woon-werkverkeer die door de FOD Mobiliteit en Vervoer wordt georganiseerd en die om de drie jaar plaatsvindt. Wat nog opvalt is dat duurzame mobiliteitsopties vooral in stedelijke gebieden scoren. In de stad neemt 27 procent het openbaar vervoer om te gaan werken. Ook het aantal initiatieven van werkgevers om de mobiliteit van werknemers te verbeteren zoals fietsvergoedingen, douches en kleedruimtes, gaat in stijgende lijn.

mobilit.belgium.be/nl

Meeste dodehoekongevallen gebeuren met auto's

Personenwagens veroorzaken meer dodehoekongevallen dan vrachtwagens. Dat is een van de opmerkelijkste vaststellingen uit een onderzoek van Fietsberaad Vlaanderen. Dit rapport biedt wegbeheerders ook een kader met 14 concrete maatregelen om dodehoekongevallen te bestrijden.

fietsberaad.be/documenten/rapport-dodehoekongevallen-bestrijden

Aantal verkeersdoden daalde naar laagste aantal ooit

De verkeersveiligheidsbarometer van Vias institute onthult dat er vorig jaar in België 445 mensen omkwamen in het verkeer. Het laagste aantal verkeersdoden ooit voor ons land. Het aantal letselongevallen steeg wel lichtjes, maar over het algemeen neemt de ernst van die ongevallen wel af. Nog meer goed nieuws: het aantal verkeersdoden daalde het nadrukkelijkst bij fietsers en voetgangers. Het aantal verkeersdoden steeg wel bij e-steps en bestelwagens.

vias.be/nl/newsroom

Coalitie Kindnorm wint Verkeersveiligheidsprijs

Op het Vlaams Congres Verkeersveiligheid ging Coalitie Kindnorm met de Verkeersveiligheidsprijs aan de haal. Zij kregen het meeste stemmen van het publiek voor hun project dat oproept om kinderen centraal te plaatsen in het mobiliteitsbeleid en maatregelen aan te passen aan hun noden en wensen. Hun visie kan een hefboom zijn om de Kindnorm ook op Europees en internationaal niveau in het mobiliteitsbeleid te realiseren.

vlaamscongresverkeersveiligheid.be/verkeersveiligheidsprijs/

Agenda

21 april

Webinar: Auto- en fietsdelen in ruimtelijke regelgeving

21, 23 en 28 april

Infomoment toegankelijke voetgangersvoorzieningen

23 april

Verkeersgedrag begrijpen en veranderen

27 april

Nieuwe code van de openbare weg

30 april

Inspiratiedag duurzame mobiliteit 2026

5 mei

Congres en Forum Publieke Ruimte

Bekijk de agenda op mobiliteitsbrief.be/agenda



Geef hier je mening over de Mobiliteitsbrief.
mobiliteitsbrief.be/geef-je-mening



JOUW SNELHEID MIJN VEILIGHEID

VSV
veilig verkeer

Vlaanderen
is veiliger verkeer

Met deze duidelijke boodschap zet de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) deze lente de veiligheid van de buurt voorop. Deze campagne toont aan autobestuurders dat hun snelheid de veiligheid van hun omgeving bepaalt. Je aan de snelheidslimiet houden heeft ook heel wat voordelen: je ziet meer, je kan sneller reageren en de impact bij een ongeval is kleiner.



Om deze campagne ook lokaal wat kracht bij te zetten, ontwikkelde VSV een tool waarmee je zelf het campagnemateriaal kan personaliseren. Zo toon je als lokaal bestuur of politiezone dat jullie ook belang hechten aan deze boodschap.

Neem een kijkje op de campagnewebsite en download het materiaal!

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:** Nick Landuyt, Departement Mobiliteit en Openbare Werken: Simon Bolivarlaan 17 bus 437, 1000 Brussel. © 2026 Vlaamse overheid – Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

