

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1273

van **BART DOCHY**

datum: 22 mei 2023

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Snellaadinfrastructuur - Beschikbaarheid in gebieden voor gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen

De Vlaamse overheid wil de omschakeling van voertuigen met verbrandingsmotor naar elektrische voertuigen faciliteren. Het Lokaal Energie- en Klimaatpact (LEKP) stelt de doelstelling van 1 laadpunt per 100 inwoners tegen 2030 voorop. Op 8 juli 2022 is die verder verscherpt in het LEKP 2.0 tot de voorziening van minstens 1,5 laadpunten per 100 inwoners. Met die verscherping ligt het LEKP in lijn met het voornemen dat tegen 2030 100.000 laadpunten aanwezig moeten zijn in Vlaanderen, om voorbereid te zijn op 1 miljoen elektrische wagens. Lokale steden en gemeenten proberen publieke laadinfrastructuur te bundelen in groene parkeerhavens en mobiliteitshubs of hoppinpunten

De overheden mikken daarbij ook op publiek toegankelijke laadpunten, o.a. door samenwerking met de private sector zoals supermarkten die hun parking daarvoor openstellen of aan de hand van concessies. Zo vullen steden en gemeenten gebieden in de omgeving van industrie of autosnelwegen met concessies voor een duurzame snellaadinfrastructuur gecombineerd met waterbuffers en een groene omgeving in.

Het gaat dan ook over de bestemming voor gemeenschapsvoorziening of openbare nutsvoorziening. De vraag is of gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen voor laadinfrastructuur kunnen gebruikt worden.

In het besluit van de Vlaamse Regering (BVR) tot vaststelling van de nadere regels met betrekking tot de vorm en de inhoud van de ruimtelijke uitvoeringsplannen staat het volgende: "Het gebied is bestemd als gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen. Alle werken, handelingen, en wijzigingen die nodig of nuttig zijn voor het aanbieden van gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen zijn toegelaten." In de toelichting staat: "De betrokken werken, handelingen en wijzigingen kunnen worden toegelaten ongeacht het publiek- of privaatrechtelijk statuut van de initiatiefnemer of het al dan niet aanwezig zijn van winstoogmerk." De productie van windenergie en duurzame energie of zelfs serviceflats werd door de Raad van State als correct beschouwd.

Daarnaast wordt wel soms verwezen dat een exploitant of inrichting geen winstbejag mag nastreven in de rechtspraak. Dit in tegenstelling tot wat in de toelichting staat beschreven. In het verleden werd de omzendbrief RO/2014/02 opgemaakt, die verduidelijkt waar windturbines kunnen komen en in welke bestemmingen. Ook daar wordt verwezen naar de mogelijkheid dit te doen in gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen.

In het antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 560 van 13 maart 2023 aan minister Demir wordt verwezen naar de minister als bevoegd minister voor mobiliteit.

1. Hoe staat de minister tegenover het invullen van gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en nutsvoorzieningen voor laadinfrastructuur?
2. Hoe kunnen publiek-private samenwerkingen (pps) worden gemotiveerd? Wat zijn de belemmeringen of voorwaarden?

LYDIA PEETERS

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

ANTWOORD

op vraag nr. 1273 van 22 mei 2023

van **BART DOCHY**

1. Laadinfrastructuur kan in principe overal geplaatst worden; er is hiervoor in principe geen omgevingsvergunning nodig. De bestemmingen van het gewestplan zijn dan ook geen leidend principe bij de planning ervan. In eerste instantie wordt gekeken naar het laadpotentieel of de laadbehoefte en het lokale mobiliteits- en parkeerbeleid. Het merendeel van de laadpalen wordt dan ook geplaatst in de bewoonde omgeving. Voor de laadpalen langs de grote verkeersassen wordt meestal gebruik gemaakt van de bestaande concessies voor tankstations. Waar nuttig kan dit dus ook in een gebied voor gemeenschaps- en nutsvoorzieningen.
2. De huidige uitrol van laadinfrastructuur is in zekere zin al een publiek-private samenwerking. Voor de laadpalen op het openbare domein gebeurt de coördinatie door de overheid en wordt de plaatsing en exploitatie via concessies overgelaten aan de private markt. Voor (semi-)publiek toegankelijke laadpalen op het private domein wordt het initiatief overgelaten aan de markt, maar biedt de overheid onder bepaalde voorwaarden en binnen een bepaald kader financiële ondersteuning.