



Standpunt EV Belgium

Omzetting van de herschikte EPBD-richtlijn in België

18 december 2025

Introductie

De herschikte richtlijn betreffende de energieprestaties van gebouwen (2024/1275) is een cruciaal stuk wetgeving voor de EV-sector in België. Met zijn herziene en uitgebreide artikel 14, dat bepalingen bevat voor de uitrol van laadinfrastructuur in particuliere woon- en bedrijfsgebouwen, vormt het een belangrijke vector voor de uitrol van private en semi-openbare laadinfrastructuur. De rol van EPBD is om alle gebruikers gelijke toegang tot laadpunten te garanderen en tegelijkertijd de economische ontwikkeling te bevorderen en de uitrol van emissievrije mobiliteit te versnellen. In combinatie met andere gerelateerde EU-wetgeving, zoals de verordening inzake infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (AFIR) en de elektriciteitsmarktlijn (EMD), draagt EPBD zo bij aan een coherent en onderling verbonden regelgevingskader dat helpt om de EV-sector te structureren, te versterken en toekomstbestendig te maken.

Daarom beveelt EV Belgium ten zeerste aan om de herschikte EPBD tijdig om te zetten in het belang van gebruikers, de EV-sector en overheidsinstanties.

De uiterste datum voor omzetting is **29 mei 2026**.

1. Vereisten voor niet-residentiële gebouwen

Met betrekking tot de bepalingen in de EPBD voor de uitrol van laadinfrastructuur voor nieuwe en gerenoveerde gebouwen en voor bestaande niet-residentiële gebouwen, doet EV Belgium de volgende aanbevelingen om in overweging te nemen bij de omzetting van de richtlijn:

Aanbevelingen EV Belgium: niet-residentiële gebouwen

Introduceer een omrekeningsfactor voor snelladen

De EPBD bevat geen bepalingen over laadvermogen. Bij de omzetting van de richtlijn beveelt EV Belgium ten zeerste aan om bepalingen op te nemen die het



mogelijk maken een omrekeningsfactor tussen snel en langzaam laden vast te stellen. Afhankelijk van het gebruik van het gebouw en de tijd dat bezoekers en werknemers daar parkeren (bijvoorbeeld winkels en supermarkten), kunnen snellaadstations een meer geschikte oplossing zijn om aan de behoeften van gebruikers te voldoen dan normale laders. De investering in snelladers is echter aanzienlijk hoger, waardoor een verplichting die alleen rekening houdt met het absolute aantal laders, zowel vanuit het oogpunt van de gebruikers als van de exploitanten niet verstandig is.

De Europese Commissie erkent dat lidstaten bepalingen kunnen invoeren met betrekking tot het vermogen van opladers en heeft daarom impliciet een dergelijke omzetting toegestaan.¹ **Een mogelijke omrekeningstabel is opgenomen in bijlage I bij dit standpunt.** Deze tabel is al in verschillende contexten gebruikt, met name in het CPT-project in Vlaanderen.²

Alvorens te besluiten deze aanpak te volgen, roepen we de drie gewesten echter ook op om zich **af te stemmen op een gemeenschappelijke norm en de omrekeningsfactor te harmoniseren.** We zouden zelfs nog verder gaan en aanbevelen om een Europese norm te gebruiken, indien die in de tussentijd beschikbaar zou worden, of de wetgeving zo op te stellen dat deze kan worden gebruikt wanneer deze beschikbaar wordt. Het zou in ieder geval verwarrend zijn voor zowel installateurs als ontwikkelaars als in elk gewest verschillende methoden zouden worden gebruikt.

We benadrukken ook dat de gebruikte ratio tot redelijke resultaten moet leiden, compatibel moet zijn met verschillende bedrijfsmodellen en niet onevenredig de installatie van een bepaald type laadpunt mag bevoordelen.

1

https://energy.ec.europa.eu/document/download/b1bce3a3-cea5-4ed8-8cf3-a97565b67c28_en?file_name=Infrastructure%20for%20sustainable%20mobility%20%28Article%2014%29%20-%20annex%209.pdf

2

<https://www.vlaio.be/nl/subsidies-financiering/subsidiedatabank/projectsteun-voor-semi-publieke-ladinfrastructuur-cpt-programma>



Gebruik duidelijke en geharmoniseerde definities van “voorbekabeling” en “installatie van leidingen”

In de herschikte EPBD worden de termen “voorbekabeling” en “installatie van leidingen” min of meer door elkaar gebruikt, waardoor het moeilijk te begrijpen is of ze hetzelfde betekenen. De Europese Commissie heeft in haar mededeling verduidelijkt dat ze moeten worden opgevat als het mogelijk maken om in een later stadium laadpunten te installeren zonder dat er ingrijpende werkzaamheden aan de parkeerplaats nodig zijn. Zo kunnen bijvoorbeeld bestaande leidingen of kabelgoten voor verlichting of andere installaties worden gebruikt voor het opladen. Daarom roepen we de regio's op om deze definities over te nemen in hun eisen voor bestaande gebouwen en een **geharmoniseerde definitie te gebruiken van wat zij beschouwen als voorbekabeling of leiding/kabelgoten**, in overeenstemming met de aanbevelingen van de Commissie.

Als de gewesten overwegen om specifieke vereisten voor voorbekabeling in te voeren, raden wij aan om **vooraf goed na te denken over de risico's die gepaard gaan met kabeldiefstal**. Als de installatie van laadpunten niet snel volgt op de voorbekabeling, kan het risico op diefstal namelijk te groot zijn om voorbekabeling verplicht te stellen. In hun wetgeving inzake bestaande gebouwen moeten de gewesten daarom een duidelijke methodologie opnemen om dit risico te evalueren. EV Belgium staat klaar om de expertise en ervaring van zijn leden in te zetten om deze aspecten te verduidelijken.

Zorg voor duidelijkheid over recent gerenoveerde parkeerplaatsen

De vereisten voor bestaande gebouwen moeten tegen 1 januari 2027 worden geïmplementeerd, met een mogelijke uitzondering voor gebouwen die in de twee jaar vóór 28 mei 2024 worden gerenoveerd. In dat geval kan de naleving van de vereisten worden uitgesteld tot 1 januari 2029. De uitzondering is echter niet automatisch en moet specifiek in de wetgeving worden opgenomen om van toepassing te zijn. Onze aanbeveling is om **onmiddellijk, via de wetgeving ter**



omzetting van de richtlijn, te specificeren of de gewesten de uitzondering al dan niet zullen toepassen.

Er bestaat echter **onduidelijkheid over de behandeling van gebouwen die niet onder de uitzondering van de EPBD vallen**, maar waarvoor tussen 1/1/2025 en 31/12/2026 de bestaande regionale regels zijn toegepast. In deze gevallen zullen parkeergarages die recent zijn gerenoveerd om te voldoen aan de EPBD (2010), na 1/1/2027 opnieuw moeten worden gerenoveerd om te voldoen aan de herschikte EPBD, tenzij de gewesten anders bepalen.

Hoe dan ook, deze onduidelijke situatie moet voor de gewesten een aanwijzing zijn om vroegtijdige waarschuwingssystemen in te voeren voor toekomstige EU-wetgeving en bij de omzetting daarvan te anticiperen op toekomstige regels. Hiervoor is het van cruciaal belang dat de gewesten nauw samenwerken met de federale overheid en/of de Europese instellingen, alsook met sectorale verenigingen zoals EV Belgium.

Voorkom “gold-plating” van de EPBD-wetgeving met extra en niet-gerelateerde eisen

EV Belgium raadt de gewesten aan om geen aanvullende regels en vereisten in de EPBD-wetgeving op te nemen die verder gaan dan wat de richtlijn voorschrijft (met uitzondering van bepaalde bepalingen met betrekking tot statistieken en handhaving, zie hieronder). Dit kan onder meer het verbieden van bepaalde soorten laadpunten op bepaalde locaties zijn, het toevoegen van brandveiligheidseisen of andere niet-gerelateerde vereisten die niet expliciet in de richtlijn zijn voorzien. Het invoeren van dergelijke eisen via de “achterdeur” van de omzetting van de EPBD zorgt voor verwarring en onzekerheid bij marktdeelnemers en gebruikers en moet worden vermeden.

2. Follow-up, statistieken en handhaving

EV Belgium merkt op dat de richtlijn geen specifieke vereisten bevat met betrekking tot de handhaving van de EPBD-vereisten.



- Informatie over laadinfrastructuur is niet opgenomen in de regelgeving inzake energiecertificaten of andere rapportageverplichtingen in het kader van de EPBD.
- Informatie over opladen kan worden opgenomen in het renovatiepaspoort (BRP).
- In de vergunningsfase hoeft laadinfrastructuur momenteel niet te worden opgenomen in de EPB/PEB-verklaring of andere vergunningsdocumenten.

De huidige regionale wetgeving bevat evenmin rapportage- of handhavingsmaatregelen, met twee opmerkelijke uitzonderingen:

- In Vlaanderen kan VEKA toezicht houden op de installatie van laadpunten in parkeergarages en boetes opleggen (2000 € per ontbrekende laadpunt, 1000 € per parkeerplaats voor ontbrekende bekabeling of kabelgoten).
- In Brussel moeten exploitanten van parkeergarages die onderworpen zijn aan een milieuvergunning (> 10 plaatsen) eenmaal per jaar het aantal geïnstalleerde laadpalen doorgeven aan Sibelga.

Deze onduidelijke situatie is onpraktisch en ondoorzichtig voor controle-instanties, eindgebruikers, installateurs en CPO's, en maakt het voor overheidsinstanties onmogelijk om de naleving van de EPBD correct te controleren.

Aanbevelingen van EV België: follow-up en handhaving

Geef prioriteit aan bewustmaking bij belanghebbenden, informatie en communicatie met ontwikkelaars, exploitanten en installateurs

EV Belgium pleit ervoor dat de gewesten prioriteit geven aan het verspreiden van informatie over de EPBD-regels bij het grote publiek en ervoor zorgen dat op elk moment de best mogelijke informatie beschikbaar is. Het is van cruciaal belang dat belanghebbenden zich bewust zijn van de kansen die de installatie van laadpunten kan bieden en dat zij laadinfrastructuur proactief integreren in hun renovatie- en ontwikkelingsplannen. Een dergelijke strategie voorkomt ook dat de installatie van laadpunten alleen als een last wordt gezien, wat kan leiden tot de aanleg van laadinfrastructuur van slechte kwaliteit of die niet voldoet aan de eisen, alleen maar om aan de EPBD-doelstellingen te voldoen of boetes te vermijden.



Integreer informatie over het opladen van elektrische voertuigen in PEB-certificaten en/of het gebouwenpaspoort

Op dit moment schrijft noch de EPBD-wetgeving, noch enige regionale EPB-wetgeving voor dat het opladen van elektrische voertuigen moet worden opgenomen in de gestandaardiseerde rapportagedocumenten. Dit maakt het moeilijk om naleving te controleren en is een gemiste kans. Gezien het toenemende belang van elektrische voertuigen op de markt, zal transparante informatie over de laadmogelijkheden bij de aankoop van een gebouw of parkeerplaats de komende jaren ook belangrijker worden. EV Belgium beveelt daarom ten eerste aan om informatie over het opladen op te nemen in het EPC-certificaat en, bij uitbreiding, in het gebouwenpaspoort (een verplicht document vanaf 1/1/2025). We willen echter benadrukken dat er geen aparte procedure moet worden gecreëerd om te rapporteren over oplaadpunten en dat de te rapporteren gegevens eenvoudig en beknopt moeten zijn (aantal aanwezige oplaadpunten, AC of DC), zonder dat dit een aanzienlijke administratieve last met zich meebrengt voor de verplichte partijen.

Voer geen boetes in zonder statistieken en rapportage

EV Belgium benadrukt dat strikte handhaving van de EPBD-vereisten, bijvoorbeeld via boetes en sancties, niet mag worden ingevoerd zonder duidelijke rapportage- en follow-up maatregelen. Regio's moeten eerst kunnen vaststellen in hoeverre de EPBD momenteel wordt nageleefd, alleen dwangmaatregelen overwegen als de naleving laag is, en deze alleen invoeren als boetes en sancties de best mogelijke manier zijn om de naleving te verbeteren.

3. Belemmeringen voor installatie (art. 14, lid 8, EPBD)

Het nieuw ingevoerde artikel 8 van de herschikte EPBD bevat belangrijke bepalingen die lidstaten verplichten om belemmeringen voor de installatie van oplaadpunten in nieuwe en bestaande gebouwen weg te nemen, met name in woongebouwen met meerdere eenheden en een VME. Hoewel het federale regeerakkoord al voorziet in een verlaging



van de vereiste meerderheid voor de installatie van oplaadpunten tot 50+1, gaat de EPBD nog een stap verder en pleit zij voor de volledige afschaffing van de toestemming van mede-eigenaars voor de installatie van oplaadpunten.

Hoewel de installatie van particuliere laadpunten door individuele eigenaren geen toestemming van mede-eigenaars vereist, geldt dit momenteel niet voor collectieve oplossingen. Toch zijn collectieve installaties in de meeste gevallen de voorkeursoplossing, omdat ze een betere ervaring voor eigenaren opleveren en minder impact hebben op het elektriciteitsnet dankzij load-balancing en beheerd laden.

In het licht hiervan zal de 50+1-meerderheidsregel nog steeds geen gelijkheid creëren tussen individuele en collectieve installaties. Daarom zijn begeleidende maatregelen nodig om de belemmeringen voor de installatie van laders verder te verminderen, **zodat een feitelijke situatie ontstaat waarin mede eigenaars in bijna alle gevallen toestemming geven** en alleen in uitzonderlijke omstandigheden weigeren, zoals vereist door de EPBD.

Aanbevelingen van EV Belgium: Belemmeringen voor installatie

Steun 50+1 op federaal niveau, maar begeleid dit met krachtige maatregelen om het bewustzijn van stakeholders te vergroten

EV België roept de gewesten op om de snelle invoering van de 50+1-meerderheidsregel op federaal niveau actief te ondersteunen. De gewesten moeten echter begeleidende maatregelen nemen om ervoor te zorgen dat de installatie van laadpunten in mede-eigendommen in de praktijk in de meeste gevallen niet wordt geweigerd. Dergelijke maatregelen kunnen onder meer bestaan uit het opzetten van een infobalie voor appartementseigenaars en syndici, of het integreren van informatie over laadpunten in bestaande regelingen zoals [Homegrade](#) in Brussel. EV Belgium is bereid om communicatiecampagnes te ondersteunen op basis van de expertise van zijn leden.



Annex 1: Omrekeningsfactor voor snelladen

Omrekeningsfactor voor snelladers	
Vermogen geïnstalleerde laadpunt	Omrekeningsfactor
≤ 11kW	1 laadpunt
≤22kW	2
≤50 kW	5
≤100 kW	7,5
≤150 kW	10
≤200 kW	15
≥300kW	20