



EV Belgium vzw  
Rue Montoyer 24 • 1000 Brussel  
contact@ev.be • ev.be  
RPR Brussel • BE0419164219



# MEMORANDUM

EV Belgium  
federale en regionale verkiezingen 2024



# SPEERPUNTEN

---

- Ambitieuze doelstellingen: in de 3 gewesten vragen we een versnelde uitfasering van ICE personenwagens tegen 2030. Ook voor de vrachtsector willen we de lat hoog leggen.
- Blijven investeringen vanuit de private sector in laadinfrastructuur ondersteunen, zowel voor thuisladen, laden op het werk als publiek laden.
- De kost van EV-rijden verder doen dalen via een echte tax shift richting fossiele brandstoffen, behoud van de maatregelen inzake de vergroening van de bedrijfswagens, bijkomende incentives voor de particuliere markt en specifieke fiscale stimuli voor de vrachtsector.
- Investeer in het elektriciteitsnetwerk, en maak het slimmer en flexibeler. Zie elektrische mobiliteit daarbij als deel van de oplossing.
- Voer een coherent en stabiel beleid. Stem goed af tussen de beleidsniveaus: zo verhogen we de impact van maatregelen.

---

# INHOUD

WAAROM INZETTEN OP ELEKTRISCHE MOBILITEIT?	4
.....	
BELANGRIJKE TRENDS	4
.....	
KERNPUNTEN	5
.....	
Ambitieuze doelstellingen	5
.....	
Blijven investeringen in laadinfrastructuur stimuleren	7
.....	
De kost van EV-rijden verder doen dalen	8
.....	
Een slim en flexibel elektriciteitsnetwerk	9
.....	
Coherent en stabiel beleid	9
.....	
PRIORITEITEN VOOR DE VOLGENDE LEGISLATUUR PER BELEIDSNIVEAU	10
.....	
Federaal	10
.....	
Vlaanderen	14
.....	
Wallonië	20
.....	
Brussel	24
.....	

## WAAROM INZETTEN OP ELEKTRISCHE MOBILITEIT?

1) Vergroening van de mobiliteits- en transportsector is een hoeksteen van het klimaatbeleid. Met de huidige technologie, is elektrificatie de logische weg naar zero-emissie mobiliteit. Ook voor vrachtverkeer is het duidelijk dat de volledig batterij elektrische aandrijving de dominante technologie zal zijn in Europa.

2) Inzetten op versnelde overschakeling naar zero emissie mobiliteit, geeft ook wat meer ademruimte voor de transitie van de industrie.

3) Tegelijk biedt deze mobiliteitstransitie economische opportuniteiten die we ten volle moeten benutten. Zo creëren we welvaart en nieuwe jobs.

## BELANGRIJKE TRENDS

1) Aankooprijzen van EV 's zullen komende jaren relatief stabiel zijn door de sterke vraag, de geringe beschikbaarheid van materialen, de ontwikkelingskosten van de EV-platformen, etc. Kleine, goedkopere EV's met beperktere range komen stilaan op de markt maar wanneer we de volledige bevolking willen overtuigen zal een zeer gunstige TCO voor elektrisch rijden cruciaal zijn. Focus moet daarom liggen op verlaging van de gebruikskost.

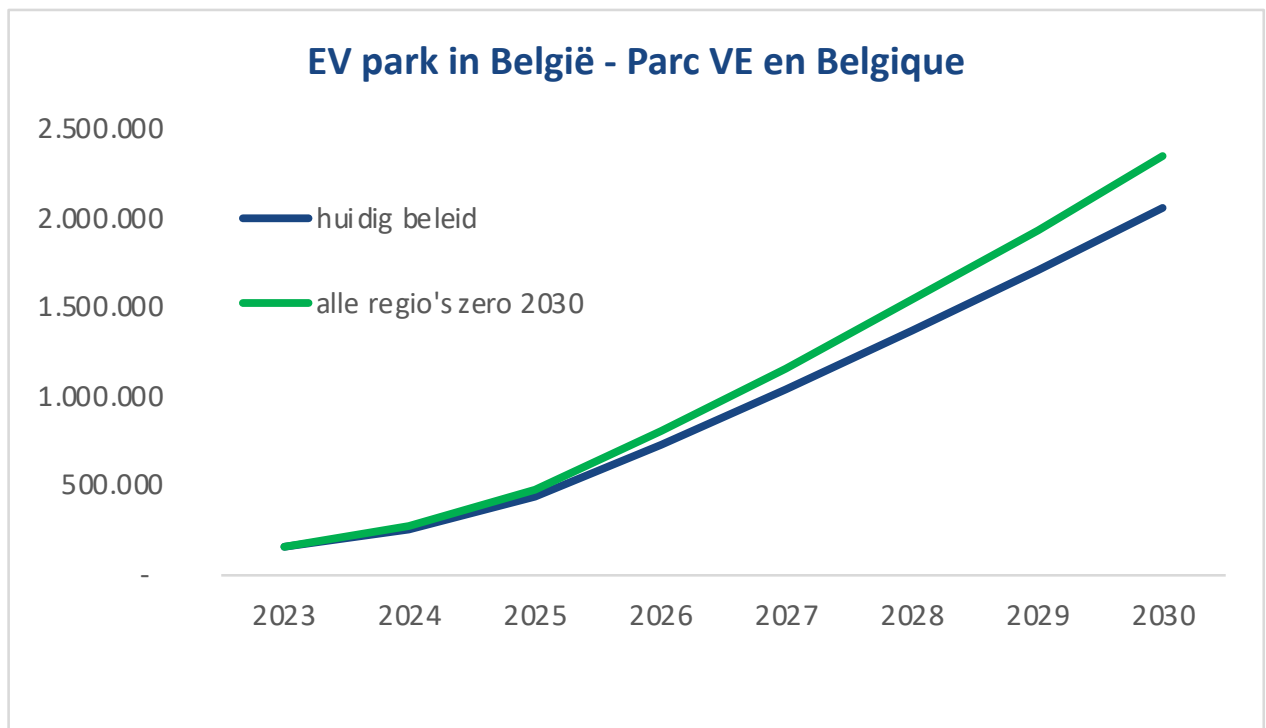
2) Solid state batterijen met hoge laadcapaciteit en -vermogens, DC-thuisnetwerken, ... zijn beloftevolle technologieën die momenteel in ontwikkeling maar nog niet commercieel beschikbaar zijn. Doelstellingen inzake laadinfrastructuur moeten dus ambitieus blijven.

3) Verdere integratie met energiesystemen (thuis, lokaal, grid) via slimme bi-directionele laadpunten maar ook de integratie met parkeersystemen en allerhande apps, maakt een data gedreven aanpak nog belangrijker.

4) We zien een versnelde opkomst van e-trucks met systematische marktintroductie van nieuwe modellen evenals de opkomst van aangepaste laadinfrastructuur en nieuwe logistieke diensten.

## 1. AMBITIEUZE DOELSTELLINGEN

Afhankelijk van de dynamiek in de markt en de beleidsambities van de verschillende regio's, zullen er in ons land in 2030 tussen de 2,1 en 2,3 mio volledig elektrische personenwagens rondrijden. Vandaag richt Vlaanderen zich op 2029 voor het uitfaseren van de verkoop van wagens met een verbrandingsmotor, terwijl Wallonië en Brussel geen specifieke doelstelling hieromtrent hebben geformuleerd en voorlopig dus de Europese deadline van 2035 als doelstelling hebben.



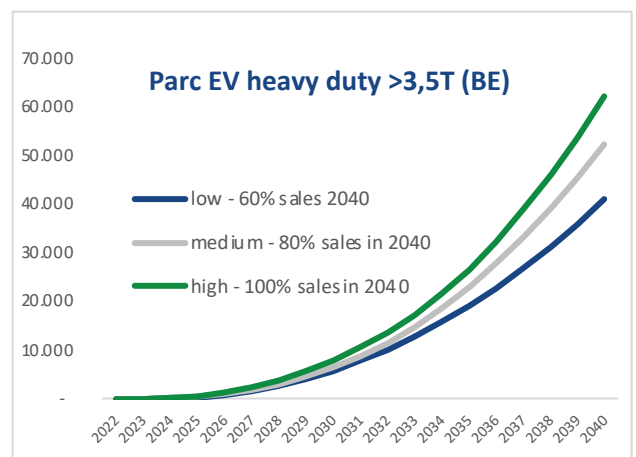
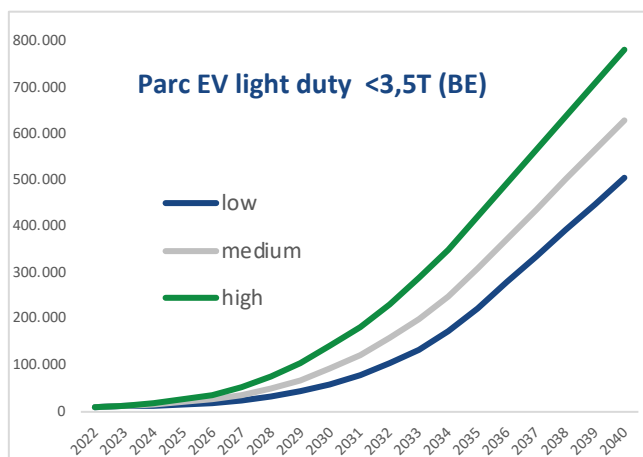
## ONZE VRAAG

In de 3 gewesten de versnelde uitfasering van ICE personenwagens tegen 2030.



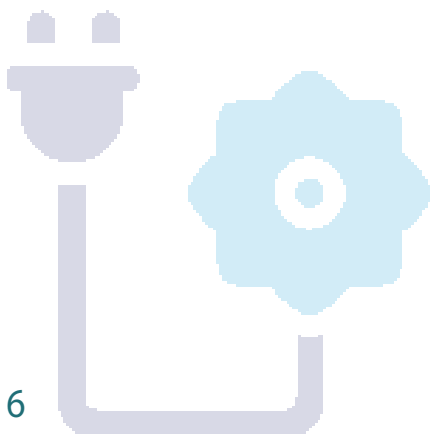
Voor bestelwagens en lichte vracht (<3,5T) zal de door Europe opgelegde uitfasering tegen 2035 van de verkoop van ICE-aangedreven voertuigen een belangrijke factor zijn die tot een versnelde elektrificatie van dit segment zal leiden. We verwachten tussen de 58.000 en 140.000 batterij elektrische lichte vrachtvoertuigen tegen 2030, afhankelijk van de algemene dynamiek in de markt.

Voor het zware vrachtverkeer gaat de elektrificatie zich meer geleidelijk manifesteren, met naar verwachting een TCO-pariteit rond 2030 en op dat moment een aandeel van rond de 30% van de verkoop. Afhankelijk van de fiscale incentives kan dit traject uiteraard versneld worden.



## ONZE VRAAG

Ook inzake elektrificatie van het vrachtverkeer inzetten op het meest ambitieuze scenario.

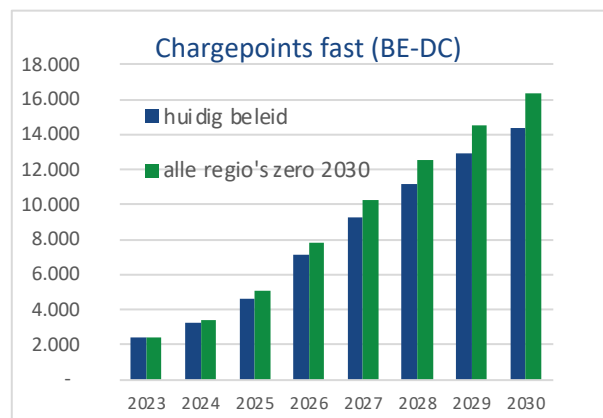
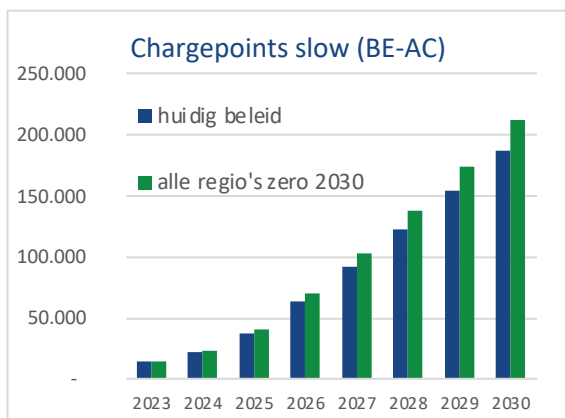


## 2. BLIJVEN INVESTERINGEN IN LAADINFRASTRUCTUUR STIMULEREN

Vandaag loopt de laadinfrastructuur nog voorop op de inschrijvingen van nieuwe EV 's, weliswaar met grote regionale verschillen en in het bijzonder in Wallonië de nood aan een zeer forse inhaalbeweging.

De gecombineerde dynamiek in de leasingmarkt en de particuliere markt zullen ook inzake laadinfrastructuur blijvende investeringen (en Wallonië een forse versnelling) vergen. Dit zowel voor thuisladen, laden op het werk en (semi)publiek laden.

Naast bijkomende private laadpunten zal er een grote nood zijn aan bijkomende (semi)publieke laadinfrastructuur, met voor AC-laden tot 177.000 extra laadpunten en voor DC-landen tot 14.563 extra laadpunten tegen 2030.



Ook de specifieke publieke laadinfrastructuur voor e-trucks in de vorm van laadstations langs de snelwegen (doorgaande verkeer), de grote verkeersassen en logistieke centra zal bijkomende investeringen vergen. Dit naast uiteraard de depot laadpunten voor destination charging.

### 3. DE KOST VAN EV-RIJDEN VERDER DOEN DALEN

Om EV rijden structureel goedkoper te maken is het essentieel om een echte taks shift te realiseren van elektriciteit naar fossiele brandstoffen. Ondanks de btw-verlaging is de kostprijs van elektriciteit nog steeds te hoog, vooral omdat heel wat beleidsmaatregelen worden gefinancierd vanuit de heffingen op elektriciteit.

#### ONZE VRAAG

Systematisch alle fiscale gunstregimes voor ICE-voertuigen afbouwen, en belastingen en bijdragen op elektriciteit vervangen door hogere bijdragen op fossiele brandstoffen.

De particulier kiest vandaag nog te weinig voor elektrisch rijden. Private leasing kan een doeltreffend instrument zijn om de consument te overtuigen. Om de klimaatimpact te maximaliseren kan daarbij de efficiëntie van de aandrijflijn in rekening worden gebracht (op basis van WLTP).

#### ONZE VRAAG

Creëer voor de private leasemarkt een fiscale incentive voor zero-emissie voertuigen, gekoppeld aan hun klimaatimpact.

Het fiscale kader voor de zero emissie personenbedrijfswagens heeft aangetoond dat dit een zeer krachtig instrument is om de transitie versneld op gang te brengen. Met een bijkomend pakket fiscale maatregelen voor de vergroening van het vrachtverkeer, kunnen we een gelijkaardige dynamiek op gang brengen.

#### ONZE VRAAG

Vergroening van de fiscale regels voor bestelwagens en vrachtwagens met krachtige incentives zoals voor personenwagens. Creëer een systeem van professionele elektriciteit.



#### 4. EEN SLIM EN FLEXIBEL ELEKTRICITEITSNETWERK

De energietransitie maakt het noodzakelijk fors te investeren in onze elektriciteitsnetwerken. Tegelijk is het noodzakelijk die netten slimmer en flexibeler te maken om congestie en onbalans te vermijden, en investeringen te optimaliseren. Elektrische voertuigen zijn daarbij, als flexibele verbruikers maar op termijn ook via vehicle to grid technologie, een noodzakelijke bron van eindgebruikersflexibiliteit.

##### ONZE VRAAG

Blijf investeren in slimme en flexibele elektriciteitsnetwerken, waarbij elektrische mobiliteit 'deel van de oplossing' is.

#### 5. COHERENT EN STABIEL BELEID

De versnelde elektrificatie van het volledige voertuigenpark tegen 2030, vraagt een stabiel investeringskader. Maatregelen op verschillende beleidsniveaus moeten daarbij coherent zijn om maximaal impact hebben. Dit vraagt een goede samenwerking tussen alle departementen en beleidsniveaus.

Bijvoorbeeld het verminderen van de kost van elektrisch rijden, een goed werkende markt voor flexibiliteit, aangepaste regelgeving inzake veiligheid van laadinfrastructuur (AREI, brandveiligheid, technische reglementen netbeheerders, wetgeving mede-eigendom) ... vragen op elkaar afgestemde maatregelen op verschillende niveaus.

Er is nood aan diepgaande expertise binnen de administraties en agentschappen rond de verschillende aspecten van elektrische mobiliteit.

Structureel overleg met de sector is aangewezen gezien de technologische evoluties en snelle veranderingen in de markt

##### ONZE VRAAG

Voer een coherent en stabiel beleid. Stem goed af tussen de beleidsniveaus en met de sector.

## FEDERAAL

---

### Fiscaliteit

Fiscale incentives zijn krachtige beleidsmaatregelen maar moeten stabiel zijn om het vertrouwen van ondernemingen en consumenten te behouden en dynamiek niet te laten stilvallen.

We vragen een duidelijk en juridisch dwingend kader voor de fiscale aspecten van de bedrijfsvoertuigen, aangepast aan de elektrische mobiliteit. Dit betekent onder meer:

- valideren in een circulaire van de huidige praktijk om thuislaadkosten via de CREG -tarieven terug te betalen in plaats van consumenten zelf hun energietarieven te laten ingeven, met alle risico's op misbruik van dien en bijkomende overheadkosten
- abstractie maken van het feit dat elektriciteit afkomstig is van PV-installaties bij terugbetaling van thuislaadkosten: eigenaars hebben zelf geïnvesteerd in een PV installatie en mogen daarvoor niet afgestraft worden
- gebruik maken van technologische oplossingen om meerdere werknemers op 1 laadpunt te laten laden thuis

Creëer ook voor de private leasemarkt een fiscale incentive voor zero-emissie voertuigen.

Bouw de gunstige CO2-bijdrage voor PHEV 's geleidelijk af gezien de PHEV een overgangstechnologie is die in de toekomst uit gefaseerd moet worden.

Breng de btw voor publiek laden naar 6%: publiek laden vereist bijkomende investeringen, maar is voor heel wat consumenten de enige mogelijkheid.

We vragen de verdere vergroening van de fiscale regels voor bestelwagens en vrachtwagens met krachtige incentives. Het kader voor de personenbedrijfswagens heeft aangetoond dat dit een zeer effectief instrument is om de transitie versneld op gang te brengen. De geleidelijke afbouw van de investeringsaftrek voor zero emissie vrachtwagens vanaf 2024, komt in dit opzicht te vroeg.

Een echte "tax shift" realiseren: systematisch alle fiscale gunstregimes voor ICE-voertuigen afbouwen, belastingen en bijdragen op elektriciteit vervangen door hogere bijdragen op fossiele brandstoffen

### ONZE VRAGEN

---

Een stabiel en rechtszeker fiscaal kader, incentives voor de private lease markt en elektrificatie van de vrachtsector, verlaging van de BTW voor publiek laden en een echte taks shift.

## Consumentenbescherming, prijstransparantie en metering

Een goede marktwerking is in het belang van de consument. Prijsvorming moet marktgedreven zijn, waarbij het essentieel is dat de verschillende vormen van prijszetting die door AFIR mogelijk gemaakt worden, in België kunnen gebruikt worden door de marktspelers.

Prijsvorming zal komende jaren ook nog fel evolueren. Deze evolutieve aspecten moeten in rekening gebracht worden bij het interpreteren van de AFIR vereisten

EV Belgium beschouwt maximale prijstransparantie als een essentiële voorwaarde voor het succesvol verder uitrollen van het elektrische rijden in België. Daarnaast is het belangrijk dat er op Europees vlak maximale harmonisering komt waardoor consumenten in alle lidstaten eenzelfde bescherming genieten maar ook vermeden wordt dat voor elke lidstaat een andere (software)ontwikkeling moet gebeuren.

De nieuwe verordening primeert op de Belgische wetgeving, en is als *lex specialis* ook een uitzondering op de geldende algemene bepalingen uit het consumenten- en economisch recht.

### ONZE VRAAG

EV Belgium vraagt daarom dat inzake prijsvorming, prijstransparantie en betalingsmogelijkheden de AFIR verordening wordt toegepast 'niet meer en niet minder', dus zonder bijkomende verplichtingen.

## Brandveiligheid

Beschikbare studies en cijfers tonen dat elektrische voertuigen en hun laadinfrastructuur op geen enkel gebied een groter risico op brand met zich brengen, integendeel. Dit moet het uitgangspunt zijn bij het uitwerken van wetgeving en concrete adviezen vanuit brandweertzones bij vergunningsaanvragen.

Het klopt dat bij brand elektrische voertuigen andere problemen stellen. Er worden echter heel wat technologische oplossingen ontwikkeld die kunnen ingezet worden bij eventuele incidenten. Het is aan te bevelen op deze oplossingen te focussen in plaats van bijvoorbeeld beperkingen op te leggen aan elektrische voertuigen bij het parkeren/laden.

De regels van goed vakmanschap zijn een goede basis voor een risicoanalyse inzake brandveiligheid in bestaande parkings, maar er is nood aan een realistische overgangsregeling. Dit moet toelaten de meest verouderde parkings geleidelijk te upgraden zonder investeringen in laadinfrastructuur in deze parkings stil te leggen.

Ook DC laden in parkings moet mogelijk zijn op basis van een eenvoudige risicoanalyse.

Belangrijk is rechtszekerheid te creëren via een KB zodat er eenvormigheid komt in de toepassing van de regels op het terrein, en ook de overgangsregeling wettelijk wordt verankerd.

#### ONZE VRAAG

Een werkbare overgangsregeling voor bestaande parkings en een werkbare regeling voor het plaatsen van snelladers in parkings.

#### Mede-eigendom

Wetgeving inzake mede-eigendom aanpassen zodat het makkelijker wordt beslissingen te nemen om laadinfrastructuur te plaatsen in appartementsgebouwen.

Collectieve slimme sturing in appartementsgebouwen verplicht maken, zodat ook de laatste EV rijder een laadpunt kan aansluiten.

#### ONZE VRAAG

Aangepaste wetgeving op de mede-eigendom en verplichten van slimme, centrale sturing.

#### E-credits

Het systeem van e-credits verderzetten en uitbreiden naar particuliere, residentiële laadpunten.

De administratieve afhandeling van de registratie van en handel in credits, zo eenvoudig mogelijk houden.

#### ONZE VRAAG

E-credits uitbreiden naar residentiële laadpunten.

## Transmissienetwerk

Creëren van een kader met de nodige incentives voor zogenaamde end-user flexibiliteit (naast de bestaande reservemarkt) vanuit de EV-waardeketen waardoor dat CPO's/MSP's een leefbaar businessmodel kunnen opbouwen voor deelname aan deze nieuwe markt. Dit kan de bouw van een of twee extra centrale productie -eenheden vermijden.

Investerings in het Elia-netwerk blijven verderzetten om de energietransitie te ondersteunen vanuit het hoogspanningsnetwerk; specifiek voor laadinfrastructuur voor vrachtwagens de nodige goed ingeplande investeringen doen in het netwerk.

## Energiebeleid en centrale productie

Garanderen van voldoende hernieuwbare productiecapaciteit via bijvoorbeeld het realiseren van de tweede offshore zone.

### ONZE VRAAG

Blijven investeren in het hoogspanningsnet en hernieuwbare centrale productie, en tegelijk een businessmodel creëren voor end-user flex vanuit de EV sector.

## Productnormering: toezicht

Markttoezicht op de laadinfrastructuur gebeurt vandaag door het Belgisch Instituut voor postdiensten en telecommunicatie BIPT, op basis van de RED-richtlijn. Er is vandaag echter te weinig knowhow binnen BIPT inzake elektrische mobiliteit.

### ONZE VRAAG

Toezicht op de productennormen inzake laadinfrastructuur toevertrouwen aan een expertisecel binnen de FOD-mobiliteit.

# VLAANDEREN

---

## Beleidsambitie

Houd de beleidsambitie aan om tegen 2030 geen nieuwe ICE personenwagens op de markt te brengen, en blijf verder inzetten op een kwalitatieve laadinfrastructuur

Stel ook inzake elektrificatie van lichte/zware vracht doelstellingen voorop en koppel hier een goed uitgewerkte strategie inzake laadinfrastructuur en begeleidende maatregelen aan (TCO, opleiding en onderwijs, netinvesteringen...)

## ONZE VRAAG

---

Houd de doelstelling aan inzake de uitfasering van ICE personenwagens, en formuleer ook voor vrachtverkeer gelijkaardige ambities.

## Publiek laden

Publiek laden is een belangrijke component van de elektrificatie, en voor een groot deel van de bevolking – vooral in de steden, is publiek laden de enige optie. De vandaag gehanteerde aanpak via de mechanismen van ‘paal volgt wagen’ en ‘paal volgt paal’ botsen op hun limieten bijvoorbeeld op gebied van ruimtelijke ordening en bewonersacceptatie. In de toekomst moet gekeken worden naar nieuwe concepten in de vorm van laadpleinen, multimodale hubs bijv. rond de mobipunten en andere vernieuwende laadconcepten.

In aanbestedingen moet ingezet worden op kwaliteitsparameters (uptime van het laadpunt en gemiddeld beschikbaar vermogen, QoS van de digitale connectie, enz.) en innovatie. Wat betreft prijszetting voor publiek laden moet de markt voluit kunnen spelen: operatoren kunnen een vergoeding betalen voor het gebruik van het openbaar domein, maar moeten zelf de prijszetting in handen houden. Dit maakt het in de toekomst ook mogelijk om bijvoorbeeld te werken met dynamische tarieven, en flexibiliteitsdiensten te leveren.

## ONZE VRAAG

---

Herdenk het concessiebeleid voor publiek laden, richt dit meer op kwaliteit en laat de prijsvorming vrij.



In een volatiele en complexe marktomgeving is voor lopende contracten ook een aangepast indexatiemechanisme noodzakelijk waarbij evoluties in alle kosten die de prijs voor de eindklant kunnen beïnvloeden moeten worden meegenomen: energiecomponent (waaronder ook de garanties van oorsprong voor hernieuwbare energie), heffingen, netkosten, kosten door veranderende regelgeving (AREI, CapTar, tarieven, ...).

Het concessiebeleid voor snelwegparkings is niet meer aangepast aan de huidige context, en betekent een rem op de ontwikkeling van laadinfrastructuur langs de belangrijkste verkeersassen in Vlaanderen. EV Belgium vraagt een nieuw beleidskader dat maximaal de elektrificatie ondersteunt, in lijn met de Europese beginselen inzake aanbestedingen en ontbundeling. Er wordt onderscheid gemaakt in de concessies tussen de verschillende aangeboden diensten, zoals elektrisch laden of tanken op fossiele brandstoffen. De sector vraagt de volgende regering zo snel mogelijk een overlegtraject rond het concessiebeleid op te starten.

#### ONZE VRAAG

Voorzie een aangepast kader voor concessies langs de snelwegen in overleg met de sector.

Vandaag zijn voor heel wat publieke laadpunten de residentiële nettarieven van toepassing, inclusief het capaciteitstarief. Een publiek laadpunt zou echter maximaal moeten kunnen renderen, en zoveel en zo snel mogelijk consumenten bedienen. Daarom moet er een aangepaste nettarifificatie komen.

Voor de aansluiting van publieke laadpunten moet er een versnelde, eenvoudige aansluitprocedure komen.

De overheid faciliteert marktcreatie via realistische dataverplichtingen voor publieke operatoren gealigneerd met de EU-markt en met de vereisten van AFIR.

#### ONZE VRAAG

Heb meer aandacht voor de randvoorwaarden die mee de businesscase van publiek laden bepalen zoals aangepaste nettarieven, realistische dataverplichtingen, ...



## Kost EV rijden (TCO) verder doen dalen

Om het elektrisch rijden nog aantrekkelijker te maken, is een verdere verlaging van de elektriciteitskost essentieel. Dit kan op regionaal niveau via een regionale taxshift (regionale component elektriciteitskost) en door het verschil inzake verkeersbelastingen ten opzichte van ICE voertuigen nog groter te maken.

Er moet verder werk gemaakt worden van een slimme kilometerheffing met daarin incentives voor EV's.

### ONZE VRAAG

Een regionale tax shift en slimme kilometerheffing

## Tweedehandsmarkt stimuleren

Vandaag is de EV markt in ons land vooral een leasingmarkt. Traditioneel vertrekken 90% van de tweedehands leasingwagens naar het buitenland. Wanneer we dit omkeren kan er een zeer dynamische tweedehandsmarkt ontstaan.

Er moet een level playing field komen binnen de EU door de afbouw van aankoopsubsidies. In afwachting kan een premie een nuttig instrument zijn om 'lekkers' tegen te gaan.

Stimuli moeten in elk geval gekoppeld worden aan de efficiëntie van de aandrijflijn (WLTP).

Private leasing gebaseerd op de TCO en met een fiscale incentive, is hier een aantrekkelijk instrument om de private markt voor EV's te stimuleren, net zoals zoals garanties rond de 'state of health' van de batterij via bijv. de Car-Pass.

### ONZE VRAAG

Voer incentives in voor private leasing van EV's gekoppeld aan de energie efficiëntie van de voertuigen.



## Netbeheer en flexibiliteit

De simultane elektrificatie van mobiliteit, verwarming, industriële processen in combinatie met de verdere groei van hernieuwbare, vaak intermitterende bronnen stelt onze elektriciteitsnetwerken voor belangrijke uitdagingen. EV's zijn met hun hoge flexibiliteit een deel van de oplossing in een energiesysteem met hernieuwbare, intermitterende bronnen. Het 'no regret' investeringsplan van Fluvius moet uitgerold worden: dit is absoluut noodzakelijk om de transitie te doen slagen.

Commerciële flexibiliteit (load shifting en op termijn V2G) vanuit ondermeer de EV sector moet daarbij voldoende kansen krijgen. Mits de juiste prikkels verlaagt dit de maatschappelijke kost en dus de energiefactuur drastisch.

Concreet wil dit zeggen:

- Time of use componenten inbrengen in de nettarieven
- Een echte markt creëren voor commerciële flexibiliteit (incl. V2G)
- Technische flexibiliteit beperken tot een noodremmechanisme dat slechts zeer uitzonderlijk kan gebruikt worden

Geen dubbele tarificatie/taxaties van elektriciteit (cf. belastingen transacties achter de hoofdmeter of heffingen op V2G leveringen)

Datagedreven diensten maximaal faciliteren door geen te verregaande regels op te leggen: maximaal oplijnen met komende AFIR verplichtingen.

### ONZE VRAAG

blijf investeren in het distributienetwerk, maar heb ook oog voor mitigerende maatregelen zoals time of use tarieven en commerciële flex om de maatschappelijk kost te beperken.

## Vrachtverkeer elektrificeren: Vlaanderen als trekker

Een e-truck van 40 ton met 500 km rijbereik is stilaan realiteit, en wordt over 1 tot 2 jaar door meerdere constructeurs in grote volumes aangeboden op de markt. De laadstandaarden met hoge capaciteit laten toe +300 km te laden in een half uur: Heavy duty en Long Haul BEV trucks kunnen dus perfect opereren binnen de geldende rij- en rusttijden. Dit geldt zeker in een relatief kleine regio als Vlaanderen.

AFIR is inzake doelstellingen voor trucks niet de maatstaf voor een logistieke regio als Vlaanderen. Formuleer ambitieuzere doelstellingen aangepast aan de logistieke dynamiek in de regio.

Er is nood aan een dichter netwerk van goed ingeplante, specifieke (gescheiden) laadpleinen voor vrachtwagens zowel langs snelwegen als in de logistieke hubs: dit betekent een goede geografische inplanting op basis van logistieke noden én het voorzien van de nodige netwerkconnecties (midden- en hoogspanning). Dit vraagt de nodige planning en afstemming tussen actoren.

Concessies voor dit soort laadinfrastructuur moeten over een voldoende lange termijn lopen gezien de hoge investeringskost.

Voorzie up-front financiële incentives voor deze kapitaalsintensieve laad-infrastructuur.

Vlaanderen moet hier durven voorlopen in Europees perspectief: gezien de rol als logistieke draaischijf, de relatief beperkte afstanden en de aanwezigheid van heel wat activiteit in de maakindustrie vormt het de ideale pilootregio voor elektrificatie van vrachtverkeer.

Vertaal de green deal stedelijke logistiek en de pilootprojecten in concreet beleid met focus op elektrische modi.

## ONZE VRAAG

Vlaanderen moet een voortrekken zijn op gebied van elektrificatie van het vrachtverkeer.

## Onderwijs en opleidingen

Er is vandaag een groot tekort aan talent (kwantitatief) maar ook nieuwe skills (kwalitatief) om de transitie naar elektrische mobiliteit te laten slagen. Het gaat om verschillende competentiedomeinen waar we vanuit het opleidingsveld maar ook in het onderwijs (basis en voortgezet) meer moeten op inzetten.

- Creëer een voldoende aanbod aan opleidingen rond de installatie van laadinfrastructuur (elektrotechnisch), de integratie in het energysysteem (conceptueel, sturingen en data-interfaces) en automotive (productie, onderhoud, recyclage, enz.). Leid talent actief toe naar deze opleidingen met veel potentieel.
- Ook in de rijopleidingen moet er meer aandacht komen voor de specificiteit van rijden met een BEV (bijv. state of charge, laden, remmen via energierecuperatie, reageren op signalen van de batterij enz.)

## ONZE VRAAG

Zet in op nieuwe competenties voor de EV waardeketen.

### Innovatie en industriële valorisatie

De transitie naar zero emissie mobiliteit biedt heel wat economische kansen, maar we moeten de juiste keuzes maken. Dit betekent bijvoorbeeld niet inzetten op de ontwikkeling van waterstoftechnologie voor mobiliteit.

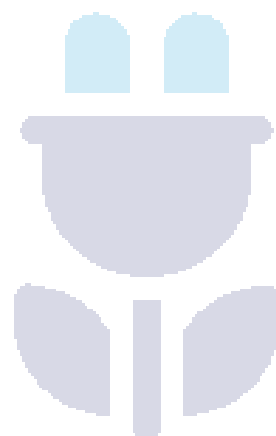
Vlaanderen moet durven inzetten op grootschalige pilootprojecten in domeinen waar het een unieke positie heeft. Denk bijvoorbeeld aan de combinatie van een grote penetratie van private PV installaties met slim thuisladen, de logistieke troeven in combinatie met de ontwikkeling van een ecosysteem voor elektrisch vrachtverkeer enz.

Ondersteunen van innovatieve oplossingen rond prijstransparantie, plug-and-charge, V2x en flexibiliteit, ... hier kan ook de link gelegd worden met de ambities van Vlaanderen inzake geavanceerde datatechnologie (AI/machine learning).

Om dit alles mogelijk te maken is het noodzakelijk middelen te oormerken voor innovatieve EV-oplossingen.

## ONZE VRAAG

Elektrificatie biedt heel wat economische kansen voor de Vlaamse bedrijven, blijf gericht investeren in innovatie en industriële valorisatie.



## Beleidsambitie

- Voer een ambitieuzer beleid op basis van de doelstelling om tegen 2030 geen nieuwe ICE voertuigen op de markt te brengen.
- Werk een gedragen beleidsplan uit in overleg met de sector.
- Organiseer systematisch overleg tussen actoren en met de sector om de transitie mee vorm te geven.

## ONZE VRAAG

---

Maak werk van een ambitieuzer EV-beleid op alle vlakken.

## Publiek laden

- Realiseer een inhaalbeweging inzake publieke laadinfrastructuur, zowel traag als snelladen. Voor een groot deel van de bevolking – vooral in de steden, is publiek laden de enige optie en als toeristische regio met een aantal belangrijke snelwegen moet ook de laadinfrastructuur langs snelwegen versneld uitgebouwd worden.
- In aanbestedingen moet ingezet worden op kwaliteitsparameters (uptime van het laadpunt en gemiddeld beschikbaar vermogen, QoS van de digitale connectie, enz.) en innovatie.
- Wat betreft prijszetting voor publiek laden moet de markt voluit kunnen spelen: operatoren kunnen een vergoeding betalen voor het gebruik van het openbaar domein, maar moeten zelf de prijszetting in handen houden. Dit maakt het in de toekomst ook mogelijk om bijvoorbeeld te werken met dynamische tarieven, en flexibiliteitsdiensten te leveren.
- Het concessiebeleid voor snelwegparkings is niet meer aangepast aan de huidige context, en betekent een rem op de ontwikkeling van laadinfrastructuur langs de belangrijkste verkeersassen in Vlaanderen. EV Belgium vraagt een nieuw beleidskader dat maximaal de elektrificatie ondersteunt.
- De overheid faciliteert marktcreatie via realistische data verplichtingen voor publieke operatoren gealigneerd met de EU-markt.
- Het beleid inzake laadinfrastructuur moet goed opgelijnd worden met het ruimtelijk beleid.
- Maak snel werk van een goede signalisatie van de laadinfrastructuur, in het bijzonder langs snelwegen maar ook hoofdassen.

## ONZE VRAAG

Zet in op een economisch leefbaar concessiebeleid gericht op kwaliteit en met vrije prijsvorming.

### Kost EV rijden (TCO) verder doen dalen

- Maak de autofiscaliteit (belasting inverkeerstelling en verkeersbelasting) echt EV-vriendelijk door EV's veel minder te belasten dan ICE voertuigen: CO<sub>2</sub>-emissie moet richtinggevend zijn en niet componenten als vermogen en gewicht. Zorg voor een lagere elektriciteitskost via een taks shift (regionale component).
- Er moet werk gemaakt worden van een slimme kilometerheffing met daarin incentives voor EV's.

## ONZE VRAAG

Een regionale tax shift en slimme kilometerheffing.

### Tweedehandsmarkt stimuleren

- Vandaag is de EV markt in ons land vooral een leasingmarkt. Traditioneel vertrekken 90% van de tweedehands leasingwagens naar het buitenland. Wanneer we dit omkeren kan er een zeer dynamische tweedehandsmarkt ontstaan. Er moet een level playing field komen binnen de EU door de afbouw van aankoopsubsidies. In afwachting kan een premie een nuttig instrument zijn om lekken tegen te gaan.
- Private leasing gebaseerd op de TCO en met een fiscale incentive, is hier een aantrekkelijk instrument om de private markt voor EV's te stimuleren, net zoals zoals garanties rond de 'state of health' van de batterij via bijv. de Car-Pass.
- Stimuli moeten in elk geval gekoppeld worden aan de efficiëntie van de aandrijflijn (WLTP).

## ONZE VRAAG

Voer incentives in voor private leasing van EV's gekoppeld aan de energie efficiëntie van de voertuigen.

## Netbeheer en flexibiliteit

- Ook Wallonië moet dringend werk maken van een toekomstgericht investeringsplan voor het distributienet, anders zal de transitie vastlopen. Dit betekent zowel de capaciteit van het netwerk verhogen om voldoende laadvermogen te garanderen maar ook intelligentie inbrengen om investeringen te optimaliseren.
- De aansluitkosten voor laadinfrastructuur moeten fors verlaagd worden, en gefinancierd via de nettarieven.
- Voor de aansluiting van publieke laadpunten moet er een versnelde, eenvoudige aansluitprocedure komen.
- Commerciële flexibiliteit (load shifting en op termijn V2G) moet daarbij voldoende kansen krijgen. Mits de juiste prikkels verlaagt dit de maatschappelijke kost en dus de energiefactuur drastisch. Concreet wil dit zeggen:
  - o Time of use componenten inbrengen in de tarieven.
  - o Een echte markt creëren voor commerciële flexibiliteit (incl. V2G).
  - o Technische flexibiliteit beperken tot een noodremmechanisme dat slechts zeer uitzonderlijk kan gebruikt worden.
- Geen dubbele tarificatie/taxaties van elektriciteit (cf. belastingen transacties achter de hoofdmeter of heffingen op V2G leveringen)
- Datagedreven diensten maximaal faciliteren door geen te verregaande regels op te leggen: maximaal oplijnen met komende AFIR verplichtingen.
- EV's beschouwen als deel van de oplossing in een energiesysteem met hernieuwbare, intermitterende bronnen.

### ONZE VRAAG

Realiseer een inhaalbeweging inzake netinvesteringen, verlaag aansluitkosten voor laadinfrastructuur en maak het distributienet slimmer.

## Vrachtverkeer elektrificeren

- Er is ook in Wallonië nood aan een netwerk van goed ingeplante, specifieke laadpleinen voor vrachtverkeer zowel langs snelwegen en in de logistieke hubs: dit betekent een goede geografische inplanting op basis van logistieke noden én het voorzien van de nodige netwerkconnecties (midden- en hoogspanning). Dit vraagt de nodige planning en afstemming tussen actoren.
- Concessies voor dit soort laadinfrastructuur moeten over een voldoende lange termijn lopen gezien de hoge investeringskost
- Voorzie up front financiële incentives voor deze kapitaalsintensieve laadinfrastructuur
- Werk een actieplan stedelijke logistiek uit met focus op elektrische modi.

## ONZE VRAAG

Werk ook een strategie en actieplan uit inzake elektrificatie van het vrachtverkeer.

### Onderwijs en opleidingen

- Er is vandaag een tekort aan talent (kwantitatief) maar ook nieuwe skills (kwalitatief) om de transitie naar elektrische mobiliteit te laten slagen. Dit is een opportuniteit om nieuwe jobs te creëren ook in regio's met een lagere werkzaamheidsgraad.
- Het gaat om verschillende competentiedomeinen waar we vanuit het opleidingsveld maar ook in het onderwijs (basis en voortgezet) meer moeten op inzetten:
  - o Installatie laadinfrastructuur (elektrotechnisch).
  - o Integratie energysysteem (conceptueel en sturingen) en data-interfaces .
  - o Automotive: productie, onderhoud, recyclage, enz.
- Ook in de rijopleidingen moet er meer aandacht komen voor de specificiteit van rijden met een BEV (bijv. state of charge, laden, remmen via energierecuperatie, reageren op signalen van de batterij enz.).

## ONZE VRAAG

Zet in op nieuwe competenties voor de EV waardeketen.

### Innovatie en industriële valorisatie

- De transitie naar zero emissie mobiliteit biedt heel wat economische kansen, maar we moeten de juiste keuzes maken. Dit betekent bijvoorbeeld niet inzetten op de ontwikkeling van waterstoftechnologie voor mobiliteit.
- Zorg voor een competentiepool rond elektrische mobiliteit en creëer een ecosysteem waarin lokale bedrijven uit de EV waardeketen kunnen innoveren en groeien.

## ONZE VRAAG

Benut de economische kansen die de transitie naar elektrische mobiliteit biedt via bijvoorbeeld een competentiepool elektrische mobiliteit.

## Beleidsambitie

- Versnel de elektrificatie met als doelstelling geen nieuwe ICE personenwagens op de markt tegen 2030.
- Rol de strategie Electrify Brussel verder uit maar versnel.

### ONZE VRAAG

Een versnelling van Electrify Brussel.

## Publiek laden

- Zelfs met de huidige doelstelling inzake zero emissie zal het streefdoel van 22000 publieke laadpunten in 2035 onvoldoende zijn om de uitrol van EV 's in het gewest te ondersteunen
- In aanbestedingen moet ingezet worden op kwaliteitsparameters (uptime van het laadpunt en gemiddeld beschikbaar vermogen, QoS van de digitale connectie, enz.) en innovatie. Wat betreft prijszetting voor publiek laden moet de markt voluit kunnen spelen: operatoren kunnen een vergoeding betalen voor het gebruik van het openbaar domein, maar moeten zelf de prijszetting in handen houden. Dit maakt het in de toekomst ook mogelijk om bijvoorbeeld te werken met dynamische tarieven, en flexibiliteitsdiensten te leveren.
- Zet ook meer in op snellaadinfrastructuur
- Creëer een gunstig investeringsklimaat: heffingen op laadpunten in concessie moeten volledig kunnen worden doorgerekend en zijn absoluut te vermijden voor semi-publieke infrastructuur.

### ONZE VRAAG

Herdenk het concessiebeleid voor publiek laden inclusie voor snelladen, richt dit meer op kwaliteit en laat de prijsvorming vrij. Lokale belastingen op laadpunten zijn niet de juiste weg: werk via een transparante concessievergoeding die al bij het openstellen van de concessie bekend is.



## Distributienet, tarificatie en flexibiliteit

- Investeer in het distributienetwerk om de transitie naar zero emissie mobiliteit te ondersteunen
- Optimaliseer deze investeringen door slimme nettarieven met een time of use component en een markt voor commerciële flexibiliteit. Technische flexibiliteit mag enkel een laatste redmiddel zijn.
- Zorg voor voldoende laadcapaciteit voor thuisladen zodat gebruikers ook deel kunnen nemen aan flexibiliteitsdiensten
- Geen dubbele tarificatie/taxaties van elektriciteit (cf. belastingen transacties achter de hoofdmeter of heffingen op V2G leveringen)

### ONZE VRAAG

Realiseer een inhaalbeweging inzake netinvesteringen en maak het distributienet slimmer.

## Vrachtverkeer elektrificeren

- Er is ook in Brussel nood aan een netwerk van goed ingeplante, specifieke laadpleinen voor vrachtwagens in de logistieke hubs: dit betekent een goede geografische inplanting op basis van logistieke noden én het voorzien van de nodige netwerkconnecties (midden- en hoogspanning). Dit vraagt de nodige planning en afstemming tussen actoren.
- Concessies voor dit soort laadinfrastructuur moeten over een voldoende lange termijn lopen gezien de hoge investeringskost.
- Voorzie up-front financiële incentives voor deze kapitaalsintensieve laadinfrastructuur
- Werk een actieplan stedelijke logistiek uit met focus op elektrische modi.

### ONZE VRAAG

Werk ook een strategie en actieplan uit inzake elektrificatie van de stedelijke logistiek in het gewest.

## Onderwijs en opleidingen

- Er is vandaag een tekort aan talent (kwantitatief) maar ook nieuwe skills (kwalitatief) om de transitie naar elektrische mobiliteit te laten slagen. Dit is ook een opportuniteit om nieuwe jobs te creëren in regio's met een lagere werkzaamheidsgraad.
- Het gaat om verschillende competentiedomeinen waar we vanuit het opleidingsveld maar ook in het onderwijs (basis en voortgezet) meer moeten op inzetten:
  - o Installatie laadinfrastructuur (elektrotechnisch)
  - o Integratie energysysteem (conceptueel en sturingen) en data-interfaces
  - o Automotive: productie, onderhoud, recyclage, enz
- Ook in de rijopleidingen moet er meer aandacht komen voor de specificiteit van rijden met een BEV (bijv. state of charge, laden, remmen via energierecuperatie, reageren op signalen van de batterij enz.).

### ONZE VRAAG

Zet in op nieuwe competenties voor de EV waardeketen.

## Innovatie

- Een stadsgewest is de ideale proeftuin voor innovatieve concepten rond laden, stedelijke logistiek, gecombineerde mobiliteit etc. Zet daar voluit op in samen met de lokale bedrijven en kennisinstellingen.

### ONZE VRAAG

Benut de economische kansen geboden door de transitie.





EV Belgium vzw  
Rue Montoyer 24 • 1000 Brussel  
contact@ev.be • ev.be  
RPR Brussel • BE0419164219

