



EV Belgium aanbeveling:

Laadhubs en -pleinen: voordelen van een geïntegreerde aanpak

17/02/2025

Introductie

De transitie naar elektrische mobiliteit in België is in volle gang. In 2024 was maar liefst 28,54% van de nieuwe inschrijvingen in België batterij-elektrisch, en 15,62% plug-in hybride. In september 2024 was het elektrisch voertuig, met een indrukwekkend aandeel van 38,3% het bestverkochte motorisatie-type op de Belgische markt. Daartegenover staat een snel ontwikkelend laadpalen-ecosysteem met meer dan 80.000 normale publiek toegankelijke laadpunten (AC tot 22kW) en meer dan 5.000 publiek toegankelijke snellaadpalen (DC vanaf 22kW) – private laadpalen (thuis, werk & depots) niet meegerekend.

Daarenboven ontwikkelen de elektrische wagenparken van bestelwagens, vrachtwagens en bussen zich geleidelijk aan steeds meer. Ook daar is de noodzaak voor voldoende laadinfrastructuur van groot belang, zowel op depots als langs de belangrijkste (snel-)wegen. Ook deze vervoerstypes maken vandaag gebruik van het bestaande laadpalen-netwerk en zullen in de toekomst de nood voor laadinfrastructuur groter maken.

Publiek laden is een belangrijke component van de elektrificatie, en voor een groot deel van de bevolking – vooral in de steden – is publiek laden vaak de enige optie. De vandaag gehanteerde aanpak botst echter op zijn limieten. EV Belgium is er dan ook van overtuigd dat er in de toekomst ook moet gekeken worden naar nieuwe concepten in de vorm van laadpleinen, multimodale hubs bijv. rond de mobipunten en andere vernieuwende laad-concepten. Wij verwelkomen dus de vermelding van deze concepten in de beleidsteksten van de nieuwe Vlaamse regering.

Het concept van laadpleinen/-hubs is niet nieuw, en in feite bestaan er al verschillende voorbeelden van in België. Dit is niet verwonderlijk aangezien laadhubs verschillende schaalvoordelen hebben in vergelijking met individuele laadpalen.

Op basis van bestaande literatuur en ervaringen op het veld, willen EV Belgium en zijn leden een aantal elementen aankaarten om – bovenop de huidige beleidsinitiatieven – laadpleinen op een correcte wijze te realiseren. Laadpleinen zijn niet alleen gericht op het faciliteren van individueel gebruik, maar ook op collectieve mobiliteitsoplossingen, zoals deelauto's of bedrijfsvoertuigen.

Wat is een laadhub/-plein

Laadplein of laadhubs worden gedefinieerd als een bundeling van twee of meer laad-objecten (laadpalen of snelladers) op één locatie, aangesloten op één netaansluiting.



Laadpleinen zijn met andere woorden locaties met meerdere laadpunten, ingericht op strategische plekken zoals parkeerterreinen, bedrijventerreinen of in woonwijken. Ze bieden elektrische voertuigen (EV's) een centrale plaats om efficiënt en slim op te laden, variërend van gewone AC-laders tot snelladers met hoge capaciteit.

De scope van slimme laadhubs moet volgens EV Belgium breed worden geïnterpreteerd. Zo zijn er toepassingen mogelijk in personen- en vrachtvervoer, voor normaal- (AC) en/of snelladen (DC) en dit op privé en/of publiek domein. Op basis van [de studie van The New Drive en Bond Beter Leefmilieu](#) kan men theoretisch vijf types van laadhubs onderscheiden:

1. Publieke mixed laadhubs
2. Private mixed laadhubs
3. Snellaadhubs voor kortparkeren van personen- en lichte vrachtwagens,
4. Snellaadhubs voor het onderweg opladen van personen en lichte vrachtwagens
5. Logistieke snellaadhubs.

Met “slim” wordt bedoeld op “slim laden”. Slim laden betekent het optimaliseren van het laadproces met het oog op meer flexibiliteit. Dit brengt ook een aantal schaalvoordelen met zich mee die vooral de impact van de laadhub op het elektriciteitsnet kunnen beperken.

Volgens EV Belgium is het van belang dat overheden, administraties en andere stakeholders rekening houden met verschillende voordelen alsook de theoretische types, om zo het juiste laadaanbod – in lijn met de noden – te voorzien op de juiste plaats. Daarbij is het van belang om te begrijpen dat elk project – dankzij de locatie en omgeving – telkens het best gebaat is bij een case-by-case analyse en uitvoering.

Voordelen van een geïntegreerde aanpak

EV Belgium ziet verschillende voordelen van laadpleinen, zeker indien ze op correcte en intelligente wijze worden geïntegreerd in het bestaande landschap :

- **Schaalvoordelen** en dus lagere kosten voor de maatschappij en de EV-gebruiker
- **Minder werkzaamheden** in de straten wegens een betere coördinatie
- **Makkelijker te plannen** in combinatie met andere werkzaamheden
- **Optimaal inzetten van mensen** (installateurs, elektriciens van Fluvius)
- **Beter gebruik** maken van de infrastructuur, en vermijden dat laadpalen onderbenut zijn
- **Mogelijkheid tot modulair gebruik** (eerst 4 laadpalen, dan extra toevoegen indien veel gebruik wordt vastgesteld)
- **Combinatie** van traag en snelladen in functie van de lokale noden van de EV-rijders



- **Combinatie** en/of focus in functie van de lokale noden type voertuigen waarbij auto's, bestelwagens en vrachtwagens elk hun plek hebben
- Mogelijkheid tot **bijkomende voorzieningen** (winkel, café, WC, ...)
- Dankzij **Slim Laden** kunnen de aansluitingskosten per paal lager worden
- **Overbelasting** van het net vermijden dankzij Slim Laden

Specifiek voor het zwaarder vervoer is er volgens EV Belgium ook 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 alle actoren.

Onze aanbevelingen

EV Belgium is duidelijk voorstander van het inzetten van laadpleinen, in parallel met de huidige maatregelen om de vraag van EV-gebruikers tegemoet te komen. Hieronder enkele aanbevelingen om de voordelen van laadpleinen maximaal te benutten:

1. Nood aan een Regionale Visie:

- Behoud van een breed-gedragen aanpak met gelijklopende structuren, gelijkwaardige voorwaarden en voldoende interessante locaties. Sterk verschillende voorwaarden en aanpak tussen regio's en zeker steden en gemeenten, leiden tot onduidelijkheid en beperkte schaalvoordelen. Een regionale aanpak met breed draagvlak kan leiden tot een geïntegreerde visie en een level-playing field.
 - Een decentrale aanpak met concurrentie tussen steden en gemeenten moet ten alle tijden vermeden worden.

2. Toepassen van beide principes :

- Bekijken waar laadpleinen echt een voordeel kunnen brengen, vergeleken met de klassieke aanpak (paal volgt wagen). Hiervoor is een studie nodig naar goede locaties.
 - Daar waar nodig, is het behoud van paal volgt wagen (of paal volgt paal) een must, daar waar laadpleinen één nadeel hebben t.o.v. individuele laadpalen. Individuele laadpalen liggen vaak dichter bij de bestemming dan laadpleinen. Bestuurders kiezen een laadpunt in de buurt van hun bestemming en zullen laadpleinen links laten liggen als die te ver liggen. Bijvoorbeeld: als het dichtstbijzijnde laadplein 5 km verderop ligt, dan wint snelladen onderweg (30 min laden vs. 2 uur wandelen). Om tijdverlies te beperken, moet een laadplein binnen 1,25 km (heen en weer = 2,5km ~ 30min wandelen) van de bestemming liggen.
 - Laadpunten moeten dus strategisch geplaatst worden – niet alleen met oog op het distributienet, maar ook op bereikbaarheid voor bestuurders.



- Verschillende opties voor de invulling van laadpleinen overwegen. De combinatie van snel- en normale laders kan nuttig zijn om tegemoet te komen aan de noden van verschillende EV-rijders. Afhankelijk van de locatie kunnen laders voor zwaarder vervoeren de combinatie met bijkomende voorzieningen (zoals een winkel, restaurant, cafe of WC) een toegevoegde waarde hebben.
 - Waar technisch mogelijk en nog niet aanwezig, altijd wc-voorzieningen overwegen bij laadhubs langs grote (snel-)wegen. Bij laadhubs in stadcentra is dit uiteraard niet nodig gezien daar steeds WC's in de winkels en restaurants in de buurt liggen.

3. Nood aan Publiek-Private Samenwerking:

- Nood aan concessies op het publieke domein
 - De huidige Vlaamse aanbesteding (oktober 2025) rond paal volgt wagen (en paal volgt paal) loopt af in 2025. Het is noodzakelijk om een vernieuwing te overwegen en/of deze te combineren met de laadhubs. Het is echter van belang om te voorkomen dat dit volledig wegvalt voor situaties waar een hub niet meteen relevant of rendabel zal zijn.
 - De huidige Brusselse aanbesteding kan worden aangevuld en bijgeschaafd waar mogelijk. Toekomstige aanbestedingen kunnen ook geheroriënteerd worden met integratie van laadpleinen.
 - Nood aan een Regionale Concessie in Wallonië is groot, laadpleinen zijn hier ook mogelijk maar eerder voor een lange termijn-visie. Op korte termijn is de realisatie van een publieke concessie van groter belang.
- Publiek en publiek-private investeringen aanmoedigen waar mogelijk, er moet daarbij rekening gehouden worden met het potentieel van publieke laadpleinen op privaat domein (semi-publieke laadpleinen). Hierbij zijn publiek toegankelijke parkings van supermarkten en winkels alvast een mooi voorbeeld.

4. Nood aan Betrokkenheid van Lokale Overheden en Netbeheerders:

- Een "roadmap" maken en publiek consulteren.
 - Er zijn ongeveer 200.000 publiek toegankelijke AC-laadpunten nodig in 2030. (komende van 80.000). Het is dan ook van belang om goed onderscheid te maken in hoeveel hiervan er via de klassieke concessies, hoeveel publiek/privé, en hoeveel via laadpleinen er zullen zijn.
- Belang en rol van integratie van slim en bidirectioneel laden onderzoeken en slim laden altijd opnemen in de concessies.
- Integreren van de laadhubs in de bredere mobiliteitsvisie met een link aan mobiliteitshubs (mobipunten, ...) en deeloplossingen.
- Aligneren van de installatieplanning met lokale overheden en initiatieven en met lokale inspraak.
- Aligneren van de mogelijkheden en installatieplanning met de netbeheerders.

Conclusie



EV Belgium is ervan overtuigd dat de uitrol van laadpleinen kan bijdragen aan het positieve verhaal dat we reeds kunnen vertellen rond de uitrol van EVs en laadinfrastructuur in België, Vlaanderen en Brussel.

We steunen dus de ambities van de Vlaamse overheid, maar benadrukken dat het venijn vaak in de staart zit. Een eerste studie heeft al veel verheldering met zich meegebracht, maar er zijn nog veel openstaande punten. Kijken naar goede voorbeelden in het binnen- en buitenland is bijvoorbeeld een interessante piste. Verder is het voor EV Belgium cruciaal om in debat te gaan met de belangrijkste stakeholders in het ecosysteem, publieke consultaties en surveys zijn daarbij cruciaal. Samenwerken zal ongetwijfeld leiden tot een beter beleid.

Paal volgt wagen is goed, heeft zijn voordelen bewezen, en moet worden verdergezet. Alternatieven voor het principe 'paal volgt wagen', 'zoals laadhubs' zullen moeten worden uitgewerkt en deel uitmaken van het aanbod. Dit alles moet opgenomen worden in een bredere, gecoördineerde visie die het lokale niveau overstijgt. De beste aanpak (paal volgt wagen, laadpleinen, combinatie van AC- en DC- laden) zal sterk afhankelijk zijn van de locatie. Een ideale combinatie van verschillende oplossingen zal zeker iedereen, de EV-rijder, de overheid, de installateurs, de CPO's, de parkeergelegenheden en de inwoners ten goede komen.

####