EV Belgium Standpunt

Netcongestie Aanpakken voor een Vlottere Uitrol van Laadinfra

07 juli 2026

Inleiding - Executive Summary

België bevindt zich op een keerpunt wat betreft elektrificatie. De elektrificatie van de industrie, de mobiliteit en gebouwen is een cruciale hefboom voor zowel het economisch concurrentievermogen als de klimaatdoelstellingen. Deze ontwikkeling stuit echter steeds vaker op de beperkingen van het elektriciteitsnet. EV Belgium betreurt het dat onze leden die willen investeren in de elektrificatie van mobiliteit – en daarmee de afhankelijkheid van België van geïmporteerde en vervuilende fossiele brandstoffen willen verminderen – momenteel worden belemmerd door een gebrek aan netinfrastructuur. Er zijn enorme wachtrijen voor aansluitingen in Vlaanderen en Wallonië, wat zeer problematisch is voor de energietransitie. Beperkingen van het elektriciteitsnet mogen in geen geval de elektrificatie of de overgang naar elektrische voertuigen vertragen. Integendeel, voortdurende investeringen in elektrificatie zijn essentieel om de beleidsdoelstellingen op lange termijn te bereiken.

De kost van niets doen zijn duizelingwekkend: momenteel gaat er in Europa jaarlijks 7 miljard euro aan hernieuwbare energie verloren door een gebrek aan vraag naar elektriciteit op momenten dat er veel hernieuwbare energie wordt opgewekt[1]. Een recente gebeurtenis op Paasmaandag 2026, waarbij er een overschot van 1,4 GW aan PV-elektriciteit ontstond, onderstreepte het cruciale belang van flexibiliteit. Flexibel opladen van elektrische voertuigen (EV's) had dit overschot aanzienlijk kunnen verminderen, wat in slechts één dag al miljoenen euro's aan kostenbesparingen had opgeleverd. Als EV's en andere activa niet als actieve deelnemers in het net worden geïntegreerd, zal dit leiden tot extra, onnodige en enorme kapitaaluitgaven voor koper en bekabeling. Om deze uitdagingen op te lossen en de maatschappelijke kosten van de energietransitie te verlagen, dringt EV Belgium er bij beleidsmakers, netbeheerders en belanghebbenden uit de sector sterk op aan te erkennen dat elektrische voertuigen (EV's) niet louter energieverbruikers zijn; ze vormen de grootste onbenutte flexibiliteitsbron binnen ons gehele energie-ecosysteem. Ze zijn zeker geen last voor het net. In tegenstelling tot traditionele industriële elektrische belastingen is het opladen van EV's inherent flexibel. Elektrische voertuigen zijn "batterijen op wielen" en zullen een belangrijk onderdeel vormen van de oplossing voor onze groeiende uitdaging op het gebied van flexibiliteit.

[1] Beyond Fossil Fuels. (2025, May 13). *Outdated grid planning and weak governance stalling Europe's transition away from fossil fuels.* https://beyondfossilfuels.org/2025/05/13/outdated-grid-planning-and-weak-governance-stalling-europes-transition-away-from-fossil-fuels/

EV Belgium vzw/asbl
Wetstraat - 81A - Rue de la Loi
Brussel - 1040 - Bruxelles
contact@ev.be

Door gebruik te maken van Smart Charging- en Vehicle-to-Grid (V2X/V2G)-technologieën kunnen we de bestaande infrastructuur optimaliseren en de maatschappelijke kosten van de energietransitie aanzienlijk verlagen. Elia schat dat extra flexibiliteit bij eindgebruikers het Belgische elektriciteitssysteem tot 500 miljoen euro per jaar zou kunnen besparen. Ervan uitgaande dat 50% van deze besparingen wordt gerealiseerd door het gebruik van V2X, zou dit neerkomen op een besparing van ongeveer 250 miljoen euro per jaar[2].

Om dit enorme potentieel te benutten, moeten beleidsmakers en netbeheerders nauw samenwerken met de e-mobiliteitssector. Het regelgevingskader moet worden gemoderniseerd om flexibiliteit te belonen, en we moeten gezamenlijk de juiste voorwaarden scheppen om zowel de overgang naar elektrische mobiliteit als de bredere maatschappelijke verschuiving naar emissiearme energie te ondersteunen. Om dit te bereiken, zijn maatregelen nodig op vijf belangrijke pijlers:

1. **Elektrische voertuigen als de sterkste bondgenoot van het elektriciteitsnet:** Door elektrische voertuigen en laadinfrastructuur te erkennen als de grootste onbenutte bron van flexibiliteit in het energiesysteem, kunnen beleidsmakers en netbeheerders gebruikmaken van slimme laad- en Vehicle-to-Grid-technologieën om de energievraag in evenwicht te brengen.
2. **De noodzaak van investeringen in het elektriciteitsnet:** Slimme oplossingen zijn geen vervanging voor fysieke verbeteringen; netbeheerders (DSO/TSO) moeten blijven investeren in transformatoren en bekabeling om structurele knelpunten op te lossen en overbelasting te voorkomen.
3. **De transparantie van het elektriciteitsnet vergroten:** Netbeheerders en distributienetbeheerders moeten realtime capaciteits-kaarten verstrekken en de bestaande capaciteitstoewijzing in beeld brengen om strategische planning mogelijk te maken en verzonken kosten te verminderen.
4. **Marktprikkels invoeren en flexibiliteit benutten:** Congestie beheersen door middel van financieel adequate tariefiëring —zoals tijdgebonden tarieven — in plaats van bestraffende beperkingen. Belemmeringen wegnemen die de toegang tot flexibiliteits-markten in de weg staan (B2C/B2B-contracten zonder of met beperkte flexibiliteit) en de nadruk leggen op digitalisering (slimme meters)
5. **Heroverweeg de toewijzing van het netwerk:** Werk het verouderde "First-In-First-Out" (FIFO)-model bij en voeg maturiteitsfilters toe om "spookcongestie" te elimineren. Als dit niet voldoende is, moeten aanvullende oplossingen worden overwogen.

Uiteindelijk moet de transitie voor alle betrokkenen economisch haalbaar zijn. Door middel van positieve stimulansen, dynamische prijsmodellen en het verlenen van bevoegdheden aan netbeheerders om flexibiliteitsdiensten in te kopen, kunnen we slim gedrag aanmoedigen in plaats van onze toevlucht te nemen tot strafmaatregelen. EV Belgium wil de nieuwe regeringen ondersteunen bij het verwezenlijken van hun visie om België te voorzien van betaalbare, lokaal geproduceerde en schone elektriciteit, waardoor onze energiezekerheid en -voorziening voor iedereen wordt verbeterd.

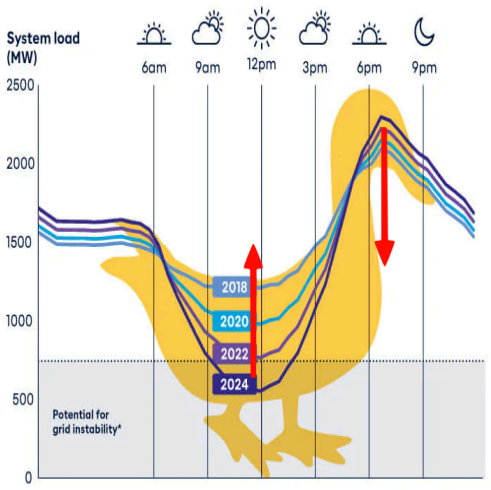
---

2 Elia. (2025, June 27). *Key priorities from Belgium adequacy and flexibility study 2026-2036*. https://www.elia.be/en/newsroom/2025/06/20250627-key-priorities-from-belgium-adequacy-and-flexibility-study-2026-2036

1. EV's de sterkste bondgenoot van het elektriciteitsnet

Nu we in hoog tempo op weg zijn naar een emissievrije toekomst, wordt de elektrificatie van het vervoer vaak louter gezien als een 'toename van de netbelasting'. EV Belgium nodigt belanghebbenden uit om dit perspectief te heroverwegen. Dit achterhaalde verhaal suggereert dat de snelle opkomst van EV's en EV-infrastructuur een bedreiging vormt voor de stabiliteit van het elektriciteitsnet en de overbelasting ervan vergroot. Net als velen zijn wij er vast van overtuigd dat het tegenovergestelde waar is: EV's vormen een cruciaal onderdeel van de oplossing voor alle net-gerelateerde vraagstukken, aangezien ze helpen om de 'duck curve' van het elektriciteitsverbruik af te vlakken:

1) In periodes waarin veel energie wordt geproduceerd en de vraag relatief laag is (bijvoorbeeld rond het middaguur), kunnen accu's van elektrische voertuigen energie opslaan. Hierdoor wordt het "dal" van de curve vergroot en wordt voorkomen dat de opwekking van hernieuwbare energie moet worden teruggeschroefd.
2) In periodes waarin de energieproductie laag is en de vraag hoog (bijvoorbeeld 's ochtends en 's avonds), kan het opladen worden uitgesteld of kunnen de accu's van elektrische voertuigen zelfs energie leveren (**zie artikel V2X**). Hierdoor wordt de piek tijdens periodes van hoge vraag verminderd.
3) Beide effecten leveren samen een voordeel op: de snelle overgang van een laag dal (overproductie) naar een hoge piek (overvraag) wordt afgezwakt.



In tegenstelling tot traditionele industriële verbruikers is het opladen van elektrische voertuigen daarom inherent flexibel. Aangezien een gemiddelde auto 95% van de tijd geparkeerd staat, vormen elektrische voertuigen een enorm, gedistribueerd batterij-netwerk dat in staat is om overtollige hernieuwbare energie (zonne- en windenergie) op te nemen en deze tijdens piekperiodes weer aan het net terug te leveren. Het is dan ook van groot belang dat beleidsmakers en netbeheerders nauw samenwerken met onze sector om dit potentieel optimaal te benutten. Daarnaast bestaat een veerkrachtig EV-ecosysteem uit een evenwichtige mix van thuisladen en (semi-)openbaar laden (AC wisselstroom en hoogvermogen gelijkstroom). De behoeften van gebruikers lopen per laadwijze sterk uiteen en kunnen op verschillende manieren bijdragen aan capaciteit- en balanceringsproblemen, en daarmee aan de algehele net-beperkingen. Openbare wisselstroomlaadpunten bieden voornamelijk een qua tijd flexibele vraag, terwijl gelijkstroomhubs bedrijfskritische mobiliteitsinfrastructuur vormen die een hoog vermogen, een hoge beschikbaarheid en korte verblijftijden moet bieden bij voorspelbare kwaliteitsniveaus. Toch kan zelfs de flexibiliteit van gelijkstroomopladen worden gerealiseerd door middel van een slimme organisatiestructuur, lokale buffering en op het doel afgestemde regels voor nettoegang.

De Rol van Batterijen

De integratie van batterijen met (snel)laadinfrastructuur achter de meter is een krachtig instrument voor netstabiliteit en versnelling van de uitrol. Batterijen kunnen zorgen voor een betrouwbare laadervaring voor consumenten, zonder het net onder druk te zetten tijdens periodes van overbelasting. Opladen in combinatie met batterijen en EMS moet daarom expliciet erkend worden door regelgeving en netbeheerders als middelen die het net ondersteunen en die zorgen voor voorspelbaar en beheersbaar gedrag ter plaatse (zie ook hoofdstuk 5). In de overgrote meerderheid van de gevallen met betrekking tot opladen zullen batterijen uitsluitend worden ingezet voor flexibiliteitsbeheer ter plaatse en optimalisatie (downsizing) van de netaansluiting.

2. De Nood aan Investeringen in het Elektriciteitsnet

Hoewel gerichte aanpassingen aan de nettoewijzingsregelingen van cruciaal belang zijn, moet worden benadrukt dat deze op geen enkele wijze een vervanging kunnen vormen voor de noodzakelijke infrastructuurverbeteringen. Daarom roepen wij alle relevante belanghebbenden (TSO's, DSO's, toezichthouders, beleidsmakers, …) op om rekening te houden met de noodzaak om een ambitieuze en voortdurende inspanning te blijven leveren voor "harde" investeringen in transformatoren en bekabeling, met specifieke aandacht voor die locaties waar sprake is van structurele knelpunten.

Het Federaal Ontwikkelingsplan (FDP), dat is gebaseerd op een brede marktconsultatie, moet worden uitgevoerd zoals overeengekomen. In navolging van de huidige aanpak die door de meeste TSO's en DSO's wordt gehanteerd, moet een 'no-regret'-strategie van kracht blijven. Zoals de huidige gebeurtenissen aantonen, zullen alle netinvesteringen die in het kader van het FDP worden gedaan, op termijn ongetwijfeld noodzakelijk blijken. Daarnaast pleiten wij voor een nationale strategie waarin zowel de plannen van de TSO's als die van de DSO's – die dan beter op elkaar moeten worden afgestemd – op een gelijktijdige en transparante manier tot uiting komen. Nauw overleg met de verschillende representatieve verenigingen kan een cruciale rol spelen bij het in kaart brengen van de toekomstige behoeften.

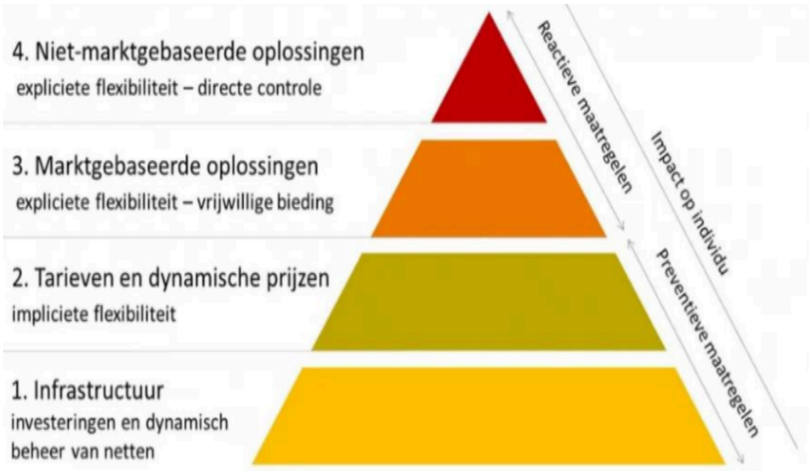
Daarnaast, en om de energietransitie niet te vertragen, roept EV Belgium de beleidsmakers op om versnelde vergunningsprocedures in te voeren om de tijdige realisatie van cruciale netprojecten (bijvoorbeeld Ventilus) te waarborgen. Deze initiatieven worden als essentieel beschouwd voor het bredere maatschappelijke belang en moeten daarom op alle bestuursniveaus consequent prioriteit krijgen, zoals momenteel vastgelegd in het Europese Grid Package.

3. Vergroot de Transparantie op het Elektriciteitsnet

Zoals vermeld in het EU Grid Package, moeten TSO's en DSO's met spoed werken aan de ontwikkeling van duidelijke en transparantere capaciteitskaarten op het niveau van de onderstations, zodat de nodige informatie wordt verstrekt aan economische actoren die overwegen tijd en moeite te investeren. Wij juichen de recente inspanningen toe die Elia en de regionale netbeheerders (DSO's) reeds hebben geleverd om de transparantie op dit gebied te vergroten. De beschikbaarheid van realtime gegevens over de netcapaciteit is meer dan ooit van cruciaal belang voor economische actoren om de juiste beslissing te nemen met het beste resultaat voor zowel de samenleving als de netbeheerders. CPO's (Charge Point Operators) en wagenparkbeheerders moeten weten waar voldoende stroom beschikbaar is om de infrastructuur strategisch te plannen. Bovendien moeten transparante capaciteitsgegevens niet alleen aangeven waar stroom schaars is, maar ook helpen vaststellen waar flexibele laadinfrastructuur toegevoegde waarde kan bieden. Daarnaast pleit EV Belgium voor maximale transparantie in de wachtrij voor nettoewijzingen, waarbij een aanvullende reeks instrumenten wordt aangeboden die moeten helpen om de beste keuzes en investeringen te maken en onnodige verzonken kosten zoveel mogelijk te beperken.

4. Marktstimulansen Invoeren en Flexibiliteit Mogelijk Maken

EV Belgium onderschrijft de visie op flexibiliteit zoals die door de Vlaamse energieregulator is uiteengezet. Het is duidelijk dat marktgebaseerde flexibiliteit en goed ontworpen netwerktarieven (Time of Use) of dynamische contracten een cruciale rol moeten spelen in het algemene kader. Dit komt bovenop en vormt een aanvulling op investeringen in hardware (infrastructuur).



Het is van cruciaal belang (zoals blijkt uit de smalle top van de piramide) dat het duidelijk is dat technische beperking "van bovenaf" alleen als allerlaatste redmiddel mag worden ingezet om net-problemen op te lossen die onmiddellijke ingrepen vereisen en om mogelijke schade aan de infrastructuur te voorkomen.

Flexibiliteit als een Marktproduct

Congestie moet niet in de eerste plaats worden beheerd door middel van beperkingen (het afsluiten van de stroomtoevoer), maar via een marktgebaseerd systeem van prikkels en compensaties. Netbeheerders moeten onderzoeken hoe zij kunnen profiteren van flexibiliteitsdiensten die worden aangeboden door marktpartijen zoals leveranciers, BRPs, CPOs en aggregators. Als een laadhub kan helpen congestie te verlichten, moet die dienst worden gewaardeerd en vergoed (maar moet deze wel optioneel blijven). Innovatieve initiatieven, zoals de onlangs gelanceerde proefprojecten van Fluvius en ORES, kunnen helpen om onbenutte flexibiliteit binnen de bestaande markt in kaart te brengen, zoals de positieve bijdrage van laadinstallaties.

Tegelijkertijd kan de CREG de marktrolen verder verduidelijken waarmee leveranciers, BRP's, CPO's en aggregators kunnen deelnemen aan de balancerings- en congestie-beheermarkten en daarvoor vergoed worden. Aangrenzende markten hebben hierin het voortouw genomen (bijv. NEBCO, P415, …). EV Belgium roept de CREG op om onderzoek te doen naar het creeëren van specifieke marktrolen, en is van mening dat er interessante oplossingen voor EV-flexibiliteit bestaan die in het buitenland al te vinden zijn.

Barrières voor Flexibiliteit Verminderen

De overgang moet voor iedereen economisch haalbaar zijn. De totale eigendomskosten (TCO) van een elektrische auto worden sterk beïnvloed door de energiekosten. Wanneer een gebruiker van een elektrische auto toestaat dat het opladen wordt aangepast om het elektriciteitsnet te ontlasten (bijvoorbeeld door het opladen te onderbreken tijdens een avondpiek in de winter), levert hij daarmee een dienst. Dergelijke diensten moeten worden gewaardeerd, adequaat worden vergoed en gestimuleerd.

- Ten eerste is EV Belgium geen voorstander van louter bestraffende maatregelen van TSO's/DSO's tegen marktdeelnemers. We moeten afstappen van statische capaciteitstarieven en overstappen op dynamische modellen die gebruikers financieel belonen die hun verbruik verschuiven naar momenten waarop veel energie wordt geproduceerd. Wij pleiten voor positieve stimulering (prikkels) door middel van kortingen en lagere tarieven bij proactief en slim gedrag. Dergelijke maatregelen zijn effectiever gebleken bij het stimuleren van gedragsverandering. Als eerste stap blijven wij pleiten voor de invoering van een Time of Use-tarief, dat gebruikers zou moeten stimuleren om hun verbruik te verschuiven en te spreiden op basis van de behoeften van het net.
- Ten tweede moet er iets worden gedaan aan groene energie die in batterijen wordt opgeslagen, wat in bepaalde gevallen kan leiden tot het verlies van de 'garantie van oorsprong', wat op dit moment duidelijk nadelig is voor bepaalde actoren.
- Ten derde zijn er, om het potentieel van de laadprojecten in combinatie met batterijen en EMS ten volle te benutten en ervoor te zorgen dat deze projecten financieel haalbaar blijven, aanvullende maatregelen nodig om de administratieve rompslomp bij de installatie van batterijen achter de meter te verminderen.

Ten slotte, en om ervoor te zorgen dat deze voordelen daadwerkelijk bij de eindverbruiker terechtkomen, moet de onderliggende meetinfrastructuur worden gemoderniseerd en worden afgestemd op de verplichtingen die zijn vastgelegd in de richtlijn inzake de opzet van de elektriciteitsmarkt[3] en de richtlijn inzake energieprestaties van gebouwen[4]. Momenteel delen het laadpunt voor elektrische voertuigen en het huishoudelijk verbruik één enkele meter. Aangezien het huishoudelijk verbruik doorgaans niet voldoende flexibel is, zijn huishoudens meestal terughoudend om te kiezen voor contracten met dynamische tarieven, met als gevolg dat het dynamische prijssignaal het verbruik van het elektrische voertuig niet bereikt. EV Belgium ondersteunt Elia en de relevante DSO's dan ook bij het implementeren van oplossingen waarmee het laadpunt voor elektrische voertuigen kan worden toegewezen aan een afzonderlijk contract of een dynamisch tarief, ook op huishoudelijk niveau. TSO's en DSO's moeten onderzoeken hoe specifieke meetapparatuur voor flexibiliteitsdiensten op de markt kan worden toegelaten, waarbij ervoor moet worden gezorgd dat geen enkele marktspeler wordt gediscrimineerd. De uitbreiding van flexibiliteitsdiensten mag niet leiden tot structurele voordelen voor specifieke marktdeelnemers. Elk toekomstig kader moet de markt-neutraliteit waarborgen, een gelijk speelveld garanderen en alle relevante actoren in staat stellen op gelijke voet te concurreren op het gebied van waardecreatie en klantbetrokkenheid.

5. Heroverweeg de Toewijzing van Netcapaciteit

Rethink the "First-In-First-Out" principle (FIFO)

oor het FIFO-principe reserveren vroege aanvragers de capaciteit en blokkeren zij latere projecten, zelfs als hun eigen project nog onontwikkeld is of jaren vertraging oploopt. Dit leidt tot "schijncongestie", waarbij het net op papier vol lijkt, maar er in werkelijkheid nog capaciteit beschikbaar is. Netbeheerders (TSO's en DSO's) zouden daarom moeten overwegen om bij de toewijzing van capaciteit "filters" of mijlpalen in te voeren om de voortgang van projecten te toetsen, bijvoorbeeld op basis van grondbezit van het project. Niettemin moet het mogelijk blijven om deze mijlpalen te herzien als het project aanzienlijke vooruitgang boekt, maar te maken krijgt met vertragingen als gevolg van onvoorziene omstandigheden (bijvoorbeeld beroepsprocedures tegen vergunningen). Daarnaast kan worden overwogen sancties op te leggen aan projecten die buitensporige vertragingen oplopen. Indien deze maatregelen onvoldoende oplossingen bieden, moeten TSO's/DSO's en beleidsmakers in samenwerking met de sectoren nadenken over regels voor nettoegang die prioritaire behandeling mogelijk maken voor infrastructuur die rechtstreeks bijdraagt aan decarbonisatie en systeemefficiëntie. In ieder geval moeten TSO's en DSO's eerlijke en transparante criteria hanteren wanneer zij afwijken van het FIFO-principe, in overeenstemming met de vereisten van de EU-elektriciteitsmarktontwerp.

---

[3] Electricity market design https://energy.ec.europa.eu/topics/markets-and-consumers/electricity-market-design_en

[4] Energy Performance of Buildings Directive
https://energy.ec.europa.eu/topics/energy-efficiency/energy-performance-buildings/energy-performance-buildings-directive_en

Overweeg Swimming Lanes

EV Belgium is van mening dat het idee om "swimming lanes" mee op te nemen in het proces voor de toewijzing van netcapaciteit in overweging kan worden genomen, maar alleen als dit op tijdelijke en transparante wijze gebeurt en ten dienste staat van het net en de samenleving. Wij kunnen het gebruik ervan accepteren als specifieke soorten netaanvragen zich herhaaldelijk voordoen en een kritische massa bereiken, waardoor deze het grootste deel van de netcapaciteit "reserveren". Mocht deze optie worden overwogen, dan pleiten wij ervoor dat het flexibiliteitspotentieel en de maatschappelijke waarde van laadinfrastructuur worden erkend door een voldoende grote "swimming lane" voor deze activa te reserveren.

Overweeg Prioritisering

Mocht er sprake zijn van een prioritering bij het toekennen van netaansluitingen in gebieden met netcongestie, dan moeten laadpaalprojecten voor elektrische voertuigen voorrang krijgen. Zoals hierboven al vermeld, moeten deze projecten ten volle worden erkend als activa die de druk op het net kunnen verlichten, bijvoorbeeld door middel van slimme oplaadmogelijkheden of lokale batterijopslag. Dit geldt met name voor DC-hubs, waar intelligente energie-sturing een locatie met een hoge energievraag kan omvormen tot een voorspelbaar, net-ondersteunend systeem. Door prioriteit te geven aan het opladen van elektrische voertuigen zou de ontwikkeling van e-mobiliteit in België worden ondersteund, doordat de uitrol van oplaadhubs mogelijk blijft en een cruciale hefboom voor de infrastructuur vormen. Hoewel deze de impact op het net beperken, vertraagt netcongestie helaas in toenemende mate de oplevering van projecten. Bovendien verhindert de huidige situatie soms dat aan wettelijke verplichtingen wordt voldaan, zoals bijvoorbeeld vastgelegd in de AFIR- en EPBD-wetgeving.

Flexibele Aansluitingscontracten

De ontwikkeling van flexibele aansluitingsovereenkomsten is een goed uitgangspunt en een tussentijdse oplossing waarmee projecten vooruitgang kunnen boeken, maar moet een nood- en tijdelijke optie blijven die de investeringen in het net niet vertraagt. Bij de huidige toepassing van deze overeenkomsten door de TSO's en DSO's in België wordt dit principe erkend.

Beschouw het 'Use-It-Or-Lose-It'-Principe als laatste Redmiddel

Als een project zonder duidelijke reden niet binnen een vastgestelde termijn van de grond komt, kan de gereserveerde capaciteit weer worden vrijgegeven (use-it-or-lose-it). Dit voorkomt het hamsteren van capaciteit en zorgt voor een efficiënt gebruik van schaarse netmiddelen. Als een project niet binnen een vastgestelde termijn tot stand komt, wordt de capaciteit weer vrijgegeven aan het net en/of de wachtlijst. Dit mechanisme mag alleen als laatste redmiddel worden gebruikt en mag de aanleg van complexere, hoogwaardige infrastructuur niet in de weg staan ten gunste van "gemakkelijk inzetbare" infrastructuur, aangezien dit de algehele kwaliteit negatief zou kunnen beïnvloeden.

6. Conclusie

De succesvolle elektrificatie van mobiliteit is een economische en ecologische noodzaak, maar kan niet worden gerealiseerd binnen de beperkingen van verouderde filosofieën op het gebied van netbeheer. Door de mogelijkheden van Smart Charging en Vehicle-to-Grid (V2G)-technologieën ten volle te benutten, kunnen we de flexibiliteit van onze netinfrastructuur optimaliseren en de verdere uitrol van de laadinfrastructuur mogelijk maken, beide van cruciaal belang is voor onze samenleving.

De elektrificatie van mobiliteit, industrie en gebouwen in België heeft een cruciaal omslagpunt bereikt. Zoals in onze inleiding benadrukt, moeten we afstappen van het achterhaalde idee dat elektrische voertuigen (EV's) een last vormen voor het elektriciteitsnet. In plaats daarvan moeten beleidsmakers en netbeheerders erkennen dat EV's de grootste onbenutte bron van flexibiliteit in ons energie-ecosysteem vormen. Om de kloof tussen de huidige beperkingen van onze infrastructuur en onze klimaatdoelstellingen op lange termijn, energieonafhankelijkheid en concurrentievermogen te overbruggen, dringt EV Belgium er bij overheden, regelgevende instanties en netbeheerders (TSO's/DSO's) op aan om de volgende beleidsmaatregelen met spoed door te voeren:

1. Slimme oplossingen zullen de noodzaak van fysieke infrastructuurverbeteringen niet volledig vervangen. Netbeheerders moeten **ambitieus en voortdurend blijven streven naar investeringen** in transformatoren en bekabeling om structurele knelpunten op te lossen, en daarbij het overeengekomen federale ontwikkelingsplan uitvoeren.

2. TSO's en DSO's moeten met spoed **realtime, transparante capaciteitskaarten op het niveau van de onderstations ontwikkelen,** naast duidelijke visualisaties van bestaande wachtrijen voor capaciteitstoewijzing. Dit is van cruciaal belang voor wagenparkbeheerders en exploitanten van laadpunten (CPO's) om de infrastructuur strategisch te plannen en verzonken kosten tot een minimum te beperken.

3. Congestie moet worden beheerd via passende mechanismen, zoals tijdsafhankelijke tarieven, in plaats van via technische beperkingen met een bestraffend karakter. Wij pleiten voor de oprichting van een **echte, specifieke markt voor congestie en flexibiliteit** en ondersteunen de invoering van gesplitste meters voor huishoudens, zodat dynamische prijssignalen de bestuurders rechtstreeks bereiken en zo slimme oplaadgedrag stimuleren.

4. Het rigide „First-In-First-Out" (FIFO)-model leidt tot "schijncongestie", doordat vertraagde projecten de wachtrij kunnen blokkeren. Beleidsmakers en **netbeheerders moeten dit toewijzingsmodel aanpassen** door, indien nodig, looptijdfilters of andere oplossingen voor netbeheer toe te voegen.

Ten slotte roept EV Belgium regionale beleidsmakers en regelgevers op om te zorgen voor afstemming van het beleid, de technische kaders en de praktische regelgeving tussen de verschillende Belgische regio's. Voor marktspelers die landelijk actief zijn, zorgen gefragmenteerde regionale vereisten voor onnodige administratieve hindernissen en belemmeringen voor investeringen. Het is van cruciaal belang om een geharmoniseerd, uniform en rechtstreeks toepasbaar regelgevingskader vast te stellen voor heel België, Vlaanderen, Wallonië en Brussel. Alleen door een dergelijke regionale afstemming kunnen we een voorspelbare uitrol garanderen, de integratie in het elektriciteitsnet stroomlijnen en het volledige potentieel van een samenhangend landelijk laadnetwerk voor elektrische voertuigen benutten.

De succesvolle elektrificatie van mobiliteit is een economische en ecologische noodzaak. We mogen niet toestaan dat beperkingen in het elektriciteitsnet de invoering van elektrische voertuigen vertragen. EV Belgium staat klaar om samen te werken met alle belanghebbenden om een robuust, economisch haalbaar kader tot stand te brengen – een kader dat gebruikmaakt van positieve stimulansen en slimme technologie om ons elektriciteitsnet te beschermen en tegelijkertijd een schone, lokaal geproduceerde energietoekomst voor iedereen te waarborgen.

###

EV Belgium vzw/asbl
Wetstraat - 81A - Rue de la Loi
Brussel - 1040 - Bruxelles
contact@ev.be