

EV Belgium Charter 2030

One Sector. One Charter. One Future.

Engagementen van de Belgische sector voor zero-emissiemobiliteit

Versie 1.8 – juli 2026 – Definitieve versie

Uitgewerkt op basis van het EV Belgium Leadership Forum 2026 (24 april 2026, De Schorre)

Inhoud

0. Executive Summary
1. Voorwoord — Today we chose commitment
2. Onze missie: connect, advocate, accelerate
3. De sector in cijfers — wat we vandaag al zijn
4. Onze drie scenario's voor 2030
5. Waarom 2030 telt — de inzet
6. De vijf engagementen van de sector
7. Van uitrol naar maturiteit — de tweede fase
8. Wat we vragen — onze prioriteiten 2026–2030
9. Governance en opvolging
10. Slotverklaring en ondertekening
11. Bronnen

0. Executive Summary

Wat dit charter is

België staat op een belangrijk kantelpunt in de transitie naar zero-emissiemobiliteit. EV Belgium verenigt meer dan 140 bedrijven uit de volledige waardeketen van elektrische mobiliteit en brengt de expertise samen van voertuigbouwers, laadinfrastructuurspelers, energiebedrijven, technologiebedrijven en gebruikers. Vanuit die gedeelde verantwoordelijkheid formuleert de sector in dit charter haar engagementen en prioriteiten richting 2030.

Dit charter is geen wensenlijst, maar een gemeenschappelijk engagement. Het legt vast waar de sector zichzelf op wil laten beoordelen, welke bijdrage zij zelf zal leveren en welke randvoorwaarden nodig zijn om van België een Europese referentie voor zero-emissiemobiliteit te maken.

Onze missie: connect, advocate, accelerate.

Waar de sector vandaag staat

België staat op een kantelpunt. Eind 2025 reden er 450.000 volledig elektrische voertuigen op onze wegen, klom het marktaandeel van EVs in nieuwe verkopen naar 35%, en begin mei 2026 werd de 500.000ste elektrische personenwagen ingeschreven – een vervijfvoudiging op drie jaar tijd, met meer dan 600.000 in zicht voor eind 2026. De publieke en semi-publieke laadinfrastructuur telde eind 2025 106.667 punten (Vlaanderen 82.356, Wallonië 14.191, Brussel 10.130), met een sterke inhaalbeweging voor snelladers in Wallonië (+93%) en Brussel (+75%).

Achter die cijfers zit een volwaardig economisch ecosysteem: meer dan 140 bedrijven uit de volledige waardeketen, samen goed voor circa 50.000 jobs in België en een omzet van circa €30 miljard. Tegelijk legt het beeld een zwakke plek bloot. Voor bestelwagens (10.805, minder dan 1% van het park) en zware vracht (508 e-trucks in 2025, tegenover meer dan 13.000 in Duitsland en bijna 5.000 in Nederland) blijft België ver achterop – problematisch voor een land dat zich profileert als logistieke draaischijf. En ondanks onze koppositie in adoptie trekt België slechts 1,2% van de Europese EV-investeringen aan (€2,6 miljard). Het gaat dan om industriële investeringen in fabrieken en batterijketens, niet om de aankoop van voertuigen of de uitrol van laadpalen, waarin België juist sterk scoort.

De inzet: waarom 2030 telt

De inzet laat zich het scherpst formuleren als een kost van niet-handelen: elke maand uitstel is duurder dan handelen vandaag. Daaronder liggen vier redenen – de economische opportuniteit van een nieuwe industrie en flexibiliteitsmarkt, de energieonafhankelijkheid tegenover geïmporteerde fossiele brandstoffen, het klimaat en de luchtkwaliteit, en de concurrentiepositie tegenover lidstaten die massaal investeren. Het Europese kader (AFIR, EPBD, RED, ETS2) ligt vast. Het voorstel van december 2025 om de CO₂-doelstelling voor 2035 te verzwakken van 100% naar 90% stuurt het verkeerde signaal – aan investeerders in een sector die net nood heeft aan regelzekerheid.

De vijf engagementen van de sector

Het charter legt vast waar de sector zelf het verschil maakt, los van wat van het beleid wordt gevraagd:

- **Policy** – wij gaan actief in dialoog en maken beleid technisch en operationeel haalbaar, van zware bedrijfsvoertuigen over V2X tot de fiscale verschuiving en het publiek laden in de drie gewesten.
- **Market** – wij werken markttekorten weg op de plek waar voertuig, laadinfrastructuur, energie en gebruiker elkaar raken, met gedragscodes, sectorafspraken en gezamenlijke standaarden.
- **Data Gap** – wij bouwen feitelijke analyses, met de EV Barometer als referentie en projecties tot 2035, zodat het publieke debat op gedeelde feiten rust.
- **Communication** – wij geven actief vorm aan het narratief, met een gedocumenteerd weerwoord bij negatieve berichtgeving en een campagne rond #Powering2030 die de gebruiker centraal zet.
- **Industry** – wij maken het systeem performant, elke keer: uptime, beschikbaar vermogen, prijstransparantie, interoperabiliteit, goede roaming en betrouwbare laadhubs.

Van uitrol naar maturiteit

België heeft de eerste fase succesvol afgerond, maar staat nu op de drempel die voor elke groeiemarkt het moeilijkste moment vormt: de overgang van expansie naar maturiteit. De fase van snelheid en penetratie maakt plaats voor die van vertrouwen en kwaliteit. De mainstream gebruiker heeft geen geduld met defecte laadpalen, onduidelijke prijzen of negatieve berichtgeving. Dat vraagt andere prioriteiten – niet zoveel mogelijk laadpunten, maar het juiste laadpunt op de juiste plek met betrouwbare uptime; niet snelle penetratie tegen elke prijs, maar transparante prijsvorming die de gebruiker beschermt; niet gesloten

ecosystemen, maar open standaarden en echte keuzevrijheid; en slim laden dat gebruiker én net ten goede komt. De markt mag niet sneller groeien dan haar geloofwaardigheid.

Wat wij vragen – onze prioriteiten 2026–2030

Naast de eigen engagementen vraagt de sector aan de overheden om, in dialoog, werk te maken van acht inhoudelijke prioriteiten:

1. Een ambitieus 2035-traject op alle voertuigsegmenten, met behoud van de uitfaseringsdatum van 2035 en een voortrekkersrol voor zware vracht
2. Een fiscale verschuiving die volgehouden wordt
3. De particuliere markt eindelijk doen kantelen
4. Laadinfrastructuur opschalen naar circa 200.000 publieke punten in 2030
5. V2X en flexibiliteit als hoeksteen van de energietransitie
6. Industriële verankering van België in de Europese EV-economie
7. Talent, vaardigheden en cybersecurity, met een gericht opleidings- en onderwijsbeleid voor de hele EV-waardeketen.
8. Een coherent en stabiel beleid over de duur van een investeringscyclus

Governance en slot

Het charter is geen eenmalig document. EV Belgium voorziet een lichte maar duidelijke governance: het bestuur draagt de uitvoering, de algemene vergadering valideert een jaarlijks voortgangsrapport op ev.be, voor elk engagement neemt minstens één ledenwerkgroep ownership op, en ten laatste in 2028 volgt een tussentijdse evaluatie – eventueel een tweede Leadership Forum. Met dit charter kiest de Belgische EV-sector niet voor afwachten, maar voor leiderschap.

Één sector. Één charter. Één toekomst.

1. Voorwoord — Today we chose commitment

Op 24 april 2026 kwamen de leden van EV Belgium samen op De Schorre, op dezelfde plek waar elke zomer Tomorrowland wordt gebouwd. Dezelfde locatie, een andere soort energie. Niet om muziek te maken, maar om iets op te zetten dat minder spektakel oplevert, maar des te meer impact heeft: een routekaart voor elektromobiliteit richting 2030.

Een festival wordt op zes weken opgebouwd. Een werkende elektrische mobiliteitsmarkt voor een heel land bouw je over jaren. De vraag waarrond het Leadership Forum 2026 draaide, was even helder als ongemakkelijk: *wat moet onze sector vandaag op orde hebben om de Belgische EV-markt van 2030 mogelijk te maken?*

Het antwoord van de leden was eenduidig. Vandaag is niet langer het moment om ideeën uit te wisselen. Vandaag is het moment om af te spreken waar we ons als sector aan vasthouden. Dit document is het resultaat van die collectieve oefening. Het is geen wensenlijstje. Het is een charter – een geheel van publieke engagementen waar de sector zichzelf en haar partners op kan en wil afrekenen.

We weten dat de volgende fase, op weg naar twee miljoen elektrische personenwagens tegen 2030, allerm minst vanzelfsprekend is. Het traject is technologisch haalbaar, economisch zinvol en klimatologisch noodzakelijk – maar het vereist afstemming, ambitie en concrete verbintenissen.

En het vereist meer dan dat. Het gaat hier om *industriële* investeringen – fabrieken, batterijketens, productiecapaciteit – niet om de aankoop van voertuigen of de uitrol van laadpalen, waarin België juist sterk scoort. De volledige Benelux samen komt aan 3% van het EU-totaal, met een mix die voor 85% bestaat uit laadinfrastructuur en slechts 5% uit voertuigproductie.

Industriële verankering is daarmee één van de prioriteiten die dit charter scherp stelt – maar niet de enige. Ze staat naast de uitdaging van netcapaciteit, de betaalbaarheid voor de gebruiker en de kwaliteit van de laad-ervaring. Als koploper in *uitrol* zonder voldoende verankering in *industriële activiteit* loopt België een reëel risico op uitval¹; dit charter neemt daar uitdrukkelijk positie op in, zonder de andere prioriteiten uit het oog te verliezen.

De Belgische sector ervaart die kwetsbaarheid vandaag heel concreet: de laatste personenwagenfabriek in ons land – die elektrische voertuigen produceert – wordt openlijk onder druk gezet door loonkosten én energiekosten. Een charter dat zich daar niet toe verhoudt, mist het verbindingspunt tussen mobiliteit, energie en industrie dat voor België juist hét strategische punt zou moeten zijn.

Met dit charter kiezen we als sector voor *commitment*. We leggen ons vast op een gezamenlijke koers richting 2030 en op vijf concrete engagementen die we als EV Belgium en zijn leden inlossen, in dialoog met overheden, partners, de EV-community en de bredere samenleving.

Bart Massin & Philippe Vangeel
Voorzitter & Directeur EV Belgium

2. Onze missie: connect, advocate, accelerate

EV Belgium is de Belgische federatie voor zero-emissiemobiliteit. Onze geschiedenis gaat terug tot 1978, toen aan de Vrije Universiteit Brussel AVERE

¹ Cook, C. & Nelmes, B., [Built in Europe: Mapping the EV Economy](#), New AutoMotive & E-Mobility Europe, 2026 (volledig rapport + Executive Summary met landenshares).

Belgium werd opgericht. We waren erbij in 1991 met de eerste commerciële lithiumbatterij, in 1998 met de internationale EVS15-conferentie in Brussel, in 2010 met de eerste veertien Belgische lidbedrijven die het “EV-tijdperk” hier lanceerden, in 2020 met de fusie van AVERE Belgium en EV Belgium en in 2021 met de daaropvolgende fusie van EV Belgium en Ampères.

Vandaag zijn we niet alleen een belangenfederatie van een thema, maar de stem van een ecosysteem — een ecosysteem dat in zeventien jaar tijd vertienvoudigde van een handvol pioniers (14 leden in 2010) tot een sector met het potentieel om de motor te worden van een nieuwe industriële generatie. De leden vertegenwoordigen het hele spectrum: automobielconstructeurs en importeurs, laadinfrastructuur-operatoren (CPO's) en mobility service providers (MSP's)², energiebedrijven, leasingbedrijven en fleet-spelers, logistieke en transportbedrijven, installateurs en bouwbedrijven, batterijspecialisten, V2X-pioniers, software- en data-bedrijven, en kennisinstellingen en consultancies — én, niet in het minst, de EV-rijders en de bredere EV-community die de transitie elke dag in de praktijk brengen.

Die brede vertegenwoordiging is geen toeval, maar een bewuste keuze. Elektrische mobiliteit is per definitie een systeemtransitie. Geen enkele speler kan alleen het verschil maken. Het is de overlap en de afstemming tussen voertuigen, laadinfrastructuur, energienetwerken, fiscaliteit en gebruikerscultuur die bepaalt of de transitie slaagt of stagneert. EV Belgium bestaat om die afstemming mee te organiseren en de stem van de sector eenduidig te laten horen.

Onze missie is in drie woorden samen te vatten: *connect, advocate, accelerate*. We brengen de sector samen rond werkgroepen en evenementen, we behartigen de belangen van zero-emissiemobiliteit bij federale en regionale overheden en bij Europese instellingen, en we versnellen de marktontwikkeling met data, standpunten en publieke communicatie. Onze EV Barometer is de referentie voor de Belgische marktontwikkeling. Onze standpunten worden door overheden, parlementen en media actief gevolgd.

Dit charter bouwt verder op die rol. Het is de logische vervolgstap op het [verkiezingsmemorandum 2024](#) en op de [tientallen standpunten en aanbevelingen](#) die we sinds 2024 uitwerkten — over fiscale verschuivingen, laadhubs, vehicle-to-X (V2X)³, lokale belastingen op laadpunten, bestelwagens,

²CPO / MSP — Charge Point Operator (uitbater van laadpunten) en Mobility Service Provider (aanbieder van laaddiensten aan de eindgebruiker).

³V2X — Vehicle-to-Everything: bidirectioneel laden waarbij een EV energie terug levert aan woning (V2H), gebouw (V2B) of net (V2G).

e-trucks, EPBD⁴, het register voor hernieuwbare energie in transport en zo veel meer. Het charter brengt die elementen samen in één gedragen koers richting 2030.

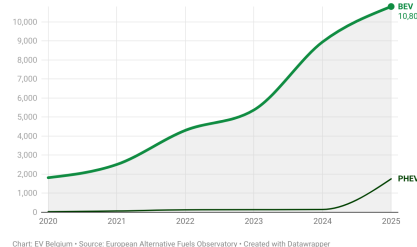
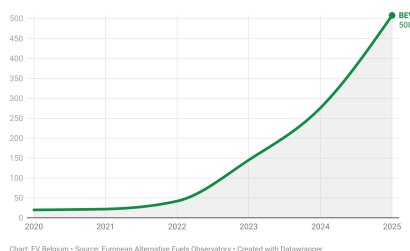
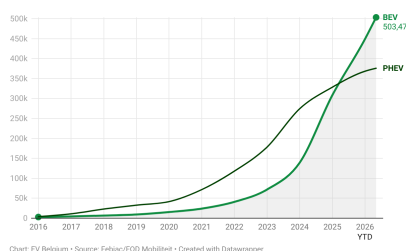
3. De sector in cijfers — wat we vandaag al zijn

Voor we vooruitkijken naar 2030, willen we eerlijk vastleggen waar de sector vandaag staat. Niet uit zelfgenoegzaamheid — we komen later nog uitgebreid bij wat ontbreekt — maar omdat een charter dat zijn vertrekpunt niet kent, ook zijn aankomst niet kan beoordelen.

3.1 Voertuigen op de weg

Eind 2025 telde België **450.000 volledig elektrische voertuigen** op zijn wegen. In 2025 werden **145.170 nieuwe EVs** ingeschreven, ten opzichte van 127.759 in 2024 — een groei van ongeveer 14% in een jaar waarin de globale automarkt het moeilijk had. Het marktaandeel van EVs in nieuwe inschrijvingen bereikte **35%**. Begin mei 2026 werd de symbolische 500.000ste volledig elektrische personenwagen ingeschreven, en de signalen wijzen op meer dan 600.000 EVs voor het einde van 2026.⁵

Voor bestelwagens en vrachtwagens is het beeld minder rooskleurig. Slechts **10.805 elektrische bestelwagens** rijden vandaag op Belgische wegen, **minder dan 1% van het totale bestelwagenpark**. Voor zware vracht blijft het volume eveneens bescheiden maar er is groei: er zijn in totaal **508 elektrische vrachtwagens** op de weg in 2025, ruim een verdubbeling ten opzichte van de 246 in 2024.



Internationaal vergeleken legt dat een zwakke positie bloot. Waar Duitsland al meer dan 13.000 en Nederland bijna 5.000 elektrische vrachtwagens op de weg heeft, blijft België met 508 e-trucks ver achterop — problematisch voor een land

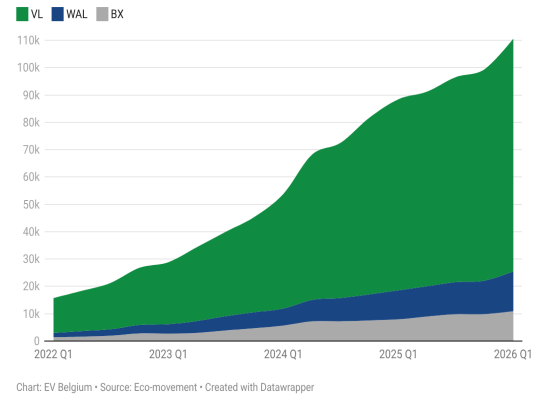
⁴EPBD — Energy Performance of Buildings Directive: de Europese richtlijn energieprestatie van gebouwen (herschikking, Richtlijn (EU) 2024/1275).

⁵EV Belgium EV Barometer, <https://ev.be/nl/ev-barometer> (15/06/2026)

dat zich profileert als logistieke draaischijf en transitland van Europa.⁶ Zoals we stellen in ons standpunt *A Truck is not a Car* (HDV)⁷: het zware vrachtsegment volgt een eigen logica en vraagt een eigen, ambitieuzere aanpak.

3.2 Laadinfrastructuur

België telde eind 2025 in totaal **106.667 publiek en semi-publiek toegankelijke laadpunten**, verdeeld over **Vlaanderen (82.356)**, **Wallonië (14.191)** en **Brussel (10.130)**. De groei in 2025 was bemoedigend – vooral voor snelladers, met een nationale stijging van **+23%**, gedreven door **Wallonië (+93%)** en **Brussel (+75%)**, naast **Vlaanderen (+57%)**. De projecties tot 2035, die EV Belgium publiceerde in haar persconferentie van januari 2026, vertalen die groei verder naar **378.747 AC-laadpunten**⁸ en 25.727 DC-laadpunten in 2035.



Dat is geen anomalie maar een strategische realiteit waar het beleid expliciet rekening mee moet houden. Het verschil tussen “een laadpunt” en “het juiste laadpunt op de juiste plek met het juiste vermogen” wordt richting 2030 alleen maar groter. Welke mix van AC en DC daarbij nodig is, hangt af van de use case – thuis, op het werk, langs de snelweg, in een hub – niet van de regio. Wij komen op die strategische lijn terug in hoofdstuk 8.

⁶ European Alternative Fuels Observatory, <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/transport-mode/road> (15/06/2026)

⁷HDV — Heavy-Duty Vehicle: zwaar bedrijfsvoertuig (vrachtwagen).

⁸AC/DC — Alternating Current (wisselstroom, regulier laden) en Direct Current (gelijkstroom, snelladen).

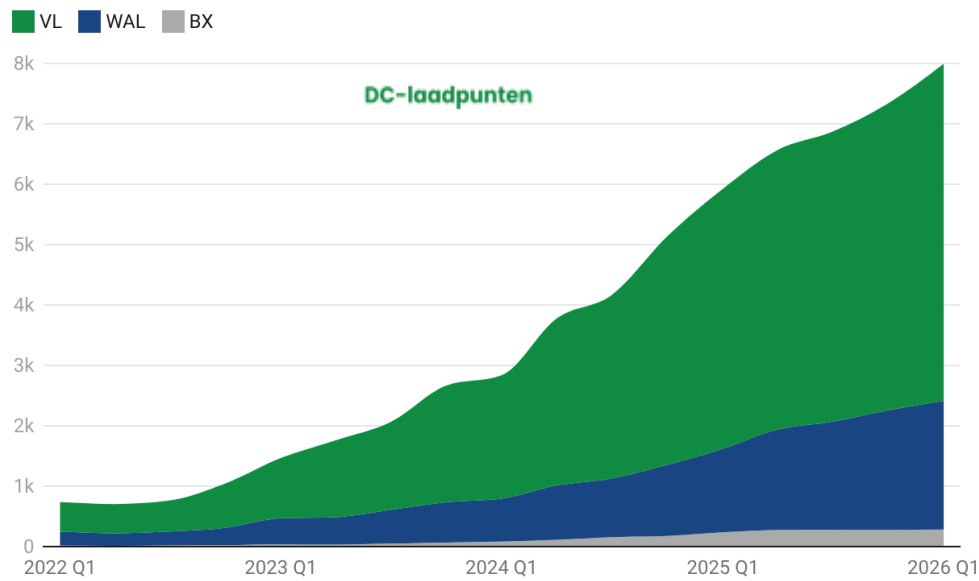


Chart: EV Belgium • Source: Eco-movement • Created with Datawrapper

3.3 Een industrie van 50.000 jobs en €30 miljard

Achter die cijfers zit een sector die in tien jaar tijd is uitgegroeid tot een volwaardig economisch ecosysteem. De circa **140 bedrijven** van EV Belgium vertegenwoordigen samen **≈ 50.000 jobs in België** en realiseren een gezamenlijke **omzet van ≈ €30 miljard**. Dit gaat om jobs van technici en installateurs, software-ontwikkelaars en data-engineers, fleetmanagers en consultants, logistieke planners en transporteurs, bouwondernemers, energiespecialisten en netbeheerders. Het is werk dat — anders dan bij geïmporteerde fossiele brandstoffen — voor het overgrote deel in België en Europa wordt uitgevoerd en hier ook waarde toevoegt.

Tegelijk weten we dat dit niet voldoende is. Hoofdstuk 8 maakt expliciet waar de zwakke schakels zitten — niet bij de uitrol of de gebruiker, maar bij de mate waarin België erin slaagt zich ook industrieel en investeringsmatig te verankeren in de Europese EV-economie.

3.4 Vooruitzichten

De prognoses tot 2035 – zowel voor het wagenpark als voor de laadinfrastructuur – vormen het kwantitatieve vertrekpunt voor de prioriteiten in hoofdstuk 8. Ze worden daar per segment opgenomen en onderbouwd.

Forecast BEV Wagenpark

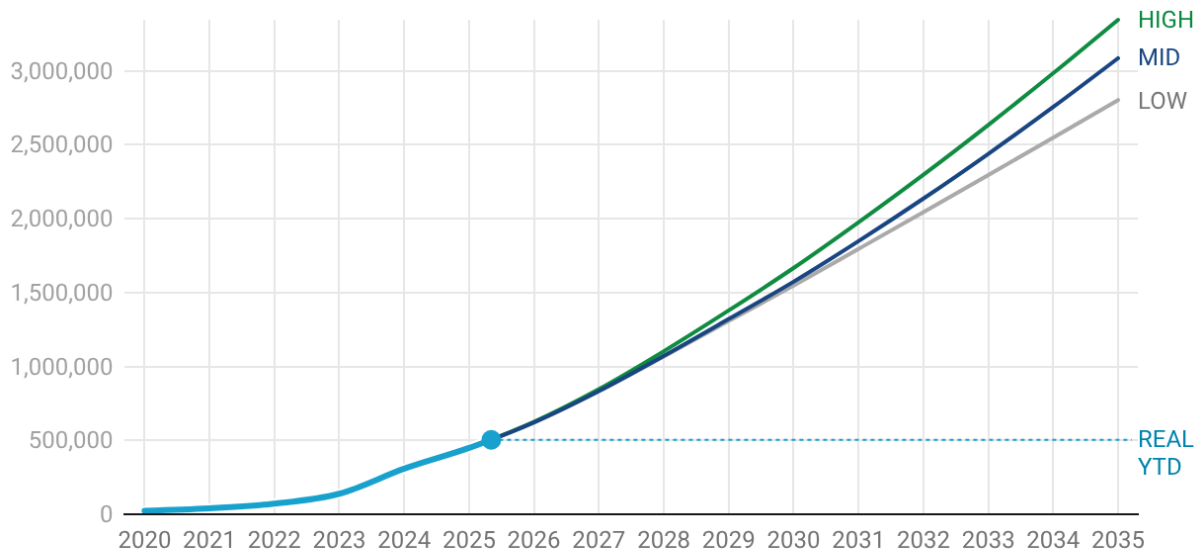


Chart: EV Belgium • Source: EV Belgium/Febiac/FOD Mobiliteit • Created with Datawrapper

Forecast AC-laadpunten

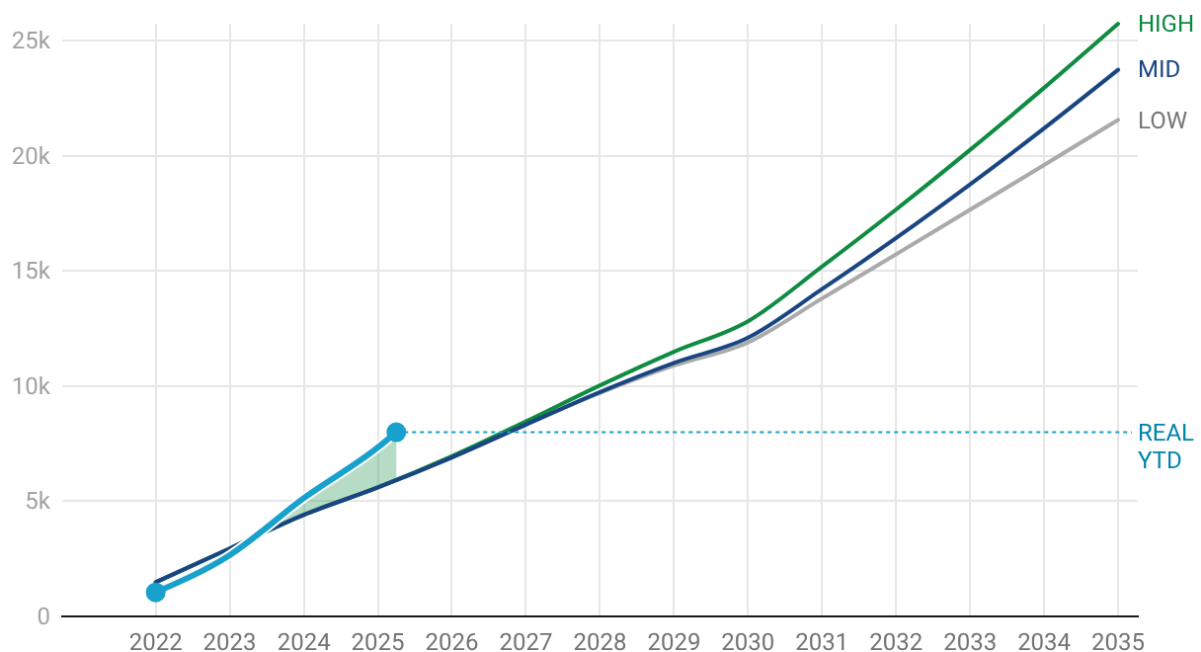


Chart: EV Belgium • Source: EV Belgium/Eco-movement • Created with Datawrapper

Forecast DC-laadpunten

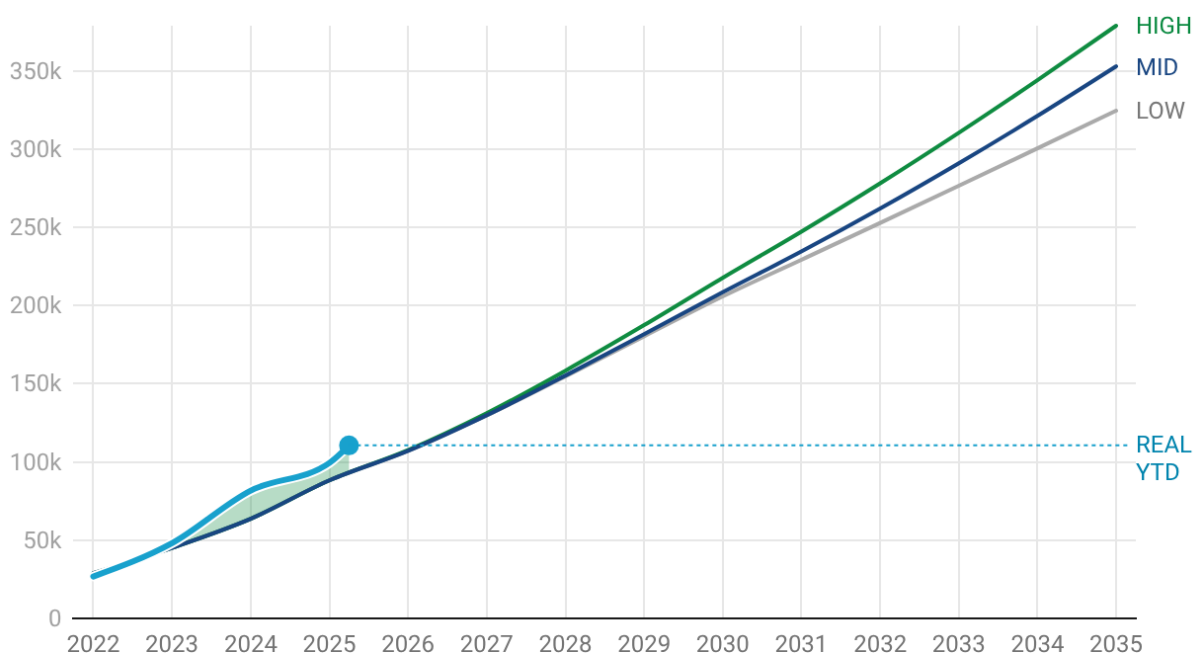


Chart: EV Belgium • Source: EV Belgium/Eco-movement • Created with Datawrapper

Voor bestelwagens (LDV) en vrachtwagens (HDV) beschikken we niet over eigen vooruitzichten. Hiervoor verwijzen we kortweg naar de bindende EU-verplichtingen: [Verordening \(EU\) 2019/631](#) voor lichte bedrijfsvoertuigen, en [Verordening \(EU\) 2019/1242](#), aangescherpt door Verordening (EU) 2024/1610, voor zware vrachtwagens. Op deze twee segmenten scoort België internationaal zwak – zie §3.1 voor de concrete cijfers, en hoofdstuk 8 voor de prioriteiten die we hierover naar voren schuiven.

4. Onze drie scenario's voor 2030

Vóór we de inzet en de engagementen uitwerken, leggen we drie mogelijke werkelijkheden naast elkaar. Tijdens het Leadership Forum confronteerden we onze leden met drie krantenkoppen van 1 januari 2030 – niet om angst aan te jagen of zelfgenoegzaam te zijn, maar om de keuze scherp te maken die *vandaag* gemaakt moet worden. Ze vormen de lens waardoor de rest van dit charter gelezen kan worden.

4.1 Belgium Today – Een decennium van vooruitgang	4.2 Daily News – Belgium fails to prepare	– 4.3 Future Society – EV is geen onderwerp meer, maar mainstream
--	--	--

In het eerste scenario heeft België in 2030 ongeveer twee miljoen elektrische voertuigen op de weg. Het land is schoner, slimmer en duurzamer. Het wagenpark is verjongd, de luchtkwaliteit in de steden is merkbaar verbeterd, en België profileert zich op Europees niveau als voorbeeld van een gestructureerde transitie. Innovatie en jobs in de groene economie groeien. Dit is het scenario dat technologisch en industrieel haalbaar is – op voorwaarde dat we vandaag de juiste keuzes maken.

In het tweede scenario gaat het anders. Het elektriciteitsnet kraakt onder de druk van een ongestructureerde groei. Blackouts duiken op. Energietransport stokt. Wie nog rijdt, doet dat ofwel op verbrandingsmotor – duur en vervuilend – ofwel op een EV met onzekerheid over laden, laadkosten en netwerkbeschikbaarheid. Dit scenario is niet onvermijdelijk. Maar het is mogelijk, als we de transitie laten gebeuren in plaats van haar proactief te sturen.

In het derde scenario gaat het niet meer over elektrische mobiliteit als thema – omdat het de norm is geworden. Elektrische voertuigen rijden vanzelfsprekend rond, thuis, op het werk, in de stad, op de baan. Het laadnet, het stroomnet, de fiscaliteit, het gebruik en de cultuur zijn op elkaar afgestemd en mainstream. Duurzame energie en slimme mobiliteit versterken elkaar.

Het is dit derde scenario dat we als sector willen helpen waarmaken. Niet omdat we naïef zijn over de obstakels, maar omdat we er als sector samen voor kiezen. Het charter is de manier waarop we dat *commitment* concreet maken.



5. Waarom 2030 telt — de inzet

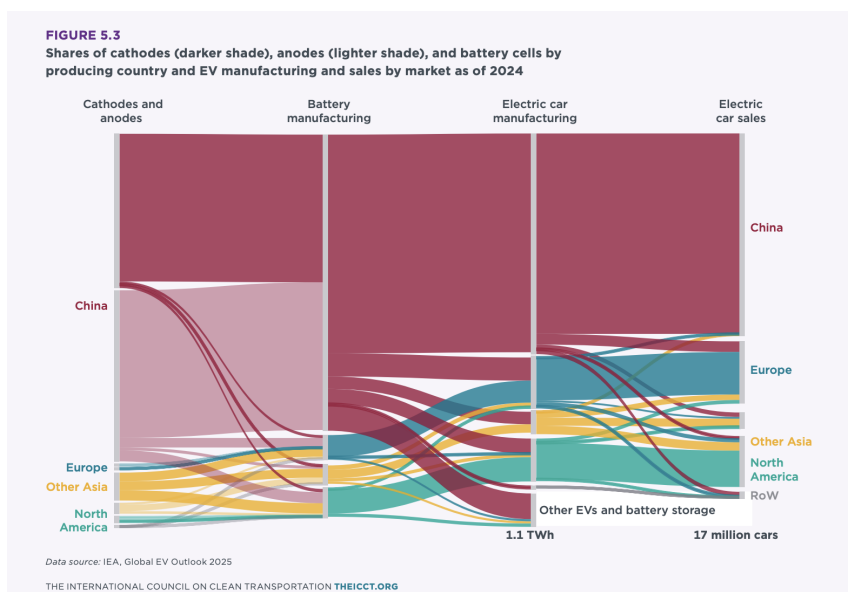
De inzet van dit charter laat zich het scherpst formuleren als een kost van niet-handelen: elke maand uitstel is altijd duurder dan vandaag actie te ondernemen. Onder die overkoepelende vaststelling liggen vier redenen waarom 2030 telt — economisch, geopolitiek, klimatologisch, en als concurrentiepositie.

5.1 Economische opportuniteit

De transitie naar elektrische mobiliteit is geen kost, het is een investering. Op Europese schaal werd volgens het rapport [Built in Europe: Mapping the EV Economy](#) van New AutoMotive en E-Mobility Europe al ongeveer **€200 miljard** vastgelegd in voertuigproductie, batterijketen en laadinfrastructuur, met **150.000 nieuwe jobs** vandaag en een verwachting van honderdduizenden extra jobs tegen 2030 — alleen al voor de Europese batterijketen wordt een groei van 62.000 jobs vandaag tot **202.800 à 312.000 jobs in 2030** vooropgesteld. Bijna de helft van alle elektrische wagens die vandaag in Europa worden geproduceerd, bevat een in Europa geproduceerde batterij.⁹ De transitie versterkt de logistieke functie van België als knooppunt in Europa, opent een nieuwe markt van flexibiliteitsdiensten

⁹ ICCT, EV Transition Check – Measuring progress towards zero-emission for passenger cars in the European Union (2025), p. 33
<https://theicct.org/wp-content/uploads/2025/09/ID-432-%E2%80%93-Transition-check-Report-final-v2.pdf>

waarin elektrische voertuigen via V2X bijdragen aan de stabiliteit van het net, en brengt nieuwe jobs voort, ook in regio's waar de werkzaamheidsgraad vandaag lager ligt.



5.2 Energieonafhankelijkheid en geopolitiek

De energiecrisissen van het voorbije decennium hebben pijnlijk zichtbaar gemaakt hoe afhankelijk onze maatschappij, en met name onze mobiliteit, nog steeds is van geïmporteerde fossiele brandstoffen. Vrijwel elke euro die we vandaag de dag nog uitgeven aan fossiele brandstoffen zoals gas, benzine of diesel, vloeit rechtstreeks naar het buitenland en verdwijnt zo uit onze eigen economie. Elke kilowattuur die we hier lokaal opwekken uit zonne- en windenergie maakt ons niet alleen onafhankelijker van import, maar garandeert ook dat de financiële opbrengsten volledig ten goede komen aan de Belgische en Europese economie. Elektrische mobiliteit is daarom niet alleen een keuze voor het klimaat, het is een keuze voor strategische autonomie. Hoe sneller we de overstap maken, hoe minder kwetsbaar onze gezinnen en bedrijven worden voor geopolitieke schokken op de olie- en gasmarkten.

5.3 Klimaat en luchtkwaliteit

De vergroening van de mobiliteits- en transportsector is een hoeksteen van het Belgisch en Europees klimaatbeleid. Wegtransport blijft één van de grootste sectoren in broeikasgasemissies (28,9% in 2022¹⁰), en in tegenstelling tot vele andere sectoren beschikken we hier al over de technologische oplossing. Volledig batterij-elektrische aandrijving is, gezien de huidige stand van de techniek, de logische weg naar zero-emissiemobiliteit voor personenwagens én voor

¹⁰ European Environmental Agency Report 2024

<https://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/sustainability-of-europes-mobility-systems/climate>

vrachtvervoer. Elke maand uitstel betekent extra cumulatieve uitstoot van broeikasgassen die nadien niet meer ongedaan kan worden gemaakt. Voor luchtkwaliteit en leefbaarheid in stedelijke omgevingen is de winst nog directer: een elektrisch wagenpark betekent minder fijn stof, minder NO_x en minder geluidshinder voor honderdduizenden inwoners in verschillende grootsteden en andere bevolkingscentra. Minder zieken door betere luchtkwaliteit is niet alleen een gezondheidswinst, maar ook een economische winst.

5.4 De kost van niet-handelen

Het alternatief is geen status quo. Het alternatief is achterop raken. Andere Europese lidstaten investeren massaal in laadinfrastructuur, vehicle-to-grid, batterijproductie en circulaire economie¹¹. Wie nu aarzelt, zal de transitie later moeten inhalen aan een veel hogere kost, met als resultaat een beduidend lagere economische return en een pijnlijke concurrentie-achterstand die jaren van zware inspanning zal vergen om weer in te halen. Het Europees beleidskader is bovendien helder: AFIR¹², EPBD, RED, de CO₂-regels voor lichte voertuigen, bestelwagens en vrachtwagens, en de op til zijnde implementatie van ETS2¹³ voor gebouwen en transport leggen een richting vast die niet meer omkeerbaar is. Het signaal in december 2025, met het voorstel van de Europese Commissie om de CO₂-doelstelling voor personenwagens voor 2035 te verzwakken van 100% naar 90%, was voor België – als koploper en als logistieke draaischijf – een verkeerd signaal, niet alleen voor het klimaat maar voor de investeringszekerheid van de hele sector.

Built in Europe benoemt deze regelgevende stabiliteit expliciet als het “investeringscontract” tussen overheid en industrie: wie het verbreekt, brengt €3,5 miljard aan laadinfrastructuur-productie en 22.000 directe jobs in Europa onmiddellijk in gevaar. België moet voluit blijven inzetten op een ambitieus traject.

6. De vijf engagementen van de sector

Op het Leadership Forum identificeerden we vijf domeinen waarin de sector zelf het verschil kan en moet maken. Niet ter vervanging van overheidsbeleid, maar als de structurele bijdrage die enkel een gealigneerde sector kan leveren. Voor elk

¹¹ Cook, C. & Nelmes, B., [Built in Europe: Mapping the EV Economy](#), New AutoMotive & E-Mobility Europe, 2026 (volledig rapport + Executive Summary met landenshares).

¹²AFIR — Verordening (EU) 2023/1804 inzake de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen.

¹³ETS2 — het tweede EU-emissiehandelssysteem, gericht op gebouwen en wegtransport.

van deze engagementen geeft dit charter aan: *waarom* het ertoe doet, *wat* we concreet doen. Uiteindelijk zal de transitie niet beoordeeld worden door beleidsmakers of de sector, maar door miljoenen gebruikers die elke dag op elektrische mobiliteit vertrouwen.

6.1 Policy – Wij gaan actief in dialoog

Waarom. Beleid is de hefboom die marktdynamiek mogelijk maakt of blokkeert. Fiscale incentives, normering rond laadinfrastructuur, regels voor mede-eigendom, concessiebeleid, brandveiligheid en netbeheerders bepalen samen of de transitie versnelt of vertraagt. De sector heeft de expertise om juiste beleidskeuzes technisch en operationeel haalbaar te maken; overheden hebben de hefboomen om die expertise om te zetten in een werkbaar kader. De brug slaan tussen die twee werelden is een verantwoordelijkheid die EV Belgium opneemt voor de hele sector.

Wat we doen. Voor 2026–2027 staan onder meer op de agenda: de versnelde elektrificatie van zware bedrijfsvoertuigen (zie ook ons standpunt “[a truck is not a car](#)”¹⁴), de uitrol van V2X in lijn met AFIR, EPBD en EMD¹⁵, de tijdige omzetting van REDIII en de herziene EPBD-richtlijn, het waarborgen van de maatschappelijke doelstellingen van de bedrijfswagenfiscaliteit en van het federale mobiliteitsbudget, de geleidelijke fiscale en accijns- verschuiving van fossiele brandstoffen naar elektriciteit, het beleid rond publiek laden in de drie gewesten, en de verbeteringen aan het register voor hernieuwbare energie in transport. EV Belgium organiseert systematisch overleg met federale en regionale kabinetten en administraties, met parlementsleden en met Europese instellingen.

6.2 Market – Wij werken markttekorten weg

Waarom. Niet elke uitdaging vraagt om beleidswijzigingen. Veel knelpunten ontstaan in de praktijk, op de plek waar voertuig, laadinfrastructuur, energie en gebruiker elkaar raken: interoperabiliteit voor publieke laadpunten, afspraken tussen CPO's en MSP's, de toepassing van AFIR rond prijstransparantie en betaalmogelijkheden, communicatieprotocollen tussen laadpaal, CPO, voertuig en het net, de overdracht van laadkosten thuis voor werknemers, de tweedehandsmarkt, of de samenwerking met installateurs en bouwbedrijven rond infrastructuur in appartementsgebouwen. Daarnaast werkt EV Belgium proactief aan oplossingen die het net te goed kunnen komen. Op die plekken kan de markt

¹⁴ Standpunt A truck is not a car -

<https://ev.be/nl/standpunten-detail-pages/2026/04/03/standpunt-ev-belgium-a-truck-is-not-a-car-versnel-de-invoering-van-elektrische-zware-bedrijfsvoertuigen-in-belgie>

¹⁵EMD — Electricity Market Design: het Europese kader voor de inrichting van de elektriciteitsmarkt.

zelf, mits goede coördinatie, knelpunten wegwerken voordat ze een structureel probleem worden.

Wat we doen. EV Belgium lanceert en versterkt coördinatie rond de prioritaire markttekorten. Werkgroepen en inhoudelijke events brengen leden samen om concrete oplossingen te ontwikkelen – gedragscodes, sectorafspraken, gezamenlijke standaarden en praktische handleidingen voor de sector, lokale overheden en gebouw eigenaars. Zij engageert zich om de uitkomsten daarvan niet binnen de federatie te houden, maar – waar mogelijk – publiek beschikbaar te maken voor partners, overheden en burgers.

6.3 Data Gap – Wij bouwen feitelijke analyses

Waarom. Het publieke debat over elektrische mobiliteit wordt te vaak vertroebeld door losse cijfers, geïsoleerde anekdotes en misverstanden. Klopt het dat elektrisch rijden vandaag duurder is dan rijden op benzine of diesel? Hoeveel publieke laadpalen heeft België nodig in 2030? Welke besparing op systeemniveau levert V2X op? Hoeveel jobs creëert de transitie, en waar zitten ze? Zonder gedeelde feiten is geen gedragen beleid mogelijk, en zonder gedragen beleid is er geen zekerheid voor de markt. EV Belgium beschikt over de unieke positie om sectorbrede data te aggregeren en duiding te geven die noch een individuele speler, noch een overheid alleen kan leveren.

Wat we doen. EV Belgium bouwt verder op haar [EV Barometer](#) als de referentie voor de Belgische marktontwikkeling van de volledige sector, en bouwt verder aan haar projecties op 10 jaar. Zij werkt aan factsheets rond de TCO¹⁶ van elektrisch rijden – inclusief het effect van olieprijs op de “[Total Cost of Oil](#)” – en houdt die actueel naarmate fiscale parameters wijzigen. Daarnaast zal de ‘Waarom EV’s’-pagina verder worden aangevuld en geactualiseerd om feiten en mythes zo veel mogelijk van elkaar te scheiden voor het brede publiek. Bovenop de bestaande EV Barometer, engageert EV Belgium zich om zowel over de tweedehandsmarkt, de bestelwagenmarkt en de e-vrachtwagenmarkt uitgebreidere en actueler cijfermateriaal – inclusief forecasts – op te maken. Zij publiceert analyses over alles wat het ecosysteem aanraakt, en over de macro-economische impact van scenario’s voor 2035. Zij engageert zich om bij elk publiek debat een feitelijke en verifieerbare basis te leveren.

6.4 Communication – Wij geven actief vorm aan het narratief

Waarom. Een markttransitie is even sterk afhankelijk van het verhaal eromheen als van de techniek en het beleid. Vandaag is dat verhaal voor België niet in evenwicht. Elektrische voertuigen komen te vaak negatief in het nieuws – over

¹⁶TCO — Total Cost of Ownership: de totale eigendoms- en gebruikskost van een voertuig over zijn levensduur.

een brand, een uitval, een opvallende anekdote – terwijl de honderdduizenden EVs die elke dag betrouwbaar hun werk doen, geen koppen halen. Op sociale media is de polarisering nog scherper, met een mengeling van oprechte vragen, half-waarheden, fossiele lobby en bashing die de gemiddelde particulier doet afhaken of uitstellen. De sector heeft de plicht om dit narratief niet langer over te laten aan polarisering of kortetermijnpolitiek, maar met feitelijke, eerlijke en herkenbare communicatie de transitie mee mogelijk te maken.

Wat we doen. EV Belgium werkt aan een gedeelde communicatie-aanpak die de sector in staat stelt met één stem te spreken op de grote dossiers, zonder het marketingverhaal van individuele bedrijven over te nemen. Zij voert actief gesprek met de Belgische media, levert expertise en cijfers, en reageert proactief waar een verkeerde framing dreigt. Bij elke golf van negatieve berichtgeving levert EV Belgium, met haar EV Barometer en data, een gedocumenteerd weerwoord. Op sociale media zet zij in op herkenbare, korte inhoud die feitelijke vragen beantwoordt. Zij bouwt aan een campagne rond **#Powering2030** en zoekt bewust de stem van tevreden gebruikers – particulieren, fleetbeheerders, transporteurs en de bredere EV-community – om het verhaal *for everyone, everywhere* invulling te geven. Zij zet in al haar communicatie de gebruiker centraal – ook de particulier die vandaag nog twijfelt – en niet enkel de B2B-realiteit van leasing en bedrijfswagens.

6.5 Industry – Wij maken het systeem performant, elke keer

Waarom. Het laatste engagement is misschien het belangrijkste. Wat de gebruiker uiteindelijk ervaart, is geen beleidsdocument of persbericht, maar een laadpaal die werkt, een betaalmoment dat eenvoudig is, een prijs die transparant is, een truck die rijdt, een net dat stabiel blijft. Daarnaast stimuleren we slim laadgedrag zodat onnodige netinvesteringen worden vermeden. In de praktijk komt dit vaak neer op het verschuiven van energievraag in de tijd, zonder bijkomende netverzwaringen of buffers. Geen enkel argument voor elektrische mobiliteit overleeft een falende gebruikerservaring. De sector moet zelf garanderen dat het systeem performant, betrouwbaar en schaalbaar is – *elke keer*.

Wat we doen. Wij engageren ons op kwaliteitsprincipes voor de uitrol en het beheer van elektrische mobiliteit: sectorbrede aandacht voor *uptime* en beschikbaar vermogen, slim laden, *quality of service* van de digitale connectie, prijstransparantie in lijn met AFIR, goede *roaming*, het tegengaan van laadpaal-kleven via rotatie-bevorderende tarieven, vlotte signalisatie (zeker langs snelwegen), en de beveiliging van laadinfrastructuur tegen (cyber-)fraude en kabeldiefstal. Voor laadhubs en multimodale laadpleinen werken we aan een geïntegreerde aanpak met aandacht voor netcapaciteit, ruimtelijke ordening en

gebruikersbeleving. Voor het vrachtsegment dragen we bij aan een goed ingeplant netwerk van depot- en publieke truck-charging, met inbegrip van duidelijkheid rond brandveiligheid en vergunningen. Voor mede-eigendom en thuisladen werken we aan oplossingen die ook de laatste EV-rijder in een appartementsgebouw toelaten een laadpunt aan te sluiten.

7. Van uitrol naar maturiteit — de tweede fase van de Belgische EV-markt

België heeft een eerste fase succesvol afgerond: een markt die in penetratiegraad bij de Europese koplopers hoort, een toonaangevend laadnetwerk, fiscale instrumenten die het bedrijfswagensegment hebben getransformeerd, en een ecosysteem van leveranciers, dienstverleners en kennisinstellingen. Dit zijn echte successen.

Maar ze maken ons niet immuun. Integendeel: ze plaatsen de sector op een drempel die voor elke groeiemarkt het moeilijkste moment vormt — de overgang van expansie naar maturiteit. De fase van *snelheid en marktpenetratie* maakt plaats voor de fase van *vertrouwen en kwaliteit*. De early adopter die ondanks ergernissen blijft geloven, maakt plaats voor de mainstream gebruiker die geen geduld heeft met defecte laadpalen, onduidelijke prijzen of negatieve berichtgeving. Wie die overgang niet maakt, ziet het momentum stilvallen. Wie hem wel maakt, bouwt door op een fundament dat decennialang meegaat.

Deze tweede fase vraagt andere prioriteiten. Niet *zoveel mogelijk laadpunten*, maar *het juiste laadpunt op de juiste plek met betrouwbare uptime*. Niet *snelle penetratie tegen elke prijs*, maar *transparante prijsvorming die de gebruiker beschermt*. Niet *eigen ecosystemen die klanten binden*, maar *open standaarden die echte keuzevrijheid bieden*. Niet *laden waar mogelijk*, maar *slim laden dat gebruiker én net ten goede komt*. De markt mag niet sneller groeien dan haar geloofwaardigheid; professionalisering is de voorwaarde voor duurzame schaalvergroting.

7.1 Prijstransparantie als voorwaarde voor de massamarkt

Wie vandaag publiek laadt, wordt te vaak verrast door de eindafrekening. Grote prijsverschillen, onvoorspelbare roamingkosten, beperkte duidelijkheid vóór de start en verwarrende tariefstructuren zijn voor de early adopter overkomelijke ergernissen — voor de mainstream gebruiker een rem op adoptie.

Prijstransparantie is geen technisch detail; ze is een voorwaarde voor massamarktadoptie. Wij vragen heldere prijscommunicatie per sessie, waarbij tarieven op een objectieve wijze vergeleken kunnen worden, volledige

transparantie vóór, tijdens en na het laden, en een uniforme informatiestandaard. Het AFIR-kader biedt hiervoor de juridische basis en moet worden toegepast.

7.2 Interoperabiliteit en vrije keuze

Klantbehoud in een volwassen markt draait om waarde en kwaliteit, niet om geforceerde binding. Lock-in-modellen, kostelijke overstappen en afhankelijkheid van één speler ondergraven het vertrouwen waarop de sector drijft. Open standaarden — technische én commerciële interoperabiliteit — zijn de hoeksteen van een volwaardige en geloofwaardige markt. Eenvoudige overstapmogelijkheden, echte keuzevrijheid en een gelijk speelveld tussen CPO's en MSP's prikkelen innovatie en verhogen de klanttevredenheid. De sector engageert zich om deze principes niet alleen contractueel maar ook praktisch waar te maken — in roaming-akkoorden, datadeling, gebruikersinterfaces en het commerciële beleid van individuele leden.

7.3 Slim laden als nationale opportuniteit

Slim laden werd in de eerste fase vaak gezien als een technische feature. In de tweede fase is het één van de belangrijkste strategische hefboomen voor het Belgische energiebeleid: het verlaagt piekbelasting en vermijdt dure noodcapaciteit, verhoogt de integratie van wind- en zonne-energie, verlaagt de totale laadkost, en verhoogt de flexibiliteit voor het systeem. Net hier ligt ook één van de meest gedeelde zorgen binnen de sector: **netcapaciteit en netcongestie**. De gelijktijdige elektrificatie van onze maatschappij – met name van onze mobiliteit, verwarming en industrie – zet de netten onder druk; zonder slim laden en flexibiliteit dreigt de netcapaciteit een rem te worden op de hele transitie. Een coherent kader voor slim laden — met heldere en brede markttoegang/deelname, time-of-use componenten in nettarieven, een werkende markt voor commerciële flexibiliteit (load shifting en V2G) en geen dubbele belastingen — kan België zich positioneren als Europese referentie in netintegratie. De concrete beleidsvragen lichten we toe in hoofdstuk 8.

7.4 Kwaliteitsnormen en professionalisering

Een laadpaal die niet werkt, een betaalflow die crasht, een storing die niet snel wordt opgelost — voor de gebruiker strekt die ene frustratie zich uit tot het hele systeem. Minimumstandaarden voor uptime, betrouwbaarheid, beschikbaar vermogen en klantenservice moeten als sectorbreed referentiekader gelden, met transparante spelregels die voor alle marktpartijen gelden. Wij engageren ons om die professionalisering mee vorm te geven via gedragscodes, sectorafspraken en gedeelde rapporteringsstandaarden, en vragen aan overheden om dit te verankeren in concessies en aanbestedingen. Kwaliteit mag geen optioneel verkoopargument zijn; ze moet de norm worden.

7.5 Een stabiel beleid dat de richting niet uit het oog verliest

De maturiteitsovergang is fragiel. Bedrijven, fleetmanagers en particulieren maken vandaag investeringskeuzes voor vijf tot tien jaar. Elk verkeerd signaal raakt onmiddellijk de TCO-rekensom, de geloofwaardigheid van de transitie en het vertrouwen in toekomstige investeringen. Recente signalen – voorstellen om de gunstregimes voor plug-in hybrides (PHEV's)¹⁷ te versoepelen, een omgekeerde cliquet voor benzine en diesel, het voorstel om de CO₂-2035-doelstelling te verzwakken naar 90%, de herinvoering van verkeersbelasting op nieuwe elektrische wagens in Vlaanderen of het wegenvignet – zijn elk apart en in combinatie een rem op adoptie en geloofwaardigheid. Voor PHEV's bevestigen we wat we sinds een aantal jaar stellen: dit is een overgangstechnologie, geen eindbestemming. Wij vragen aan de federale en regionale regeringen om de ingeslagen koers vol te houden – niet uit symbolische of ideologische trouw, maar omdat continuïteit zelf een economische waarde heeft.

8. Wat we vragen – onze prioriteiten 2026–2030

De vijf engagementen zijn de manier waarop wij als sector ons eigen werk organiseren. Daarnaast formuleert dit charter de inhoudelijke prioriteiten waar wij – gezamenlijk en in dialoog met overheden – concreet aan willen werken in deze legislatuur en op weg naar 2030. Deze prioriteiten bouwen voort op het EV Belgium memorandum 2024 en op de standpunten en aanbevelingen die we sindsdien publiceerden. We zetten ze bewust ná onze eigen engagementen: eerst wat de sector zelf doet, dan wat we van het beleid vragen.

8.1 Een ambitieus 2035-traject, op alle voertuigsegmenten

Wij vragen aan de drie gewesten en aan de federale overheid om de ambitie aan te houden om geen nieuwe ICE-personenwagens¹⁸ meer op de markt te brengen tegen 2035, en om voor de bestelwagen-, lichte vracht- en zware vrachtsegmenten gelijkaardige ambitieuze trajecten uit te tekenen. Wij vragen om de huidige uitfaseringsdatum van 2035 te behouden, en niet te verzwakken naar een latere datum. Voor het zware vrachtvervoer is TCO-pariteit vandaag al binnen bereik, maar te veel onduidelijkheden houden transportbedrijven tegen om de switch te maken: hoge capex voor trucks en laadinfrastructuur, onduidelijkheid over flexibele netaansluiting bij Fluvius, en operationele en kostenonzekerheid. Wij vragen daarom dat België – en specifiek Vlaanderen als logistieke draaischijf – een voortrekkersrol opneemt, onder meer door de Europese richtlijn te volgen die elektrische vrachtwagens vrijstelt van

¹⁷PHEV – Plug-in Hybrid Electric Vehicle: oplaadbare hybride.

¹⁸ICE – Internal Combustion Engine: voertuig met verbrandingsmotor.

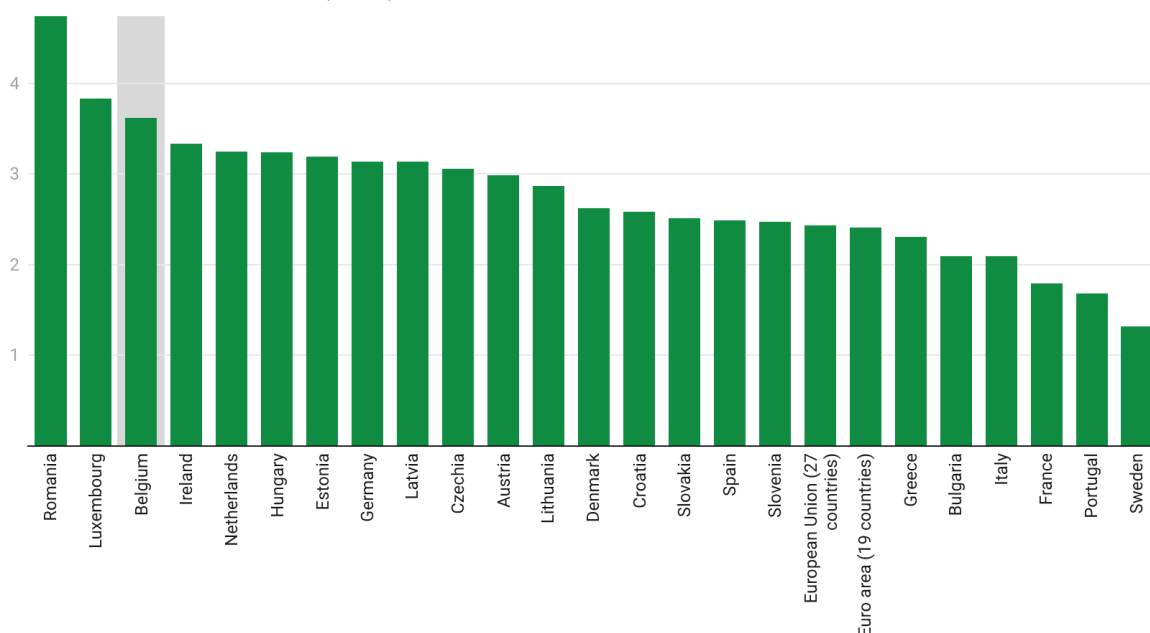
kilometerheffing, zoals Duitsland al doet. Geen subsidies, maar structurele ondersteuning. [Een truck is geen auto](#), en heeft een eigen logica nodig.

8.2 Een fiscale verschuiving die volgehouden wordt

Wij verwelkomen de fiscale verschuiving die met het federaal begrotingsakkoord van eind 2025 is ingezet: lichte accijnsverhoging op benzine en diesel, accijnsverlaging op elektriciteit, en een verbreding van de TCO-kloof in het voordeel van de elektrische wagen. Dit is een eerste stap, geen eindpunt. Wij vragen om die richting volgehouden voort te zetten: een echte tax shift waarin alle gunstregimes voor ICE-voertuigen systematisch worden afgebouwd, waarin bijdragen op elektriciteit worden vervangen door hogere bijdragen op fossiele brandstoffen, en waarin een gunstige BTW-regeling (6%) voor publiek laden eindelijk wordt gerealiseerd. Wij waarschuwen tegelijk voor maatregelen in de tegengestelde richting, zoals het capaciteitstarief in Vlaanderen, de in oktober 2025 aangekondigde invoering van de verkeersbelasting op nieuwe elektrische wagens in Vlaanderen, of de mogelijke impact van het wegenvignet – op een moment dat de private EV-markt nog te broos is om dergelijke signalen te dragen.

Gas vs Electricity Price Ratio (EU)

Prices for household consumers – (€/kWh) 2025-S2



Source: Eurostat • Créé avec Datawrapper

8.3 De particuliere markt doen kantelen

De Belgische EV-markt is vandaag nog grotendeels een leasing- en bedrijfswagenmarkt: **circa 89% van de nieuw ingeschreven EVs zijn bedrijfswagens**, een aandeel dat ons in Europa een leiderspositie geeft maar

tegelijk de scheefgroei blootlegt. Voor een vol-elektrisch wagenpark is een gezonde particuliere markt en tweedehandsmarkt onmisbaar. Wij vragen daarom een fiscale incentive voor private leasing van zero-emissievoertuigen, en een aangepast kader voor de tweedehandsmarkt zodat het lekken van afgeschreven leasewagens naar het buitenland wordt afgeremd. Wij waarschuwen tegen voorstellen om de accijns op fossiele brandstoffen verder te verlagen (“omgekeerde cliquet”) – niet alleen omdat dit de TCO-rationale ondergraaft, maar ook omdat het structureel een blinde subsidie aan fossiele brandstoffen vormt.

8.4 Laadinfrastructuur: van 100k naar 200k+ publieke laadpunten, en richting 2035

Eind 2025 telde België 106.667 publieke en semi-publieke laadpunten. De projecties van januari 2026 wijzen op een opschaling tot **circa 200.000 publieke punten tegen 2030** en uiteindelijk **378.747 AC- en 25.727 DC-laadpunten in 2035**. Vooral de inhaalbeweging voor snelladers in Wallonië (+93% in 2025) moet doorgetrokken worden. Wij engageren ons om die uitrol mee te dragen, mits voorwaarden vervuld zijn: aangepaste nettarieven voor publieke laadpunten (geen residentieel capaciteitstarief), versnelde aansluitprocedures, realistische dataverplichtingen in lijn met AFIR, een kwaliteitsgericht concessiebeleid (uptime, beschikbaar vermogen, QoS) met vrije prijsvorming, en een werkbaar kader voor laadhubs, multimodale laadpleinen en depotlaadinfrastructuur voor trucks.

Wij vragen tegelijk een strategie voor AC- en DC-laadinfrastructuur die vertrekt vanuit de use case, niet vanuit de regio: de keuze tussen AC en DC hangt af van de gewenste laadsnelheid en doorstroom op die specifieke locatie, niet van een vaste regel per type plek. Een laadpunt toevoegen zodra een bestaand punt verzadigd raakt, is geen gebrek aan strategie maar een logische, vraaggedreven aanpak. Het risico zit niet in paal-volgt-paal op zich, maar in het te laat anticiperen op verzadiging. Concessies en aanbestedingen moeten daarom vertrekken van gebruiksdata en saturatiegraad, niet van een vooraf vastgelegde regionale verdeling.

Voor de truck-charging-infrastructuur verschuift de uitdaging vandaag vooral naar depotladen (zie ook §3.1). Op vlak van publieke laadinfrastructuur voor trucks loopt België relatief goed mee ten opzichte van buurlanden; de echte achterstand zit in laadinfrastructuur op bedrijventerreinen en logistieke depots. Kostenpariteit is vandaag al mogelijk, maar een duidelijk beleidskader ontbreekt. Wij vragen – in lijn met onze publicatie [A Truck is not a Car](#) (april 2026) – een specifiek beleidskader voor de versnelde rollout van depotlaadinfrastructuur, met aandacht voor netaansluiting en versnelde vergunningstrajecten.

8.5 Investeren in het net, V2X en flexibiliteit als hoeksteen van de energietransitie

De gelijktijdige elektrificatie van mobiliteit, verwarming en industrie, gecombineerd met de groei van hernieuwbare maar intermitterende productie, stelt onze elektriciteitsnetwerken voor uitdagingen. Elektrische voertuigen zijn met hun hoge flexibiliteit *een deel van de oplossing*. Wij vragen een doortastend kader voor V2X in lijn met AFIR, EPBD en EMD: time-of-use componenten in nettarieven (i.p.v. CapT), een werkende markt voor commerciële flexibiliteit (load shifting én V2X), geen dubbele tarificatie van elektriciteit, technische flexibiliteit als noodremmechanisme dat slechts uitzonderlijk wordt geactiveerd, en geen onnodige extra Belgische regelgeving bovenop de Europese verplichtingen. Meer details en uitleg over hoe beleidsmakers netcongestie en -beheer kunnen versterken kan men nalezen in ons standpunt "[Netcongestie aanpakken voor een vlottere uitrol van laadinfra](#)".

Een tijdige en goed uitgewerkte V2X-uitrol kan het Belgische elektriciteitssysteem daarenboven volgens onze ramingen een jaarlijkse besparing van circa **250 miljoen euro** opleveren en de noodzakelijke kapitaaluitgaven met **0,9 tot 2 miljard euro** verminderen. Deze cijfers zijn onderbouwd in ons standpunt [Efficiëntie ontsluiten](#) (februari 2026). Het betreft modelmatige ramingen; wij willen ze verder verfijnen en afstemmen met Elia, Fluvius en ORES, zodat ze als gedeelde basis kunnen dienen voor het beleidsdebat.

Overkoepelend op bovenstaande nemen wij een actieve rol op ten aanzien van alle relevante stakeholders (TSO's, DSO's, toezichthouders, beleidsmakers, ...) om hen te overtuigen vast te houden aan een ambitieuze en continue inzet voor "harde" investeringen in transformatoren en bekabeling, met een specifieke focus op locaties waar de knelpunten structureel zijn. Het Federaal Ontwikkelingsplan (FOP), dat gebaseerd is op een brede marktconsultatie, moet worden uitgevoerd zoals afgesproken. Zoals vandaag de dag bij veel TSO's en DSO's het geval is, moet een duidelijke 'no-regret'-strategie behouden blijven, waarbij werkelijk elke investering in het net op basis van het FOP eerder vroeger dan later relevant zal blijken (zoals de huidige situatie aantoont). Daarnaast pleiten wij voor een nationale strategie die de plannen van zowel de TSO's als de DSO's op een gelijktijdige en transparante manier weerspiegelt — welke vervolgens beter op elkaar afgestemd dienen te worden. Nauw overleg met de verschillende belangenverenigingen kan een cruciale rol spelen bij het in kaart brengen van de toekomstige behoeften.

8.6 Industriële verankering — België in de Europese EV-economie

België presteert sterk op uitrol en gebruik. Met 35% marktaandeel zijn we, samen met de Scandinavische landen en Nederland, een Europese koploper, en onze

publieke laadinfrastructuur staat bij de besten van Europa. Maar koploper zijn in *adoptie* is iets anders dan koploper zijn in *industriële verankering*. Precies daar tekent zich een Belgische kloof af die de duurzaamheid van onze koppositie op middellange termijn bedreigt.

Het rapport [Built in Europe: Mapping the EV Economy](#) (New AutoMotive & E-Mobility Europe, 2026) brengt voor het eerst alle gecommitteerde EV-investeringen in voertuigen, batterijen en laadinfrastructuur op Europese schaal in kaart. België vertegenwoordigt daarin slechts **1,2% van de Europese EV-investeringen**, voor een totaal van **€2,6 miljard** — opnieuw: industriële investeringen, niet de aankoop van voertuigen. Daarmee zit België onder Zweden (3,8%), Finland, Tsjechië en Slowakije, terwijl Duitsland (24%, €55 mld), Frankrijk (18%, €40 mld) en zelfs Hongarije alleen (11%, €25 mld) een veelvoud aantrekken. Onze marktpenetratie en positie als logistieke draaischijf rechtvaardigen méér industriële verankering dan we vandaag aantrekken.

Het meest tastbare voorbeeld: één van de laatste auto-assemblagelijnen van het land — met **6.500 werknemers de enige overgebleven autofabriek** in België — dreigt elektrische modellen te verliezen aan een nieuwe vestiging in het buitenland. De CEO benoemde hiervoor twee structurele kostenproblemen: de Belgische **loonkosten** én **energiekosten**. Federale en regionale overheden zetten een taskforce op, maar de echte vraag — is of die taskforce wel het juiste probleem aanpakt. Voor een sector die *energie* tot kernactiviteit heeft, is dit geen gewoon dossier van industrieel beleid, maar een onmiddellijke testcase voor de mate waarin België Europese EV-investeringen kan aantrekken en behouden.

Daarom vragen wij — voortbouwend op hoofdstuk 5 — een bewuste *industriële strategie* voor België binnen de Europese EV-economie. Concreet:

- **Een Belgische investeringsstrategie EV-economie**, gedragen door federale en regionale overheden, met heldere prioriteiten waar België zinvol industrieel kan aanhaken — batterijrecyclage en second-life toepassingen, slimme laadhardware en componenten, V2X-software en batterijmanagementsystemen, en O&O- en testfaciliteiten met kennisinstellingen.
- **Volgehouden verdediging op Europees niveau** van het kader dat investeringen mogelijk maakt: stabiele CO₂-doelstellingen voor 2030 en 2035, geen verwatering van AFIR/EPBD/RED, scale-up financiering voor de batterijketen en gerichte industriebeleidsinstrumenten.
- **Het behoud én de positionering van de Belgische fabrieken**, met onderzoek naar scenario's waarbij Gent uitgroeit tot Europese assemblage-hub voor EVs — onder meer om het Europese invoertarief van

28% op in China geproduceerde EVs te vermijden – en met structureel werk aan de competitiviteit van industriële energieprijzen.

- **Een Belgische routekaart voor circulaire laadinfrastructuur**, geïnspireerd op de Nederlandse *Routekaart circulaire laadinfrastructuur* (IenW/NKL, 2025), met aandacht voor refurbishment, het Digitaal Productpaspoort, circulaire aanbestedingscriteria en een nationaal protocol voor hergebruik en recyclage van laadhardware.

8.7 Talent, vaardigheden en cybersecurity

De golf aan elektrificatie – van mobiliteit over verwarming tot industrie – maakt de nood aan talent de komende jaren alleen maar groter dan ze vandaag al is. Er is nu reeds een groot tekort, zowel kwantitatief als kwalitatief, om de transitie te dragen: installateurs van laadinfrastructuur, technici voor automotive (productie, onderhoud, recyclage), ontwikkelaars voor energie-integratie en data-interfaces, en rijopleidingen die de specificiteit van batterij-elektrisch rijden integreren. Zonder een gerichte inhaalbeweging wordt talent zelf een structurele rem op de transitie.

Daarnaast vraagt de toenemende digitalisering en connectiviteit van voertuigen én laadinfrastructuur om specifieke **cybersecurity-competenties**. Zowel de auto- als de laadketen worden kritieke digitale infrastructuur; de beveiliging ervan tegen cyberdreigingen en (cyber-)fraude is een nieuwe, structurele vaardigheidsbehoefte die in opleiding en sectorbeleid een plaats moet krijgen.

Nood aan elektrotechnisch personeel	Nood aan Cyber en IT personeel
Met een vacaturegraad die binnen de elektrotechnische installatie- en autosector structureel tot de hoogste van het land behoort, is de nood hier ongekend hoog. Waar het algemene gemiddelde op de Belgische arbeidsmarkt rond de 3,9% schommelt, ligt de druk op technische profielen beduidend hoger. Beroepen zoals 'elektrotechnisch installateur' (cruciaal voor laadpalen en netverzwaring) en 'diagnosetechnicus elektrische voertuigen' domineren daardoor al jaren de absolute top van de knelpuntberoepenlijsten van de VDAB en Le Forem. De vraag naar laadpaalinstallateurs is door de snelle vergroening van het (bedrijfs)wagenpark op zeer korte tijd zelfs exponentieel gestegen. Ondanks de oprichting van gerichte opleidingen in België de afgelopen jaren (zoals de focus op hoogspanning binnen de	Met een vacaturegraad van 12,4% is de nood nergens zo hoog. Dit cijfer ligt beduidend hoger dan het gemiddelde in de bredere IT-sector (5,3%) en overstijgt het gemiddelde van de totale Belgische arbeidsmarkt (3,9%) ruimschoots. Ondanks de oprichting van meer dan 50 relevante opleidingen in België de afgelopen jaren, stromen er jaarlijks slechts enkele honderden nieuwe afgestudeerden de arbeidsmarkt op. Dit is lang niet genoeg om het gat van 4.000 openstaande posities dicht te rijden.

bachelors Autotechnologie, de uitbreiding van praktijkcentra en specifieke Syntra- of VDAB-modules voor laadinfrastructuur), stromen er jaarlijks slechts enkele honderden gespecialiseerde technici de arbeidsmarkt op. Dit is lang niet genoeg om het huidige en zeker het toekomstige gat van duizenden openstaande posities dicht te rijden. Ter illustratie: alleen al in Vlaanderen staan er doorlopend meer dan 1.000 vacatures open voor autotechniekers, bovenop het zware en aanhoudende tekort aan tienduizenden werkuren van elektriciens die nodig zijn om de ambitieuze uitrol van publieke en private laadpalen te realiseren.	
--	--

Wij vragen aan de gewesten om een gericht opleidings- en onderwijsbeleid uit te werken voor de hele EV-waardeketen, en wij engageren ons als sector om dat beleid te ondersteunen met stages, leerlijnen en industriële validatie.

8.8 Een coherent en stabiel beleid

Een transitie van deze omvang vraagt beleidszekerheid. Wij vragen aan alle bevoegde overheden om coherent te werken – federaal, regionaal en lokaal, met afstemming tussen mobiliteit, energie, fiscaliteit, ruimtelijke ordening en onderwijs – en om de spelregels stabiel te houden over de duur van een investeringscyclus. Een fiscale incentive die om de zes maanden van toon verandert, ondergraaft het vertrouwen van ondernemingen en consumenten. Wij dringen aan op een structureel overlegmechanisme tussen overheid en sector, en vragen aan de Belgische regeringen om binnen Europa de koploperspositie van België actief te verdedigen – en waarschuwen tegen signalen, zoals een verzwakking van de CO₂-2035-doelstelling, die de Belgische investeringszekerheid ondermijnen.

9. Governance en opvolging

Een charter is geen eenmalig document. Het is een gedeelde verbintenis die over de jaren in voortgang gemeten, openlijk besproken en zo nodig bijgestuurd moet kunnen worden. Wij voorzien daarom een lichte maar duidelijke governance.

Governance

Eigenaarschap. Het charter is eigendom van de leden van EV Belgium. Het bestuur is verantwoordelijk voor de uitvoering en rapportage. De algemene vergadering valideert de jaarlijkse voortgangsrapportering.

Werkgroepen en sector eigenaarschap.

Voor elk van de vijf engagementen wordt minstens één ledenwerkgroep aangewezen die ownership opneemt over de uitvoering en via het secretariaat aan het bestuur rapporteert.

Opvolging

Jaarlijkse rapportage. Eén keer per jaar — bij voorkeur rond de jaarlijkse algemene vergadering — publiceren wij een voortgangsrapport waarin we per engagement aangeven welke acties zijn opgeleverd, welke standpunten zijn gepubliceerd, welke werkgroepen actief zijn en welke beleidsresultaten zijn behaald. De rapportering wordt publiek gemaakt op ev.be.

Tussentijdse update. Halverwege de looptijd, ten laatste in 2028, organiseren wij een tussentijdse evaluatie — eventueel een tweede Leadership Forum — waarin wij beoordelen of de koers nog passend is en of bijsturing nodig is.

Dialoog met partners. Het charter is geen intern document. Wij delen het actief met federale en regionale overheden, parlementsleden, Europese partners, onze leden en de bredere publieke opinie. Ook de eindgebruiker krijgt een stem: via een jaarlijkse tevredenheidsmeting bij EV-rijders en een actief EV Driver Council als klankbord voor eindgebruikers. Reacties, kritiek en suggesties zijn welkom — een sector die ernst maakt van een charter, mag het verdragen wanneer ze daarop wordt aangesproken.

10. Slotverklaring en ondertekening

Wij, leden van EV Belgium, verklaren ons door dit charter te laten leiden in de komende jaren — vanuit dezelfde missie waarmee we begonnen: connect, advocate, accelerate. Wij erkennen dat de transitie naar zero-emissiemobiliteit geen vanzelfsprekendheid is, maar een keuze — een keuze die niet door één speler alleen gemaakt kan worden, maar enkel door alignment en gedeelde verantwoordelijkheid. En wij erkennen dat de tijd om in algemeenheden te spreken voorbij is.

Met dit charter:

- engageren wij ons tot **Policy** — wij gaan actief in dialoog;
- engageren wij ons tot **Market** — wij werken marktknelpunten weg;
- engageren wij ons tot **Data Gap** — wij bouwen feitelijke analyses;
- engageren wij ons tot **Communication** — wij geven actief vorm aan het narratief;
- engageren wij ons tot **Industry** — wij maken het systeem performant, elke keer.

Wij doen dit met het oog op een Belgische markt van twee miljoen elektrische voertuigen tegen 2030, met een verdubbeling van de publieke laadinfrastructuur, met een vrachtsector die de elektrificatie voluit omarmt, met een net dat slim en flexibel mee schakelt, en met een burger — particulier én professioneel — die elektrische mobiliteit ervaart als de evidente, betaalbare en aangename keuze.

Dit charter is een uitnodiging.

Aan overheden om samen beleid te maken.

Aan bedrijven om zich mee te engageren.

Aan alle partners om samen de volgende fase van elektrische mobiliteit in België vorm te geven.

Today we chose commitment. Together, we sign our charter to enable Belgium's EV market in 2030.

One sector. One charter. One future.

#Powering2030

11. Bronnen

EV Belgium

- EV Belgium Leadership Forum 2026, 24 april 2026, De Schorre (interne werksessie, Chatham House Rule).
- EV Belgium Persconferentie EV-markt België 2025–2026, 6 januari 2026, Zaventem.
- EV Belgium, Memorandum Federale en Regionale Verkiezingen 2024, 2024.
- EV Belgium, Standpunt: A Truck is not a Car, 3 april 2026.
- EV Belgium, Standpunt: Efficiëntie ontsluiten — economische argumenten voor een versnelde rollout van V2X in België, 27 februari 2026.
- EV Belgium, Standpunt: Het Waarborgen van de Maatschappelijke Doelstellingen van het Mobiliteitsbudget, 26 februari 2026.
- EV Belgium, Standpunt: Omzetting van de herschikte EPBD-richtlijn in België, 18 december 2025.
- EV Belgium, Aanbevelingen: Elektrische bestelwagens in België, 7 augustus 2025.
- EV Belgium, Aanbeveling: Laadhubs en -pleinen, 17 februari 2025.

- EV Belgium, Standpunt: Lokale belastingen op laadpunten, een slecht idee!, 6 januari 2025.
- EV Belgium, Opinie: ETS2 is nu noodzakelijker dan ooit, 31 maart 2026.
- EV Belgium, Opinie: TCO in mobiliteit, 18 maart 2026.
- EV Belgium, EV Barometer, <https://ev.be/nl/ev-barometer>

Externe rapporten en databronnen

- Cook, C. & Nelmes, B., [Built in Europe: Mapping the EV Economy](#), New AutoMotive & E-Mobility Europe, 2026 (volledig rapport + Executive Summary met landenshares).
- European Alternative Fuels Observatory (EAFO), Country dashboards en pan-Europese vergelijkingsgegevens, doorlopend bijgewerkt.
- NKL, Circonnect & RVO i.o.v. Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (NL), Routekaart circulaire laadinfrastructuur, 2025.
- De Tijd, opiniedebat over de Volvo Gent-taskforce, 2026.
- European Alternative Fuels Observatory, <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/transport-mode/road>

Europees regelgevend kader (geciteerd)

- Verordening (EU) 2023/1804 inzake de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (AFIR).
- Richtlijn (EU) 2024/1275 inzake de energieprestatie van gebouwen (herschikking, EPBD).