A Truck is Not a Car: versnel de invoering van elektrische zware bedrijfsvoertuigen in België

Standpunt van EV Belgium

3 april 2026

Waarom de elektrificatie van zware bedrijfsvoertuigen nu belangrijk is voor België

Met een van de grootste havens van Europa in Antwerpen en zijn ligging als klein land in het hart van Europa is België van oudsher een logistiek knooppunt en een doorvoerland. De overgang naar emissievrije logistiek vormt daarom een cruciale uitdaging voor de Belgische economie.

De elektrificatie van zware bedrijfsvoertuigen verloopt in onze buurlanden sneller dan in België zelf: in Duitsland zijn nu meer dan 10 000 e-vrachtwagens geregistreerd en in Nederland meer dan 2000. In België zijn er slechts 508 geregistreerd, hoewel dat aantal snel groeit. Toch vertegenwoordigen ze slechts ongeveer 1% van het totale wagenpark van zware bedrijfsvoertuigen. De EU-doelstellingen om de CO2-uitstoot van het vrachtwagenpark in 2030 met 43% te verminderen (65% tegen 2035) zullen onhaalbaar zijn zonder een veel groter aantal volledig geëlektrificeerde vrachtwagens.

Tegelijkertijd wijzen de kostenontwikkelingen erop dat het TCO-voordeel verschuift ten nadele van vrachtwagens met verbrandingsmotoren, met de Richtlijn hernieuwbare energie (RED III) en de toekomstige implementatie van ETS2. Als Belgische logistieke bedrijven niet kunnen profiteren van een gunstig klimaat voor de overgang naar e-HDV's, zullen ze een concurrentienadeel ondervinden ten opzichte van onze buurlanden.

Hieronder stelt EV Belgium zijn analyse voor, gebaseerd op de huidige staat van de sector. Het standpunt is gestructureerd in **vaststaande feiten**, een **grijze zone** en een **reeks van openstaande vragen**. Alle punten zijn als gelijkwaardig te beschouwen; de volgorde is louter redactioneel.

De vaststaande feiten

Feit #1: Een vrachtwagen is geen auto – TCO-pariteit is belangrijk en kan politiek worden ondersteund

Voor logistieke bedrijven is de TCO belangrijker dan wat dan ook. Er zijn fiscale maatregelen beschikbaar om ervoor te zorgen dat TCO-pariteit tussen elektrische en ICE-vrachtwagens wordt bereikt. De aanschafprijzen voor elektrische versies van bedrijfsvoertuigen liggen

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

vandaag de dag nog steeds 2,5 tot 3 keer hoger dan die voor ICE-equivalenten. Logistieke bedrijven staan onder druk om hogere aankoopprijzen te compenseren door ter plaatse hernieuwbare energie op te wekken en het gebruik van het wagenpark volledig te optimaliseren, wat niet altijd haalbaar is voor kleinere exploitanten.

Aanbevelingen:

- *Maak een onderscheid in de belastingaftrek (*kostenaftrek, *inclusief afschrijving) tussen vrachtwagens met verbrandingsmotor en elektrische zware vrachtwagens. Verhoog de aftrek voor elektrische vrachtwagens tot ten minste 120%.*
- *Verhoog de (eenmalige) investeringsaftrek voor elektrische vrachtwagens, zoals voorzien in het regeerakkoord.*[1]
- *Handhaaf een kilometerheffing van bijna nul voor vrachtwagens. Verklein de kloof tussen vrachtwagens met verbrandingsmotor en elektrische vrachtwagens wat betreft de kilometerheffing niet.*
- *Introduceer een equivalent voor professionele diesel voor logistieke bedrijven ("professionele elektriciteit") dat het opladen van vrachtwagens ten minste in dezelfde mate ondersteunt als het tanken van diesel. Inkomsten uit ETS2 zouden hiervoor vanaf 2028 in aanmerking kunnen worden genomen.*

Feit #2: Infrastructuur eerst – Bouw het en ze zullen komen

Deze basiswaarheid uit het mobiliteitsbeleid, bevestigd door ervaringen uit de personenautosector, geldt ook voor zware vrachtwagens — we weten inmiddels dat de juiste volgorde is om eerst de basisinfrastructuur aan te leggen, waarna de voertuigen zullen volgen. De kip-en-ei-discussie moet niet opnieuw worden geopend. De uitrol van infrastructuur is een wettelijke verplichting onder AFIR, met name voor TEN-T-corridors. Vertragingen zullen een directe impact hebben op de rol van België als transit- en logistiekland.

Aanbevelingen:

- *Ontwikkel een duidelijke strategie voor de plaatsing van openbare laadpunten voor vrachtwagens in België, gebaseerd op de AFIR-doelstellingen. Bepaal de omvang van de infrastructuur niet uitsluitend op basis van het huidige aantal e-vrachtwagens op de weg.*

Feit #3: Gedeeld opladen in depots, een potentieel cruciaal stukje van de puzzel

Waarschijnlijk zal opladen in depots de belangrijkste manier van opladen voor vrachtwagenparken worden. Het delen van oplaadinfrastructuur in depots tussen logistieke

[1] https://financien.belgium.be/nl/ondernemingen/vennootschapsbelasting/belastingvoordelen/investeringsaftrek

bedrijven zal een cruciaal element zijn in een geëlektrificeerd logistiek ecosysteem. Grotere transportbedrijven kunnen een belangrijke rol spelen door kleinere transportbedrijven de mogelijkheid te bieden om op te laden in hun depot op de plaats van bestemming. Het openstellen van depots kan ook de bezettingsgraad van laders verhogen, helpen het rendement op investeringen in laadinfrastructuur te versnellen en het gebruik van hernieuwbare energie ter plaatse optimaliseren.

Aanbeveling:

- *Moedig gedeelde oplaadnetwerken in depots aan en stimuleer deze, waarbij logistieke bedrijven hun depots voor elkaar openstellen om opladen op de bestemming mogelijk te maken.*

Feit #4: Stabiel beleid bevordert acceptatie

Een wisselvallig beleid en onsamenhangende beleidskeuzes zorgen voor onzekerheid bij de doelgroep en zullen de transitie belemmeren. Logistieke bedrijven en gebruikers hebben duidelijke doelstellingen nodig waarop ze kunnen vertrouwen en waarop ze hun investeringsbeslissingen kunnen baseren.

Aanbevelingen:

- *Ontwikkel een nationale strategie voor de uitrol van oplaadpunten voor zware elektrische voertuigen (e-HDV), ondersteund door alle regio's.*
- *Neem duidelijke doelstellingen op en communiceer deze, ondersteund door wetgeving zoals AFIR.*
- *Houd vast aan die doelstellingen en laat u niet verleiden om ze te herzien onder druk om kortetermijnresultaten te behalen.*

Bekend #5: De technologie voor elektrische vrachtwagens is klaar en mythes over elektrisch rijden en voertuigen moeten proactief worden aangepakt

Elektrische zware vrachtwagens zijn tegenwoordig een volwassen technologie en worden al op de weg ingezet. Toch vormen misvattingen over het praktische gebruik van elektrische voertuigen en vrachtwagens een van de grootste belemmeringen voor bedrijven en chauffeurs. Met voldoende kennis van de energiemarkten en onder de juiste omstandigheden kan vandaag de dag al TCO-pariteit tussen diesel- en elektrische vrachtwagens worden bereikt.

Aanbevelingen:

- *Werk samen met belanghebbenden uit de sector, zoals EV Belgium, sector- en werkgeversfederaties en anderen, om feitelijke informatie te delen en een opleidingsprogramma over elektrische zware bedrijfsvoertuigen op te zetten.*

Feit #6: België loopt achter op zijn buurlanden wat betreft de elektrificatie van zware vrachtwagens

In Duitsland zijn nu meer dan 10 000 e-vrachtwagens geregistreerd, en in Nederland meer dan 2000. In België zijn er slechts om de 500 geregistreerd, hoewel dat aantal snel groeit. Als de ontwikkeling van de Belgische laadinfrastructuur voornamelijk gebaseerd zou zijn op vrachtwagens die in België zelf zijn geregistreerd, zou dit de positie van België als doorvoerland in gevaar brengen. Tegelijkertijd zullen Belgische logistieke bedrijven marktaandeel verliezen zodra de vraag volledig verschuift naar emissievrije logistiek, als België achterblijft bij de buurlanden.

Aanbeveling:

- *Waarborg de positie van België als logistiek knooppunt en doorvoerland. Houd bij de ontwikkeling van een strategie voor elektrische zware vrachtwagens rekening met het transitverkeer en de omvang van het wagenpark van elektrische zware vrachtwagens in de buurlanden.*

Feit #7: De overgrote meerderheid van de logistieke bedrijven zijn kmo's

De logistieke sector bestaat grotendeels uit kleinere bedrijven: 71% van de Belgische logistieke bedrijven bezit 5 voertuigen of minder, terwijl slechts 1,85% 50 voertuigen of meer bezit. Het beleid moet daarom rekening houden met de specifieke behoeften van kmo's en ondersteuning op maat bieden.

Aanbevelingen:

- *Zorg ervoor dat beleidsondersteunende maatregelen voor kmo's toegankelijk zijn zonder administratieve rompslomp, onder hen goed bekend zijn en door een groot deel van de doelgroep van bedrijven worden benut.*
- *Werk samen met brancheorganisaties om kmo's in de logistieke sector te bereiken.*

De grijze zone

Netcapaciteit, toegang tot het net en netrenovatie

Het opladen van vrachtwagens, met snelheden variërend van 350 kW tot 1 MW en meer, stelt nog hogere eisen aan het elektriciteitsnet dan het opladen van personenauto's. Aan de andere kant kunnen hogere batterijcapaciteiten en laadsnelheden ook nog grotere voordelen opleveren op het gebied van flexibiliteit, slim laden en V2G.

Congestie van het elektriciteitsnet zal in de nabije toekomst een probleem blijven. De integratie van vrachtwagenladers in het net hangt daarom sterk af van hoe strategisch de aanpak van de uitrol van het laden van vrachtwagens zal zijn, en welke flexibiliteitsopties

beschikbaar zullen worden gesteld. Tijdige en veilige netaansluitingen voor logistieke bedrijven zijn essentieel om laden in depots mogelijk te maken.

Aanbevelingen:

- *Integreer netaspecten en flexibiliteit vanaf het begin in de uitrolstrategieën voor het opladen van e-HDV's door nauw samen te werken met netbeheerders en belanghebbenden.*
- *Creëer gunstige voorwaarden voor logistieke bedrijven en de laadsector om maximale flexibiliteit in hun installaties te integreren.*

De openstaande vragen

Onbekende #1: Verzamel betere gegevens over N2- en N3-voertuigvloten

Actuele cijfers over de huidige omvang van het wagenpark voor N2- en N3-voertuigen zijn in België moeilijk te verkrijgen. De statistieken van Statbel mengen N1, N2 en N3 door elkaar. De statistieken van Febiac worden met een jaar vertraging gepubliceerd.

Europese gemiddelden tonen aan dat het dagelijkse aantal kilometers voor vrachtwagens tussen 200 en 450 km ligt, wat ruim binnen de huidige mogelijkheden van e-HDV's op de markt zou vallen, mits er voldoende oplaadmogelijkheden zijn. Er zijn echter geen openbaar beschikbare en betrouwbare cijfers over het dagelijkse aantal kilometers van vrachtwagens in België of door Belgische bedrijven. Het is momenteel onmogelijk om te bepalen hoeveel HDV-ritten in België potentieel geëlektrificeerd zouden kunnen worden.

Marktgegevens over elektrische vrachtwagens zijn moeilijk te verkrijgen. In tegenstelling tot personenauto's worden de prijzen van vrachtwagens meestal per geval onderhandeld. Er is daarom meer onderzoek nodig naar de prijsstelling van vrachtwagens, gerelateerd aan verschillende categorieën en op basis van de omvang van bedrijven, om de TCO en prijsaspecten te kunnen monitoren.

Aanbeveling:

- *Zorg voor samenwerking tussen belanghebbenden en relevante sectorfederaties om de statistieken te verbeteren en de vrachtwagensector op te volgen.*

Onbekende #2: Beschikbaarheid van tarieven en tools voor logistieke bedrijven

Er is meer kennis nodig over de opties die bestaan of kunnen worden gecreëerd voor logistieke bedrijven als zij de laadkosten voor hun wagenpark willen optimaliseren. Er moeten gegevens worden verzameld over wanneer en waar industriële elektriciteitsprijzen van toepassing zijn op het opladen van vrachtwagens in depots en welke logistieke bedrijven hiervan kunnen profiteren. We zouden ook graag gegevens en ervaringen ontvangen over

slim opladen van vrachtwagens door bedrijven die hun wagenpark al hebben geëlektrificeerd.

We roepen ook op tot marktonderzoek naar tools en opties voor het optimaliseren van de ritplanning voor wagenparkbeheerders, welke al dan niet het opladen van e-HDV's mogelijk maken, en hoe deze kunnen worden ingezet of verbeterd om de transitie te ondersteunen.

Aanbeveling:

- *Verzamel gegevens over laadtarieven en flexibiliteitsopties op basis van overleg met belanghebbenden uit de sector.*

Onbekend #3: Kennis van energie- en laadaspecten onder wagenparkbeheerders bij logistieke bedrijven

Het is onduidelijk hoe wijdverbreid de kennis over elektrificatieaspecten is onder wagenparkbeheerders en CEO's van logistieke bedrijven. We vermoeden dat deze kennis niet wijdverbreid is en de invoering van elektrische voertuigen in de logistieke sector remt, zelfs waar de houding ten opzichte van e-HDV's positief zou kunnen zijn. Bovendien zijn alle *value drivers*, zoals eigen energieproductie en -opslag, e-credits en het inspelen op de energiemarkten, vaak niet goed bekend of onbekend. Voor ondersteuningsmaatregelen, zoals de verhoogde investeringsaftrek voor vrachtwagens, geldt hetzelfde. Inzicht in de economie en marktdynamiek van energie en opladen is essentieel voor het succes van strategieën voor de elektrificatie van wagenparken.

Aanbevelingen:

- *Onderzoek bij bedrijven in de sector naar hun kennis van elektrificatieaspecten en hun houding.*
- *Zorg voor training en gerichte ondersteuning voor bedrijven en chauffeurs over alle aspecten van elektrische logistieke wagenparken. Dit kan in sommige gevallen een efficiënt alternatief zijn voor directe financiële steun.*

Onze oproep aan beleidsmakers en belanghebbenden in de logistieke sector

1. **Baseer beleidskeuzes op de bekende feiten en voer onze aanbevelingen uit**
2. **Kies voor een strategische aanpak van netcongestie en -toegang**
3. **Zet een samenwerking tussen belanghebbenden op om de onbekenden op te lossen**

###