

Vlaamse lokale overheden willen meer grip op laadinfrastructuur

Behoefte aan betere toekomstplanning met actuele data en goede interne samenwerking

Aanleiding en achtergrond onderzoek

Op 25 februari 2025 organiseerde EVTools een speciaal webinar voor Vlaamse steden en gemeenten. Dit webinar richtte zich op het verbeteren van het gebruik van software en data voor het plannen van laadlocaties, het optimaliseren van samenwerking tussen betrokken partijen en het nemen van beslissingen op basis van actuele en transparante data over het laadnetwerk. EVTools levert sinds 2022 zowel plannings- als processoftware ter ondersteuning van de concessie van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW).

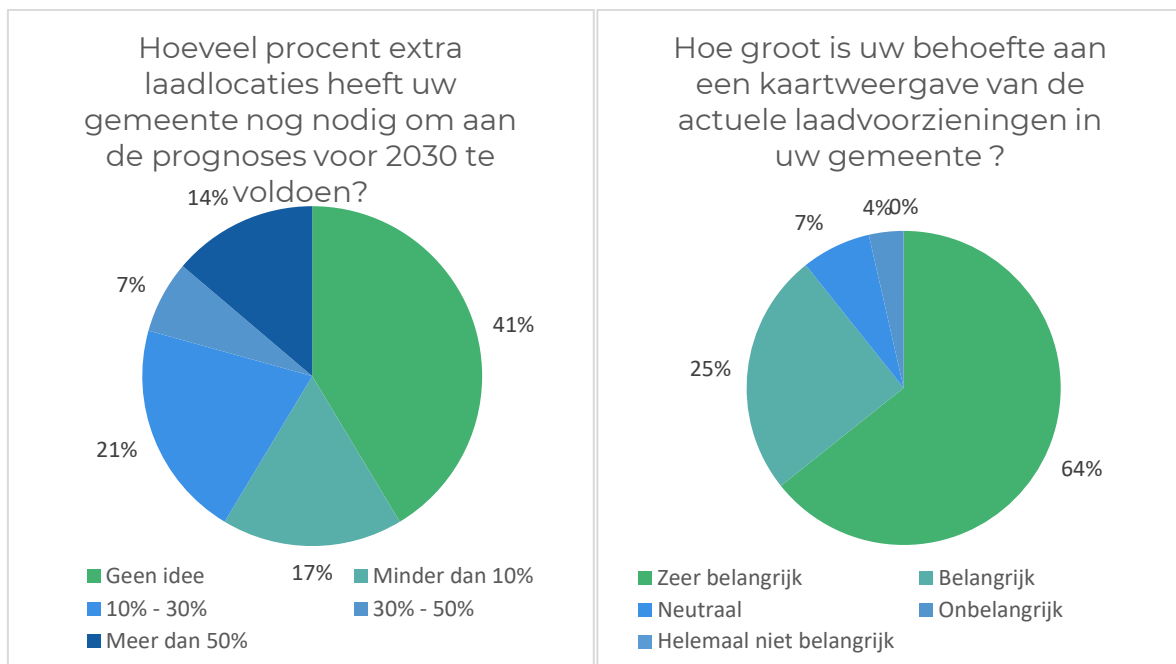
Om een beter beeld te krijgen van de uitdagingen en behoeften binnen Vlaamse steden en gemeenten werden tijdens het webinar 12 vragen gesteld aan de deelnemers. In totaal namen 48 lokale overheden deel aan dit onderzoek. Deze inzichten helpen niet alleen om de huidige situatie beter te begrijpen, maar geven gemeenten concrete handvatten voor de verdere ontwikkeling van hun laadnetwerk.

Samenvatting van de conclusies

Uit het onderzoek blijkt dat Vlaamse gemeenten grote behoefte hebben aan actuele data en onafhankelijk inzicht in laadinfrastructuur, maar dat gebruiksdata nog nauwelijks worden ingezet voor de uitbreiding van het laadnetwerk. Besluitvorming en administratieve processen kunnen efficiënter door betere samenwerking en automatisering. Gemeenten geven de voorkeur aan strategische plaatsing van laadpalen op basis van een potentieelkaart, in plaats van enkel plaatsing op aanvraag. KPI's over realisatieprocessen en data zijn essentieel voor beleidsvorming, maar deze inzichten ontbreken vaak. Tot slot zorgt de onzekerheid over het toekomstig aantal exploitanten voor onduidelijkheid in de markt, wat duurzaam overzicht over eigen laadnetwerk bemoeilijkt. In dit rapport gaan we dieper in op deze bevindingen en de implicaties ervan voor de verdere ontwikkeling van laadinfrastructuur.

Het doel van dit onderzoek is om deze inzichten te vertalen naar praktische oplossingen en aanbevelingen die kunnen bijdragen aan een effectievere aanpak. Door de resultaten te delen met beleidsmakers zoals MOW en lokale besturen en betrokken partijen zoals laadpuntexploitanten en de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten, willen we een steentje bijdragen om toekomstige aanbestedingen beter aan te laten sluiten bij de behoeften van lokale besturen.

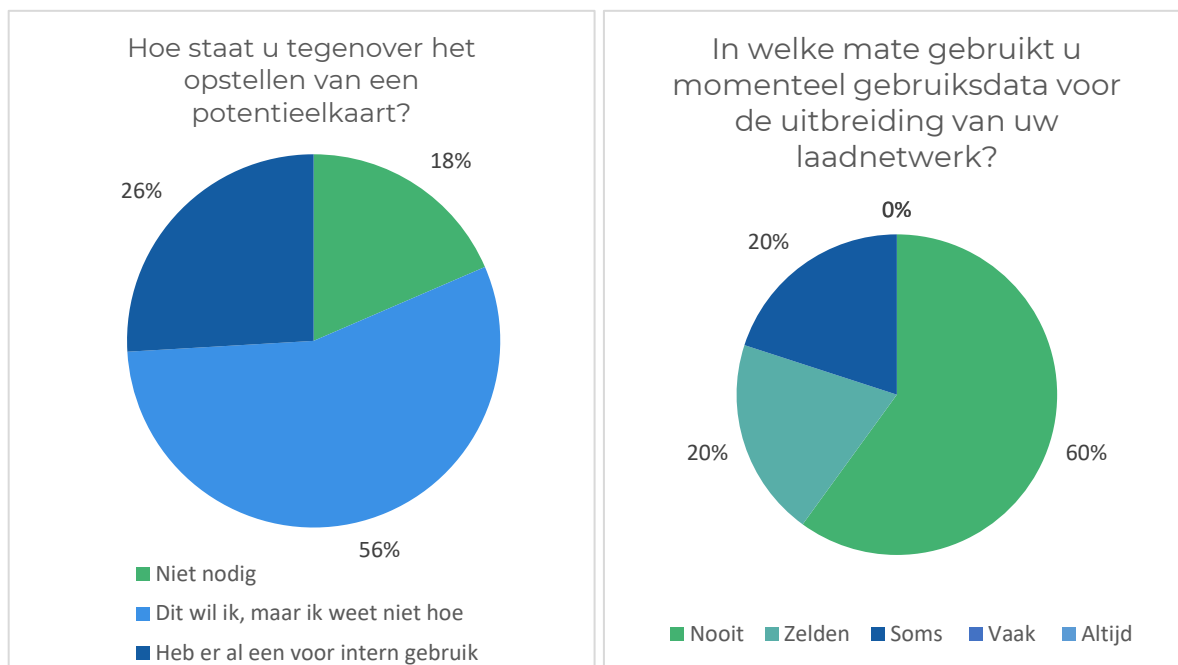
De resultaten



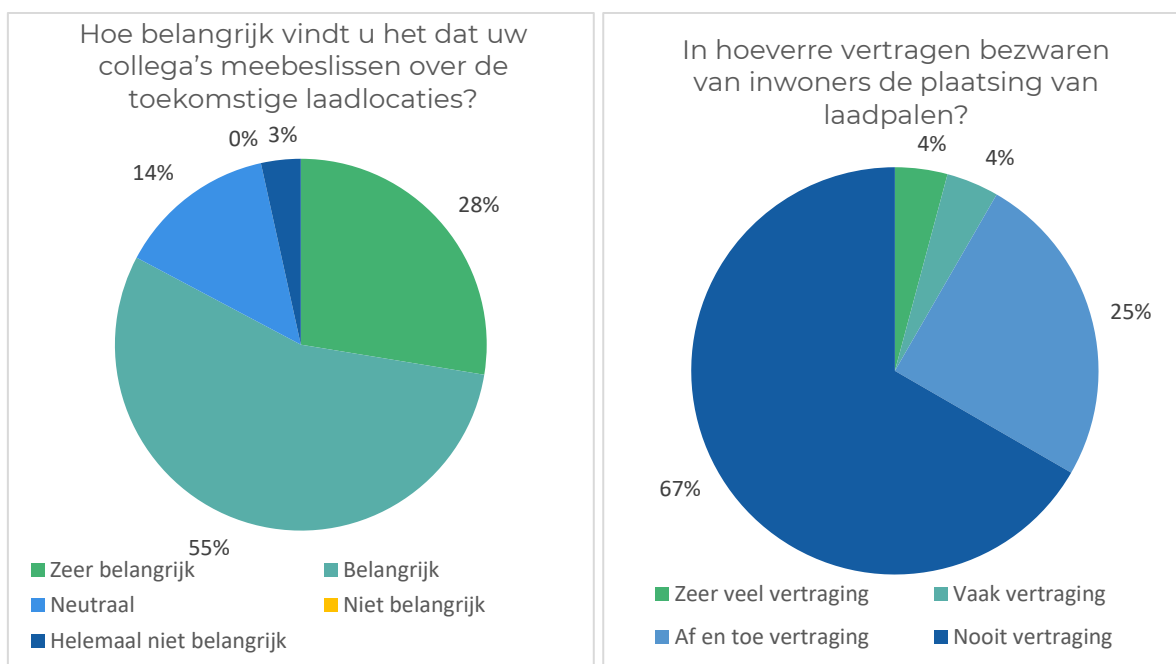
Vlaamse steden en gemeenten staan voor een grote uitdaging in de uitrol van laadinfrastructuur, maar **missen de juiste inzichten** om de benodigde uitbreiding effectief te plannen. Uit de resultaten blijkt dat 41% van de gemeenten onvoldoende inzicht heeft in de verwachte uitbreiding richting 2030. De variatie in de verwachte groei per gemeente benadrukt dat er geen eenduidig overzicht is, waardoor beleidsmakers moeilijk strategische keuzes kunnen maken.

Tegelijkertijd zien we een **sterke behoefte aan een overzichtelijke kaartweergave met de actuele laadinfrastructuur**: 64% van de gemeenten vindt een kaartweergave hiervan zeer belangrijk en 25% belangrijk. Dit suggereert dat gemeenten locatiedata beter willen integreren in hun eigen (GIS-)systemen of deze toegankelijk willen maken voor inwoners als informatievoorziening. Daarnaast onderstreept deze behoefte het belang van een datagedreven aanpak. Besluitvorming en planning kunnen aanzienlijk verbeteren met een platform dat realtime inzicht biedt in de status en voortgang van de laadlocatie-uitbreiding.

Hoewel gemeenten steeds vaker een strategisch plan willen opstellen, ontbreekt het hen vaak aan de juiste tools om dit effectief te doen. Potentieelkaarten met vooraf geplande toekomstige laadlocaties vormen een belangrijke basis voor datagedreven planning, maar veel gemeenten hebben moeite met de implementatie ervan. Een meerderheid van de gemeenten (56%) wil graag **een potentieelkaart opstellen**, maar weet niet hoe dit moet. Dit geeft aan dat er behoefte is aan ondersteuning om deze kaarten te ontwikkelen. Daarnaast heeft 26% van de gemeenten al een potentieelkaart voor intern gebruik, wat wijst op een groeiende acceptatie van planning, maar suggereert dat er nog terughoudendheid is om de potentieelkaart te delen. Slechts 18% ziet geen noodzaak voor een potentieelkaart, mogelijk omdat zij een beperkte laadbehoefte hebben op het openbaar domein.



Veel Vlaamse gemeenten **gebruiken weinig data bij het uitbreiden van hun laadnetwerk**. Dit blijkt uit het feit dat slechts een klein percentage potentieelkaarten met dynamische, realtime voorkeurslocaties hanteert. 60% van de gemeenten gebruikt deze data nooit, 20% gebruikt ze zelden en de overige 20% soms.

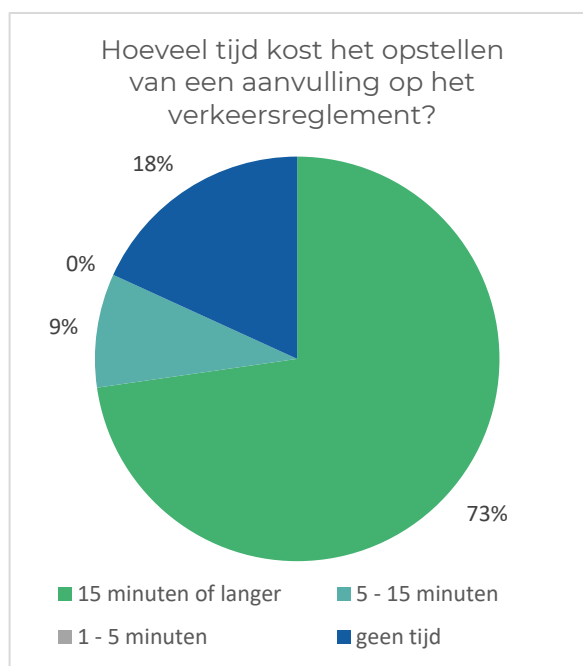


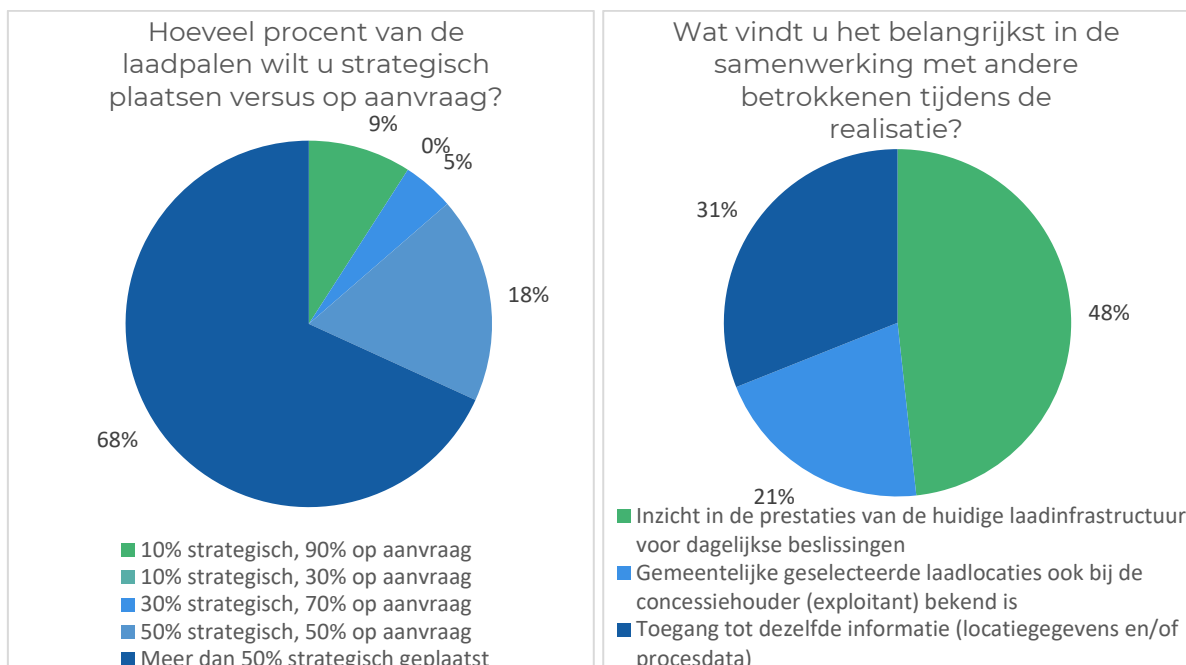
De meeste gemeenten hechten veel belang aan interne samenwerking bij het kiezen van laadlocaties, maar beschikken niet altijd over de juiste tools om dit efficiënt te organiseren. Uit het onderzoek blijkt dat 83% van de gemeenten het **zeer belangrijk of belangrijk vindt dat collega's meebeslissen** over de toekomstige laadlocaties. Slechts een kleine minderheid (3%) beschouwt dit als onbelangrijk. Dit benadrukt de noodzaak van een gestructureerd intern validatieproces, waarbij relevante data over voorgestelde locaties breed toegankelijk is voor gemeentelijke besluitvormers.

In tegenstelling tot interne samenwerking, lijkt externe samenwerking met inwoners een minder bepalende rol bij het versnellen van de uitrol van laadpalen. Een groot deel van de gemeenten ondervindt **nooit of af en toe vertraging door bezwaren van inwoners**. Dit kan erop wijzen dat inwoners vaak niet vooraf betrokken worden bij de besluitvorming, of dat zij geen bezwaar maken wanneer een laadpaal in hun buurt wordt geplaatst zonder expliciete communicatie. Gemeenten geven aan dat bredere inspraak niet direct leidt tot een snellere uitrol. Dit wijst erop dat transparante communicatie vooral bijdraagt aan draagvlak, in plaats van aan procesversnelling.

Waar bewonersinspraak nauwelijks tot vertraging leidt, blijken administratieve procedures een grotere hindernis voor de uitrol van laadinfrastructuur. **Bij 73% van de gemeenten kost een aanvulling van het verkeersreglement meer dan 15 minuten**, terwijl 9% aangeeft dat dit tussen de 5 en 15 minuten duurt. Dit toont aan dat automatisering van dergelijke processen waardevol kan zijn voor gemeenten. Opvallend is dat 18% aangeeft hier geen tijd voor te hebben, wat kan wijzen op een gebrek aan capaciteit of prioriteit.

Gemeenten willen meer regie over de plaatsing van laadpalen en zetten daarbij in op strategische in plaats van reactieve uitrol. Een ruime meerderheid van de gemeenten (68%) geeft aan **meer dan 50% van de laadpalen strategisch** te willen plaatsen. Met strategische plaatsing wordt bedoeld dat laadpalen proactief worden gerealiseerd op basis van gebruiksdata ("paal volgt paal"), gemeentelijk beleid en prognoses, terwijl plaatsing op aanvraag gebeurt wanneer een specifieke gebruiker een laadpunt aanvraagt ("paal volgt wagen").



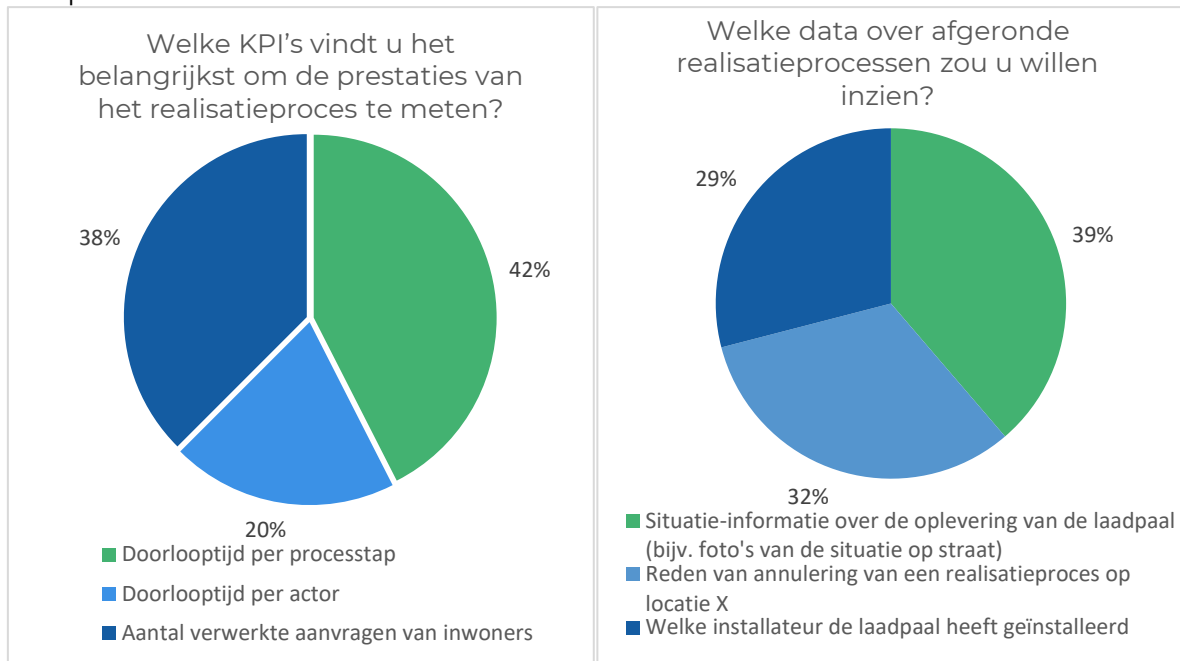


Hoewel gemeenten steeds vaker strategisch willen sturen op laadinfrastructuur, ontbreekt het hen vaak aan de juiste data en transparantie. Voor 48% van de respondenten is **inzicht in de prestaties van de huidige laadinfrastructuur** cruciaal, omdat dit hen helpt om laadpunten efficiënter te beheren en gemakkelijker te rapporteren. Daarnaast vindt 31% het belangrijk dat alle betrokken partijen toegang hebben tot dezelfde informatie, zoals locatiegegevens en procesdata. Een kleiner deel (21%) benadrukt dat het essentieel is dat gemeentelijk geselecteerde laadlocaties ook bij de concessiehouder bekend zijn. Interessant is dat 80% van de respondenten meer dan 1 antwoord ingevuld, wat suggereert dat gemeenten meerdere aspecten belangrijk vinden in de samenwerking.

Hoewel lokale overheden datagedreven willen werken, ontbreekt het vaak aan de juiste inzichten in het realisatieproces van laadpalen. De belangrijkste maatstaf voor 42% van de gemeenten is de doorlooptijd per processtap. Daarnaast vindt 20% de doorlooptijd per actor een relevante indicator, terwijl 38% kijkt naar het aantal verwerkte aanvragen van inwoners. Dat 55% van de respondenten meerdere indicatoren aanvinkt, laat zien dat gemeenten waarde hechten aan een brede set prestatiecijfers. Dit onderstreept de behoefte aan een **onafhankelijk en transparant rapportagesysteem** voor het monitoren van laadpaalrealisaties.

Gemeenten zoeken niet alleen naar manieren om het laadpaalproces efficiënter te maken, maar ook om de **documentatie en verantwoording ervan te verbeteren**. Zo geeft 39% van de gemeenten aan dat foto's van de straat als waardevolle informatie worden beschouwd bij de oplevering van een laadpaal. Daarnaast vindt 32% het belangrijk om inzicht te krijgen in de reden van annulering van een realisatietraject, omdat dit helpt bij het verbeteren van toekomstige processen. Tot slot wil 29% weten welke installateur een laadpaal heeft geplaatst, wat wijst op de behoefte aan betere registratie en verantwoording van historisch gerealiseerde locaties, onafhankelijk van de contractant. Dit benadrukt het belang

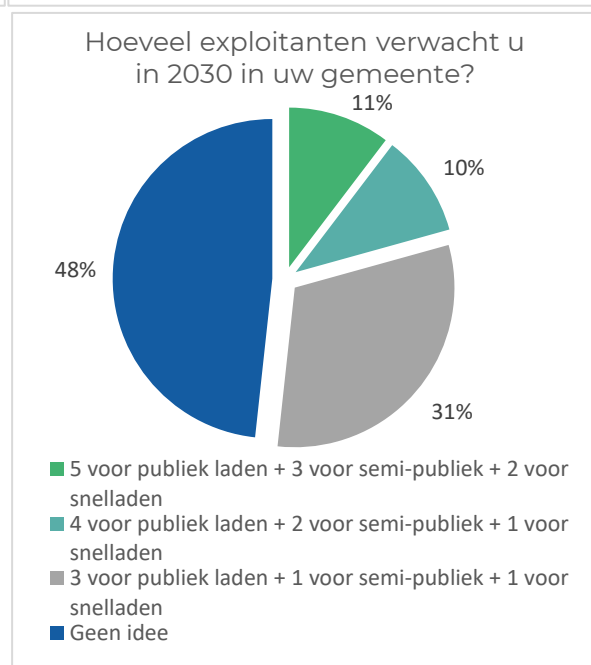
van een transparante en onafhankelijk gedocumenteerde informatie over laadpaalrealisaties.



Hoewel gemeenten strategischer willen plannen, ontbreekt het hen vaak aan inzicht in hoe de markt zich zal ontwikkelen en welke exploitanten actief blijven, wat directe gevolgen kan hebben voor de manier waarop zij hun laadinfrastructuur beheren. Er bestaat **veel onzekerheid over de toekomstige concentratiegraad in de laadmarkt**, ofwel de hoeveelheid partijen die actief zullen zijn in het openbaar opladen binnen een specifiek grondgebied, zoals een gemeente. Dit bepaalt niet alleen de mate van concurrentie, maar ook de contractuele en operationele beheerbaarheid van het gemeentelijk laadnetwerk.

48% van de gemeenten geeft aan geen duidelijke inschatting te kunnen maken van het aantal exploitanten in 2030. Van de respondenten die dit wel proberen, verwacht 31% een markt waarin drie exploitanten actief zijn voor publiek laden, één voor semi-publiek en één voor snelladen. Een kleiner deel verwacht een meer diverse verdeling met vier tot vijf exploitanten.

Een grotere diversiteit aan exploitanten kan ertoe leiden dat elke exploitant een eigen softwaretool gebruikt, waardoor gemeenten geen centraal overzicht meer hebben. Dit bemoeilijkt het beheer en de vergelijking van gegevens over laadpunten,





info@EVtools.nl

www.EVtools.nl

gebruik en prestaties binnen één portaal. Het onderzoek laat niet direct zien in hoeverre gemeenten die datagedreven willen werken, dit als een risico beschouwen. Wel is duidelijk dat gefragmenteerde systemen en verschillende exploitantenportalen het verkrijgen van een actueel en integraal overzicht complexer maken.

Heeft u vragen of opmerkingen bij dit onderzoek? Neem dan contact op met info@evtools.nl.

Over EVTools

EVTools biedt overheden en exploitanten software die regie mogelijk maakt van beleidsvorming en besluitvorming rondom laadinfrastructuur tot uitrol en onafhankelijk beheer. Te koppelen door efficiënte API's met derde systemen, biedt EVTools gemeenten toegang tot hun eigen data en processen in een centraal en onafhankelijk platform waarin alle relevante data over laadpunten, gebruik en prestaties samenkomen.