



Geachte initiatiefnemers,

Dank voor de gelegenheid om te kunnen reageren op de voorgenomen Wet uitvoering EU-regels infrastructuur alternatieve brandstoffen (AFIR). Vanuit Transport en Logistiek Nederland kijken we als vertegenwoordiger van Nederlandse transportbedrijven nadrukkelijk naar de zware voertuigen die onderdeel zijn van de richtlijn en de voorgenomen wetgeving. Wij beschouwen de consultatie niet zozeer vanuit technische betrokkenheid maar juist vanuit het perspectief van de eindgebruikers. Met deze invalhoek brengen we graag de onderstaande punten onder uw aandacht die naar ons idee van belang zijn om de realisatie van laadinfrastructuur langs corridors en bij knooppunten in goede banen te leiden. Met onze reactie maken we daarom graag gebruik van de geboden mogelijkheid om ruimer te reageren dan te antwoorden op de voorgelegde vragen.

1. Balans in vraag en aanbod

In diverse buitenlandse landen wordt met belangstelling gekeken naar de Nederlandse aanpak voor zero-emissiegoederenvervoer over de weg. Onze afspraken en beleidsinzet maken dat Nederland tot de koplopers behoort. Deze positie geeft zicht op een concurrentievoorsprong wanneer we de opschaling naar zero-emissiegoederenvervoer de komende jaren kunnen vasthouden c.q. uitbreiden. De normering zoals overeengekomen in AFIR betreft een Europees compromis dat naar ons idee voor de Nederlandse ambitie ontoereikend is. De omvang van de realisatie van publieke laad- en tankinfrastructuur voor vrachtauto's dient de voorgenomen opschaling in Nederland te ondersteunen. Het voldoen aan de vereisten van AFIR is daarvoor niet vanzelfsprekend voldoende. Er is behoefte aan goed inzicht in de laadbehoefte om bij de realisatie van laad- en tankinfrastructuur anticiperend te investeren in de opschaling van het zero-emissiewagenpark. Hierbij gaan de kosten in de beginperiode onvermijdelijk voor de baten uit om de klassieke kip-eisituatie te kunnen doorbreken. De financiële propositie van publiek laden en de problematiek van netcongestie zullen bepalen in welke mate Nederlandse transportbedrijven gebruik (kunnen) maken van de mogelijkheden om langs de hoofdwegen en knooppunten op te laden.

2. Voorbereid op toekomst

De technologische ontwikkelingen gaan snel. Waar nu de CCS-laadtechnologie tot 350 kW veelal nog als standaard gezien wordt, werkt de voertuigindustrie al aan de uitrol van snellere laadoplossingen die tot 1 of zelf 2 MW aankunnen. Waar het gaat om de technische interoperabiliteit tussen laders en voertuigen is het van belang om bij de realisatie van laadlocaties rekening te houden met de technologie van morgen. Door bij de realisatie van laadvoorzieningen nu rekening te houden met de toekomstige megawatt charging systems

Datum: 10 september 2025

Opsteller(s): Rob Aarse



(MCS) kan op het juiste moment de voorbereide aanpassing efficiënt plaatsvinden. In feite gaat het hier vooral om grond- en kabelwerk alvast te dimensioneren op het niveau om MCS-laadsystemen te faciliteren. Met zo'n anticiperende aanpak kan dan dus technologische opschaling plaatsvinden zonder dat er dan opnieuw kostbaar en tijdrovend grond- en kabelwerk verricht hoeft te worden.

3. Inrichting cruciaal

De inrichting van een laad- of tanklocatie voor vrachtauto's dient te voldoen aan specifieke eisen die volgen uit het gewicht en de afmetingen van de voertuigen. Dat maakt het belangrijk dat de dimensionering van dergelijke locaties specifiek voor vrachtauto's wordt ontwikkeld. Daarbij dient er voldoende opstelruimte voor het laad- en tankstation te zijn en de laad- en tankfaciliteit zelf de verscheidenheid van soorten vrachtauto's moet kunnen ondersteunen. Denk hierbij vooral aan de verschillende voertuigconfiguraties waaronder de zogenoemde LZV's en exceptioneel transport waarmee het laden of tanken zonder ongewenste manoeuvres moet kunnen plaatsvinden. In deze filosofie past ook dat de laad- en tanklocaties voor zwaar vervoer vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid en ten behoeve van een betrouwbare beschikbaarheid uitsluitend bedoeld en toegankelijk zijn voor vrachtauto's en touringcars. In meer algemene zin hechten wij ook aan veiligheid voor chauffeur en lading op de AFIR-locaties. Cameratoezicht en goede verlichting zijn daarbij onmisbaar. Verder geven de richtlijnen van de Verenigde Naties steeds meer ruimte voor het vervoer van ADR-geclassificeerde lading met elektrische vrachtauto's. Daarmee is het van belang dat de AFIR-locaties ook veilig toegankelijk zijn voor vrachtauto's met gevaarlijke lading.

4. Combineer voorzieningen op de laadlocatie

Vanuit regelgeving en praktijk wordt gezocht naar mogelijkheden om de noodzakelijke laadstops en de vereiste pauzes op grond van de rij- en rusttijden te combineren. Theorie en praktijk lijken op dit vlak nog fors uiteen te lopen. Eén van de belangrijke aandachtspunten is dat chauffeurs tijdens het opladen van hun voertuigen 'op AFIR-locaties' sanitaire voorzieningen beschikbaar hebben, verzorgde maaltijden kunnen nemen en dat er voldoende gelegenheid is om te bewegen. TLN ziet deze voorzieningen als een minimale invulling om het beroep van chauffeur op een menswaardige manier in te kunnen vullen. Zonder de invulling van deze behoeften verder uit te willen werken in onze reactie, benadrukken wij graag het belang om dit aandachtspunt niet uit het oog te verliezen en bij de verdere realisatie samen met de sectorpartijen vorm te geven.



5. Maak gebruik van reguliere tankpassen mogelijk

Tijdens de komende transitiejaren zullen we zien dat veel transportbedrijven een wagenpark benutten dat bestaat uit de combinatie van diesellovertuigen en zero-emissietrucks. Er wordt op dit moment vaak gebruikgemaakt van brandstofpassen van uiteenlopende aanbieders. Ter ondersteuning van de transitie naar zero-emissietechnologie bepleiten wij graag dat de huidige betaalmiddelen geharmoniseerd gebruikt kunnen worden voor het opladen van zero-emissievoertuigen of tanken van diesellovertuigen. We beseffen ons dat het hier goeddeels gaat over samenwerking tussen marktpartijen maar wellicht is hierop voor de aanbesteding en realisatie van AFIR-locaties sturing mogelijk.

6. Zorg voor de mogelijkheid om laadtijd te reserveren

De experimenteerfase van het rijden met elektrische vrachtauto's ligt intussen goeddeels achter ons. De komende jaren staan in het teken van opschaling. Dat betekent aanmerkelijk meer gebruikers en dus voertuigen die ook onderweg opgeladen dienen te worden. Het goederenvervoer over de weg kenmerkt zich sinds jaar en dag door enerzijds beperkte marges en anderzijds nauwsluitende tijdschema's om aan de wensen van opdrachtgevers te kunnen voldoen. Het risico om als tweede of derde wachtende op een laadlocatie te verblijven is buiten de economische en financiële realiteit. Dat zou inclusief het opladen zelf zomaar 3 uur kunnen vergen. Voor het laden onderweg is daarom van belang dat planners en/of chauffeur een reservering kunnen maken voor een laadstop. De voorzieningen en de data-uitwisseling tussen systemen dient hierop gebaseerd te worden. Wij begrijpen dat het weerbarstige verkeerssysteem soms ook kan verhinderen om een geboekte laadlocatie op tijd te bezoeken. Toch verdient het uitgangspunt van reserveerbare laadpunten de voorkeur voor een efficiënt en betrouwbaar in te plannen systeem van laadlocaties *en route*.

7. Houd toezicht op markconforme prijzen

Voor nationaal transport zullen bedrijven op grond van de laadkosten bij voorkeur gebruikmaken van eigen oplaadfaciliteiten. Bedrijven zonder eigen faciliteiten zijn eerder aangewezen op publieke locaties. Wanneer op snellaadlocaties voor vrachtauto's tegen marktconforme tarieven opgeladen kan worden, creëert dat handelingsperspectief voor opschaling voor zowel bedrijven met als zonder eigen laadfaciliteiten. Een courante prijsstelling is daarom van groot belang voor de brede transitie naar zero-emissietechnologie voor uiteenlopende transportbedrijven qua soort en omvang. Enige vorm van regulering en toezicht passend binnen de kaders van de geldende wetgeving lijkt ons daarom van wezenlijk belang.

Datum: 10 september 2025

Opsteller(s): Rob Aarse



8. Zorg voor aanvangssubsidie t.b.v. exploitatie en gebruik

Voor de exploitant van een laad- of tanklocatie is de omloopsnelheid van belang om rendabel te kunnen functioneren. Voor de transporteur is de beschikbaarheid van de locatie van belang voor de operationele inpassing. Er is zeker in de beginperiode sprake van spanning tussen deze twee belangen. Niettemin is voor de ontwikkeling van AFIR-laad- en tankinfrastructuur van belang om dat dilemma effectief te doorbreken. Zoals aangegeven adviseren wij daarom het openbare snellaadnetwerk voor vrachtauto's anticiperend te ontwikkelen en daarmee te realiseren op de verwachte toekomstige vraag. Deze component van de maatschappelijke realisatie kan in voorkomende situaties een startsubsidie vergen voor de exploitant ter dekking van aanloopverliezen. Nadat ondernemers en exploitant afspraken hebben gemaakt over wederzijds rendabele benutting van de locatie zullen marktpartijen zich tot elkaar kunnen verhouden zonder subsidie. Mogelijk biedt het kader van de SWiM-regeling inspiratie voor de stimulering die nodig is voor (bepaalde) voorgenomen AFIR-locaties.

9. Realiseer AFIR-locaties op de juiste plekken

Het is belangrijk om AFIR-locaties op de goede locaties te situeren. Dat zijn natuurlijk terreinen waar veel vrachtverkeer passeert en dicht in de buurt van de corridors en knooppunten. AFIR-locaties die te ver uit koers liggen veroorzaken extra kilometers om de locatie te bereiken en te verlaten. Extra kilometers voor laad- en tankbeurten staan op gespannen voet met de inspanningen voor duurzaamheid om te komen tot kilometerreductie door de transportefficiëntie tussen vervoerders en verladers verder te verbeteren. Het vinden en realiseren van de juiste AFIR-locaties is daarom een zaak van goede afstemming tussen overheden en (vertegenwoordigers van het) bedrijfsleven.

Voor TLN en haar leden is de ontwikkeling van openbare laadlocaties net als de particuliere laadvoorzieningen van groot belang om bij te kunnen dragen aan de opschaling van het gebruik van zero emissietrucks. Wij blijven daarom graag betrokken bij de verdere afstemming over dit onderwerp en denken graag mee over de verdere aanpak van de uitrol van openbare laadlocaties voor vrachtauto's.

Met vriendelijke groet,

Rob Aarse
Beleidsadviseur duurzaamheid

Datum: 10 september 2025
Opsteller(s): Rob Aarse