

## **Wet uitvoering EU-regels infrastructuur alternatieve brandstoffen en enkele andere regels**

### **Walstroom**

Wij ondersteunen het wetsvoorstel als noodzakelijke stap om de Europese verplichtingen uit Verordening (EU) 2023/1804 (AFIR) nationaal te verankeren. De streefcijfers voor walstroom in zeehavens zijn ambitieus, maar passen bij de urgentie van de energietransitie.

Positief is dat het wetsvoorstel duidelijk maakt dat terminalexploitanten verantwoordelijk worden voor het realiseren van walstroom, en dat deze verplichting via de lokale omgevingsdiensten zal worden gehandhaafd. In het wetsvoorstel ontbreekt echter de invulling van de afdwingbaarheid door omgevingsdiensten, welke middelen krijgen zij om de verplichting te handhaven en zijn deze voldoende effectief?

Daarnaast wordt van havenbeheerders verwacht dat zij overzicht houden en rapporteren over de voortgang. Dat is een rol die wij graag vervullen, mits er voldoende afstemming en ondersteuning is vanuit het Rijk.

Wij merken op dat de beschikbare AFIR-walstroombsubsidiepot van €170 miljoen vrijwel uitgeput is, terwijl nog niet alle AFIR-terminals (zoals in Rotterdam, Zeeland en IJmuiden) subsidie hebben ontvangen. Het ministerie zou moeten verkennen of er andere middelen beschikbaar zijn om de verdere uitrol van walstroom te helpen.

### **Vrachtwagenlaadinfrastructuur**

Voor vrachtwagenlaadinfrastructuur geldt dat de Rijksoverheid zelf verantwoordelijk is voor rijkswegen. Gezien de beperkte voortgang op dat vlak, is het belangrijk dat de overheid haar eigen streefcijfers haalt, naast het beleggen van de verantwoordelijkheden bij decentrale partijen. Wij constateren dat de conceptwet geen expliciete verplichting bevat voor terminals, distributiecentra of truckparkings om vrachtwagenlaadinfrastructuur te realiseren. Gezien de ruimtelijke beperkingen bij tankstations en het feit dat vrachtwagens laden/lossen op de eerder genoemde locaties, achten wij het logisch dat deze plekken in toekomstige regelgeving worden meegenomen. Wij vragen de overheid om duidelijkheid over de rol van deze locaties in de uitrolstrategie en om afstemming met exploitanten bij eventuele toekomstige verplichtingen.

### **Algemeen**

Wij constateren dat de huidige conceptwet geen bepaling bevat over de voortzetting van verplichtingen bij uitstel of wijziging van de EU-verordening. Gezien de lange investeringshorizon van infrastructuurprojecten zoals walstroom, laadfaciliteiten, waterstof en LNG, vragen wij de overheid om expliciet te maken of deze verplichtingen ook als nationaal beleid worden gehandhaafd bij eventuele EU-vertraging of afstel. Dit biedt investeerders en exploitanten de noodzakelijke zekerheid.

Wat wij als een gemiste kans beschouwen, is dat het wetsvoorstel niets regelt over netcongestie. Zonder prioritering van AFIR-projecten (zoals walstroom, laadpalen en waterstofstations) bij netuitbreiding, dreigt vertraging in de realisatie. Gezien de bindende aard van AFIR en het risico op EU-boetes bij niet-naleving, pleiten wij voor maatschappelijke prioritering van AFIR-projecten in het Landelijk Actieprogramma Netcongestie en bij netbeheerders. Als alternatief kan worden overwogen mobiele energievormen tijdelijk (tot netcongestie is opgelost) extra te stimuleren, bijvoorbeeld met subsidie.

Voor walstroom en vrachtwagen laadinfrastructuur is interoperabiliteit cruciaal, vooral bij internationale scheepvaart. Producenten en exploitanten kunnen bijdragen door:

- Gebruik van gestandaardiseerde aansluitingen (bijv. IEC/ISO-normen).
- Open communicatieprotocollen voor aansturing, monitoring en afrekening.

De overheid kan deze standaarden en open communicatieprotocollen verplicht stellen.