

Consultatie nationale implementatie verordening EU 2023/1804



10 Oktober 2025

Geachte mevrouw/heer,

RAI Vereniging heeft kennisgenomen van uw voorbereidingen voor een nieuw wetsvoorstel inzake de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, waarvoor u momenteel de markt consulteert. Als belangenbehartiger van ruim 700 fabrikanten en importeurs van personen- en vrachtauto's, aanhangwagens en opleggers, carrosserieën, speciale voertuigen, motorfietsen, scooters, brom- en snorfietsen, fietsen, onderdelenleveranciers en garage-uitrusting, richten wij ons in deze reactie nadrukkelijk op de noodzakelijke infrastructuur voor alternatieve brandstoffen langs het wegennet.

De grootste klimaatwinst wordt behaald met een slim en Europees afgestemd transitie pad naar zero-emissie. Daarbij is het van belang niet uitsluitend te focussen op batterij-elektrisch, maar ook waterstof en emissiearme hernieuwbare brandstoffen te ondersteunen.

Een robuuste laad- en tankinfrastructuur is de kritieke succesfactor. De huidige AFIR-verplichtingen zijn ontoereikend; hogere Europese streefcijfers en versnelde investeringen zijn noodzakelijk, zeker voor zware bedrijfswagens. Daarbij baart de huidige netcongestie ons grote zorgen: het elektriciteitsnet mag nooit de beperkende factor worden voor de groei van duurzame mobiliteit. In de aanloopfase is daarom tijdelijk overheidsingrijpen onmisbaar om een minimumnetwerk in alle lidstaten te garanderen.

Daarnaast pleiten wij voor uniforme Europese standaarden op het gebied van compatibiliteit, Smart Charging en Cybersecurity. Ook moet de tankinfrastructuur beter worden toegerust voor hernieuwbare brandstoffen en waterstof, zodat Nederland en Europa klaar zijn voor de groei van duurzame mobiliteit.

Het verbaast ons dat de auto-industrie, in de opsomming voor wie dit belangrijk is, ontbreekt. Juist onze sector wordt geconfronteerd met zware financiële sancties indien de Europese CO₂-doelstellingen niet worden gehaald, terwijl de noodzakelijke randvoorwaarde – de tijdige beschikbaarheid van laadinfrastructuur en tankvoorzieningen – veelal buiten onze invloedssfeer liggen om deze doelstelling te behalen. Het lijkt ons daarom essentieel dat de auto-industrie nadrukkelijk als betrokken partij wordt erkend



VERENIGING

Vraag 1: Hoe kijkt u aan tegen dit wetsvoorstel dat dient om bepaalde verplichtingen uit de verordening te kunnen afdwingen? Denk hierbij aan:

- de vereiste streefcijfers voor spreiding van de laad- en tankstations langs wegen en walstroom in havens en elektriciteitsvoorzieningen aan stilstaande vliegtuigen;

We zijn blij met de AFIR-verplichtingen die geldig zijn voor alle lidstaten. Transport en vervoer houdt niet op bij de landsgrenzen.

RAI Vereniging is positief over de streefcijfers voor spreiding van laad- en tankstations langs wegen maar verwacht wel meer ambitie. Bindende infrastructuurdoelstellingen zijn noodzakelijk, maar de huidige niveaus in AFIR moeten hand in hand gaan met de CO₂ regulering voor voertuigen in Europa. De realisatie van laadpools duurt lang en daarom moeten nu al voorbereidingen getroffen worden voor het aanleggen van voldoende laadvermogen voor de binnenkort te verwachten uitbreiding en de overgang naar Megawatt Charging Systems voor trucks. Zeker bij Trucks zijn de vereisten onvoldoende voor het behalen van de Europese CO₂ doelstelling voor voertuigen waardoor gevreesd wordt voor hoge financiële sancties. We moeten voorkomen dat transporteurs de keuze om te verduurzamen uitstellen omdat de infrastructuur nog veel te beperkt is waardoor de transitie vertraging oploopt. We zouden het liefst zien dat de spreiding en capaciteit worden versterkt. Infrastructuur moet niet alleen rondom de stedelijke gebieden worden uitgebreid maar ook langs snelwegen en in dorpen waardoor de transitie kan worden versneld. De capaciteit op locatie zal meer op de inzet moeten worden afgestemd en zodra de standaard is vastgesteld zijn HPC-laders langs de TEN-T corridors z.s.m. noodzakelijk. Als RAI Vereniging maken we ons zorgen of gelijk oplopend met de groei van het wagenpark er wel voldoende netcapaciteit beschikbaar komt om te voldoen aan de EU CO₂ doelstelling voor voertuigen. Die zorg is er al voor de minimum laadvereisten in de AFIR laat staan als we gaan voor een meer ambitieuze doelstelling.

- de technische en functionele eisen voor laad- en tankstations;

Los van de hierboven genoemde hogere vermogens, meer laadcapaciteit en meer geaggregeerd vermogen per pool zijn er ook nog technische en functionele eisen voor laad- en tankstations. RAI Vereniging is groot voorstander het harmoniseren van de laad- en tankdiensten binnen de EU. Het moet mogelijk zijn om één betaaloplossing met abonnement voor alle (semi) publiek toegankelijke laadpalen in alle lidstaten te kunnen aanbieden.

Ad-hoc betalen zonder abonnement (met bijvoorbeeld kaart of contactloos) zien wij als absoluut noodzakelijk bijvoorbeeld als de geharmoniseerde betaaloplossing niet werkt. We benadrukken interoperabiliteit, gebruikersvriendelijkheid, e-roaming en non-discriminatie bij toegang. Zeker langs de TEN-T netwerken zou nog rijdend op de snelweg de ad-hoc laadprijs naast de prijzen van de andere brandstoffen kenbaar gemaakt moeten worden.

Bij de tussenkomst van een MSP dient transparante en vergelijkbare prijsvorming mogelijk te zijn, waarbij de prijsstructuur eenvoudig te begrijpen is en niet-discriminerend moet zijn.

RAI Vereniging ziet gezien de beperkingen van de netcapaciteit slim laden waarbij het laadvermogen via elektronische communicatie kan worden aangepast als noodzakelijk en positief, maar legt de nadruk op Europese standaardisatie, interoperabiliteit, keuzevrijheid van de gebruiker en een werkbaar kader voor fabrikanten. Slim laden zoals dit in NL nationaal wordt overwogen op basis van nog in de EU gestandaardiseerde standaards moet niet tot ongemak gaan leiden bij de gebruiker. Bij nationale implementatie die vooruitloopt op de EU moeten ook nationaal maatregelen worden genomen om laadzekerheid te garanderen voor het gehele rijdende EV-park alvorens dit op grote schaal wordt geïmplementeerd.

Bij slim laden moet de klant ongeacht zijn betaalwijze gewezen worden op de voordelen maar ook de ongemakken. Met een eenvoudig bedienbare opt-out functie moet de klant slim laden buiten werking kunnen stellen.

Voor personenwagens, bestelwagens en Trucks zijn de Europese kabels en stekkers voor CCS2 en type 2 voor AC Mode 3 gestandaardiseerd.

Voor HPC-laders dient de standaard voor de connectiviteit z.s.m. in de AFIR te worden opgenomen zodra de standaard officieel is vastgesteld.

Op basis van de aangeboden concepttekst van de Wet uitvoering EU-regels infrastructuur alternatieve brandstoffen betwijfelen wij of de laad infrastructuur voor Motorvoertuigen van categorie L (brommobielen en brom- en motorfietsen) voldoende geborgd is. RAI Vereniging wil het ministerie van I&W erop attenderen dat deze motorvoertuigen van de voertuigcategorie L inbegrepen zijn in de definitie "elektrisch voertuig", zoals verwoord in definitie 22) van Verordening (EU) 2023/1804. Een bromfiets, brommobiel of motorfiets is immers ook een motorvoertuig.



VERENIGING

Het lijkt erop dat de technische specificaties voor laadpunten voor motorvoertuigen van categorie L niet zijn meegenomen in dit wetsvoorstel. Deze technische specificaties staan beschreven in item 1.3 van bijlage II van Verordening (EU) 2023/1804. Dat betekent dat de uitrol en verdichting van duurzame laadinfrastructuur in Nederland voor deze voertuigcategorie achterblijft. Dit zal de uitrol van elektrische brom- en motorfietsen in Nederland vertragen en leidt tot onzekerheid bij de gebruiker die niet kan vertrouwen op een dekkend openbaar netwerk in Nederland. Met name de gebruikers die thuis niet kunnen laden, zullen hierdoor wachten met de aanschaf van een elektrische gemotoriseerde tweewieler.

Aanvullend willen wij het ministerie attenderen op de POSITION PAPER "[Electric mobility & PTWs - The role of ePTWs in sustainable mobility](#)" van onze Europese koepelorganisatie ACEM. Hierin is de Europese Commissie in 2020 door de industrie opgeroepen om ook de ontwikkeling en spoedig daarna de verwijzing in de wetgeving naar de aangenomen normen voor DC-laden voor kleine en middelgrote ePTW's te ondersteunen. Het betreft hier de volgende normen:

- DC-laadsysteem: zoals beschreven in norm IEC 61851-25.*
- DC-connector en voertuigaansluiting: zoals beschreven in norm 62196-6.*

RAI Vereniging verwacht dan ook dat dit bij de eerstvolgende herziening van bijlage II van Verordening (EU) 2023/1804 meegenomen gaat worden.

- de informatie over de vindbaarheid en het gebruik van laad- en tankstations voor onder andere consumenten en vervoerbedrijven;

RAI Vereniging verwacht heldere transparantie afspraken over informatie met betrekking tot de vindbaarheid de laadprijs en het gebruik voor consumenten en vervoerders. We benadrukken interoperabiliteit, gebruikersvriendelijkheid, e-roaming en non-discriminatie bij toegang.

Het conceptwetsvoorstel verwijst slechts naar AFIR en werkt de bepalingen over transparante informatievoorziening rond de vindbaarheid, beschikbaarheid en prijs van laad- en tankstations voor consumenten en vervoersbedrijven niet concreet uit. AFIR schrijft wel degelijk bindend voor dat exploitanten zowel statische als real-time data openbaar moeten maken en dat prijzen duidelijk en contactloos toegankelijk moeten zijn. Als RAI Vereniging onderstrepen wij dit belang en pleiten voor gegarandeerde, uniforme toegang tot actuele informatie over locatie, beschikbaarheid en tarieven, juist om logistieke planning voor vervoerbedrijven en gebruiksgemak voor consumenten te waarborgen. Het conceptwetsvoorstel laat deze uitwerking nu grotendeels liggen, waardoor de praktische toepasbaarheid en het vertrouwen van gebruikers kan worden ondermijnd.

Verder is RAI Vereniging ook van mening dat de laadpools voor trucks voldoende zijn afgestemd op zware combinaties. Zo dienen ze bestand te zijn tegen de hoge voertuiggewichten/aslasten, moet de laadfaciliteit met combinatie gemakkelijk te benaderen zijn waarbij ook rekening gehouden moet worden met de doorrijdhoogtes. Een reserveringssysteem met tevens een informatievoorziening of het station al dan niet bezet is, is zeker noodzakelijk. Verder zou het ideaal zijn als voorafgaand aan de laadpool de truckparking is gepositioneerd. Deze ruimte kan dan tevens gebruikt worden om een de beschikbaarheid van een laadfaciliteit af te wachten.

Vraag 2: Hoe kan de sector van laadexploitanten en mobiliteitsaanbieders, al dan niet georganiseerd, er gezamenlijk voor zorgdragen dat bedrijven duidelijke en transparante prijzen aan consumenten tonen voorafgaand, tijdens en bij de afrekening van het laden? Wat kan de overheid daarin betekenen, naast haar toezichthoudende rol op duidelijke en transparantie prijzen en prijsvorming op grond van onder meer dit wetsvoorstel en verordening (EU) 2023/1804.

Transparantie is essentieel: RAI Vereniging vindt dat consumenten en vervoersbedrijven vóór, tijdens én na het laden duidelijkheid moeten hebben over de prijs per kWh of per laadsessie. Wij pleiten daarom voor een eenvoudige en vergelijkbare prijsweergave, zowel in apps als bij de laadpunten zelf, zodat alle bestuurders – ongeacht aanbieder of herkomstland – toegang hebben tot dezelfde informatie. Dit sluit aan bij de oproep van ACEA namens de autofabrikanten tot uniforme, 'upfront' prijsinformatie en open data over locatie, beschikbaarheid en tarieven, cruciaal voor betrouwbare routeplanning en kostenbeheersing in de logistiek. De overheid moet naast haar toezichthoudende rol ook technische standaarden en minimumeisen opleggen (zoals prijs per kWh als verplicht uitgangspunt) en afspraken faciliteren over open data, API's en roaming, zodat prijsinformatie sector breed eenduidig en toegankelijk wordt gedeeld.



VERENIGING

Vraag 3: Op grond van de bindende streefcijfers voor de uitrol van de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen gelden er vereisten voor de aantallen en de capaciteit van onder meer laadstations en waterstoftankstations langs (TEN-T) wegen en voor walstroom in binnen- en zeehavens. Op welke manier kunnen de betrokken partijen, zoals wegbeheerders, vervoerbedrijven, havenbeheerders en de maritieme sector, bijdragen aan de uitbreiding van die infrastructuur en het behalen van voornoemde streefcijfers?

Het behalen van de bindende streefcijfers voor laad- en tankinfrastructuur vraagt om nauwe samenwerking tussen publieke en private partijen. Wegbeheerders kunnen bij de aanleg en concessies van verzorgingsplaatsen langs TEN-T-wegen ruimte reserveren en faciliteren voor (zwaar)laadinfrastructuur, waterstoftankstations en tankstations voor CO₂ en emissiearme hernieuwbare brandstoffen. Vervoerbedrijven kunnen via hun operationele data en laadbehoeften input leveren voor strategische locatiekeuzes, en door middel van gezamenlijke investeringen (bijvoorbeeld in depots of logistieke hubs) bijdragen aan semipublieke voorzieningen. Dit sluit aan bij de oproep van ACEA die de fabrikanten vertegenwoordigd om, aanvullend op AFIR, bindende doelen en snelle standaardisatie voor zware laadinfrastructuur (tot 1–3 MW) te realiseren, omdat zware voertuigen fundamenteel andere behoeften hebben dan personenauto's. Voorwaarde is dat deze uitrol plaatsvindt met voldoende netcapaciteit en substantiële publieke steun: samenwerking met netbeheerders en overheden, gestimuleerd door cofinanciering en versnelde procedures, is daarom cruciaal om de Europese streefcijfers tijdig te halen.

Volgens RAI Vereniging kunnen wegbeheerders, vervoerders en exploitanten dan ook gezamenlijk optreden: wegbeheerders door versnelde vergunningverlening en ruimte voor stations langs corridors; vervoerders door vraagbundeling en beschikbaarstelling van depots; en exploitanten door investeringen in robuuste, interoperabele stations met open toegang en betrouwbare datadeling. Zo kunnen we gezamenlijk de bindende streefcijfers halen.

Voor het succes van laadinfrastructuur voor zware trucks en bussen is de locatie cruciaal.

Het is van groot belang dat laadlocaties dicht bij de hoofdwegen/TEN-T-corridors worden gerealiseerd.

- *Te ver afgelegen laadpunten leiden tot onnodige tijd voor omrijden en belemmeren de logistieke efficiëntie;*
- *Afgelegen locaties veroorzaken daarnaast vaak maatschappelijke problemen, zoals overlast voor omwonenden en zorgen over verkeersveiligheid door extra verkeersbewegingen in woonkernen of op lokale wegen.*

Daarom pleit RAI Vereniging voor een duidelijke prioritering van trucklaadinfrastructuur op of direct langs de hoofdverkeersassen van het hoofdwegennet.

Vraag 4: Verordening (EU) 2023/1804 regelt dat de laad- en tankinfrastructuur en walstroomvoorzieningen moeten voldoen aan bepaalde technische eisen (bijlage II van die verordening). Deze kunnen worden afgedwongen op grond van dit wetsvoorstel. Op welke wijze kunnen bijvoorbeeld producenten, verkopers, ontwikkelaars en exploitanten eraan bijdragen dat de apparatuur conform deze eisen wordt ingericht en gebruikt in het belang van de interne markt (interoperabiliteit, verhandelbaarheid) en van eindgebruikers (eenduidig en geharmoniseerd gebruik door consumenten, vervoerbedrijven etc.)? In welke mate en op welke wijze is de ombouw (retrofit) van bestaande apparatuur mogelijk wanneer dit een eis is?

Het conceptwetsvoorstel biedt de juridische basis om de in AFIR vastgelegde technische eisen (bijlage II) af te dwingen, maar beperkt zich tot verwijzing en handhaving. Daarmee wordt formeel voldaan, maar ontbreekt aandacht voor stimulering van interoperabiliteit en praktische harmonisatie. Voor voertuigen geldt dat retrofit in de praktijk vrijwel onmogelijk is, behalve via software- en firmware-updates; fysieke aanpassingen zijn technisch en economisch niet haalbaar. Voor laad- en tankinfrastructuur ligt dat anders: exploitanten zullen nieuwe stations conform de normen moeten bouwen, maar waar mogelijk ook bestaande installaties modulair moeten upgraden of vervangen. Overheden dienen hierbij overgangsregelingen en financiële stimulansen te bieden, zodat retrofit economisch haalbaar wordt en naleving afdwingbaar is. Dit sluit aan bij de oproep van ACEA om voor zware voertuigen snelle en bindende standaardisatie (zoals HPC tot 1–3 MW) te realiseren. Alleen met een combinatie van nieuwbouw, selectieve retrofit en duidelijke ondersteuning kan interoperabiliteit, verhandelbaarheid en gebruiksvriendelijkheid op de interne markt én voor eindgebruikers daadwerkelijk worden gewaarborgd.