

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

Vattenfall Incharge

10/10/2025

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

Elektrificatie van transport heeft veel maatschappelijke voordelen. Het verlaagt CO2-uitstoot, voorkomt andere emissies en zorgt zo voor betere luchtkwaliteit. Ook kunnen elektrische auto's op termijn het elektriciteitssysteem ondersteunen.

Het is zodoende belangrijk dat de gestelde verplichtingen ten minste nageleefd en dus ook afgedwongen kunnen worden. Dat geeft de hele keten, markt en gebruikers zekerheid over de toekomstige laadzekerheid. Dit geldt in het bijzonder voor de streefcijfers voor spreiding van laad- en tankstations. Ook geeft deze zekerheid de mogelijkheid om op een vergelijkbare manier uitrol in verschillende regio's te organiseren. In de praktijk in Nederland zien we dat juist in regio's en gebieden waar provincies en gemeenten samenwerken door het organiseren van grotere gezamenlijke concessies, dit leidt tot een hogere klanttevredenheid en hogere algehele dekking en stimuleert innovatie.

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.

Wij zijn een voorstander van meer inzichtelijke prijsstelling voor de consument en helderheid over waar de consument voor betaalt. De sector staat voor een gezamenlijke opgave, waarbij de overheid een sturende en faciliterende rol moet vervullen. Hierbij is simplificatie en standaardisatie van belang. We zijn hierbij van mening dat:

- 1. Standaardisatie van prijscomponenten:** De factuur voor de klant zou moeten bestaan uit een aantal vaste prijscomponenten (bijv. starttarief, kWh-prijs, tijdsduur, blokkeertarief), zodat deze eenvoudig te begrijpen en te vergelijken is.
- 2. Verplichte implementatie van OCPI-standaard:** De overheid zou moeten verplichten dat zowel CPO's als EMSP's binnen een vastgestelde termijn de nieuwste OCPI-standaard implementeren. Dit maakt het mogelijk om tarieven

correct te communiceren en factureren. OCPI ondersteunt ook real-time tariefcommunicatie, wat cruciaal is voor transparantie tijdens het laden.

- 3. Leidende CPO-prijzen: Om te vermijden dat aanvullende diensten de prijs voor de klant onnodig omhoog stuwten, zouden de klantprijzen in lijn moeten zijn met de CPO-prijzen. De CPO is tenslotte ook de risicodragende partij voor de investeringen in de infrastructuur.**

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?

Normen vanuit de overheid zijn nodig om de elektrificatie op gang te houden. De sector kan duidelijkheid geven door middel van heldere elektrificatie plannen om gewenste locaties aan te geven. Uiteraard moeten netbeheerders meegenomen worden in dit proces.

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, handelbaarheid) 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?

We voorzien een grote uitdaging wat betreft de technische eisen rondom dit wetsvoorstel. Voor AC laders is retrofit vaak niet mogelijk, voor meeste hardware leveranciers is vervangen de enige optie.

Voor DC-leveranciers moeten componenten vervangen worden om ISO15118-20 te ondersteunen, het is op dit moment onduidelijk of er onderdelen bij de hardware leveranciers beschikbaar zullen zijn om volledige retrofitting te kunnen doen en interoperabiliteit te waarborgen. Wat zeker is dit een kostbare aanpassing zal zijn.

NB. De verordening in kwestie hanteert de term 'renovated' (in de NL-versie vertaald naar 'gerenoveerd'). Het is echter niet helder gedefinieerd wat wordt bedoeld met 'gerenoveerd'. De vraag ontstaat daardoor of en wanneer een bepaalde reparatie/upgrade gezien moet worden als renovatie. In andere richtlijnen zoals de machinerichtlijn wordt de term 'substantiële wijziging' (substantial modification) gehanteerd en wordt deze term helder

gedefinieerd. Is het mogelijk om i.p.v. 'gerenoveerd', de term 'substantieel gewijzigd' toe te passen zoals deze ook wordt gedefinieerd in bijv. de machine richtlijn?