

NAL Secretariaat

Graadt van Roggenweg 200
3531 AH Utrecht

Postbus 8242
3503 RE Utrecht

secretariaat-nal@rvo.nl
www.rvo.nl

ZIENSWIJZE CONSULTATIE AFIR UITVOERING

Onderwerp Zienswijze consultatie wet uitvoering EU-regels infrastructuur alternatieve brandstoffen

Datum 10-10-2025

Geachte mevrouw/heer,

Met veel interesse hebben wij kennisgenomen van het consultatiedocument over het wetsvoorstel over de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen. Voor u ligt de zienswijze vanuit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL)¹.

Zoals u weet is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) een meerjarige beleidsagenda met ambities en acties die ervoor gaan zorgen dat we straks altijd overal, makkelijk en slim kunnen laden. Dit met als doel om de mobiliteitstransitie te versnellen, zodat de afspraken die in het Klimaatakkoord gemaakt zijn nagekomen gaan worden. Binnen de NAL werken marktpartijen, overheid en netbeheerders in verschillende werkgroepen nauw samen om een dekkend, betrouwbaar en toekomstbestendig laadnetwerk en energiesysteem te realiseren. Elektrische rijders moeten ervan op aan kunnen dat zij altijd en overal eenvoudig kunnen laden, tegen een tarief dat het elektrisch rijden stimuleert.

De implementatie van de *Alternative Fuels Infrastructure Regulation* (AFIR) biedt een belangrijke kans om de sterke positie van Nederland op het gebied van laadinfrastructuur verder te versterken. De regeling ondersteunt de realisatie van een landelijk dekkend, publiek toegankelijk laadnetwerk voor zowel zware als lichte voertuigen, in lijn met de ambities van de NAL. Deze Europese kaders sluiten goed aan bij de Nederlandse voortrekkersrol en bieden mogelijkheden om de uitrol verder te versnellen en te harmoniseren.

Om deze kansen optimaal te benutten, delen wij graag enkele aandachtspunten die kunnen bijdragen aan een effectieve implementatie, specifiek gericht op de laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen binnen het kader van AFIR.

¹ De NAL is een samenwerking tussen overheden, netbeheerders en marktpartijen. Hierbij aangetekend dat lenW geen medeondertekenaar is van voorliggende zienswijze omdat zij de opsteller van e consultatie is.

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;*

De AFIR-wetgeving biedt een belangrijke stap naar een Europees dekkend en uniform laadnetwerk, maar vraagt wel om een zorgvuldige afweging tussen landelijke en lokale of regionale prioriteiten, praktische uitvoerbaarheid en financiering.

1. Internationaal en uniform laadnetwerk

Het Nederlandse laadnetwerk ontwikkelt zich goed, maar transport overschrijdt landsgrenzen. De AFIR-verplichtingen voor lidstaten zijn daarom positief, vooral omdat ze bijdragen aan een internationaal dekkend en uniform laadnetwerk. Uniforme Europese bewegwijzering en duidelijke informatie over laadmogelijkheden voor verschillende voertuigtypen zijn essentieel. Dit sluit aan op de wens om de vindbaarheid en het gebruik van laad- en tankstations voor consumenten en vervoerbedrijven te verbeteren.

2. Randvoorwaarden en betaalbaarheid

Randvoorwaarden zoals voldoende netcapaciteit en betaalbare laadprijzen zijn cruciaal. De energiekosten voor laadpleinexploitanten kunnen wel 50% van de totale kosten bedragen. Bedrijven die niet op eigen terrein kunnen laden, moeten ook de overstap naar emissieloos rijden kunnen maken. Dit vereist competitieve prijzen voor publiektoegankelijke laadinfrastructuur.

3. Netcongestie en uitvoeringscapaciteit

Het realiseren van laadlocaties is kostbaar en vereist voldoende uitvoeringscapaciteit en middelen. Het wetsvoorstel vermeldt niet hoe de financiering is geregeld. De NAL stelt voor om dit duidelijk te maken en om rekening te houden met netcongestie, die realisatie kan belemmeren. Een uitzondering voor gevallen waarin netcongestie aantoonbaar realisatie in de weg staat, wordt voorgesteld.

4. Realisatie uniform laadnetwerk

Zowel rijk als decentrale overheden hebben een verantwoordelijkheid om publieke laadinfrastructuur te realiseren. Als decentrale overheden achterblijven, kan de minister een inspannings- of resultaatverplichting opleggen. Dit besluit zou zorgvuldig genomen moeten worden nadat alle partijen, zowel decentraal als nationaal, zich maximaal hebben ingespannen om prioritaire locaties te realiseren. Er is een sterke wisselwerking tussen de realisatie(snelheid) van de trajecten. Netcongestie kan hierbij een beperkende factor zijn en zou als uitzondering moeten op rijks- en decentraal niveau. Deze wisselwerking komt nu nog onvoldoende terug in het voorstel.

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.

Om consumenten duidelijke en transparante prijzen te bieden tijdens het laadproces, kunnen laadexploitanten, mobiliteitsaanbieders en de overheid gezamenlijk de volgende stappen zetten:

1. Verantwoordelijkheid van laadexploitanten en mobiliteitsaanbieders

De primaire verantwoordelijkheid voor prijstransparantie ligt bij de exploitanten van laadinfrastructuur (CPO's) en de aanbieders van laaddiensten (MSP's). Zij leveren de dienst aan de eindgebruiker en moeten daarom zorgen voor correcte, volledige en begrijpelijke prijsinformatie. CPO en MSP zijn hierbij sterk van elkaar afhankelijk, met name wanneer wordt afgerekend via een laadpas of bij geavanceerde diensten zoals slim laden. Het is noodzakelijk dat de samenwerking tussen CPO en MSP verbetert en dat zij elkaar nadrukkelijker zien als businesspartners. Dit vraagt om duidelijke afspraken – zowel technisch als commercieel – zodat de kwaliteit van de dienstverlening richting de eindgebruiker structureel kan worden verhoogd.

2. Rol van de overheid

De overheid heeft, naast een toezichthoudende rol, ook een actieve taak in het bevorderen van prijstransparantie. Dit geldt niet alleen voor publieke laadpunten, waar contractmanagement kan worden ingezet om regels te versterken, maar ook voor semipublieke laadpunten. Voor deze laatste categorie is extra aandacht nodig, omdat decentrale overheden hier minder directe invloed op hebben. Om transparantie te waarborgen, moet de overheid – waaronder de Autoriteit Consument en Markt (ACM) – actief toezien op naleving. Dit vereist structurele monitoring van de markt en, waar nodig, gerichte bijsturing en handhaving.

3. Aanscherping wetgeving

De huidige AFIR wetgeving biedt een goede basis en stelt dat prijzen redelijk, transparant en niet-discriminerend moeten zijn. Daarnaast worden betaalmethoden en prijscomponenten vastgelegd. We zien echter ook mogelijkheden om deze wetgeving verder aan te scherpen zodat prijstransparantie verbeterd. Zo kunnen er scherpere eisen worden opgenomen over de interoperabiliteit tussen CPO en MSP, de veiligheid van betaalmethoden (zowel ad-hoc als laadpas), en de prijscomponenten van de mobiliteitsdienstverleners en de relatie tot de prijscomponenten die op dit moment voorgeschreven zijn voor de exploitanten.

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 waterstof-tankstations 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?*

Om de bindende streefcijfers voor laad- en tankinfrastructuur langs TEN-T-wegen te behalen, kunnen betrokken partijen op de volgende manieren bijdragen:

1. Locatiekeuze en netcapaciteit

Overheden kunnen locaties aanbesteden voor publiek toegankelijke laadstations, mits de energie-infrastructuur en openbare ruimte dit toelaten. Ook private partijen kunnen op eigen grond publiek toegankelijke laadstations ontwikkelen of bestaande laadstations publiek toegankelijk maken.

Een efficiënte inrichting van het laadnetwerk is essentieel, vooral omdat de netcapaciteit de komende jaren onder druk staat. Het is bijvoorbeeld effectiever om laadstations te plaatsen die beide rijrichtingen bedienen, in plaats van aparte locaties per rijrichting. Dit vermindert de belasting op het elektriciteitsnet. Hiervoor is nauwe samenwerking nodig tussen marktpartijen, netbeheerders en overheden.

2. Vertrouwelijke en structurele afstemming van plannen

Om dubbel werk en suboptimale netwerken te voorkomen, is het belangrijk dat partijen hun plannen voor laadinfrastructuur vertrouwelijk delen met overheden. Deze afstemming gebeurt nu op vrijwillige basis, maar is essentieel voor een gecoördineerde en efficiënte uitrol.

Omdat decentrale overheden binnen het huidige juridische stelsel (zoals de Omgevingswet) beperkte invloed hebben op (snel)laadinitiatieven in het semipublieke domein, is het wenselijk te verkennen hoe dit overleg structureler en meer verplichtend kan worden geborgd. Dit draagt bij aan betere afstemming en voorkomt overbelasting van het net.

3. Publieke toegankelijkheid op privaat terrein

Naast de realisatie van laadinfrastructuur op publieke grond, kunnen betrokken partijen ook op privaat terrein publiektoegankelijke laadlocaties ontwikkelen. Een belangrijke voorwaarde hierbij is dat bestaande private laadlocaties publiek toegankelijk worden gemaakt. Deze locaties moeten voldoen aan de eisen die gelden voor openbaar toegankelijke infrastructuur voor alternatieve brandstoffen. Dit geldt niet voor laadpunten op privéterrein waarvan de toegang beperkt is tot een beperkte en afgebakende groep personen. Zoals logistieke bedrijven die afspraken hebben gemaakt om bij elkaar te laden.

4. Afstemming met AFIR-vereisten

De AFIR-wetgeving vereist dat beide rijrichtingen langs TEN-T-wegen voorzien zijn van voldoende laadinfrastructuur. Dit vraagt om een gezamenlijke strategie en mogelijk aanpassingen in wetgeving. Overheden, netbeheerders en marktpartijen moeten hierin nauw samenwerken om te voldoen aan de bindende streefcijfers en een optimale infrastructuur te realiseren.

5. Samenwerking binnen initiatieven

Binnen de NAL werken regionale overheden, netbeheerders en marktpartijen samen om de mogelijkheden voor laadinfrastructuur langs corridors in kaart te brengen. Het doel is om tot een gezamenlijke laadstrategie te komen voor wegtransport langs deze corridors. Het delen van ervaringen en plannen binnen dergelijke initiatieven draagt bij aan een efficiëntere uitrol van de benodigde infrastructuur.

Vraag 4: *Verordening (EU) 2023/1804 regelt dat de laad- en tankinfrastructuur en walstoomvoorzieningen 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?*

Producenten, verkopers, ontwikkelaars en exploitanten kunnen op de volgende manieren bijdragen aan het conform inrichten en gebruiken van apparatuur volgens de technische eisen uit bijlage II van Verordening (EU) 2023/1804:

1. Samenwerking en standaardisatie

Marktpartijen, overheden en netbeheerders kunnen gezamenlijke afspraken maken over het hanteren van standaarden en protocollen. Dit bevordert interoperabiliteit en handelbaarheid op de interne markt, en zorgt voor eenduidig en geharmoniseerd gebruik door eindgebruikers. Binnen deze samenwerking kunnen ook praktische knelpunten en aandachtspunten worden geïdentificeerd en opgelost, bijvoorbeeld door deze op te nemen in de NKL basisset (concessies).

2. Realistische en redelijke eisen voor bestaande infrastructuur

Omdat laadinfrastructuur een lange levensduur heeft, is het belangrijk dat eisen voor ombouw (retrofit) duidelijk, realistisch en redelijk zijn. Dit betekent:

- heldere communicatie over eventuele certificeringseisen;
- zorgen dat er voldoende partijen zijn die aan de eisen kunnen voldoen;
- het stellen van een redelijke termijn voor ombouw, rekening houdend met de levensduur van de apparatuur, technologische ontwikkelingen en afschrijvingstermijnen.

3. Ombouwmogelijkheden (retrofit)

De ombouw van bestaande apparatuur moet tijdig en planmatig worden uitgevoerd. De uitvoerbaarheid hangt vooral af van praktische randvoorwaarden, zoals ruimtelijke inpassing, arbeidscapaciteit en materiaalbeschikbaarheid.

Daarnaast vraagt dit om aandacht voor de ketencapaciteit binnen de sector: producenten en exploitanten moeten tijdig kunnen voorzien in middelen, expertise en logistiek om aanpassingen efficiënt door te voeren.

Om vertraging te voorkomen zijn duidelijke eisen, realistische termijnen en – waar nodig – kostencompensatie essentieel. Een gefaseerde aanpak met goede afstemming tussen marktpartijen, overheden en netbeheerders zorgt ervoor dat bestaande infrastructuur op tijd en doelmatig wordt aangepast aan de nieuwe eisen.

Wij hopen dat onze zienswijze een waardevolle bijdrage levert aan de verdere uitwerking van het wetsvoorstel. We zijn beschikbaar voor nadere toelichting en staan open voor verdere samenwerking om gezamenlijk te zorgen voor een effectief, eerlijk en haalbaar beleid dat aansluit

op de behoeften van zowel marktpartijen als overheden, en dat bijdraagt aan het behalen van de klimaatdoelstellingen.

Met vriendelijke groet,



Marieke Donkervoort
Voorzitter Stuurgroep Nationale Agenda Laadinfrastructuur