VEMOBIN
VERENIGING ENERGIE VOOR MOBILITEIT EN INDUSTRIE

POSITION PAPER

Datum: 10-10-2025

Reactie VEMOBIN op consultatie Wet uitvoering EU-regels infrastructuur alternatieve brandstoffen

Hierbij reageert VEMOBIN op de consultatie van de Wet uitvoering EU-regels infrastructuur alternatieve brandstoffen en enkele andere regels, kortweg Wet Uitvoering AFIR. Samengevat komt onze reactie op het volgende neer:

- **De AFIR-vereist meer dan alleen laadinfrastructuur**
- **Bewerkstellig meer bestuurlijke aandacht en ondersteuning voor álle alternatieve energiebronnen**
- **Bewerkstellig meer aandacht voor integraliteit in locatieplanning en -realisatie**
- **Voorkóm bestuurlijke drukte bij toezicht en handhaving**
- **Bewerkstellig meer prijstransparantie met oog voor de rollen van de stakeholders**

De AFIR vereist meer dan alleen laadinfrastructuur

De Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) is opgezet om uitvoering te geven aan de ambitie om voldoende laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer in het algemeen te realiseren en om specifiek de doelstellingen van de AFIR te halen. Als deelnemer aan de NAL Taakgroep Publieke Laadinfra waardeert VEMOBIN de overlegstructuur van de NAL en onze vereniging levert een actieve bijdrage aan verschillende NAL-projecten. Tegelijkertijd signaleren wij een gebrek aan integraliteit als het gaat om de uitvoering van de AFIR-vereisten op het gebied van andere hernieuwbare energiebronnen voor mobiliteitsdoeleinden, zoals waterstof, biobrandstoffen en ammoniak. Deze tekortkoming geldt zowel voor de bestuurlijke aandacht als voor locatieplanning in de praktijk. Beide tekortkomingen lichten wij hieronder kort toe, omdat wij deze als een risico beschouwen voor de continuïteit van de energietransitie in vervoer.

Bewerkstellig meer bestuurlijke aandacht en ondersteuning voor álle alternatieve energiebronnen

De bestuurlijke aandacht voor elektrisch rijden bij het Rijk en de lagere overheden, zorgt ervoor dat andere alternatieven, zoals waterstof, ammoniak en hernieuwbare brandstoffen zoals bio-LNG en bio-CNG niet tot volle wasdom komen. Ter illustratie verwijzen wij naar pagina 30 (paragraaf 3.5) van de Memorie van Toelichting, die elf besluiten en regelingen ter uitvoering van de AFIR opsomt. Daarvan zijn zeven besluiten en regelingen gericht op elektrische mobiliteit. Hoewel het klopt dat alleen waterstof en elektrisch vervoer zorgen voor nulemissie uit de uitlaat, benutten we zodoende niet het CO2-reductiepotentieel van alle hernieuwbare brandstoffen onder de werkingssfeer van de AFIR. Met als bestuurlijk resultaat dat vrijwel alleen wordt gekeken naar het stimuleren van elektrisch vervoer. Deze eenzijdige bestuurlijke focus is verklaarbaar, maar ook risicovol tegen de achtergrond van netcongestie, instabiliteit van het elektriciteitsnetwerk en de veiligheidsrisico's die gepaard kunnen gaan met het ontbreken van voldoende alternatieve energiebronnen naast elektriciteit (denk aan logistieke problemen bij langdurige stroomuitval). Vanuit klimaatoverwegingen en weerbaarheid van het energiesysteem als geheel, pleiten wij voor meer bestuurlijke aandacht en ondersteuning voor de overige AFIR-energiebronnen náást elektriciteit. Dat kan door (in te stellen) platforms voor gasvormige en vloeibare biobrandstoffen en ammoniak meer bestuurlijke en beleidsmatige ondersteuning te bieden dan nu het geval is. Naast de energietransitie richting elektronen verdient dus ook de molecuultransitie (van fossiele naar hernieuwbare brandstoffen) de volle, gecoördineerde aandacht van alle overheden.

Bewerkstellig meer aandacht voor integraliteit in locatieplanning en -realisatie

Nederland is een klein en dichtbevolkt land en dat betekent dat ruimtelijke planning altijd uitdagingen met zich meebrengt, zowel op de TEN-T corridor als daarbuiten. Wij signaleren in de praktijk een tendens om energiebronnen voor vervoer allemaal een eigen locatie te bieden, met als gevolg dat op korte afstand van elkaar aparte (snel)laadlocaties, waterstofstations en energiestations voor hernieuwbare (en reguliere) brandstoffen verrijzen. Deze locaties ontstaan, zeker waar het energiestations voor de logistieke sector betreft, ook op plaatsen die vanuit logistiek oogpunt leiden tot verkeersonveilige situaties en extra vervoersbewegingen. VEMOBIN pleit voor een integrale kijk op locatieplanning, met oog voor laad- en tankopties op bestaande routes die nu al gebruikt worden door de logistieke sector (ook buiten de TEN-T corridor). Denk aan bestaande (*brown field*) trucklocaties op verzorgingsplaatsen langs de rijksweg en bestaande truckparkings. Voor nieuw te realiseren locaties zouden overheden eveneens met een integrale blik moeten kijken naar meer energiebronnen op één locatie (Clean Energy Hubs), ook als dat samenwerking tussen meerdere aanbieders met zich meebrengt. De voordelen van deze aanpak zijn in zijn totaliteit minder ruimtebeslag, betere bereikbaarheid, lagere investeringslasten omdat veel faciliteiten al aanwezig zijn of gedeeld kunnen worden, minder onnodige vervoerskilometers en een verbetering van de verkeersveiligheid. Lukt het niet om in de praktijk meer samenwerking af te dwingen in de energievoorziening, dan biedt artikel 5 in de conceptwet Uitvoering AFIR mogelijkheden om dat af te dwingen.

Voorkóm bestuurlijke drukte bij toezicht en handhaving

Het wetsvoorstel noemt een aantal toezicht- en handhavingsorganisaties dat tegen de achtergrond van de AFIR ieder vanuit een eigen invalshoek toezicht op naleving van de regels kan uitoefenen: nVWA, ILT, Omgevingsdiensten en de ACM. Met het oog op een te grote toezicht- en nalevingslast voor ondernemers willen wij nadrukkelijk waarschuwen voor te grote bestuurlijke drukte op laad- en tanklocaties, zeker omdat de AFIR en de nog volgende nadere uitwerking van de AFIR nieuwe wetgeving betreffen. En het is niet ongebruikelijk dat het toezicht in de praktijk dan nog moet worden 'ingeregeld'. Bijvoorbeeld: voorkómen moet worden dat de ACM, Omgevingsdiensten en de nVWA allemaal eigen inspectierondes op prijstransparantie gaan organiseren. Overigens missen wij de Rijksinspectie voor Digitale Infrastructuur in het rijtje met mogelijke toezichthouders. Aangezien ook communicatieprotocollen een vast onderdeel vormen van de functionele gebruikseisen en technische specificaties voor laad- en tankpunten, is het essentieel dat met het oog op digitale weerbaarheid ook de RDI een rol in het handhavings- en toezichtschema toebedeeld krijgt.

Bewerkstellig meer prijstransparantie met oog voor de rollen van de stakeholders

Tot slot gaan wij nader in op de consultatievraag in hoeverre de sector van laadexploitanten (CPO's) en mobiliteitsaanbieders (Card Issuers / Merchant Service Providers - MSP's) er zorg voor kunnen dragen dat bedrijven duidelijke en transparante prijzen aan laadklanten tonen voorafgaand, tijdens en na het laden.

Er zijn ruwweg drie transactiemomenten in de betaalketen van een laadbeurt:

1. Transactie tussen locatie-eigenaar en CPO (indien van toepassing in de eigendoms- en exploitatieconstructie)
2. Transactie tussen CPO en MSP
3. Transactie tussen MSP en eindklant

Van CPO's mag verwacht worden dat zij minimaal voldoen aan de eisen zoals neergelegd in artikel 5, lid 3 en 4 van de AFIR. Betaalt de eindklant met een debitcard, creditcard of laadpas van het eigen merk, dan draagt de CPO de verantwoordelijkheid voor communicatie naar de eindklant. Dat kan op het station zelf en langs de elektronische weg (actuele website, app, QR-code). Wij zien echter een duidelijke waterscheiding tussen de rol en verantwoordelijkheden van de CPO en van de MSP: Omdat MSP's op een grotere informatiestroom zitten en contact hebben met de eindklant (in dit geval laadkaart- of appgebruiker), hebben zij meer inzage en handelingsperspectief over het schema heen en daarmee ook een grotere rol in het bewerkstelligen van meer prijstransparantie richting de gebruiker. Dit sluit naadloos aan op de manier waarop het betaalschema in de huidige tankstationsector voor tankkaarten geregeld is: de card issuer / MSP informeert de kaartgebruiker over de tarieven aan de pomp die voor de desbetreffende kaart van kracht zijn, omdat de tankstationexploitant het

overzicht van de beschikbare kaart-tankbeurt combinaties niet tot zijn beschikking heeft, mede omdat het de keuze van de eindgebruiker is om gebruik te maken van een service (kaart) van een derde partij.

De AFIR omschrijft duidelijk de minimale rol van de MSP in artikel 5 lid 5, en het is aan het commerciële instinct van de MSP om zijn rol bovenop de AFIR-verplichtingen nóg verder in te vullen richting de eindklant als het gaat om het bereiken van meer prijstransparantie. Van de CPO kan echter niet verwacht worden dat deze voorafgaand aan de transactie ook de laadprijs van alle CPO – MSP combinaties communiceert; dat overzicht heeft een CPO simpelweg niet. Als het gaat om betalingen met een MSP-laadkaart of app, is het bereiken van meer prijstransparantie dan ook een zaak voor de MSP's en nadrukkelijk niet voor de CPO's.

Over VEMOBIN

VEMOBIN is de Vereniging Energie voor Mobiliteit en Industrie. De 16 bij VEMOBIN aangesloten bedrijven produceren en leveren energie voor wegverkeer, scheepvaart en luchtvaart of maken energie en grondstoffen voor de chemische sector. Ook verwerking en recycling van afval voor nieuwe grondstoffen (zoals plastic pyrolyse) behoort tot het werkterrein van de VEMOBIN-leden. Je komt ons tegen in havens, vliegvelden, op energiestations en industriegebieden voor productie en levering van elektronen en moleculen, maar ook bij mensen thuis (totaaloplossingen voor thuisladen).

Met vriendelijke groet,

VEMOBIN

Jan Bessembinders

Hoofd energie, veiligheid en communicatie