

## Positie NVDE ten aanzien van Herziening van de AFIR

De herziening van de Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR) komt op een moment waarop de elektrificatie van het wegvervoer in een stroomversnelling zit. Tegelijk is het belangrijk te erkennen dat AFIR pas recent in werking is getreden en dat de beschikbare gegevens aantonen dat het huidige kader werkt: de uitrol van laadinfrastructuur versnelt en de doelstellingen worden in veel lidstaten reeds gehaald of zelfs overschreden. De herziening dient daarom voort te bouwen op deze successen, met aandacht voor harmonisatie, uitvoerbaarheid en toekomstbestendigheid. Hoewel de AFIR op meer ziet dan enkel laadinfrastructuur, beperkt NVDE zich in deze reactie enkel tot laadinfrastructuur.

### Harmonisatie en interoperabiliteit als fundament

Een goed functionerende Europese laadmarkt vereist uniforme en open standaarden. Het is essentieel dat AFIR inzet op verplichte, open en interoperabele communicatieprotocollen tussen voertuigen, laadpunten en backendsystemen. Daarbij moet OCPI als voorkeursstandaard worden aangewezen voor datadeling en roaming, om fragmentatie tussen lidstaten te voorkomen. Ook protocollen zoals OCPP, ISO 15118-20 en OpenADR moeten op een geharmoniseerde manier worden toegepast, omdat ze cruciaal zijn voor functies als plug-and-charge, slim laden en bidirectioneel laden. Tegelijk moet de regelgeving zich beperken tot het verplicht stellen van standaarden, zonder de implementatie te gedetailleerd voor te schrijven, zodat ruimte voor innovatie behouden blijft.

Belangrijk is wel dat de invoering van deze technische eisen aansluit bij wat in de praktijk haalbaar is. Voor sommige standaarden geldt dat ze nog niet volledig zijn uitontwikkeld of getest. Een te vroege verplichtstelling kan leiden tot hogere kosten, onduidelijkheid en vertraging van de uitrol. Daarom is een realistische fasering nodig, waarbij verplichtingen pas ingaan zodra standaarden voldoende volwassen en breed toepasbaar zijn.

### Datadeling en rapportage: voorkom fragmentatie

De huidige implementatie van datarapportageverplichtingen verschilt sterk per lidstaat, wat leidt tot inefficiëntie en hoge administratieve lasten. Om dit te voorkomen, moet AFIR inzetten op één centraal Europees toegangspunt voor data-uitwisseling. Nationale systemen kunnen hierop aansluiten, maar moeten geen afwijkende eisen stellen.

OCPI dient hierbij als uniforme standaard te worden gebruikt, met duidelijke versie-afspraken. Daarnaast is het van belang dat alle partijen in de keten – van netbeheerders tot voertuigfabrikanten – transparant en tijdig worden geïnformeerd over datavereisten en wijzigingen. Er moet expliciet duidelijkheid komen over hoe en wanneer de keten wordt geïnformeerd, om implementatierisico's te beperken.

Toegang tot essentiële data, zoals de state-of-charge van voertuigen, is cruciaal voor slim en bidirectioneel laden. Wanneer deze data niet beschikbaar is, leidt dit tot inefficiënt netgebruik en hogere maatschappelijke kosten.



## **Slim en bidirectioneel laden als norm**

Met toenemende netcongestie en elektrificatie is het verstandig om slim laden (grid-aware charging) en bidirectioneel laden (V2G) te stimuleren. Ook toepassingen zoals vehicle-to-building (V2B) kunnen bijdragen aan leveringszekerheid, bijvoorbeeld bij stroomuitval. Om dit te ondersteunen, moeten (toekomstige) laadpunten uiteindelijk geschikt zijn voor integratie met energiebeheersystemen (bijvoorbeeld via een secundaire OCPP-verbinding) en moet regelgeving de benodigde datastromen faciliteren. Overwogen kan worden om stimulansen (bijvoorbeeld een bonusmechanisme) in te voeren voor voertuigen die actief bijdragen aan netbalancering. Er moet wel voor gezorgd worden dat eisen op het gebied van V2G niet in tegenspraak zijn met eisen die gesteld worden aan bijvoorbeeld de levensduur van batterijen in de voertuigen.

## **Afstemming met het energiesysteem**

De uitrol van laadinfrastructuur kan niet los worden gezien van de capaciteit en processen van het elektriciteitsnet. Netcapaciteit en uiteenlopende aansluitprocedures zijn een uitdaging. Goede afstemming tussen transport- en energiebeleid is noodzakelijk, evenals nauwere samenwerking tussen relevante beleidsdirecties.

## **Eerlijke concurrentie en marktwerking**

Voor een gezonde marktontwikkeling is eerlijke concurrentie essentieel, met name bij de uitgifte van concessies voor laadlocaties op strategische plekken zoals snelwegen. Idealiter wordt met de AFIR geregeld dat dergelijke concessies via open, transparante en niet-discriminerende procedures worden toegekend.

Laadactiviteiten moeten in concessies niet worden gebundeld met niet-gerelateerde diensten, zoals fossiele brandstoffen, omdat dit toetreding belemmert. Het waarborgen van concurrentie leidt tot betere dienstverlening, innovatie en lagere kosten voor gebruikers.

## **Consumentenperspectief en prijstransparantie**

De huidige eisen rond prijstransparantie zijn in grote lijnen voldoende: gebruikers moeten vooraf inzicht hebben in de kosten van een laadsessie. Ook moet helder zijn met hoeveel vermogen er wordt geladen. Wat na de laadsessie wordt afgerekend moet overeenkomen met wat vooraf is gecommuniceerd. Verdere regulering van prijsstructuren is niet wenselijk, omdat dit innovatie en marktwerking kan beperken. Beter toezicht is wel wenselijk. Focus zou moeten liggen op duidelijke informatievoorziening en consumentenvoorlichting.

## **Tot slot**

De herziening van AFIR moet gericht zijn op versterking van harmonisatie, uitvoerbaarheid en toekomstbestendigheid. Door te bouwen op bestaande successen, realistische implementatietermijnen te hanteren en interoperabiliteit centraal te stellen), kan een robuust kader worden gecreëerd dat de verdere uitrol van elektrische mobiliteit effectief ondersteunt.

De Nederlandse Vereniging Duurzame Energie (NVDE) maakt zich sterk voor een energievoorziening die volledig is gebaseerd op hernieuwbare energie door het bundelen van krachten uit de gehele sector. De aangesloten bedrijven zijn actief in hernieuwbare elektriciteit, warmte en gassen en in duurzame mobiliteit, de gebouwde omgeving en de industrie. De activiteiten voor duurzame energie bij 1.600 aangesloten bedrijven vertegenwoordigen nu al een omzet van ruim € 43 miljard en bijna 200.000 werknemers in Nederland.