



Infrastructuur voor alternatieve brandstoffen: Nieuwe 'mijlpaal' in het Fit for 55-beleid

De verordening infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (AFIR) is onderdeel van het Fit for 55-pakket. Dit pakket is op 14 juli 2021 door de Europese Commissie gepresenteerd om de EU in staat te stellen haar netto-uitstoot van broeikasgassen in 2030 met ten minste 55% te hebben verminderd ten opzichte van het niveau van 1990, en in 2050 klimaatneutraal te zijn.

Op 25 juli 2023 werd de AFIR definitief goedgekeurd en gepubliceerd in het Officieel Publicatieblad van de EU van 22 september 2023.

De AFIR-verordening heeft tot doel om, op een ambitieuze wijze, een uitgebreid en volledig netwerk van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen in de hele Unie tot stand te brengen en dit voor verschillende vervoersmodi.

Voor het wegtransport zal dit netwerk zich vooral bevinden op het trans-Europese vervoersnetwerk (de zogenaamde "TEN-T"). Dit netwerk bestaat uit een 'kern' netwerk en een 'uitgebreid' netwerk.

Welke wegen deel uitmaken van TEN-T, kan u [hier](#) raadplegen.

Onderstaand vindt u een overzicht van de ambities die het wegvervoer raken:

A. Laadinfrastructuur voor lichte elektrische voertuigen

1. Beschikbaar laadvermogen

Na het ingaan van de nieuwe regels dient het beschikbaar laadvermogen voor lichte batterijelektrische voertuigen via openbaar toegankelijke laadstations minimaal gelijk te zijn aan $1,3 \text{ kW} \times \text{aantal}$ van deze voertuigen.

Voor plug-in hybride voertuigen dient dit vermogen minimaal gelijk te zijn aan $0,80 \text{ kW} \times \text{aantal}$ van deze voertuigen.

2. Minimale dekingsgraad van openbaar toegankelijke laadpunten

Binnen het (kern en uitgebreid) TEN-T-wegennetwerk dienen in elke rijrichting op onderlinge afstanden van maximaal 60 km openbaar toegankelijke laadpools voor lichte elektrische voertuigen te worden geïnstalleerd tegen eind 2025. Ten minste één laadpunt van iedere pool moet minstens een laadvermogen hebben van 150 kW.

B. Laadinfrastructuur voor zware elektrische voertuigen

1. TEN-T wegennetwerk

Op uiterlijk 31 december 2025 moet op ten minste 15 % van de lengte van het TEN-T-kernwegennetwerk, in elke rijrichting, openbaar toegankelijke laadpools voor zware elektrische voertuigen zijn geïnstalleerd. Ten minste één laadpunt van iedere laadpool moet een individueel laadvermogen van ten minste 350 kW omvatten.

Tegen het einde van 2027 dient dit op ten minste 50 % van de lengte van het TEN-T-netwerk te zijn.

Tot slot dienen er tegen januari 2031, in iedere rijrichting, op onderlinge afstanden van maximaal 60 km openbaar toegankelijke laadpools voor zware elektrische voertuigen te zijn geïnstalleerd op het TEN-T-kernwegennetwerk en op onderlinge afstanden van maximaal 100 km op het uitgebreide TEN-T-wegennetwerk.

2. Veilige en beveiligde parkings

Uiterlijk op 31 december 2027 dient elk veilig en beveiligd parkeerterrein uitgerust te zijn met ten minste twee openbaar toegankelijk laadstations voor zware elektrische voertuigen met een individueel laadvermogen van ten minste 100 kW.

Tegen 2031 zullen dit er ten minste vier moeten zijn.

3. Stedelijke knooppunten

Ook ieder stedelijk knooppunt (een stedelijk gebied waar de vervoersinfrastructuur van het trans-Europees vervoersnetwerk verbonden is met andere delen van die infrastructuur en met de infrastructuur voor regionaal en lokaal verkeer) zal tegen januari 2026 moeten beschikken over openbaar toegankelijke laadpunten voor zware elektrische voertuigen met een individueel laadvermogen van te minste 150 kW.

C. Waterstoftankinfrastructuur voor lichte en zware voertuigen

Tegen eind 2030 dient er een minimumaantal openbaar toegankelijke waterstoftankstations uitgerold te zijn.

Concreet houdt dit in dat er op onderlinge afstanden van maximaal 200 km op het TEN-T-kernnetwerk een openbaar toegankelijk waterstoftankstation aanwezig is met een minimale cumulatieve capaciteit van 1 ton per dag.

Ook zal in elk stedelijk knooppunt ten minste één openbaar toegankelijk waterstoftankstation beschikbaar moeten zijn.

Dat het plan ambitieus is, is een serieus understatement. Zeker in een verdeeld land als België zal het een huzarenstuk worden om de nodige laad- en tankinfrastructuur te voorzien, om nog maar te zwijgen van de nood aan een voldoende stevig onderliggend netwerk dat deze stroom kan leveren.

Misschien dat de spanning waarmee de politiek zit te wachten op de verkiezingen van 2024 al wat kan bijdragen aan de energievoorziening?

Een interessant topic dat zeker zal behandeld worden tijdens het debat donderdag 29 mei op TRANSPRO, alwaar ook verschillende leveranciers aanwezig zullen zijn die beschikken over oplossingen voor laden en laadinfrastructuur.

Gratis inschrijven kan [hier](#) met de code TP24061



*Michaël Reul
Secretaris-Generaal*