

Internetconsultatie 'Regels over de ordening van het aanbod van voorzieningen op verzorgingsplaatsen'

NVDE is blij met de verdere uitwerking van de plannen voor de verzorgingsplaatsen langs de snelweg. Met de uitwerking komt er weer wat meer duidelijkheid over hoe de toekomstige verzorgingsplaatsen eruit komen te zien. Daardoor kunnen de huidige actieve evenals de geïnteresseerde partijen plannen maken voor de toekomst. Toch is nog lang niet alles duidelijk. In dit document zet NVDE daarom uiteen hoe NVDE tegen de nieuwe regels over de ordening van het aanbod van voorzieningen op verzorgingsplaatsen aankijkt en welke zaken er volgens NVDE anders zouden kunnen.

Ook geven we in deze reactie adviezen over de aanpak van de rest van het traject zoals de aangekondigde routekaart en de uitwerking per verzorgingsplaats. De routekaart is geen onderdeel van de consultatie, maar wordt wel beïnvloed door de keuzes die nu worden gemaakt. Vandaar dat we hier nu al graag zaken voor aandragen.

NVDE constateert dat de volgende zaken worden voorgesteld:

- Er komen losse kavels voor laden en shop (en dus niet langer een aanvullende shop bij zowel tank- als laadstations na het aflopen van de huidige vergunningen).
- Er wordt gekozen voor een veiling als verdeelmethode.
- Er is nog geen besluit genomen over de mate van exclusiviteit. De vraag of er één of meer aanbieders per VZP zullen zijn is expliciet onderdeel van deze consultatie.
- Je mag geen twee laadstations uitbaten als ze in dezelfde richting binnen 25 km van elkaar liggen. Dit geldt zowel voor het gevoerde merk als voor het achterliggende bedrijf/groep. Alle huidige stations en losse laders worden hierin niet meegewogen.

Het is goed dat er aparte kavels komen voor laden, tanken en een shop

De NVDE is voorstander van open en eerlijke marktwerking waar alle mogelijke aanbieders van een dienst (zoals tanken, laden of groene waterstof) kunnen meedingen. Daarom pleitten we eerder al voor een marktmodel dat een gelijk speelveld faciliteert, met eerlijke toegang voor nieuwe en bestaande aanbieders. We zijn daarom dus blij met de keuze voor aparte kavels voor de verschillende diensten. Het bundelen van diensten (alles in één hand) zou immers een toetredingsdrempel opwerpen voor nieuwe partijen die geen fossiele brandstoffen willen verkopen. Juist door de diensten los aan te bieden wordt concurrentie gestimuleerd en innovatie en de transitie versneld.

Veiling als verdeelmethode heeft niet onze voorkeur: zorg ook voor kwalitatieve criteria

Het gevaar van veilen is dat er hoge prijzen worden geboden voor kavels. Door de focus op de prijs bestaat de mogelijkheid dat kwaliteit op het tweede plan komt. Dit komt de aantrekkelijkheid van laden niet ten goede. Daarom pleit de NVDE voor het kwalitatief beoordelen van biedingen op kavels en dus concurrentie op kwaliteit en ambitie. Hierbij heeft gelijktijdige uitgifte van de verschillende kavels (laden, waterstof, tanken, etc.) de voorkeur zodat herinrichting van de VZP wordt vergemakkelijkt. Kwalitatieve criteria geven de overheid de mogelijkheid om te sturen op maatschappelijke belangen, zoals:

- de mate waarin de aanvraag bijdraagt aan CO₂-reductie;
- de bijdrage aan efficiënt netgebruik en voorkomen van pieken op het net;

- de kwaliteit van de apparatuur die ingezet wordt;
- de langetermijninvesteringen die de partij wil doen om toekomstige groei op te vangen en de strategie bij het ontstaan van wachtrijen (die vragen om capaciteitsuitbreidingen);
- Toegankelijkheid en inclusiviteit voor alle gebruikers;
- Fysieke en sociale veiligheid.

De mate van exclusiviteit: wat NVDE betreft komt er concurrentie tussen verzorgingsplaatsen en is er sprake van een afstandscriterium. Hevige concurrentie op de VZP kan leiden tot onwenselijke situaties en tot een 'race to the bottom'. Daarom kan concurrentie voor zero-emissie tank- en laaddiensten beter *tussen* VZP's georganiseerd worden om conflicten te voorkomen en voldoende afzet te garanderen. Dit vergemakkelijkt bovendien het realiseren van de netaansluiting. Dit kan in de praktijk uitgewerkt worden door straks een dienstenaanbieder niet twee VZP's na elkaar te laten voorzien van dezelfde dienst, zoals nu ook geldt voor het aanbieden van tanken op een VZP.

Het afstandscriterium (geen twee laadstations uitbaten als ze in dezelfde richting binnen 25 km van elkaar liggen) is wat de NVDE betreft dan ook een belangrijk instrument en van groot belang voor een gezonde marktwerking en concurrentie tussen verzorgingsplaatsen. Het is cruciaal dat dit wordt opgezet zonder specifieke partijen te bevoordelen of benadelen, omdat dit leidt tot barrières tot toetreding voor zowel nieuwe- als gevestigde marktpartijen. Zo krijgt elke partij dezelfde kansen.

Stroomlijn concessietermijnen (met het oog op zero-emissie, een uitfasering voor fossiel, veiligheid en efficiënt ruimtegebruik). De beperkte ruimte op de VZP's vraagt om het slim omgaan met een afname in vraag naar fossiele brandstoffen. Een effectieve manier is om een VZP om te bouwen naar een zero-emissie VZP. Hiermee wordt voldoende afzet geborgd voor fossiele diensten op de andere VZP's en ontstaat de benodigde ruimte voor zero-emissie, die vervolgens efficiënt, overzichtelijk en dus veilig kan worden ingericht. Belangrijk hiervoor is dat de concessietermijnen gelijk worden getrokken, zodat alle vergunningen op één moment worden uitgegeven.

Met het wetsvoorstel wordt hiermee een begin gemaakt. Pomphouders die ook een shop hebben kunnen niet mee bieden op een laadstation met shop wanneer die rechten in looptijd overlappen. Ook wordt voorgesteld dat vanaf inwerkingtreding van de wet pomphouders en wegrestaurants geen aanvullende laders meer kunnen aanvragen. De bestaande laders blijven tot de einddatum van de vergunning staan. NVDE denkt dat dit een goede aanpak is. Hiermee wordt de nodige duidelijkheid geschapen waarop ondernemers hun keuze kunnen baseren om al dan niet deel te nemen aan een veiling. Zie ook verderop in deze consultatiereactie.

Routekaart en inrichting van de verzorgingsplaatsen

Het wetsvoorstel regelt het vergunningstelsel voor de exploitatie van de exclusieve voorzieningen, maar schrijft verder niets voor over de plaats van een verzorgingsplaats in het netwerk of over de inrichting van de een individuele verzorgingsplaats. Voor het eerstgenoemde wordt een landelijk programma (de routekaart) opgesteld en op basis daarvan inrichtingsplannen per verzorgingsplaats. De keuzes die hier gemaakt worden zijn dus erg bepalend voor hoe de toekomst van de verzorgingsplaatsen eruit gaat zien. Daarom geven we al vast een paar zaken mee:

- **Benut koppelkansen met grootschalige opwek en opslag.** Beperkte netcapaciteit kan opgevangen worden door opwek grotendeels te organiseren op of in de buurt van de VZP. Daarnaast kunnen batterijen ondersteuning bieden door stroom flexibel te leveren, waardoor een VZP met een kleinere aansluiting kan volstaan en sneller gerealiseerd kan worden. Verder kan lokale opwek van elektriciteit, bijvoorbeeld door gebruik van solar carports, meegenomen worden in tenders voor laadfaciliteiten bij verzorgingsplekken, waarbij aangesloten kan worden bij de bestaande plannen vanuit het programma OER (Energie op Rijksvastgoed).

- **Realiseer een 'stopcontact op land model' waarin een verzorgingsplaats een netaansluiting krijgt en geef Rijkswaterstaat de opdracht dit uit te voeren en de exploitatie te faciliteren.** Lange doorlooptijden voor het realiseren van een netaansluiting inclusief capaciteit werken vertragend. Een 'stopcontact op land' (één aansluiting per verzorgingsplaats waarbij direct de verwachte eindcapaciteit voor 2050 wordt gerealiseerd) is daarom ideaal. Pilots hiermee zijn uitgevoerd maar opschaling blijft uit, vanwege de vrees voor overdimensionering en vanwege investeringsrisico's bij de uitbreiding van de capaciteit (omdat het niet 100% vaststaat dat de verzwaarde aansluiting op korte termijn volledig gebruikt gaat worden). De risico's kunnen opgevangen worden door een in te stellen fonds. Om de markt voor laadinfrastructuur te organiseren, dient de overheid hierbij een leidende rol spelen.
- **NVDE is verder voorstander van verdere opdeling van de concessies in laaddiensten voor trucks (en ander zwaar vervoer) en diensten voor personenauto's op verzorgingsplaatsen waar dit wenselijk is.** Dit dient wel te gebeuren met oog voor zaken als de netverzwakingsproblematiek, de ligging ten opzichte van andere publieke logistieke laadlocaties en een ligging in de buurt van de belangrijkste vrachtwagenkorridors en bij in- en uitvalswegen van steden. We stelden dit al eerder aan de orde in dit [position paper](#). Ook zouden de verschillende aanbieders wel gestimuleerd moeten worden om gebruik te maken van dezelfde aansluiting en binnen deze capaciteit de stroomvraag afstemmen (zie punt 'stopcontact op land').
- **Zorg voor een toekomstbestendige vergunningsverlening.** In de huidige situatie op verzorgingsplaatsen zijn er vaak verschillende vergunningen met verschillende einddata. In de routekaart werkt het ministerie plannen uit wanneer de nieuwe vergunningen uit worden gegeven (de implementatiestrategie). NVDE vindt de huidige situatie met vergunningen met verschillende einddata onwenselijk omdat het een toekomstbestendige inrichting van de VZP in de weg kan zitten. NVDE denkt daarom graag mee over de implementatiestrategie.

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 gas en in duurzame mobiliteit, de gebouwde omgeving en de industriële sector.