

Inbreng Wet voorzieningen verzorgingsplaatsen – 9 september 2026

De elektrificatie van wegmobiliteit is in volle gang, zowel voor personenauto's als voor vrachtwagens. Deze voertuigen moeten geladen worden en een deel doet dat op de verzorgingsplaatsen (VZP) langs de snelweg. Het is goed dat daar nu toekomstgericht beleid voor komt, met als basis de Wet voorzieningen verzorgingsplaatsen (Wvv). De VZP's die de komende jaren worden ingericht, bepalen niet alleen de kwaliteit van de laadvoorzieningen van vandaag maar ook die van de toekomst. Het is dus belangrijk dat de wet de energietransitie in mobiliteit (uitfaseren verbrandingsmotor, verdere ingroei emissieloos vervoer) goed ondersteunt. De Nederlandse Vereniging Duurzame Energie (NVDE) denkt dat dit het geval is en is blij met het wetsvoorstel. De kern van de wet – de keuze voor afzonderlijke vergunningen (voor laden, tanken en een shop) en concurrentie tussen verzorgingsplaatsen – juichen wij toe en vormen volgens ons een belangrijke stap in de richting van een open en innovatieve markt die de verdere groei van elektrische voertuigen (EV's) goed ondersteunt.

De wet legt de basis voor de toekomstige marktordening van laadinfrastructuur, met regels over onder meer het aantal vergunningen per VZP, de verdeling daarvan, de keuzevrijheid van de weggebruiker en de inrichting van verzorgingsplaatsen. Wat de NVDE betreft is het doel daarbij niet alleen een goed functionerende markt, maar ook (en vooral) de best mogelijke laadvoorzieningen voor automobilisten en transporteurs. Dat vraagt om heldere spelregels, investeringszekerheid en voldoende ruimte voor innovatie. Hieronder gaan wij in op de belangrijkste keuzes die in de wet worden gemaakt, hoe wij daarover denken en wat er mogelijk nog beter kan.

De keuze voor aparte vergunningen zorgt voor eerlijke concurrentie en focus op laadinfrastructuur

De keuze voor één vergunning per voorziening is wat de NVDE betreft een zeer goede keuze. Dit zorgt voor een open en eerlijke marktwerking waar alle mogelijke aanbieders van een dienst kunnen meedingen, zowel nieuwe als bestaande aanbieders. Het bundelen van diensten (alles in één hand, motie Heutink) was wat de NVDE betreft ongewenst¹ en het is goed dat de minister hier knopen over heeft doorgehakt.

Een alles-in-één-hand-kavel zou bijvoorbeeld een toetredingsdrempel opwerpen voor nieuwe partijen die geen fossiele brandstoffen willen verkopen en zich alleen op laadinfrastructuur willen concentreren. Juist door de diensten los aan te bieden wordt concurrentie (in dit geval *tussen* de verzorgingsplaatsen) gestimuleerd en innovatie en de transitie versneld. De gescheiden kavels zorgen ervoor dat aanbieders zich kunnen specialiseren, wat goed is voor de gebruikservaring van de EV-rijder.

¹ Een aanbieder kan ook via de nu voorgestelde marktordening op meerdere kavels bieden (bijvoorbeeld laden en shop), daarvoor is geen hybride kavel nodig.



Keuzevrijheid voor de automobilist (gebiedscriterium) heeft positieve effecten

Ook de keuze voor één aanbieder per dienst per verzorgingsplaats en een gebiedscriterium (concurrentie tussen de verzorgingsplaats) vindt de NVDE een zeer verstandige keuze. Concurrentie is daarmee gegarandeerd, maar al te hevige concurrentie op de VZP wordt daarmee voorkomen. Concurrentie op de VZP kan leiden tot onwenselijke situaties zoals onduidelijkheid voor de EV-rijder waar te laden, maar ook minder efficiënt ruimtegebruik op de vaak al compacte VZP's.

Concurrentie tussen VZP's voorkomt dergelijke ongewenste effecten en zorgt voor voldoende afzet voor de uitbater. Eén aanbieder per VZP vergemakkelijkt bovendien het realiseren van de netaansluiting en een overzichtelijke VZP. Dat laatste is met het oog op verkeersveiligheid erg belangrijk. Aandachtspunt bij het gebiedscriterium is een gelijk speelveld: door het meetellen van bestaande rechten hebben spelers uit het oude regime minder toegang tot locaties in de toekomstige verdeling.

Veilingen missen noodzakelijke kwaliteitseisen en hebben prijsopstuwend effect

Met de wet kiest de minister voor het veilen van laadkavels, zonder daar kwalitatieve eisen aan te verbinden. De NVDE vindt dat een gemiste kans. Bij veiling worden doorgaans hoge prijzen geboden voor kavels. Door de focus op de prijs bestaat de mogelijkheid dat kwaliteit op de tweede plaats komt. Bovendien zijn we het niet eens met de redenering dat de bieder van de hoogste prijs ook de beste propositie heeft wat betreft de exploitatie van laadfaciliteiten, een expliciete aanname van het ministerie. Ook zorgen de hoge prijzen voor kavels voor een prijsopdrijvend effect aan de laadpaal. Lagere kwaliteit en hogere prijzen komen de aantrekkelijkheid van laden niet ten goede. Daarom pleit de NVDE ervoor om kwalitatieve eisen mee te laten spelen in de verdelingssystematiek. Kwalitatieve criteria geven de overheid bovendien de mogelijkheid om te sturen op maatschappelijke belangen. Bij kwalitatieve eisen denkt de NVDE aan zaken als:

- een prettige en efficiënte laadervaring, bijvoorbeeld een garantie op hoge laadsnelheden en betrouwbare beschikbaarheid (uptime)
- de kwaliteit van de apparatuur die ingezet wordt en ruimte voor toekomstige innovaties
- transparante en aantrekkelijke prijzen
- een logische indeling van de verzorgingsplaats die zorgt voor hoge verkeersveiligheid
- 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)
- de bijdrage aan efficiënt netgebruik en voorkomen van pieken op het net
- de bijdrage van de aanvraag aan duurzaamheids-(zoals CO₂-reductie) en maatschappelijke doelstellingen
- de mate waarin voorzieningen op een verzorgingsplaats bijdragen aan de reizigerservaring en de toekomstige mobiliteitsbehoefte.

De overheid hoeft kwalitatieve oplossingen niet tot in detail voor te schrijven. Juist marktpartijen zijn uitstekend in staat om innovatieve oplossingen te ontwikkelen wanneer de overheid heldere basisvereisten formuleert. Door voor alle locaties dezelfde kwaliteitsplannen uit te vragen, blijft de administratieve last voor het ministerie beperkt. Per aanbieder hoeven namelijk slechts enkele kwaliteitsplannen te worden beoordeeld.

Om ook kwaliteitseisen een rol te kunnen laten spelen bij de veilingen dient in ieder geval artikel 4.5 lid 1 te worden aangepast.

Een eerlijke verdeling begint niet met de veiling, maar met heldere randvoorwaarden

Iedere exploitant die meedoet aan een veiling committeert zich aan flinke investeringen (waarschijnlijk van vele miljoenen euro's). Dit vraagt om maximale duidelijkheid vooraf. Helaas regelt de wet alleen de verdelingsmethode. Voor de inrichting van de VZP wordt verwezen naar de inrichtingsplannen die in de wet enkel op hoofdlijnen worden vormgegeven. Dit zorgt voor onzekerheid en mogelijk ook voor oneerlijke concurrentie. NVDE pleit ervoor zo veel mogelijk duidelijk te maken voordat de vergunningen verdeeld worden en denkt hierbij aan zaken als:

- De omvang van de netaansluiting en toekomstige verzwaring (via Stopcontact op Land)
- De eventuele overdracht van de huidige voorzieningen en de huidige aansluiting
- De omvang van de kavel en eventuele uitbreidingsmogelijkheden
- De verhouding tussen laden voor personenauto's en trucks
- De minimale aantallen laadpunten en andere minimumeisen (zie ook hierboven)
- De fysieke inrichting van locaties (inclusief energieopslag en opwek en de vergunningsruimte daarvoor)

Daarnaast is het belangrijk dat er snel duidelijkheid komt over de Regeling die hoort bij artikel 4 van de wet. In deze Regeling wordt uitgewerkt hoe de veiling precies verloopt en hoe de financiële afhandeling wordt geregeld. Zo is het bijvoorbeeld nog onduidelijk of een winnaar het volledige bedrag voor een kavel direct moet betalen of dat betaling in termijnen mogelijk is. Dat verschil is van groot belang, omdat gespreide betaling de kansen voor nieuwe toetreders aanzienlijk kan vergroten. Ook moet snel duidelijk worden wat er gebeurt als een ondernemer twee aangrenzende kavels wint, maar één daarvan door de afstandsregels uiteindelijk niet mag exploiteren. Ook is duidelijkheid nodig over de overnameregeling, zodat VZP's voor een minimale periode gesloten worden tijdens de overdracht naar de nieuwe vergunninghouder. Dit is in het belang van de continuïteit voor de weggebruiker en de exploitanten.

Zonder duidelijkheid over bovenstaande zaken is het zeer lastig een businesscase op te stellen. De NVDE voorziet dat ondernemers die onzekerheid in hun biedingen zullen doorprijzen. Uiteindelijk betaalt de weggebruiker daarvoor dan de rekening in de vorm van minder innovatie en hogere kosten bij het laden. Goede concurrentie begint daarom niet bij de veiling zelf, maar ook bij heldere randvoorwaarden vóór de veiling.

Truckladen vraagt om een eigen aanpak op de verzorgingsplaats

Naast laden voor personenauto's vraagt ook het laden van vrachtwagens om voldoende aandacht in de verdere uitwerking van de wet. Truckladen verschilt op belangrijke punten van personenautoladen, onder meer wat betreft de vermogensvraag, het ruimtegebruik, verkeersafwikkeling en exploitatiemodel. De NVDE vindt het daarom belangrijk dat de inrichting van verzorgingsplaatsen voldoende flexibiliteit biedt om zowel personenautoladen als truckladen optimaal te ontwikkelen. Op locaties waar dat doelmatig is, zou bijvoorbeeld een afzonderlijke kavel voor truckladen passend zijn. Op andere locaties kan juist een geïntegreerde ontwikkeling van laadvoorzieningen voordelen bieden voor efficiënt ruimtegebruik, netaansluitingen, energieopslag en toekomstige uitbreiding van laadcapaciteit.

De uiteindelijke inrichting zou daarom moeten aansluiten bij de kenmerken van de verzorgingsplaats en de vervoersstromen ter plaatse. Daarbij is van belang dat de regelgeving ruimte laat voor verschillende

exploitatiemodellen, zolang deze bijdragen aan een efficiënte ontwikkeling van laadinfrastructuur, een goede gebruikerservaring en een toekomstbestendige energievoorziening.

Ontwerp voor de toekomst: minder ruimte voor fossiel, sterke groei van elektrische auto's en trucks

De verzorgingsplaatsen die binnenkort worden geveild blijven 15 jaar in gebruik. Zowel het aandeel elektrische personenwagens als e-trucks zit flink in de lift. In 2040 en verder zal het wagenpark grotendeels elektrisch zijn. Het is belangrijk dat de overheid inspeelt op de groei van elektrisch vervoer en de uitfasering van fossiele mobiliteit. Daarom is het verstandig om nu al rekening te houden met de sterke groei van elektrisch vervoer en hiervoor voldoende ruimte te reserveren. Wij adviseren om het uitfaseren van fossiele energie mee te nemen in de routekaart, en in de inrichtingsplannen rekening te houden met groeiende ruimte voor elektrisch laden en krimpende ruimte voor fossiel. Het zou onwenselijk zijn wanneer locaties over tien jaar opnieuw moeten worden aangepast omdat er vandaag te beperkt is ontworpen. Zorgelijk is dat een groot deel van de te veilen locaties in de jaren '28 -'31 geveild gaan worden en geen inrichtingsplannen krijgen, waardoor de huidige kavels leidend zijn. Dit zorgt ervoor dat voor een groot deel van de VZP's geen groei mogelijk zal zijn. Zo zullen 150 VZP's tot het eind van de vergunningsperiode (2042 en daarna) vastzitten aan de huidige kavels die sinds 2012 zijn ingetekend. Dit is een belangrijk aandachtspunt aangezien op sommige VZP's de laadkavels nu al te klein zijn. Naarmate de elektrificatie van het wagenpark toeneemt zal dit probleem alleen maar toenemen.

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.