

NAL Secretariaat

Graadt van Roggenweg 200
3531 AH Utrecht

Postbus 8242
3503 RE Utrecht

secretariaat-nal@rvo.nl
www.rvo.nl

ZIENSWIJZE CONSULTATIE VERZORGINGSPLAATSEN

Onderwerp Consultatie regels over de ordening van het aanbod van voorzieningen op verzorgingsplaatsen

Datum 17-4-2025

Geachte mevrouw/heer,

Met veel interesse hebben wij kennisgenomen van het consultatiedocument over regels over de ordening van het aanbod van voorzieningen op verzorgingsplaatsen. Voor u ligt de zienswijze vanuit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL).

Zoals u weet is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) een meerjarige beleidsagenda met ambities en acties die ervoor gaan zorgen dat we straks altijd overal, makkelijk en slim kunnen laden. Dit met als doel om de mobiliteitstransitie te versnellen, zodat de afspraken die in het Klimaatakkoord gemaakt zijn nagekomen gaan worden. Binnen de NAL werken marktpartijen, overheid en netbeheerders in verschillende werkgroepen nauw samen en ondersteunen gemeenten en regio's om een dekkend, betrouwbaar en toekomstbestendig laadnetwerk en energiesysteem te realiseren. Elektrische rijders moeten ervan op aan kunnen dat zij altijd en overal eenvoudig kunnen laden, tegen een tarief dat het elektrisch rijden stimuleert.

Verzorgingsplaatsen dragen bij aan het realiseren van een landelijk dekkend, publiektoegankelijk laadnetwerk voor zware- en personenvoertuigen zoals beoogd in de NAL. Vanuit die optiek delen wij graag onze aandachtspunten met betrekking tot de verdere invulling van het wetsvoorstel, specifiek gericht op de laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen op verzorgingsplaatsen.

Aandacht voor verschillen in laadinfrastructuur voor zware- en personenvoertuigen

Laadinfrastructuur voor zware bedrijfsvoertuigen kent andere aandachtspunten dan laadinfrastructuur voor personenvoertuigen. Denk aan de ruimtelijke inrichting, vermogens waarmee wordt geladen en technische complexiteit. Ook bieden niet alle partijen laadinfrastructuur voor beide doelgroepen aan. We vragen aandacht voor deze verschillen in de verdere uitwerking van de plannen voor de verzorgingsplaatsen.

Houd rekening met de kwetsbare business case voor exploitant en vervoerder

We vragen aandacht voor de nog kwetsbare business cases in deze beginfase van de transitie naar elektrisch vrachtvervoer, en om hier in de verdere uitwerking van de plannen rekening mee te

houden. Het gaat daarbij om de business case van zowel exploitanten van de laadinfrastructuur (CPO's) als van vervoerders die rijden met elektrische zware bedrijfsvoertuigen. Beiden zijn belangrijk voor de verduurzaming van de logistieke sector en het verlagen van de stikstof- en CO₂ -uitstoot. We zien een grote bereidheid binnen de sector, bij zowel CPO's als vervoerders, maar de betaalbaarheid is van groot belang voor de verdere transitie van elektrisch vervoer.

CPO's zijn bereid te investeren in de realisatie van een landelijk dekkend publiektoegankelijk laadnetwerk, waar zware bedrijfsvoertuigen onderweg kunnen laden. Zij ervaren daarbij hoge (voor)investeringen, waarvan de netkosten een relatief groot deel vormen. Toepassing van de Stopcontact-op-Land-aanpak op verzorgingsplaatsen kan de gevraagde voorfinanciering door CPO's omlaag brengen en zien wij daarom als kansrijke oplossing.

Voor vervoerders geldt dat zij de laadzekerheid van een landelijk dekkend laadnetwerk nodig hebben om over te kunnen stappen op elektrische zware bedrijfsvoertuigen. De Total Cost of Ownership (TCO) van elektrische zware bedrijfsvoertuigen is in verreweg de meeste gevallen op dit moment hoger dan voor fossiel aangedreven zware bedrijfsvoertuigen. Dit komt door de hogere aanschafprijs van de voertuigen en ook de laadprijs is een belangrijke kostenpost. Voor de groep vervoerders die, vanwege afgekondigde netcongestie, de komende jaren geen laadinfrastructuur op eigen terrein kan realiseren is de laadprijs op publiektoegankelijke laadlocaties van nog groter belang. Voor beide belangen is aandacht nodig in de verdere uitwerking van de plannen.

Streef naar een zo optimaal mogelijke inrichting van het publiek toegankelijke laadnetwerk voor zware bedrijfsvoertuigen

Zware elektrische bedrijfsvoertuigen laden bij voorkeur op het eigen bedrijfsterrein, maar voor onderweg laden zijn ze afhankelijk van publiektoegankelijke laadinfrastructuur.

Verzorgingsplaatsen zijn één van de locaties die geschikt zijn om onderweg te laden. Het voornemen om laadinfrastructuur voor zware bedrijfsvoertuigen te realiseren op verzorgingsplaatsen zien we dan ook als een positieve ontwikkeling. Tegelijkertijd zien we dat in sommige gevallen een andere locatie mogelijk geschikter is om de laadbehoefte in te vullen. Op weg naar een landelijk dekkend laadnetwerk voor zware bedrijfsvoertuigen is het belangrijk om de mogelijke laadlocaties op verzorgingsplaatsen in samenhang te bekijken met laadlocaties op truckparkings en langs regionale wegen. We roepen daarom op om in de verdere uitwerking, samen met o.a. de regionale overheden, te kijken welk deel van de laadbehoefte het beste op verzorgingsplaatsen kan worden ingevuld en welk deel op een andere locatie. Op die manier komen we tot oplossingen die aansluiten bij de behoefte van de sector en waarmee we de schaarse grond, ruimte op het stroomnet, en beschikbare menskracht (installateurs) zo goed mogelijk inzetten.

Daarnaast is het belangrijk om te weten wanneer de laadinfrastructuur op welke verzorgingsplaatsen gerealiseerd is, om te zorgen dat we blijven aansluiten op de laadbehoefte. We vragen om een dergelijk ingroeimodel mee te nemen in de verdere uitwerking.

Bekijk de benodigde laadinfrastructuur in samenhang met de toegestane verblijfsduur en benodigde voorzieningen

Als chauffeurs langer op een verzorgingsplaats mogen verblijven heeft dat gevolgen voor de benodigde laadinfrastructuur. Bij een langer verblijf kan tijdens de verplichte rusttijden worden geladen met een lager vermogen. Zo kan onnodige piekbelasting op het elektriciteitsnet worden voorkomen. Een langere verblijfsduur moet echter wel samengaan met passende voorzieningen, onder andere ten aanzien van sanitair en eetgelegenheid.

Aandacht voor zowel logistiek vervoer als de opkomst van elektrisch bouwmaterieel

Naast elektrisch vrachtvervoer verdient ook de opkomst van elektrische bouwvoertuigen aandacht in de uitwerking van de laadinfrastructuur op verzorgingsplaatsen. Bouwplaatsen bevinden zich regelmatig langs hoofdwegen, waarbij verzorgingsplaatsen in de directe nabijheid kunnen dienen als logische laadlocatie. We vragen daarom om bij het inrichten van laadinfrastructuur op verzorgingsplaatsen niet alleen te kijken naar de behoeften van de logistieke voertuigen, maar ook naar de kansen om bouwlogistiek en elektrisch bouwmaterieel te faciliteren.

Tot slot willen we expliciet benadrukken dat voortvarendheid in dit traject van groot belang is. De opgave is urgent, de behoefte reëel en marktpartijen staan klaar om te investeren. We moeten voorkomen dat vertraging in procedures en besluitvorming leidt tot een onnodige achterstand. Tegelijkertijd vragen we aandacht voor het toekomstperspectief van de beschikbare ruimte op verzorgingsplaatsen. Wij pleiten ervoor om, met zorgvuldigheid en in goed overleg, tijdig te starten met de voorbereiding op een geleidelijke herinrichting van deze ruimten.

Wij hopen dat onze zienswijze een waardevolle bijdrage levert aan de verdere uitwerking van het wetsvoorstel. Vanuit de NAL denken we graag mee over een toekomstbestendige inrichting van verzorgingsplaatsen, waarin duurzame mobiliteit optimaal wordt gefaciliteerd. We zijn beschikbaar voor nadere toelichting en staan open voor verdere samenwerking om gezamenlijk te zorgen voor een effectief, eerlijk en haalbaar beleid dat aansluit op de behoeften van zowel marktpartijen als overheden, en dat bijdraagt aan het behalen van de klimaatdoelstellingen.

Met vriendelijke groet,



Marieke Donkervoort
Voorzitter Stuurgroep Nationale Agenda Laadinfrastructuur