

Vereniging DOET – Internetconsultatie

Regels over de ordening van het aanbod van voorzieningen op verzorgingsplaatsen

DOET (Dutch Organisation for Electric Transport) is dé branchevereniging voor laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer in Nederland. DOET vertegenwoordigt de gehele keten van een van de snelst groeiende sectoren van Nederland.

Verschillende leden van Vereniging DOET zijn actief als exploitanten van laadinfrastructuur op verzorgingsplaatsen langs snelwegen in Nederland. Deze leden zijn zowel partijen die fossiele brandstof en daarnaast elektriciteit verkopen (zoals Tango en BP) en pure CPO's die alleen elektriciteit leveren (zoals Allego, Electra, Fastned en Ionity).

Nederland loopt voorop in de belangrijkste veranderingen die deze sector de komende jaren tegemoet gaat. DOET streeft naar 100% elektrische mobiliteit opgewekt met duurzame energie, waarbij innovaties groene groei versterken. De wetgeving voor marktordening is een cruciaal instrument voor het uitrollen van laadinfrastructuur door marktpartijen op de 288 verzorgingsplaatsen langs Nederlandse snelwegen tot 2050.

Vereniging DOET maakt hierbij graag gebruik van de mogelijkheid om te reageren op de internetconsultatie.

Wetgeving voor marktordening biedt duidelijkheid en stabiliteit

Vereniging DOET is verheugd over de aanzet tot nieuwe wetgeving die zal zorgen voor een ordening van diensten op verzorgingsplaatsen.

We zien dat voor Vereniging DOET belangrijke punten in het wetsvoorstel zijn opgenomen. De voorziening voor het laden van elektrische voertuigen apart vergund van de voorziening voor brandstofverkoop. Een partij die ook een benzinestation exploiteert, zal niet worden uitgesloten van het exploiteren van de basisvoorziening voor laden. En partijen die nu een laadpunt als een aanvullende voorziening bij een tankstation exploiteren kunnen die behouden het einde van de lopende vergunning, waarna bij de inwerkingtreding van een nieuwe vergunning een duidelijke scheiding wordt aangebracht tussen de functies laden en tanken.

Dit voorstel biedt de markt duidelijkheid en stabiliteit, wat bijdraagt aan de voorbereiding van de laadvoorzieningen langs de snelweg voor de komende decennia. Vooral wanneer deze voorstellen worden gecombineerd met het concept 'Stopcontact op land'.¹, waarbij exploitanten huur betalen, leveren ze een cruciale bijdrage aan het succes van de voorgestelde wetgeving. Net zoals bij andere aansluitingen van laadinfrastructuur geldt hierbij dat de voorspelbaarheid van beschikbaarheid van een netaansluiting essentieel is. Vereniging DOET denkt hier graag over met u mee.

VOORSTELLEN VOOR EEN BETERE UITKOMST

Naar de mening van Vereniging DOET zal de uitrol van kwalitatief hoogwaardige laadinfrastructuur een groter succes worden wanneer de volgende punten worden meegenomen in de wetgeving:

1. Vereniging DOET pleit voor één laadkavel met vergunning per verzorgingsplaats, maar met stevige waarborgen voor concurrentie tussen verzorgingsplaatsen en een gelijk speelveld voor CPOs

De belangrijkste vraag in de consultatie is of moet worden gekozen voor een enkele of meerdere vergunningen voor laadinfrastructuur per verzorgingsplaats. Vereniging DOET is voorstander van een enkele vergunning, vanuit het oogpunt van planning en concurrentie.

¹ [Stopcontact op land \(SOL\) - APPM](#)

Eén laadaanbieder biedt de weggebruiker duidelijkheid en veiligheid op een verzorgingsplaats en zorgt voor een beter verdienpotentieel voor de exploitant. Daarnaast hoeft er dan ook geen concurrentie meer plaats te vinden over de verdeling van netcapaciteit. Dit is vergelijkbaar met de succesvolle implementatie van laadstations in andere Europese landen. Het Sustainable Transport Forum (de expertgroep van de Europese Commissie voor laadinfrastructuur) beschouwt deze aanpak als de beste manier om een open en concurrerende markt te ontwikkelen waarop nieuwkomers kunnen meedoen (Sustainable Transport Forum, 'Guidelines for tender procedure for deployment of public electric recharging infrastructure for cars and vans', 2025).

Een exclusieve vergunning geeft marktpartijen zekerheid om te investeren in laadinfrastructuur, met een kans om lage marges terug te verdienen door optimaal gebruik. Andersom is er bij meerdere marktpartijen een risico dat de business case wordt uitgehold, waardoor er ook minder belangstelling zal zijn voor vergunningen. Het model met een enkele vergunning voor laadinfrastructuur per verzorgingsplaats staat niet in de weg aan een veiling van grotere kavels met meerdere verzorgingsplaatsen.

Vereniging DOET wijst op het grote belang van waarborgen voor het behoud van concurrentie tussen verzorgingsplaatsen. Om de concurrentie te behouden tussen verzorgingsplaatsen is in het wetsvoorstel een regel met een afstandscriterium opgenomen; dezelfde marktpartij mag niet op twee opvolgende verzorgingsplaatsen laaddiensten aanbieden binnen een straal van 25 kilometer langs dezelfde snelweg. Vereniging DOET steunt het principe (geen opvolgende verzorgingsplaatsen bij dezelfde partij) maar de beperking tot 25 kilometer langs dezelfde snelweg kan beter worden onderbouwd. Dit afstandscriterium is overgenomen van de vergunningen voor tankstations, zonder rekening te houden met de grote verschillen tussen deze markten. De markt voor laadinfrastructuur is nog volop in ontwikkeling en heeft een totaal andere structuur (meer spelers, concurrentie van thuisladen, overheidsdoelstellingen).

2. Vereniging DOET is voorstander van een verdeling op basis van kwaliteitscriteria

Het wetsvoorstel gaat uit van een veiling van vergunningen, als meest eerlijke verdeelmethode. In de meest recente Kamerbrief (6 maart 2025, p. 2) staat: "Bij een veiling wordt de vergunning vergeven aan de ondernemer die de beste papieren heeft om een voorziening aan te bieden voor de weggebruiker. Deze partij kan waarschijnlijk het beste bod indienen. Bovendien levert de veiling de overheid opbrengsten op."

Volgens Vereniging DOET is die aanname onjuist; het hoogste bod leidt niet per definitie tot de beste kwaliteit voor de weggebruiker. Bovendien wordt het gelijk speelveld verstoord omdat bestaande marktpartijen een voordeel hebben ten opzichte van nieuwe toetreders. In plaats daarvan moeten marktpartijen worden gestimuleerd om te blijven innoveren voor een zo hoog mogelijke kwaliteit

Bovendien worden financiële verplichtingen voor marktpartijen opgestapeld: na de aankoop van een vergunning moeten investeringen worden gedaan in laadinfrastructuur en huurbetalingen worden gedaan. Het Sustainable Transport Forum heeft een aanbeveling gedaan aan overheden om financiële risico's te beperken, zodat marktpartijen worden aangemoedigd om te investeren in laadinfrastructuur.

Vereniging DOET is voorstander van een model met variabele verplichtingen door bijvoorbeeld huur afhankelijk te maken van de verkoop van elektriciteit. Op deze manier profiteert de overheid en de samenleving wanneer de laadlocatie een succes wordt. Daarnaast kan een lagere veilingopbrengst op deze manier worden gecompenseerd.

Bovendien moet er zoveel mogelijk duidelijkheid worden gegeven over de voorwaarden van de vergunning, met name om kwaliteit te waarborgen. Marktpartijen moeten kunnen worden gehouden aan de toegezegde kwaliteit (bijvoorbeeld beschikbaarheid van laadpunten en storingen) met het risico dat een vergunning wordt ingetrokken en opnieuw in de markt kan worden gezet.

Een belangrijk punt van aandacht is dat de looptijd van vergunningen lang genoeg moet zijn om investeringen terug te verdienen. Daarom zou volgens DOET de in de wet genoemde 15 jaar de standaard moeten zijn, tenzij het rechte trekken van vergunningstermijnen anders rechtvaardigt.

Wij staan open voor verdere dialoog en samenwerking om deze wetgeving te verfijnen en te implementeren. Indien gewenst, bieden wij graag verdere toelichting op bovenstaande punten of beantwoorden wij uw vragen over verzorgingsplaatsen.

Dank u wel voor uw aandacht.

Met hartelijke groet,
Jochem Beunderman
Senior Adviseur Public Affairs
Vereniging DOET