

REACTIE RAI VERENIGING OP CONSULTATIE VERZORGINGSPLAATSEN



Amsterdam, 24 april 2025 v1

Algemeen

De verzorgingsplaats moet voldoende ruimte bieden aan parkeergelegenheid voor personenwagens, bestelwagens, vrachtauto's en touringcars, al dan niet in combinatie met aanhangwagen(s) of oplegger(s) en voorzien zijn van voldoende recreatieve mogelijkheden tot ontspanning

Als autobranche hebben we bij zowel personen-, bestel- als vrachtwagens te maken met zware financiële sancties als de Europees wettelijk vastgelegde CO₂ doelstellingen niet worden behaald. Daarom is het belangrijk dat er voldoende elektrische laad- en waterstof tankfaciliteiten zijn waardoor dit geen belemmering gaat vormen voor het bereiken van de CO₂ doelstellingen.

Een groot deel van het wagenpark rijdt nog op fossiele brandstoffen. Laadfaciliteiten en waterstof tankstations zijn zeer belangrijk maar RAI Vereniging vindt dat naast de fossiele brandstoffen ook hernieuwbare brandstoffen moeten worden aangeboden voor de verschillende vervoersvormen om te kunnen voldoen aan de klimaatdoelstellingen. Denk daarbij ook aan de CO₂ emissienormen voor zowel personenwagens, bestelwagens als vrachtauto's, aanhangwagens en trailers, de Renewable Energy Directive (RED III), de Alternative Fuel and Infrastructure Regulation (AFIR), de internationale standaards voor bijvoorbeeld de vuldruk, vulaansluitingen/openingen en brandstofkwaliteit etc. In deze wetgevingen worden minimale eisen gesteld aan de CO₂ doelstellingen, de beschikbaarheid van de verschillende hernieuwbare brandstoffen en laadfaciliteiten met de noodzakelijke vermogens om op te laden, als ook de minimale onderlinge afstanden tussen de laad- en tankstations langs de TEN-T netwerken. Tank- en laadinfra mogen nooit de beperkende factor voor de verduurzaming worden, daarom zal meer aanbod gerealiseerd moeten worden dan alleen het voldoen aan de minimale eisen.

RAI Vereniging spreekt haar zorg uit voor de toekomstig afnemende omzet aan vloeibare vaak zelfs nog fossiele brandstoffen die voor exploitanten op de lange termijn kan leiden tot onrendabele business case. Daarom achten wij de mogelijkheid zinvol dat één exploitant voor meerdere voorzieningen kan inschrijven (bijvoorbeeld tank- en laadinfra) waarbij wel minimum eisen aan de voorzieningen worden gesteld overeenkomstig hetgeen in AFIR wordt vereist. Zodoende kan de exploitant de afnemende omzet van de ene brandstof compenseren met de toenemende omzet van de andere energievoorziening waardoor de business case voor de ondernemer rendabel blijft, het aanbod van de verschillende brandstoffen en energievoorzieningen zoveel mogelijk gegarandeerd blijft en de kans op verpaupering van de verzorgingsplaats minimaal is.

Clustering

RAI Vereniging ziet voordeel in alle voorzieningen onder één luifel maar kan zich voorstellen dat laden bijvoorbeeld apart wordt geclusterd. We hebben geen bezwaar tegen meerdere aanbieders per cluster op één verzorgingsplaats, als de prijsstelling maar transparant is.

Clusteren kan bijvoorbeeld door een cluster voor laadaanbod en een cluster voor brandstofaanbod, maar ook clustering voor vrachtauto's en één gezamenlijk cluster voor personen met bestelwagens. Zoveel mogelijk clusteren schept duidelijkheid voor de bezoeker en beperkt ook het ruimtebeslag waardoor er meer gelegenheid overblijft voor parkeren. Met name voor parkerende vrachtwagens is de behoefte groot.

Informatievoorzieningen

Alle voorzieningen incl. parkeren dienen duidelijk te worden aangegeven met routeborden voor de overzichtelijkheid en verkeersveiligheid op de verzorgingsplaatsen.

Ook is het voor vrachtwagens belangrijk dat het aantal beschikbare parkeerplaatsen nog op de snelweg wordt aangegeven. Voor zowel personen- als lichte en zware bedrijfswagens kan het ook zinvol zijn het aantal nog beschikbare laders (lang en kort elektrisch laden voor vrachtauto's) aan te geven.

We spreken de wens uit om voor vrachtwagens een reserveringssysteem voor laadfaciliteiten te implementeren waarbij ook prijstransparantie wordt geboden.

De data ten behoeve van de tank- en laadfaciliteiten dient ook digitaal en op Europees niveau gestandaardiseerd ter beschikking te worden gesteld voor navigatie- en planningssystemen opdat routes kunnen worden gepland en de tank- en laadfaciliteiten gemakkelijk gevonden kunnen worden. Daarbij dienen de verschillende soorten brandstof en de laadplekken met verschillende laadvermogens voor zowel vrachtwagens als personen- en bestelwagens kenbaar te worden gemaakt.

We spreken onze voorkeur uit om dit ook op een publieke site te tonen, bijvoorbeeld met layers voor laden met de verschillende elektrische vermogens en layers voor de beschikbare brandstoffen. Dit zou beschikbaar gesteld kunnen worden in bijvoorbeeld een layer voor personenwagens gecombineerd met bestelwagens, een layer voor N2 en N3 vrachtauto's, en een layer voor bussen indien dit afwijkt.

Laad- en tankfaciliteiten voor personenauto's en bestelwagens

Voor personen- en bestelwagens dient rekening gehouden te worden dat de pomp- of laadfaciliteit ook met aanhangwagen bereikt kan worden zonder dat andere gebruikers gehinderd worden bij het benaderen van vrije pomppuilen of laadfaciliteiten. Voorkomen moet worden dat de aanhangwagen dient te worden afgekoppeld om bij de laad- of tankfaciliteit te kunnen komen. De manoeuvreerruimte en inrichting speelt dus een rol, vooral bij het rijden met een aanhangwagen. Ook dient er rekening te worden gehouden dat bij volle bezetting er voldoende parkeerplekken zijn om de laad- of tankbeurt al dan niet met aanhangwagen te kunnen afwachten

Laad- en tankfaciliteiten voor vrachtauto's

MCS-laders voor vrachtwagens zijn benodigd voor de kortere verplichte rijpauzes van 45 minuten. Wij kunnen het ons daarom voorstellen dat voor (MCS) snelladers voor vrachtwagens en eventuele additionele lader voor de separate accu voor elektrische aggregaten in een aparte cluster wordt aangelegd. In dat geval dient dan ook rekening gehouden te worden met voldoende parkeerplekken om de laadbeurt af te wachten.

Het is zinvol om lang parkeren op verzorgingsplaatsen voor vrachtauto's daar waar dat nog niet het geval is te legaliseren. Omdat de parkeergelegenheid voor lang parkeren voor vrachtwagens nu al tekortschiet en investeringen voor laadinfra aantrekkelijk dienen te worden gemaakt, achten wij het zinvol dat langer parkeren overeenkomstig het vereiste van het rijtijdenbesluit officieel wordt toegestaan.

De laadinfra voor lang parkeren kan toe met minder vermogen omdat meer tijd beschikbaar is, als er maar voldoende vermogen wordt aangeboden om de geparkeerde vrachtwagens in de beschikbare tijd te kunnen laden. Als dit slim wordt gecombineerd met het benodigd vermogen voor de MCS-laders die hoogstwaarschijnlijk 's nachts bijvoorbeeld minder intensief gebruikt zal worden kan dit een voordeel

bieden voor de noodzakelijke capaciteit van de aansluiting van de verzorgingsplaats. Belangrijk is het daarom om voor lang parkeren voorbereid te zijn op veel meer laadfaciliteiten. Een laadplein waarop slim geladen kan worden waarbij met beperkt vermogen bijvoorbeeld meerdere voertuigen achtereen geladen kunnen worden is hier naar ons idee de beste oplossing zonder dat het voertuig verplaatst dient te worden.

Daarnaast moet bij laadfaciliteiten voor vrachtauto's ook rekening gehouden worden met een extra laadaansluiting waarbij de batterij van bijvoorbeeld de elektrisch aangedreven as van de e-trailer of andere aggregaten apart kunnen worden opgeladen

Vooraf internationale vervoerders en lange afstand vervoerders zullen gezien de rijtijdenwet vooral gebruik maken van de voorzieningen op verzorgingsplaatsen. Om de transitie te versnellen zal de laadprijs competitief moeten zijn met diesel.

Afmetingen en gewichten voor vrachtauto's

RAI Vereniging vraagt aandacht voor maten en gewichten van vrachtwagens. Er moet bijvoorbeeld rekening gehouden worden met de belasting van het platform waarop de laad- of tankfaciliteiten staan, de benodigde manoeuvreerruimte en de minimaal benodigde hoogte.

In principe gelden grofweg de volgende maten en gewichten voor vrachtauto's*.

	Vrachtauto met aanhangwagen	Trekker oplegger	Lange en zwaardere Vrachtauto LZV	Super Eco Combi SEC
Toegestane maximum massa	50 ton	50 ton	60 ton	72 ton
Aangedreven as	11,5 ton	11,5 ton	11,5 ton	11,5 ton
Maximumlengte combinatie. Opgemerkt wordt dat aerodynamische cabines en de wijze van vaststelling van de afmetingen langere combinatie lengtes kunnen veroorzaken.	18,75 m*	16,5 m	25,25 m	32 m
Maximumbreedte excl. spiegels/camera	2,6 m	2,6 m	2,6 m	2,6 m
Max. hoogte voertuig. Bij ongelijk terrein of drempels rekening houden met belangrijk meer hoogte	4 m	4 m	4 m	4 m
Maximale kanteling schotel ivm hoogte		8 graden	8 graden	8 graden
Minimale binnenstraal bij maximaal insturen	5,3 m	5,3 m	6,5 m	6,5 m
Maximale buitenstraal bij maximaal insturen	12,5 m	12,5 m	14,5 m	14,5 m

*) Opgemerkt wordt dat aerodynamische cabines en de wijze van vaststelling van de afmetingen, toleranties etc. afwijkingen kunnen veroorzaken. Wij adviseren u daarom bouwbesluit en NPR 5056.2010 als praktijkrichtlijn voor inrichting van tankstations, CROW (*Handboek Wegontwerp*) en ASVV (Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom), RWS (ontwerpcriteria voor wegen) te benaderen voor de maten waarmee rekening wordt gehouden bij de bouw van tankstations en wegen.

De wettelijke hoogte van een vrachtautocombinatie is maximaal 4 meter maar in de praktijk moet met hogere waarden rekening gehouden worden i.v.m. het knikken van de combinatie bij oneffenheden en ongelijk terrein.

Daarnaast wordt het toegestane totaalgewicht verdeelt over de assen. Er zijn vrachtauto's van 10 meter lang met 50 ton maar ook combinaties van 32 meter lang met 72 ton. Daarom is de maximale asbelasting vaak relevanter, die is met 11,5 ton per as het hoogst voor een aangedreven as.

Ook dient er rekening gehouden te worden dat in incidentele gevallen bij exceptioneel vervoer of bij buitenlandse voertuigen de maximale hoogte, het gewicht en de breedte afwijkend kunnen zijn.

Shop met eetgelegenheid en schone sanitaire voorzieningen

RAI Vereniging heeft geen bezwaar tegen een apart kavel voor een shop waarop iedereen kan inschrijven. Omdat we pleiten om op verzorgingsplaatsen lang te mogen parkeren om met name vrachtauto's elektrisch te kunnen laden tijdens de lange verplichte rustpauzes achten wij goede eetvoorzieningen en goede en schone sanitaire voorzieningen met douchegelegenheid noodzakelijk.

Truckparkings

De inrichting van verzorgingsplaatsen met de benodigde netaansluitingen laat naar onze verwachting voor trucks nog wel even op zich wachten terwijl de transitie nu al wel op gang komt. De CO₂ doelen voor vrachtauto's zijn stringent en er staan hoge sancties op als die niet worden gehaald. Hoewel het in deze consultatie over verzorgingsplaatsen gaat die afwijken van truckparkings zien wij ook goede kansen voor laadinfra op de truckparkings, zeker als daar meer vermogen kan worden aangeboden doordat er meer vrijheid kan zijn bij het kiezen van een locatie. Nauwkeurig gepositioneerde truckparkings langs de TEN-T netwerken kunnen dan mogelijk een belangrijke bijdrage leveren aan de eerdere opschaling van elektrisch transport.