Position paper Vereniging DOET
Wet voorzieningen verzorgingsplaatsen

Vereniging DOET is de brancheverenigingvoor bedrijven die actief zijn in de laadinfrastructuur en laaddiensten voor elektrisch vervoer. **Vereniging DOET is daarmee het aanspreekpunt voor de laadsector in Nederland.**

Contactpersoon:
Frank Slooten, directeur Vereniging DOET
frank@doetdoet.nl

De Wet voorzieningen verzorgingsplaatsen is voor marktpartijen met een focus op snelladen een cruciaal instrument voor het uitrollen van laadinfrastructuur op de 288 verzorgingsplaatsen langs de Nederlandse snelwegen. Het wetsvoorstel noemt als belangrijke doelstellingen het bieden van gelijke kansen aan marktpartijen en het waarborgen van keuzevrijheid voor weggebruikers. Vereniging DOET onderschrijft deze doelstellingen, maar vraagt nadrukkelijk aandacht voor;

- Creëer concurrentie *tussen* de verzorgingsplaatsen, niet *op* de verzorgingsplaatsen
- Stimuleer markttoetreding door de uitgifte van een los laadkavel per verzorgingsplaats
- Zorg dat gecontracteerd transportvermogen behouden blijft en dat bestaande infrastructuur overgenomen kan worden
- Hanteer kwaliteitscriteria en spreid de betaling van het veilingbedrag
- Geef duidelijkheid in de biedboeken

Creëer concurrentie *tussen* de verzorgingsplaatsen, niet *op* de verzorgingsplaatsen

Vereniging DOET onderschrijft het uitgangspunt dat keuzevrijheid voor weggebruikers wordt gewaarborgd door concurrentie tussen verzorgingsplaatsen. Daarbij is het van belang dat dezelfde exploitant onder de nieuwe wet niet op twee opvolgende verzorgingsplaatsen laaddiensten mag aanbieden binnen een straal van 25 kilometer langs dezelfde snelweg in dezelfde rijrichting. DOET acht concurrentie tussen verzorgingsplaatsen wenselijker dan het organiseren van concurrentie tussen meerdere aanbieders van dezelfde dienst op één verzorgingsplaats.

Stimuleer markttoetreding door de uitgifte van een los laadkavel per verzorgingsplaats
Vereniging DOET pleit voor één laadkavel per verzorgingsplaats. Eén laadexploitant op één duidelijk herkenbaar kavel biedt (1) de weggebruiker duidelijkheid en veiligheid op een verzorgingsplaats, (2) verlaagt de toetredingsdrempel voor gespecialiseerde laadexploitanten en (3) geeft laadexploitanten meer zekerheid over het verdienpotentieel op de verzorgingsplaats. Daarbij (4) vindt er met deze systematiek ook geen concurrentie plaats over de verdeling van netcapaciteit.

Deze uitgifte is vergelijkbaar met de succesvolle implementatie van laadstations in andere Europese landen. Het Sustainable Transport Forum[1] (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.

Een exclusieve vergunning geeft marktpartijen zekerheid om te investeren in laadinfrastructuur, met een kans om lage marges terug te verdienen door optimaal gebruik. Daarnaast zorgt een duidelijk herkenbaar laadkavel voor verkeersveiligheid doordat verkeersstromen eenvoudiger worden en verzorgingsplaatsen beter ontworpen kunnen worden. Wel moet de uitgifte van de losse laadkavel onderdeel zijn van een integraal plan voor de uitgifte van de andere kavels op de verzorgingsplaats. Het is daarnaast van belang dat het laadkavel groot genoeg is om de verwachte laadvraag tijdens de hele vergunningsduur te kunnen opvangen. Geef daarom voldoende ruimte aan de nieuwe laadkavels, ook als er nog geen inrichtingsplan voor de hele verzorgingsplaats is.

Zorg dat gecontracteerd transportvermogen behouden blijft en dat bestaande infrastructuur overgenomen kan worden
Als gevolg van het nieuwe prioriteringskader voor netaansluitingen is gecontracteerd transportvermogen nu en in de toekomst geen garantie. Bij een vergunningswissel moet de continuïteit van de dienstverlening op de verzorgingsplaats voorop staan. Vereniging DOET pleit ervoor dat al het bestaande gecontracteerde transportvermogen voor de verzorgingsplaats beschikbaar moet blijven voor de opvolgende exploitant, ongeacht waar op de verzorgingsplaats het laden plaats gaat vinden, en of het nu van een basis- of aanvullende voorziening komt. De uitgifte van nieuwe vergunningen zou niet moeten leiden tot verlies of vermindering van beschikbare transportcapaciteit op de verzorgingsplaats.

Er moet een helder overdrachtsregime komen, dat bestaat uit ten minste de volgende elementen: (1) transportvermogen (ATO), (2) locatiegebonden fysieke infrastructuur, (3) overige roerende/merk- of exploitant-specifieke assets. Daarmee is vooraf duidelijk welke onderdelen met de locatie meegaan en welke onderdelen door de opvolgende exploitant kunnen worden overgenomen. Zo wordt er optimaal gebruik gemaakt van de bestaande infrastructuur waarin de afgelopen jaren is geïnvesteerd. Daar waar laden op dezelfde plaats blijft, zal in geval van overname de mogelijkheid moeten worden gecreëerd om af te zien van de bestaande opruimplicht.

[1] Sustainable Transport Forum (2025) *Guidelines for tender procedure for deployment of public electric recharging infrastructure for cars and vans*. Publications Office of the European Union

(1) Het is van het grootste belang dat het transportvermogen wordt behouden voor het laden van wegverkeer op de verzorgingsplaatsen. Vereniging DOET ziet een rol voor de overheid om, eventueel met de vertrekkende partijen, een passende regeling voor de overdracht te vinden. De netbeheerder werkt mee aan de overdracht van het transportvermogen en de bijbehorende fysieke assets waarvan de kwaliteit objectief is vastgesteld. De lopende aanvragen voor verzwaring worden daarbij in het biedboek opgenomen en blijven voor de locatie beschikbaar. DOET is geen voorstander van een commerciële overdracht tussen marktpartijen.

(2) Indien snelladen op hetzelfde perceel blijft, wordt voor de locatiegebonden fysieke infrastructuur zoals civiele werken, energie-infrastructuur en relevante meetinrichting een restwaarde bepaald via een vooraf door het Rijk vastgestelde objectieve waarderingsmethode. Deze waarde wordt betaald door de opvolgende partij aan de vertrekkende partij en vooraf per locatie in het biedboek opgenomen. Neemt de opvolgende partij de assets niet over, dan dient de vertrekkende partij deze te verwijderen.

(3) Voor niet-locatiegebonden assets (zoals de luifel, snelladers of beeldschermen) kan de vertrekkende partij een voorstel tot overname doen aan de opvolgende partij tegen voorwaarden die zij passend acht. Het is aan de partijen onderling om hier uit te komen. Neemt de opvolgende partij de assets niet over, dan dient de vertrekkende partij deze te verwijderen.

Hanteer kwaliteitscriteria en spreid de betaling van het veilingbedrag
Het wetsvoorstel gaat uit van een veiling van vergunningen als meest eerlijke verdeelmethode. In de Memorie van Toelichting (p. 19) staat: “De gedachte hierachter is dat een partij die in staat is een laadstation of gemakswinkel effectiever en efficiënter uit te baten in staat is een hoger bod te doen. De partijen die het meest geschikt zijn een voorziening uit te baten maken zo meer kans een vergunning te verwerven. De verwachting is dat een veiling op deze manier leidt tot betere dienstverlening op de verzorgingsplaats, en dus de weggebruiker ten goede komt.”

Volgens Vereniging DOET is die aanname onjuist. Het hoogste bod leidt niet per definitie tot de beste kwaliteit voor de weggebruiker. Door de verplichte grote financiële investering vooraf wordt het gelijke speelveld verstoord omdat (grote) bestaande marktpartijen een voordeel hebben ten opzichte van (kleinere) nieuwe toetreders.
Bovendien worden financiële verplichtingen voor marktpartijen opgestapeld: na de aankoop van een vergunning moet er worden geïnvesteerd in laadinfrastructuur en huur worden betaald. Het Sustainable Transport Forum heeft een aanbeveling gedaan aan overheden om financiële risico's te beperken, zodat zij worden aangemoedigd om te investeren in laadinfrastructuur.

Vereniging DOET is voorstander van een model met een gespreide betaling van het veilingbedrag, in plaats van de totale som vooraf. Op deze manier wordt de toetredingsdrempel verlaagd en worden marktpartijen door concurrentie gestimuleerd om te blijven innoveren in nieuwe klantgerichte dienstverlening. Daarnaast kunnen objectieve kwaliteitscriteria voor de producten en/of diensten van laadexploitanten kwaliteit voor de EV-rijder borgen. Ook is het belangrijk dat de looptijd van vergunningen lang genoeg is om de totale investeringen terug te verdienen. Volgens Vereniging DOET moet de in de wet genoemde 15 jaar de standaard zijn.

Geef duidelijkheid in de biedboeken

Vereniging DOET vindt het van belang dat alle marktpartijen vooraf over dezelfde, volledige en actuele informatie beschikken om een goed onderbouwde bieding te kunnen doen.
De biedboeken moeten daarom ten minste duidelijkheid bieden over (1) het huidige inrichtingsplan en de mogelijkheid het laadkavel uit te breiden, (2) de veiling- en vergoedingsmethodiek, (3) de routekaart over de planning voor de veiling van verzorgingsplaatsen en (4) het eerdergenoemde transportvermogen, de netaansluiting en welke verzwaringstrajecten lopen of zijn voorzien.

Daarnaast verzoeken we de Tweede Kamer dit wetsvoorstel met urgentie te behandelen om alle betrokken partijen op korte termijn van duidelijkheid te voorzien.