Position Paper RAI Vereniging – Rondetafelgesprek Wet voorzieningen verzorgingsplaatsen (2 december 2026)

Inleiding

De Wet voorzieningen verzorgingsplaatsen biedt de kans om verzorgingsplaatsen toekomstbestendig in te richten. De keuzes die nu in de Routekaart, inrichtingsplannen en toekomstige exploitatie worden gemaakt, bepalen onder andere voor lange tijd welke laad- en tankvoorzieningen beschikbaar zijn. Koninklijke RAI Vereniging vraagt de Kamer daarom te **waarborgen dat de keuzes van vandaag ruimte bieden aan de inzet van de emissievrije vrachtwagens van morgen**.

Voor het zware wegvervoer zijn twee punten essentieel: **voldoende laadcapaciteit en laadsnelheid voor batterij-elektrische vrachtwagens** en **ruimte voor toekomstige waterstoftankvoorzieningen voor het zware wegvervoer**. Waterstof hoeft niet op iedere verzorgingsplaats beschikbaar te zijn. Wel moet het stelsel voldoende ruimte en flexibiliteit bieden om voorzieningen langs strategische corridors te realiseren zodra de vervoersvraag zich ontwikkelt.

Borg voldoende MCS- en CCS-laadcapaciteit

Fabrikanten brengen de komende jaren verschillende typen zero-emissie vrachtwagens op de markt. Transporteurs kunnen deze alleen doelmatig inzetten als de infrastructuur aansluit op hun operatie, rij- en rusttijden en internationale routes. Het *Megawatt Charging System* (MCS) maakt laden met zeer hoog vermogen tijdens een korte stop mogelijk, terwijl het *Combined Charging System* (CCS) vooral geschikt is voor laden tijdens langere rust- of parkeerperioden, bijvoorbeeld op een truckparking. De AFIR-verordening biedt hiervoor een belangrijke basis, maar garandeert niet dat op de juiste locaties voldoende capaciteit beschikbaar komt.

RAI Vereniging vraagt daarom om in de Routekaart en inrichtingsplannen passende minimumeisen op te nemen voor het aantal en het vermogen van laadpunten voor zwaar vervoer, afgestemd op de functie van de locatie, de ligging aan nationale en internationale corridors en de verwachte vervoersvraag. Daarbij moet niet alleen worden gekeken naar het nominale vermogen van afzonderlijke laadpunten, maar ook naar de gelijktijdig beschikbare laadcapaciteit en de mogelijkheid om in de toekomst uit te breiden. Houd bij de netaansluitingen en de fysieke inrichting vanaf het begin rekening met toekomstige uitbreiding van het aantal laadpunten en het benodigde laadvermogen.

Houd ruimte voor waterstof en andere toekomstige ontwikkelingen

Waterstof kan een rol spelen bij veeleisende toepassingen in het zware wegvervoer, bijvoorbeeld wanneer een grote actieradius, hoge benuttingsgraad en korte tanktijd belangrijk zijn. De keuze is nu niet of op iedere locatie direct een waterstoftankstation moet worden gebouwd, maar of op geschikte corridorlocaties tijdig ruimte wordt gereserveerd en de noodzakelijke veiligheids- en vergunningstechnische voorbereiding mogelijk blijft. Wel moeten geschikte locaties en de benodigde ruimtelijke en vergunningstechnische mogelijkheden behouden blijven. **Neem waterstof daarom expliciet mee in de Routekaart en de inrichtingsplannen.**

Dat deze ontwikkeling niet stilstaat, blijkt uit concrete investeringen. Daimler Truck en Volvo Group ontwikkelen via de joint venture Cellcentric brandstofcelsystemen voor zware voertuigen; Toyota heeft

een bindende overeenkomst gesloten om als gelijkwaardige aandeelhouder toe te treden. Daarnaast werken Toyota en IVECO binnen het Europese EMPOWER-project aan een nieuwe generatie waterstoftruck en levert Toyota brandstofcelsystemen voor zware voertuigen binnen het Pilot Partner-programma van Scania. Dit geeft aan dat meerdere grote fabrikanten blijven investeren in deze nieuwe technologie. Stijgende dieselprijzen en de dankzij nieuw stimuleringsbeleid (certificaten) gedaalde pompprijs voor waterstof, van circa € 20 naar € 6,50 per kilo voor grootverbruikers, maken de Total Cost of Ownership (TCO) voor waterstoftrucks steeds aantrekkelijker voor transportbedrijven. Daarnaast draagt waterstof bij aan het verminderen van de gevolgen van netcongestie en ondersteunt daarmee de verduurzaming van het zware wegvervoer.

Borg voldoende ruimte en mogelijkheden voor tussentijdse bijsturing

De beschikbare ruimte op verzorgingsplaatsen is beperkt en Nederland kampt al met een tekort aan vrachtwagenparkeerplaatsen. De ontwikkeling van laad- en tankvoorzieningen mag dat tekort niet verder vergroten. Een periodieke herijking van de Routekaart is nuttig, maar kan te laat komen als ruimte inmiddels is verdeeld en locaties langdurig (15 jaar) zijn vergund of geveild.

Tussentijdse aanpassing moet mogelijk blijven wanneer veranderingen in de energiebehoefte en ontwikkelingen op het gebied van laad- en waterstoftanktechnologie daarom vragen. Er moet ruimte bestaan om nieuwe laad- en tanktechnologie toe te voegen, zonder dat daarvoor een volledige herordening nodig is. Betrek daarnaast ook laadpleinen en truckparkings buiten de verzorgingsplaatsen bij de uitwerking van de Routekaart en organiseer verkeersbewegingen van zwaar vervoer logisch en veilig.

Aandachtspunten

- Leg in de Routekaart en de inrichtingsplannen bindende minimumeisen vast voor de beschikbaarheid en capaciteit van MCS- en CCS-laadvoorzieningen op relevante locaties voor zwaar vervoer;
- Borg per locatie de benodigde netcapaciteit en fysieke ruimte voor toekomstige uitbreiding, zodat meerdere zware voertuigen gelijktijdig kunnen laden en opschaling mogelijk blijft. Benut daarbij de ervaringen uit het pilot- en leerprogramma Stopcontact op Land (SOL), dat is gericht op het realiseren van toekomstbestendige netaansluitingen op verzorgingsplaatsen;
- Borg dat waterstof expliciet onderdeel is van de Routekaart en de inrichtingsplannen, zodat geschikte locaties en de benodigde ruimtelijke en vergunningstechnische mogelijkheden voor toekomstige waterstoftankinfrastructuur behouden blijven en de transitie niet verder wordt vertraagd;
- Borg dat de ontwikkeling van laad- en tankvoorzieningen samengaat met voldoende en veilige parkeer- en rustcapaciteit voor vrachtwagens;
- Neem in de Routekaart en exploitatieovereenkomsten een verplicht tussentijds aanpassingsmoment op, zodat nieuwe voertuigtechnieken, marktontwikkelingen en Europese verplichtingen zoals de AFIR tijdig kunnen worden verwerkt.

Hiermee borgt de overheid dat de infrastructuur kan meegroeien met de verduurzaming van het zware wegvervoer. Dat geeft voertuigfabrikanten, transporteurs, netbeheerders en exploitanten duidelijkheid en zekerheid en voorkomt dat later kostbare investeringen en tijdrovende aanpassingen nodig zijn die de verduurzaming van het zware wegvervoer onnodig vertragen.