



**TER BESLISSING**

**Datum**

12 juni 2026

**Onze referentie**

IENW/BSK-2026/96440

**Opgesteld door**

DG Mobiliteit  
Dir. Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Wegverkeersbeleid

**Beslistermijn**

11 juni 2026

**Bijlage(n)**

23

Aan

Minister

# nota

Verzamelnota besluiten verzorgingsplaatsen

## Aanleiding

Op 22 april jl. ontving u via een 'deepdive' informatie over 'verzorgingsplaatsen van de toekomst' en het advies van de Raad van State over het wetsvoorstel in het bijzonder. Op 2 juni jl. sprak u ook de sectorpartijen die betrokken zijn bij het beleidstraject.

In deze nota wordt u gevraagd in te stemmen met de aanpassingen in wetsvoorstel 'voorzieningen verzorgingsplaatsen' naar aanleiding van het advies van de Raad van State en met het versturen van een Kamerbrief over de voortgang van het programma verzorgingsplaatsen. Hierbij verstuurt u ook de concept-routekaart en alle recent afgeronde onderzoeken naar de Tweede Kamer. Daarnaast wordt u gevraagd de vergunningverlening op dit moment, af te stemmen op de wet zoals u die naar de Kamer stuurt.

Ter voorbereiding op de besluitvorming is op maandag 15 juni 2026 van 14:30-15:15 een ambtelijk overleg gepland. Daar kunnen ook de vragen die u naar aanleiding van het overleg met sectorpartijen stelde, worden besproken. De beantwoording vindt u in de bijlage, net als de gevraagde jaarverslagen.

## Geadviseerd besluit

U wordt gevraagd in te stemmen met onderstaande punten:

1. Het *aanpassen* van het wetsvoorstel 'voorzieningen verzorgingsplaatsen'. Dit wetsvoorstel wordt na uw akkoord op de voorgestelde aanpassingen separaat ter verzending aan u aangeboden. Het voorstel gaat, tezamen met het advies van de Raad van State en het daarop geschreven nader rapport, via het kabinet van de Koning naar de Tweede Kamer;
2. Versturen van een *Kamerbrief* met een toelichting bij het integrale programma 'Verzorgingsplaats van de toekomst'. De Kamer ontvangt ook de concept-routekaart verzorgingsplaatsen en de onderzoeken die gedaan zijn ten aanzien van de beleidsontwikkeling rondom de ministeriele regeling verzorgingsplaatsen en de inrichting van verzorgingsplaatsen.



Belang van de staatBelang van de staatBelang van de staatBelang van de staat

Belang van de staatBelang van de staatBelang van de staat

Belang van de staatBelang van de staat

## Kernpunten

### Beslispunt 1. Aanpassingen in het wetsvoorstel (zie ook toelichting)

U wordt gevraagd om in te stemmen met het indienen van het aangepaste wetsvoorstel bij de Tweede Kamer. U brengt vijf wijzigingen aan. Deze worden hieronder kort uiteengezet. Onder toelichting wordt er meer uitgebreid op ingaan.

1. *Schrappen transitievoorziening.* De RvS adviseert af te zien van de transitievoorziening (waar tanken en laden tegelijk konden worden aangeboden), omdat dit niet past bij het streven naar een gelijk speelveld. Dit omdat, zo schrijft de Raad, de gecombineerde vergunning de facto in het voordeel is van partijen die al motorbrandstoffen aanbieden. Daarnaast geeft de Raad aan dat de transitievoorziening gericht is op de bescherming van het economische belang van (een beperkte groep van) partijen die fossiele motorbrandstoffen leveren. Een dergelijke puur economische reden kan geen rechtvaardiging vormen voor de inbreuk op het vrije dienstenverkeer. Toepassing van de transitievoorziening brengt daarmee een reëel risico mee op juridische procedures, met onzekerheid en uitvoeringsrisico's voor zowel overheid als sector. De transitievoorziening was een stap in de richting van de motie Heutink. Eerder wezen ook uw ambtenaren, EZK, de ACM en de Landsadvocaat al op de juridische kwetsbaarheid van het bundelen van voorzieningen.
2. *Schrappen concurrentie op de verzorgingsplaats en daarmee de biedbeperking.* Meerdere aanbieders van eenzelfde dienst op verzorgingsplaatsen maakt het wetsvoorstel én het veilig inrichten van verzorgingsplaatsen complexer. In de praktijk blijkt het bovendien niet mogelijk om een minimumaantal laadpalen voor succesvolle exploitatie vast te stellen én is het delen van netaansluitingen niet mogelijk. Concurrentie vindt nog wel plaats tussen verzorgingsplaatsen (op netwerkniveau dus).
3. *Aanpassen gebiedscriterium.* Concurrentie stimuleert u op netwerkniveau (net zoals nu bij benzinstations het geval is), via een gebiedscriterium waardoor twee opeenvolgende verzorgingsplaatsen steeds een andere exploitant hebben. Het wetsvoorstel bevatte een bepaling waarmee dit criterium niet van toepassing was op bestaande rechten van lopende vergunningen ('eerbiedigende werking'). Dit omdat het anders voor één ondernemer (Fastned) bijna onmogelijk wordt om nog posities te verwerven op het hoofdwegennet. De Raad van State concludeert dat dit toetreding van de markt voor nieuwe ondernemers beperkt. U kort daarom de looptijd van deze uitzondering in tot 2030. Dan zijn nagenoeg alle laadvergunningen verdeeld.
4. *Toelichten mogelijkheid uitkoop wegrestaurants.* In het wetsvoorstel is het mogelijk gemaakt voor wegrestaurants op hun langjarige erfpachtrechten vrijwillig om te zetten in een tijdelijke vergunning onder de Wvv. Ze kunnen dus – zonder veiling – een vergunning voor 15 jaar voor shops krijgen. Voordeel voor hen is dat ze daarmee geen of minder concurrentiedruk op de verzorgingsplaatsen hebben. De RvS wijst erop dat u wegrestaurants ook uit zou kunnen kopen met een financiële compensatie. Zo zijn er minder lang verschillende juridische regimes op verzorgingsplaatsen. U licht toe dat u, ook buiten het wetsvoorstel om, een juridische grondslag heeft om wegrestaurants uit te kopen.
5. *Opnemen maximum looptijd en toelichten noodzaak aangepaste looptijden.* U neemt in het wetsvoorstel een maximum looptijd van 15 jaar op van laad- en shopvergunningen. Deze looptijd stelt ondernemers in staat om hun

**Datum**  
12 juni 2026

**Onze referentie**  
IENW/BSK-2026/96440

**Opgesteld door**  
DG Mobiliteit  
Dir. Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Wegverkeersbeleid

**Aan**  
Minister

**Bijlage(n)**  
23

investeringen (incl. rendement) terug te verdienen.<sup>1</sup> De looptijd komt overeen met de looptijd van een tankstation. Doordat alle vergunningen dezelfde looptijd hebben, kunnen ze (uiteindelijk) gelijktijdig verdeeld worden. Dit maakt het makkelijker voor 'full-service' partijen om hun diensten aan te bieden, maakt het uitvoeren van herinrichtingen op een verzorgingsplaats makkelijker en draagt bij aan de continuïteit van de dienstverlening aan de weggebruiker.

In het wetsvoorstel is opgenomen dat het ministerie tijdelijk kan variëren (d.w.z. korter dan 15 jaar) met looptijden voor laad- en shopvergunningen. Dit om ervoor te zorgen dat (1) de enorme piek van drie jaar niet over 15 jaar weer terugkomt en (2) zo veel mogelijk te borgen dat vergunning op één verzorgingsplaats tegelijk aflopen. Dit laatste is een sterke wens van de branchepartijen. U licht dit op advies van de RvS beter toe. De minimumlooptijd regelt u (periodiek) in een ministeriële regeling. Dit omdat die gebaseerd is op de terugverdientijd van de voorziening. De verwachting is dat deze verandert in de komende jaren door de ontwikkeling van de laadmarkt. Deze veranderingen kunnen makkelijker worden meegenomen in aanpassing in de ministeriële regeling. Daar is geen parlementaire behandeling voor nodig.

**Datum**  
12 juni 2026

**Onze referentie**  
IENW/BSK-2026/96440

**Opgesteld door**  
DG Mobiliteit  
Dir. Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Wegverkeersbeleid

**Aan**  
Minister

**Bijlage(n)**  
23

#### Beslispunt 2. Instemmen met versturen Kamerbrief in de bijlage

- Hiermee informeert u de Kamer over het voorgenomen beleid. Doel is om de brief, tegelijk met het wetsvoorstel en het nader rapport, bij de Kamer in te dienen. Omdat het wetsvoorstel en het nader rapport via het Kabinet van de Koning verstuurd worden, vergt dit enige coördinatie.
- U licht het instrumentarium verzorgingsplaatsen van de toekomst (wet, routekaart, inrichtingsplannen) toe aan de hand van drie doelstellingen. Namelijk: lage toetredingsdrempels en duidelijkheid voor ondernemers, continuïteit en voldoende voorzieningen voor de weggebruiker en een veiligere inrichting van de verzorgingsplaats voor iedereen.
- Voor de overige instrumenten (routekaart, inrichting) communiceert u géén besluiten in de brief maar neemt de Kamer vroegtijdig mee in de totstandkoming daarvan.
- U deelt een concept-routekaart. De routekaart bevat lange termijn prognoses voor de ontwikkeling van parkeren en weggebonden voorzieningen. Deze doelstellingen dienen als richtlijn om de te nemen maatregelen binnen de tijdspanne van de betreffende routekaart op af te stemmen. Als richtjaar is 2050 genomen, omdat dan de energietransitie doorlopen is. Dit sluit ook aan bij de toekomstperspectief Hoofdwegennet.
- U deelt een conceptversie. Die is dus nog niet definitief. Dit doet u om stakeholders en de Kamer de gelegenheid te geven om vroegtijdig mee te denken. Meest gevoelige punten in de concept-routekaart zijn naar verwachting:
  - o De afname van de vraag naar brandstof richting 2050 naar (ongeveer) nul. Dit is een autonome ontwikkeling (o.a. naar aanleiding van EU-regelgeving) die effect heeft op verzorgingsplaatsen. De routekaart bevat géén strategie om daarmee om te gaan, maar beschrijft de verwachte ontwikkelingen van brandstoffen aan de hand van een onderzoek van Revnext (2024). De routekaart is wel een uitnodiging voor belanghebbenden (ANWB, TLN, exploitanten) om hierover mee te denken. Dat er naar verwachting in 2050 geen brandstof meer

---

<sup>1</sup> SEO, Terugverdientijd laden en shop op verzorgingsplaatsen, 2026

- verkocht wordt langs de snelweg, komt ook terug in de onderzoeken naar de inrichting van verzorgingsplaatsen (Arcadis).
- Vrachtwagenparkeren. De kernfunctie van de verzorgingsplaats is het mogelijk maken van een (korte) stop voor vrachtwagenchauffeurs. Het wetsvoorstel beoogt die functie te beschermen door te werken met een vergunningstelsel en inrichtingsplannen. Maar er is ook een (groot) tekort aan vrachtwagenparkeerplekken, zowel op het hoofd, als onderliggend wegennet. De conceptroutekaart gaat niet in op het oplossen van dit tekort. Dit wordt de komende maanden door ontwikkeld, mede op basis van de afspraak in de ministerraad op 29 mei jl.
  - Uitvoerbaarheid. In het wetsvoorstel is overgangsrecht (2028-2030) opgenomen. Hiermee wordt het mogelijk om voor *bestaande laad<sup>2</sup>- of shoplocaties<sup>3</sup>* zonder inrichtingsplan te veilen. Dit met het oog op de zeer korte implementatietijd en de zeer grote hoeveelheid laadvergunningen die gelijktijdig verloopt. Bij het opstellen van de concept-routekaart, blijkt dat toepassing van het overgangsrecht en de realisatie van de beleidsambities op het vlak van de landelijk dekkende netwerken, op gespannen voet staan. Het is bijvoorbeeld niet goed mogelijk om een laadnetwerk voor de logistieke sector uit te rollen zonder inrichtingsplannen. Door de lange looptijden van vergunningen, is het ook voor de uitrol van personenladen vaak nodig om bestaande laadlocaties uit te breiden. Dat gaat niet onder overgangsrecht: dan wordt (alleen) de bestaande locatie vergeven. Rijkswaterstaat toetst in de komende maanden de uitvoerbaarheid van de conceptroutekaart. Uit deze toets zal moeten blijken in welk tempo de beleidsambities kunnen worden uitgerold.
- U deelt verschillende onderzoeken. Één onderzoek ligt mogelijk gevoelig. IenW heeft Arcadis opdracht gegeven om te onderzoeken hoe de verschillende voorzieningen (kosten) efficiënt ingepast kunnen worden op verzorgingsplaatsen. Meest gevoelige punten in de onderzoeken zijn naar verwachting:
- Op de tekeningen voor het toekomstbeeld 2050 is de ruimte van tankstations benut om meer parkeerplekken voor vrachtwagenchauffeurs te realiseren, zijn er geen doorrijdstations meer en is de shop verplaatst naar het midden van de verzorgingsplaats. Dit zijn zeer grote veranderingen, die niet altijd zullen aansluiten bij de wens van de exploitanten. Echter: de realisatie van meer vrachtwagenparkeerplekken is vanwege regelgeving rij- en rusttijden en zorgplicht van IenW een belangrijk streven. Dat verbetert ook verkeersveiligheid. Vrachtwagenchauffeurs kunnen op vluchtstroken zelf niet veilig staan en vormen dan ook een gevaar voor andere weggebruikers.
  - U benadrukt in uw brief dat deze voorstellen van Arcadis niet vastgesteld zijn en dat u de input van stakeholders (maar ook juist partijen als TLN en ANWB voor weggebruikers) betreft bij het uitwerken van een inrichtingsfilosofie.

**Datum**

12 juni 2026

**Onze referentie**

IENW/BSK-2026/96440

**Opgesteld door**

DG Mobiliteit  
Dir. Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Wegverkeersbeleid

**Aan**

Minister

**Bijlage(n)**

23

**Krachtenveld**

<sup>2</sup> Hierbij gaat het om bestaande basisvoorzieningen laden.

<sup>3</sup> Hierbij gaat het om bestaande gemakswinkels op locaties waar een huurovereenkomst voor een motorbrandstofverkooppunt afloopt.



## Toelichting

### Toelichting beslispoint 1: Aanpassingen in het wetsvoorstel en de memorie van toelichting

1. *Schrappen van de transitievoorziening uit het wetsvoorstel (wetsvoorstel)*
  - De RvS adviseert af te zien van de transitievoorziening, omdat deze niet past binnen de systematiek van het wetsvoorstel en mogelijk in strijd is met Europese richtlijnen. Toepassing van de transitievoorziening brengt daarmee een reëel risico mee op juridische procedures, met onzekerheid en uitvoeringsrisico's voor zowel overheid als sector.
  - De transitievoorziening is daarnaast lastig uitvoerbaar door netcongestie. Door netcongestie zijn nieuwe of zwaardere aansluitingen op korte termijn niet realiseerbaar en is de fysieke ruimte voor uitbreiding van laadinfrastructuur beperkt bij tankstations. De uitrol vereist eigenlijk een 'stopcontact op het land' en regels om die aansluiting te kunnen delen. Die zijn nog niet voorhanden.
  - Eerder hebben ook juristen van IenW, EZK, de ACM en de landsadvocaat aangegeven dat het bundelen van verschillende voorzieningen juridisch kwetsbaar is.
  - *U wordt daarom geadviseerd om het advies van de RvS op te volgen en de transitievoorziening te schrappen uit het wetsvoorstel.*
  
2. *Alléén concurrentie tussen verzorgingsplaatsen toestaan (wetsvoorstel).*
  - Op advies van de ACM (dat op verzoek van een van uw politieke voorgangers gedaan was) maakte het wetsvoorstel het mogelijk om ook concurrentie óp verzorgingsplaatsen te kunnen organiseren. Dus: meerdere aanbieders van eenzelfde dienst. De ACM acht dit mogelijk in het licht van de positieve effecten die concurrentie kan hebben op de kwaliteit van het aanbod. ACM adviseerde om met biedbeperkingen te werken zodat voorzieningen van hetzelfde soort niet door dezelfde ondernemer worden geëxploiteerd (dan zou er immers alsnog geen concurrentie zijn).
  - Er waren (en zijn) echter zowel beleidsmatige bezwaren, als zorgen vanuit de vanuit de wegbeheerder (RWS) én brandbrieven vanuit de laadsector. Daarom schreef de wet randvoorwaarden voor. Namelijk, dat concurrentie op verzorgingsplaatsen verkeersveilig ingepast moet kunnen worden, dat er voldoende vraag is in de markt voor laadpalen/shops en dat de netaansluiting gedeeld kan worden als het gaat om laadexploitanten. Zo wordt de primaire functie van de verzorgingsplaats (namelijk als rustplek) beschermd. Commerciële diensten worden toegelaten voor zover die bijdragen aan de goede staat en werking van het hoofdwegennet.
  - Het blijkt bij de uitwerking van deze randvoorwaarden echter lastig om tot een stevige onderbouwing te komen voor de locaties die geschikt zijn voor concurrentie op de verzorgingsplaats. Dit komt doordat:
    - o De fysieke ruimte vaak beperkt is. Het inrichten van verzorgingsplaatsen voor twee (of meerdere) aanbieders is afhankelijk van de omvang van de locatie. Hierbij geldt dat het altijd verkeersveiliger en overzichtelijker is om te werken met één duidelijke

- o laadlocatie voor personen, en één voor vracht (Arcadis bevestigt beeld RWS).
  - o Voor deze locatie kunnen dan uiteraard meerdere vergunningen uitgegeven worden. Het lukt economisch echter niet om een "minimum efficient scale" (MES) te identificeren. Een MES geeft aan hoeveel laadpalen er minimaal moeten zijn om tot een rendabele businesscase te komen. Een economische benadering biedt dus geen soelaas om te bepalen op welke verzorgingsplaatsen meerdere vergunningen voor dezelfde voorziening geschikt zijn.
  - o De laadkavels op verzorgingsplaatsen zijn op dit moment uitgerust met een netaansluiting. I&W is voornemens deze beschikbaar te stellen aan de winnaar van de laadkavel. Bij meerdere aanbieders, moet een aanbieder ofwel de bestaande netaansluiting delen, ofwel een nieuwe aanvragen. Door netcongestie zijn nieuwe of zwaardere aansluitingen op korte termijn niet realiseerbaar, waardoor aanbieders genoodzaakt zijn om een netaansluiting te delen op één verzorgingsplaats. Het delen van een netaansluiting leidt tot een ongelijk speelveld.
- *U wordt daarom geadviseerd om concurrentie óp verzorgingsplaatsen te schrappen uit het wetsvoorstel.*

**Datum**  
12 juni 2026

**Onze referentie**  
IENW/BSK-2026/96440

**Opgesteld door**  
DG Mobiliteit  
Dir. Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Wegverkeersbeleid

**Aan**  
Minister

**Bijlage(n)**  
23

### *3. Instemmen met het advies van de Raad van State ten aanzien van de inwerkingtreding van het gebiedscriterium*

- In het wetsvoorstel zoals dat naar de Raad van State is gestuurd, was een gebiedscriterium opgenomen. Door voor te schrijven dat op twee opeenvolgende verzorgingsplaatsen niet hetzelfde merk gevoerd mag worden (net zoals nu bij benzinstations), wordt zo concurrentie tussen verzorgingsplaatsen ("op netwerkniveau") gestimuleerd.
- In het voorstel was opgenomen dat het gebiedscriterium voor laadlocaties niet wordt toegepast op bestaande locaties ('eerbiedigende werking'). Dat zou immers betekenen dat de zittende partij (meestal Fastned) nagenoeg nergens kan meebieden ('onmiddellijke werking van het gebiedscriterium'), omdat die nu een zeer groot deel van de laadkavels aanbiedt
- De Raad van State merkt op dat deze uitzondering leidt tot het langdurig naast elkaar bestaan van twee juridische systemen. Vergunninghouders met een oude vergunning worden hierin anders behandeld dan vergunninghouders met een nieuwe vergunning.
- De Raad van State adviseert om de overgangstermijn voor bestaande rechten van laden in te korten en het gebiedscriterium onverkort inwerking te laten treden (onmiddellijke inwerkingtreding) of na de overgangperiode (uitgestelde inwerkingtreding).
- Bij onmiddellijke inwerkingtreding (zoals Shell recent aan u voorstelde) wordt het voor de zittende ondernemer nagenoeg onmogelijk om in de eerste veilingen een positie te verwerven onder het nieuwe recht, terwijl zij in alle gevallen wél al haar vergunningen kwijtraakt. Dit lijkt niet proportioneel. Het is wel een strengere aanpak ten aanzien van de eerdere versie van het wetsvoorstel.
- *U wordt gevraagd in te stemmen met het tweede alternatief dat dat de Raad van State in haar advies aandraagt (uitgestelde inwerkingtreding).*

### *4. Het overnemen van het RvS-advies om de mogelijkheid voor een uitkoopregeling en afsluiting van convenant te noemen in de wet (wetsvoorstel)*

- Het wetsvoorstel biedt de mogelijkheid voor wegrestauranthouders om hun lopende erfpachtovereenkomst (die tientallen jaren loopt) om te ruilen voor een (minder knellende) exploitatievergunning voor een gemakswinkel op dezelfde verzorgingsplaats. Dat is op vrijwillige basis. De exploitatievergunning kent een maximale termijn van vijftien jaar. Zij mogen dus feitelijk als eerste en als enige het shopkavel aanbieden voor 15 jaar. Daarna vindt gewoon een veiling plaats. Dan vallen alle ondernemers onder hetzelfde juridische regime.
- Als wegrestauranthouders niet van deze mogelijkheid gebruik maken, worden hun rechten op grond van de langlopende erfpachtovereenkomst gerespecteerd. Dat betekent dat het in die gevallen soms nog zeer lange tijd kan duren totdat de verzorgingsplaatsen met een wegrestaurant in het nieuwe systeem zullen passen.
- Wegrestaurants lijken hier nog niet warm voor te lopen. Er is een aantal zeer goed lopende wegrestaurants die vooral én hun langjarige recht willen houden én willen voorkomen dat er concurrentie op hun plek komt. Er is ook een aantal slechtlopende restaurants die het Rijk benaderd heeft om de erfpachtrechten terug te kopen.
- De Raad van State stelt vast dat de toelichting op het wetsvoorstel beperkt ingaat op de gevolgen als wegrestauranthouders niet willen afzien van hun langjarige erfpachtovereenkomsten. Wegrestaurants nemen in de regel een groot gedeelte van de verzorgingsplaats in beslag. Deze ruimte is dan niet beschikbaar voor andere toepassingen of voor het uitzetten van vergunningen voor (andere) weggebonden voorzieningen. De Raad van State geeft aan dat de mogelijke toetreding van nieuwe exploitanten in de toekomst wordt belemmerd door de lange looptijd van de verworven rechten van wegrestauranthouders.
- De suggestie van de Raad van State is om met betrokken partijen convenanten te sluiten (vergelijkbaar met de Benzinewet). De convenanten strekken tot een vrijwillige beëindiging van de overeenkomsten voor onbepaalde tijd en omzetting in rechten voor een periode van vijftien jaar, inclusief passende financiële vergoeding. Deze rechten zijn via een veiling te verkrijgen.
- *U wordt geadviseerd om in de toelichting uiteen te zetten dat de analyse van de Raad van State inderdaad correct is maar dat die mogelijkheid – ook buiten het wetsvoorstel om – bestaat. Op dit moment wordt vanuit de publieke doelen op verzorgingsplaatsen overigens geen noodzaak gezien om wegrestaurants uit te kopen.*

**5. Opnemen maximum looptijd 15 jaar, mogelijk maken van aangepaste looptijden (wetsvoorstel, zie later ook routekaart)**

- U maximeert de looptijd van vergunningen voor shops en laadpunten op verzorgingsplaatsen tot 15 jaar. U hanteert daarbij dezelfde maximum looptijd voor alle voorzieningen, ook als dit (ruim) langer is dan minimaal nodig is om de investering terug te verdienen. Dit brengt rust en zekerheid in de markt, borgt dat weggebruikers hun gedrag kunnen afstemmen op de aanwezigheid van bepaalde aanbieders en draagt bij aan de uitvoerbaarheid van het stelsel. Korte looptijden, zeker met de grote hoeveelheden vergunningen, zouden ervoor zorgen dat weggebruikers vaker te maken krijgen met voorzieningen die niet beschikbaar zijn (4 tot 6 weken per wisseling van ondernemer), drijven de regeldruk voor ondernemers op en leiden tot hogere kosten voor de uitvoering van het stelsel. Het maakt het bovendien moeilijker om

**Datum**  
12 juni 2026

**Onze referentie**  
IENW/BSK-2026/96440

**Opgesteld door**  
DG Mobiliteit  
Dir. Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Wegverkeersbeleid

**Aan**  
Minister

**Bijlage(n)**  
23

- herinrichtingen uit te voeren (er moet steeds rekening gehouden worden met een of meerdere zittende exploitanten).
- In het overgangsrecht is de mogelijkheid opgenomen om vergunningen op verzorgingsplaatsen zo veel mogelijk tegelijk af te laten lopen (harmonisatie) en af te stemmen op het ritme waarin motorbrandstofverkooppunten worden verdeeld (cadans). Zo ontstaat er een beheerst verdeelritme.
    - o *Voorbeeld: op verzorgingsplaats X loopt het laadrecht af in 2028 en het MBVP/shop in 2035. Het laadrecht loopt dan van 2028 t/m 2040 en de shop van 2035 t/m 2040.*
  - De Raad van State adviseert dit beter te onderbouwen en te borgen dat dit niet (te lang) leidt tot ongelijke behandeling. Concurrentie op netwerkniveau komt minder goed tot z'n recht als de looptijden te veel van elkaar verschillen.
  - Naar aanleiding van het advies van de Raad van State is gekeken naar alternatieve methoden om de looptijden sneller gelijk te trekken. Uit een interne check blijkt dat het zeer beperkt mogelijk is. Wanneer alleen binnen het overgangsrecht gebruik wordt gemaakt van aangepaste looptijden, zijn er > 100 locaties waar gelijktrekken dan niet lukt. Om het wel te doen, moeten tot 2042 vergunningen met aangepaste looptijden verdeeld worden.
  - *U wordt geadviseerd om in het wetsvoorstel vast te leggen dat de maximale looptijd 15 jaar is. Ook wordt u geadviseerd om de noodzaak om de verschillende looptijden gelijk te trekken beter te onderbouwen. Dit doet u onder meer door te verwijzen naar het recent afgeronde onderzoek van SEO naar de redelijke terugverdiensijd. Ook neemt u de negatieve gevolgen weg voor de overheid (uitvoering) en voor de markt (die in één keer enorm veel veilingen ziet) van een piek in de vergunningverlening op voor markttoegang en uitvoering. U behoudt het streven dat alle vergunningen (uiteindelijk) gelijklopen. Let op: hier wordt dus geen gehoor/beperkt gehoor gegeven aan de suggestie van de Raad van State. De minimumlooptijd legt u – vanwege de ontwikkelingen in met name de laadmarkt – vast in een ministeriele regeling. Dit is indien nodig makkelijker om aan te passen.*
  - SEO heeft in opdracht van IenW een model gebouwd en op basis daarvan de minimum looptijden van shops en laadvergunningen berekend. Deze worden niet wettelijk vastgelegd maar worden wel in de concept routekaart gehanteerd. Daardoor is er ook meer maatwerk mogelijk. Soms kan je bijvoorbeeld met een looptijd van 12 jaar vergunningen gelijktrekken en soms met 15 jaar.
  - Aandachtspunt bij de berekening van SEO ten aanzien van de looptijden voor laadvergunningen, is dat de laadmarkt nog volop in ontwikkeling is de komende jaren. Ook is een belangrijk onderdeel van de businesscase de netaansluiting. De aannames rondom netaansluitingen zijn gebaseerd op de voorlopige uitkomsten van het IenW programma 'stopcontact op het land'. IenW ontvangt het model dat aan de berekeningen ten grondslag ligt en kan de aannames aanpassen voordat deze worden vastgelegd in de ministeriele regeling.

**Datum**

12 juni 2026

**Onze referentie**

IENW/BSK-2026/96440

**Opgesteld door**

DG Mobiliteit  
Dir. Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Wegverkeersbeleid

**Aan**

Minister

**Bijlage(n)**

23

**Toelichting beslispunt 2: versturen Kamerbrief, inclusief concept routekaart**

- De implementatie van het wetsvoorstel krijgt (onder andere) vorm in de routekaart. De ruimte op verzorgingsplaatsen is gelimiteerd en er is al lange tijd een probleem met vrachtwagenparken. En de vraag naar laden – en tanken verandert ten gevolge van de energietransitie. Daarom is een lange

- termijnplanning nodig waarin een beschrijving van de ontwikkeling per verzorgingsplaats is opgenomen.
- De routekaart wordt vormgegeven als vrijwillig programma onder de Omgevingswet. Er is een (verplicht/formeel) participatietraject ingericht. Het voorstel wordt om de huidige conceptversie ook openbaar te maken, zodat er meer ruimte is voor inbreng vanuit de branche/gebruikers. Ook is dit toegezegd aan de Kamer.
  - Formele participatie vindt dan plaats gelijktijdig met de uitvoeringstoetsen in dit najaar.
  - De routekaart bevat o.a. lange termijn doelstellingen voor de ontwikkelingen van het hoofdwegennet en maatregelen die tussen 2028 en 2030 genomen worden om die doelstellingen te behandelen. En een mechanisme om de lange termijn doelstellingen en maatregelen die daarbij horen periodiek bij te stellen.
  - Voor parkeren en per weggebonden voorziening (laden, tanken, shop) is een 'landelijk dekkend netwerk' gedefinieerd. Een dekkend netwerk bestaat uit twee niveaus
    - o Er wordt voldaan aan wettelijke kaders voor zover van toepassing op verzorgingsplaatsen. Voor weggebonden voorzieningen bestaan die op dit moment uit de Alternative Fuel Infrastructure Directive en de TEN-T Verordening waarin bepalingen zijn opgenomen over vrachtwagenparkeren.
    - o Het doel is om te borgen dat voertuigen niet onnodig van het hoofdwegennet af moeten en niet stilvallen op de vluchtstrook. Dit doen we door de vraag van de weggebruiker naar weggebonden voorzieningen en parkeren op het hoofdwegennet, te faciliteren.
  - De routekaart bevat lange termijn prognoses voor de ontwikkeling van parkeren en weggebonden voorzieningen. Deze doelstellingen dienen als richtlijn om de te nemen maatregelen binnen de tijdspanne van de betreffende routekaart op af te stemmen. Als richtjaar is 2050 genomen, omdat dan de energietransitie doorlopen is. Dit sluit ook aan bij de toekomstperspectief Hoofdwegennet.
  - I&W heeft – in samenwerking met o.a. Revnext, Panteia en Buck Consultants – prognoses opgesteld voor de ontwikkeling van de vraag naar de betreffende voorzieningen. De prognoses geven de effecten van autonome ontwikkelingen (groei vrachtverkeer, veranderingen wagenpark) op verzorgingsplaatsen weer.
  - De prognoses worden strategisch over het netwerk verdeeld. Hierbij wordt rekening gehouden met verkeersintensiteit, goederencorridors en laadbehoefte.
  - De maatregelen die in de routekaart, zien op de periode 2028-2030. Vanwege het planologische karakter biedt de routekaart voor het hele netwerk een doorkijk tot 2050. Hieronder zijn de maatregelen per voorziening uit de concept routekaart per jaar samengevat.

**Datum**  
12 juni 2026

**Onze referentie**  
IENW/BSK-2026/96440

**Opgesteld door**  
DG Mobiliteit  
Dir. Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Wegverkeersbeleid

**Aan**  
Minister

**Bijlage(n)**  
23

	Verwacht ingangsjaar van exploitatievergunning		
	2028	2029	2030
<b>Laadstations</b>	69	42	40
<b>Motorbrandstofverkooppunten</b>	9	7	11
<b>Gemakswinkels</b>	9	7	11

<b>Totalen</b>	<b>87</b>	<b>56</b>	<b>62</b>
----------------	-----------	-----------	-----------

**Datum**  
12 juni 2026

**Onze referentie**  
IENW/BSK-2026/96440

**Opgesteld door**  
DG Mobiliteit  
Dir. Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Wegverkeersbeleid

**Aan**  
Minister

**Bijlage(n)**  
23

## Bijlagen

<b>Volgnummer</b>	<b>Naam</b>	<b>Informatie</b>
01	Kamerbrief	U informeert de Kamer over de beleidvorming binnen het gehele programma.
02	Nader rapport	Ter info, (nog) niet ter ondertekening of meezending. U licht toe hoe u om bent gegaan met het advies van de Raad van State. Het rapport wordt via het Kabinet van de Koning aangeboden aan de Kamer.
03	Wetsvoorstel en memorie van toelichting	Ter info, nog niet ter tekening of meezending. Het wetsvoorstel is aangepast n.a.v. het advies van de Raad van State. Het wetsvoorstel wordt via het Kabinet van de Koning aangeboden aan de Kamer.
04	Conceptroutekaart	U deelt een eerste versie van de routekaart verzorgingsplaatsen met de Kamer.
05	SEO – looptijden vergunningen laden en shops	U deelt een extern onderzoek naar de redelijke terugverdientijd die nodig is voor shops – en laadpunten langs het hoofdwegennet.
06	Auctiometrix – veilingmethoden	U deelt een extern onderzoek naar verschillende veilingmethoden.
07 A-D	Arcadis (1) – inrichtingsprincipes	U deelt een extern onderzoek naar de mogelijke inrichting van verzorgingsplaatsen. Het gaat om mogelijke ontwerpen voor 2050.
08	Arcadis 2 – parkeren	U deelt een extern onderzoek naar de mogelijke inrichting van verzorgingsplaatsen. Het gaat om mogelijke ontwerpen vóór 2050, met de focus op vrachtwagenparkeren.

09	Arcadis 3 – beleidsvragen	U deelt een extern onderzoek naar de mogelijke inrichting van verzorgingsplaatsen. Het gaat om mogelijke ontwerpen vóór 2050 met de focus op het mogelijk maken van concurrentie op verzorgingsplaatsen en transitievoorzieningen.
10	Rebel - 0 optie laden	U deelt een extern onderzoek naar de ontwikkeling van verzorgingsplaatsen zonder investeringen in verzorgingsplaatsen
12	KP MG – validatie reeksen	U deelt een externe validatie van door IenW opgestelde reeksen voor verzorgingsplaatsen
13	Q&A n.a.v. sessie 2 juni	Uw vragen n.a.v. de stakeholdersessie worden beantwoord
14	Jaarrekening Tankstation van Doorn en Top Putten B.V.	U ontvangt een jaarrekening van een ondernemer die actief is langs de rijksweg (VZP de Vanenburg). Veiling 2021: €11,7 miljoen, €2,8 miljoen betaald door winnende partij.
15	Jaarrekening Tankstation Hank	U ontvangt een jaarrekening van een onderneming die actief is langs langs de rijksweg (VZP de Keizer). Voor deze locatie is 8 miljoen geboden en 851.000 euro betaald in de veiling (topdeelregeling)
16	Jaarrekening de Haan	U ontvangt een jaarrekening van een tankstation langs de rijksweg. Enig aandeelhouder van Tankstation de Hank.
17	Jaarrekening Hametha	U ontvangt een jaarrekening van een tankstation langs de rijksweg. Bestuurder van de Haan via aandeelhouder Tankstation beheer BV.
18	Jaarrekening de Wagenaar	U ontvangt een jaarrekening van een tankstation langs de rijksweg (Tankstation de Wagenaar). €10,2 miljoen, €485.000 betaald door winnende partij (topdeelregeling, verschil met tweede bod)

**Datum**

12 juni 2026

**Onze referentie**

IENW/BSK-2026/96440

**Opgesteld door**DG Mobiliteit  
Dir. Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Wegverkeersbeleid**Aan**

Minister

**Bijlage(n)**

23

19	Jaarrekening exploitatiemaatschappij Lingeorst	U ontvangt een jaarrekening van een ondernemer die actief is langs de rijksweg (VZP Lingeorst). Voor deze veiling is 12 miljoen geboden en 3 miljoen betaald (topdeelregeling).
20	Beslisnota VZP	U deelt de beslisnota van uw voorgangers

**Datum**

12 juni 2026

**Onze referentie**

IENW/BSK-2026/96440

**Opgesteld door**DG Mobiliteit  
Dir. Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Wegverkeersbeleid**Aan**

Minister

**Bijlage(n)**

23

*Leeswijzer bij onderliggende beslisnota's (gebundeld opgenomen in bijlage 11)*

<b>Datum</b>	<b>Naam beslisnota</b>	<b>Toelichting</b>
14 april 2026	Financiering	U stemde in met de agendering van de beslissing over dekking van de kosten voor het herinrichten van verzorgingsplaatsen in CFL/RFL/MR
20 oktober 2025	Verzending wetsvoorstel verzorgingsplaatsen CFL	De Minister stemde in met agendering van het wetsvoorstel bij CFL/RFL/MR om het aan te kunnen bieden aan de Raad van State
10 september	Motie Heutink en het wetsvoorstel verzorgingsplaatsen	Er werd een voorstel gedaan aan uw voorganger hoe om te gaan met de Motie Heutink
12 mei 2025	Beslisnota aanpassen wetsvoorstel verzorgingsplaatsen	Advisering ten aanzien van het mogelijk maken van concurrentie op verzorgingsplaatsen en het gelijktijdig veilen van drie voorzieningen (laden, tanken en shops)
13 januari 2025	Herinrichten verzorgingsplaatsen en netaansluitingen	Uw voorganger stemde in met het moderniseren van verzorgingsplaatsen, mits daartoe financiële dekking geregeld werd.