



## **Conceptversie routekaart Verzorgingsplaatsen – Ontwerpprogramma 2028-2030**

Vrijwillig programma onder de Omgevingswet.

Datum: mei 2026

Status: Concept

### **Disclaimer**

Dit is een **conceptdocument** en onderdeel van *Programma Verzorgingsplaats van de Toekomst*. De uitwerking en resultaten in dit document zijn een eerste uitwerking van de routekaart. De daadwerkelijke versie volgt na de geplande participatie en de vaststelling door de minister van IenW van de routekaart. Aan de omschrijvingen, voorbeelden en getallen in het voorliggende document kan **geen** status en/of rechten aan ontleend worden.

Op diverse plekken in dit document wordt gesproken over de noodzaak van (zicht op) financiële middelen om herontwikkelingen en/of grootschalige herinrichtingen van verzorgingsplaatsen mogelijk te maken. Parallel aan de ontwikkeling van deze routekaart werkt het ministerie, samen met het ministerie van Financiën, aan een financieringsstructuur. Dit kan leiden tot aanpassingen in de routekaart voorafgaand aan de beoogde vaststelling later in 2026.

## Colofon

Bestuurskern  
Dir. Wegen en Verkeersveiligheid

Den Haag

Contactpersoon DG Mobiliteit

Versie Concept 28 mei 2026

Opdrachtgever

Auteur

Projectnummer

DG Mobiliteit

CONCEPT

## Inhoudsopgave

<b>1.</b>	<b>Inleiding</b>	<b>4</b>
1.1.	Publieke functie van verzorgingsplaatsen	4
1.2.	Voorgenomen instrumentarium verzorgingsplaatsen	5
1.3.	Beschrijving van de routekaart	6
1.4.	Gebruik van de routekaart	6
1.5.	Periodieke vaststelling en scope routekaart	7
1.6.	Vervolgproces routekaart	7
1.7.	Leeswijzer	9
<b>2.</b>	<b>Landelijk dekkend netwerk parkeren en weggebonden voorzieningen</b>	<b>10</b>
2.1.	Doelstelling landelijk dekkend netwerken	10
2.2.	Definitie landelijk dekkend netwerken	11
2.3.	Parkeren	12
2.4.	Laadstations	13
2.5.	Gemakswinkels	16
2.6.	Motorbrandstofverkooppunten	18
<b>3.</b>	<b>Planningsmethodiek routekaart</b>	<b>19</b>
3.1	Parkeren	19
3.2	Laadstations	19
3.3	Gemakswinkels	21
3.4	Motorbrandstofverkooppunten	21
3.5	Overige uitgangspunten planningsmethodiek	22
3.5.1	Meerdere voorzieningen aanwezig	22
3.5.2	Looptijd van exploitatievergunningen	22
3.5.3	Invulling overgangsrecht	23
3.5.4	Netaansluitingen	23
<b>4.</b>	<b>Geplande maatregelen routekaart 2028-2030</b>	<b>25</b>
4.1.	Verwacht aantal startende vergunningen in 2028-2030	25
4.2.	Toepassing overgangsrecht herverdelen bestaande locaties	25
4.3.	Conceptuitwerking routekaart verzorgingsplaatsen	26
<b>5.</b>	<b>Uitvoeringseffecten</b>	<b>34</b>
5.1.	Rijkswaterstaat	34
5.2.	Rijksvastgoedbedrijf	34
<b>6.</b>	<b>Milieueffecten</b>	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
<b>7.</b>	<b>Periodieke vaststelling en actualisatie van de routekaart</b>	<b>35</b>
7.1.	Vaststelling routekaart (Plan)	35
7.2.	Uitvoering routekaart (Do)	35
7.3.	Evaluatie (Check)	35
7.4.	Actualisatie voor volgende routekaart (Act)	36
<b>8.</b>	<b>Inspraak</b>	<b>37</b>
8.1.	Doel van participatie	37
8.2.	Vormen van participatie	37
8.3.	Resultaten uit participatie	38
<b>9.</b>	<b>Bijlagen</b>	<b>39</b>
	Bijlage A: Clusters meerdere bij elkaar gevoegde wegen	39

## 1. Inleiding

De 'routekaart Verzorgingsplaatsen' (hierna: routekaart) is onderdeel van programma 'Verzorgingsplaats van de Toekomst' van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: ministerie). De routekaart wordt vastgesteld door de minister van IenW als vrijwillig programma onder de Omgevingswet. Het dient als een belangrijk instrument voor de implementatie van nieuw beleid voor verzorgingsplaatsen langs het hoofdwegennet. De routekaart bepaalt op welke verzorgingsplaatsen laadstations, gemakswinkels en tankstations (hierna: motorbrandstofverkooppunten) voorzien worden en geeft richting aan de momenten waarop vergunningen voor deze voorzieningen worden (her)verdeeld. Daarmee biedt de routekaart duidelijkheid aan ondernemers, weggebruikers en andere betrokken partijen.

Aanleiding voor het opstellen van de routekaart is de grote verandering die de komende jaren op verzorgingsplaatsen verwacht wordt. Door de groei van elektrisch rijden neemt de vraag naar laadvoorzieningen sterk toe, terwijl de vraag naar fossiele brandstoffen afneemt. Tegelijkertijd groeit de behoefte aan extra parkeer capaciteit, met name voor vrachtwagens. Deze ontwikkelingen vragen om een toekomstbestendige inrichting van verzorgingsplaatsen, waarbij veiligheid en doelmatig en efficiënt ruimtegebruik centraal staan. Daarnaast introduceert de voorgestelde Wet voorzieningen verzorgingsplaatsen (hierna: Wvz) een nieuw vergunningstelsel, waardoor vooraf kan worden bepaald welke voorzieningen op een verzorgingsplaats mogelijk zijn en hoe vergunningen daarvoor worden verdeeld. De routekaart geeft richting aan de momenten waarop vergunningen voor laadstations, gemakswinkels en motorbrandstofverkooppunten op verzorgingsplaatsen worden (her)verdeeld.

Voor u ligt de conceptversie van de routekaart. De maatregelen die met de uiteindelijke versie worden vastgesteld, zien op de periode 2028-2030. Vanwege het planologische karakter biedt de routekaart een doorkijk tot 2050. De verwachting is dat in 2029 een geactualiseerde versie van deze routekaart zal worden vastgesteld met maatregelen die zien op de periode 2031-2035.

### Disclaimer

Dit is een **conceptdocument** en onderdeel van *Programma Verzorgingsplaats van de Toekomst*. De uitwerking en resultaten in dit document zijn een eerste uitwerking van de routekaart. De daadwerkelijke versie volgt na de geplande participatie en de beleidsmatige vaststelling van de routekaart. Aan de omschrijvingen, voorbeelden en getallen in het voorliggende document kan **geen** status en/of rechten ontleend worden.

### 1.1. Publieke functie van verzorgingsplaatsen

Verzorgingsplaatsen bevinden zich langs autowegen en autosnelwegen die in het beheer zijn bij het Rijk. Verzorgingsplaatsen geven het openbaar verkeer gelegenheid te stoppen of te parkeren zonder de autosnelweg of autoweg te verlaten. Zo wordt voorkomen dat weggebruikers aangewezen zijn op het onderliggend wegennet om te laden of te tanken of zelfs stil komen te vallen op de vluchtstrook. Verzorgingsplaatsen dragen zo bij aan een veilig en doelmatig gebruik van het hoofdwegennet en hebben daarmee een publieke functie. Ter bescherming van de openbare bestemming zijn alleen weggebonden voorzieningen toegestaan die bijdragen aan veilig en doelmatig gebruik van het hoofdwegennet. Dit zijn laadstations,

gemakswinkels en motorbrandstofverkooppunten. Het ministerie beheert en onderhoudt de algemene delen van de verzorgingsplaats.

### 1.2. Voorgenomen instrumentarium verzorgingsplaatsen

Het voorgenomen stelsel en instrumentarium voor verzorgingsplaatsen bestaat uit drie samenhangende onderdelen.



Figuur 1: Drie onderdelen binnen het voorgenomen instrumentarium op verzorgingsplaatsen.

#### 1. Wet voorzieningen verzorgingsplaatsen (Wvv)

De voorgestelde Wvv vormt de wettelijke basis van het instrumentarium. Het beoogt het ministerie beter in staat te stellen om te sturen op het gebruik en de inrichting van de schaarse ruimte op de verzorgingsplaats. De volgende aspecten komen naar voren:

- Vergunningen worden op een andere manier verdeeld dan nu het geval is. Van tevoren wordt bepaald welke (typen) vergunningen er per verzorgingsplaats worden vergeven. Deze vergunningen worden op vooraf bepaalde momenten via een veiling toegekend aan een partij. Daarbij wordt er gelijk speelveld gecreëerd voor ondernemers van weggebonden voorzieningen. Zij weten welke voorziening(en) op welke verzorgingsplaats, op welk moment geveild wordt.
- De wetgeving geeft meer duidelijkheid over wie wat mag aanbieden op de verzorgingsplaats. Het wordt mogelijk om op één of op meerdere voorzieningen mee te dingen. Dit bevordert de toetreding op de markt
- De keuzevrijheid voor weggebruiker wordt bevordert door via een gebiedscriterium tussen verzorgingsplaatsen te bevorderen.
- Het ministerie kan beter sturen op de inrichting en daarmee de bruikbaarheid en veiligheid van verzorgingsplaatsen voor weggebruikers. Het ministerie wijst aan waar op de verzorgingsplaats welke functie een plek krijgt. En op welk moment (zie routekaart).

#### 2. De routekaart verzorgingsplaatsen

Op basis van de Wvv wordt vervolgens de routekaart periodiek opgesteld. De routekaart geeft richting aan de implementatie van het nieuwe stelsel en de planning van vergunningverlening. In de routekaart wordt vastgelegd op welke momenten en op welke verzorgingsplaatsen vergunningen beschikbaar komen, zodat de ontwikkeling van voorzieningen gefaseerd en voorspelbaar kan plaatsvinden.

### 3. Inrichtingsplannen

Per verzorgingsplaats wordt een inrichtingsplan opgesteld en vastgesteld waarin beschikbare ruimte voor parkeren en de verschillende voorzieningen wordt verdeeld. Het opstellen van deze inrichtingsplannen is maatwerk; iedere verzorgingsplaats is anders. Veiligheid (sociale en verkeersveiligheid) is hierbij een belangrijke randvoorwaarde.

#### 1.3. Beschrijving van de routekaart

Autonome ontwikkelingen, zoals de toenemende vraag naar laden, de afnemende vraag naar motorbrandstoffen en het tekort aan parkeerplaatsen op verzorgingsplaatsen, creëren de noodzaak voor nieuw beleid. De routekaart beschrijft mogelijkheden om binnen de beschikbare capaciteit en fysieke ruimte te voorzien in de veranderende behoeften van weggebruikers, ten behoeve van het veilig en doelmatig gebruik van het hoofdwegennet. Daarbij wordt rekening gehouden met regionale verschillen. Zo is op verzorgingsplaatsen langs belangrijke goederenvervoercorridors meer behoefte aan voorzieningen voor zware voertuigen, terwijl op drukke trajecten de behoefte aan meer laadpunten groter is.

In de routekaart wordt er op prognoses gebouwd om de veranderende behoeftes per verzorgingsplaats te bepalen. Middels de routekaart wordt er vervolgens gecontroleerd of de behoeftes inpasbaar zijn binnen de beperkte beschikbare ruimte en op welk moment een vergunning kan worden uitgegeven. Dit resulteert in een overzicht van voorgenomen startmomenten van vergunningen van weggebonden voorzieningen om tot een landelijk dekkend netwerk aan voorzieningen op verzorgingsplaatsen te komen. Doordat in de routekaart ook naar beschikbare ruimte van de verzorgingsplaatsen wordt gekeken, is deze in de toekomst ook in staat om een voorgenomen moment van herinrichting te bepalen. De routekaart maakt dus de stap van prognoses naar de planning van maatregelen ten behoeve van een landelijk dekkend netwerk van voorzieningen op de verzorgingsplaatsen.

De ontwikkelingen van het wagenpark, en daarmee de prognoses voor de vraag naar voorzieningen, kunnen veranderen. Vergunningen worden voor een lange periode vergeven. De routekaart stelt het ministerie in staat om ontwikkelingen te monitoren. En het stelt het ministerie in staat om met de beperkte bijstuurmogelijkheden in lijn te blijven met de veranderende behoefte van de weggebruiker. Bij het bijsturen is het uitgangspunt dat de looptijd van bestaande vergunningen worden gerespecteerd.

#### 1.4. Gebruik van de routekaart

De routekaart heeft als doel verschillende stakeholders inzicht te bieden in de ontwikkeling van voorzieningen op verzorgingsplaatsen:

- **Ondernemers:** voor marktpartijen biedt de routekaart inzicht in de planologische ontwikkeling van de verschillende locaties op verzorgingsplaatsen. Ondernemers van voorzieningen (motorbrandstofverkooppunten, laadstations en gemakswinkel) kunnen hierdoor tijdig anticiperen op momenten waarop locaties beschikbaar komen en zich voorbereiden op toekomstige uitgifteprocedures. Dit is een verbetering van de huidige situatie waar ondernemers op verschillende momenten geconfronteerd kunnen worden

met (dezelfde) voorzieningen die door andere ondernemers aangeboden kunnen worden. De nieuwe situatie met exclusieve voorzieningen verbetert de duidelijkheid en daarmee investeringsbereidheid van ondernemers. Het ministerie geeft zo langjarige duidelijkheid.

- **Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat:** het ministerie gebruikt de routekaart als sturings- en afstemmingsinstrument voor de ontwikkeling van verzorgingsplaatsen. Het biedt het ministerie inzicht in de huidige en toekomstige opgave, waardoor beleid hierop kan worden afgestemd. De routekaart biedt de onderbouwing bij prioritering en gewenste maatregelen binnen het netwerk van verzorgingsplaatsen, om zo de veilig en doelmatig gebruik van het hoofdwegennet te waarborgen.
- **Uitvoeringsorganisaties:** Rijkswaterstaat zal onder de voorgestelde Wvv bevoegd zijn om vergunningen voor laadstations en gemakswinkels te veilen. Het Rijksvastgoedbedrijf zal de veilingen van huurovereenkomsten van motorbrandstofverkooppunten onder de *Wet tot veiling van bepaalde verkooppunten van motorbrandstoffen* (ookwel: Benzinewet) blijven uitvoeren. De routekaart bevat informatie die nodig is voor de voorbereiding van de veilingen. Het gaat hierbij onder andere over de bepaling van de (typen) vergunningen en de momenten van veilen en herinrichten per verzorgingsplaats. Deze informatie zal gebruikt worden bij het opstellen van de voor de veiling relevante biedboeken, de vergunningen en de huurovereenkomsten. Deze inrichtingsplannen zullen door Rijkswaterstaat opgesteld worden. De routekaart is dus een belangrijk vertrekpunt voor Rijkswaterstaat en het Rijksvastgoedbedrijf. Voor vaststelling van de routekaart zullen deze organisaties middels een uitvoeringtoets reflecteren op de opgave uit voorliggende routekaart. Dit wordt expliciet meegenomen in de vaststelling van de routekaart door de minister van IenW.
- **Medeoverheden:** provincies en gemeenten kunnen de routekaart gebruiken om regionale plannen voor laadinfrastructuur af te stemmen op de ontwikkeling van voorzieningen langs het hoofdwegennet. De routekaart biedt hierbij inzicht in de geplande uitrol van laadvoorzieningen en andere energievoorzieningen op verzorgingsplaatsen.
- **Weggebruikers:** voor weggebruikers biedt de routekaart transparantie over de toekomstige ontwikkeling van verzorgingsplaatsen.

### 1.5. Periodieke vaststelling en scope routekaart

De routekaart wordt periodiek vastgesteld. De voorliggende eerste routekaart beslaat de periode tussen 2028 en 2030. In deze periode zullen op ruim 150 verzorgingsplaatsen voor het eerst vergunningen ingaan die verdeeld zijn onder de voorgestelde Wvv. Voor deze periode is in het wetsvoorstel overgangsbeleid gemaakt. De toepassing van dit overgangsbeleid wordt beschreven in hoofdstuk 4.

Maatregelen die zien op de periode 2031 -2035 worden in een geactualiseerde versie van deze routekaart vastgesteld, naar verwachting in 2029. Het voornemen is om vervolgens de routekaart iedere vijf jaar vast te stellen, zodat uitvoeringsorganisaties en ondernemers kunnen anticiperen op de geplande maatregelen én de routekaart kan meebewegen met de laatste ontwikkelingen maatschappelijke en technologische ontwikkelingen die de vraag naar voorzieningen op verzorgingsplaatsen beïnvloeden.

### 1.6. Vervolgproces routekaart

Voorliggende concept routekaart is ontwikkeld om medio 2026 de Tweede Kamer te informeren en de markt te benaderen voor participatie. Zo kunnen de sector, medeoverheden, en de Kamer

vroegtijdig meedenken over de planning. Een definitief ontwerp zal ter inzage worden gelegd in de tweede helft van 2026. Vervolgens wordt de routekaart vastgesteld door de minister van IenW.

CONCEPT

## 1.7. Leeswijzer

Het document is als volgt opgebouwd.

- Hoofdstuk 1: Inleiding
- Hoofdstuk 2: In het tweede hoofdstuk worden de doelstellingen van het programma beschreven. Per voorziening wordt in kaart gebracht wanneer er sprake is van een zogenoemd landelijk dekkend netwerk. Er wordt onderscheid gemaakt tussen de publieke functie parkeren, en de voorzieningen die commercieel geëxploiteerd worden.
- Hoofdstuk 3: De planningsmethodiek voor parkeren en weggebonden voorzieningen wordt beschreven, met aandacht voor looptijden van vergunningen.
- Hoofdstuk 4: De geplande maatregelen tussen 2028 en 2030 worden beschreven en doorkijk van verwachte vergunningen worden per verzorgingsplaats tot 2050 geschets.
- Hoofdstuk 5: In het vijfde hoofdstuk wordt beschreven hoe de uitgangspunten en de gebruikte prognoses geëvalueerd worden in een *plan-do-check-act* cyclus. Hierin wordt beschreven hoe wordt toegewerkt naar een volgende routekaart én hoe deze PDCA-cyclus zich verhoudt tot andere beleidsevaluaties (invoeringstoets en beleidsevaluatie).
- Hoofdstuk 6: beschrijft de effecten van de routekaart op de uitvoering bij Rijkswaterstaat en het Rijksvastgoedbedrijf.
- Hoofdstuk 7: beschrijft de effecten van het voorliggende programma op de leefomgeving.
- Hoofdstuk 8: ziet op de inspraakprocedure én gaat in op hoe de reeds ingebrachte standpunten van partijen meegenomen zijn in deze versie van het programmaplan routekaart.
- Hoofdstuk 9: beschrijft het raakvlak met het programma Stopcontact op Land (SoL) betreffende netaansluitingen op verzorgingsplaatsen.

## 2. Landelijk dekkend netwerk parkeren en weggebonden voorzieningen

Dit hoofdstuk beschrijft de doelstelling van het programma 'Verzorgingsplaats van de Toekomst', namelijk het faciliteren van een landelijk dekkend netwerk ten behoeve van het veilig en doelmatig gebruik van het hoofdwegennet. Hierbij wordt de beschikbaarheid van parkeerplekken en voorzieningen afgestemd wordt op de behoefte van de weggebruiker. In dit hoofdstuk wordt omschreven waarom het hebben van een landelijk dekkend netwerk van voorzieningen belangrijks is (2.1). Vervolgens wordt ingegaan op de definitie en opbouw die het programma 'Verzorgingsplaats van de Toekomst' hanteert voor een landelijk dekkend netwerk (2.2). Daarna wordt voor parkeren en per weggebonden voorziening beschreven wat een dekkend netwerk inhoudt (2.3 - 2.6).

### 2.1. Doelstelling landelijk dekkend netwerken

Het netwerk van verzorgingsplaatsen dient het belang van het openbaar verkeer op het hoofdwegennet, onder de voorwaarde van veilig en doelmatig gebruik. Daarmee draagt de beschikbaarheid van deze voorzieningen bij aan de beleidsdoelen van het ministerie op het vlak van *bereikbaarheid (i)*, *verkeersveiligheid (ii)* en *duurzaamheid (iii)*. Zo wordt:

- i. de verkeersdoorstroming op het hoofdwegennet bevordert doordat weggebruikers tijdens hun reis minder geneigd zijn het hoofdwegennet te verlaten om te pauzeren. Dit vermindert druk op de toe- en afritten en leidt zo tot meer veiligheid en een betere doorstroming;
- ii. de verkeersveiligheid bevordert door weggebruikers een veilige haven te bieden om te rusten, bij pech of andere noodgevallen;
- iii. een bijdrage geleverd aan de transitie van fossiele brandstoffen naar uitstootvrije alternatieven. Een groeiend elektrisch wagenpark vraagt om meer snellaadinfrastructuur langs het hoofdwegennet. Op deze manier zorgen we voor belangrijke randvoorwaarden voor burgers en bedrijven in de transitie naar klimaatneutraal wegvervoer in 2050, in lijn met de Nederlandse en EU-klimaatwetten. Daarmee wordt de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen verminderd en de weerbaarheid van Nederland versterkt.

Verzorgingsplaatsen geven het openbaar verkeer op het hoofdwegennet de gelegenheid te stoppen of kort te parkeren. Op die manier wordt ernaar gestreefd dat weggebruikers niet gedwongen worden om van het onderliggend wegennet gebruik te maken om te laden, tanken of van het toilet gebruik te maken of zelfs stil komen te vallen op de vluchtstrook. Naast parkeergelegenheid, heeft de weggebruiker van het hoofdwegennet behoefte aan bepaalde voorzieningen op verzorgingsplaatsen. De voorgestelde WvV faciliteert uitsluitend in weggebonden voorzieningen die bijdragen aan verkeersdoorstroming, verkeersveiligheid en de transitie naar uitstootvrije voertuigen op verzorgingsplaatsen langs het hoofdwegennet. Voorkomen moet worden dat verzorgingsplaatsen een verkeersaantrekkende werking hebben. Bovendien heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een zorgplicht voor de verzorgingsplaatsen.

Om die reden beperkt het voorgenomen instrumentarium zich tot de volgende weggebonden voorzieningen: laadstations, gemakswinkels en motorbrandstofverkooppunten. Deze voorzieningen worden toelaatbaar geacht omdat ze een bijdrage leveren aan de functie van de verzorgingsplaats door weggebruikers in staat te stellen te tanken/laden, eten of drinken, of naar het toilet te gaan. De combinatie van deze functies maakt dat weggebruikers hun reis veilig kunnen voortzetten zonder het hoofdwegennet te verlaten. Laadstations passen binnen

deze functie omdat elektriciteit momenteel de dominante uitstootvrije energiebron is en naar verwachting ook zal blijven. Daarnaast gaat het om een concrete ruimtelijke opgave.

Andere energiedragers, zoals waterstof, zijn op dit moment niet voorzien op verzorgingsplaatsen, omdat dit een zeer beperkte rol speelt in de energievoorziening voor voertuigen op het hoofdwegennet. Ook voorzieningen zoals leenfietsen of wasstraten zijn niet opgenomen als weggebonden voorziening omdat zij niet bijdragen aan de functie van de verzorgingsplaats. En omdat andere voorzieningen mogelijk een extra verkeersaantrekkende werking hebben op de snelwegen en verzorgingsplaats. Dat is niet wenselijk. Dat gezegd hebbende, is het met de voorgestelde Wvv mogelijk om door de minister van IenW andere weggebonden voorzieningen aan te laten wijzen, als toekomstige ontwikkelingen daar aanleiding toe geven.

## 2.2. Definitie landelijk dekkend netwerken

Voor ieder van de genoemde weggebonden voorzieningen is binnen deze routekaart, en daarmee binnen het programma 'Verzorgingsplaats van de Toekomst', een definitie opgesteld van een landelijk dekkend netwerk. Deze definities bestaan uit twee niveaus (figuur 2). Het eerste niveau omvat de eisen die voortvloeien uit vigerende wet- en regelgeving en die van invloed zijn op de inrichting en ontwikkeling van verzorgingsplaatsen. Het tweede niveau bestaat uit aanvullend gedefinieerde ambities bovenop het wettelijke kader die noodzakelijk zijn om, binnen de kaders van een veilig en doelmatig gebruik van het hoofdwegennet, te voorzien in de behoeften van de weggebruiker. De ambities uit het tweede niveau zijn dus in deze routekaart opgesteld. Beide niveaus worden in onderstaande secties per weggebonden voorziening toegelicht.

### Niveau 1 (eisen)

De eisen uit wettelijke bepalingen.

### Niveau 2 (ambitie)

De aanvullende ambities van het programma Verzorgingsplaats van de Toekomst.

Figuur 2: De opbouw van een definitie van een landelijk dekkend netwerk bestaat uit twee niveaus.

Beide niveaus bevatten criteria waaraan moet worden voldaan om te kunnen spreken van een landelijk dekkend netwerk weggebonden voorzieningen. Met monitoring en toetsing brengt het ministerie in kaart of hier sprake van is. Als hieruit blijkt dat het netwerk niet geheel dekkend is, kunnen verschillende beheersmaatregelen toegepast worden om tot een dekkend netwerk te komen (zie hoofdstuk 5). Zo kan bij de periodieke actualisatie van deze routekaart bijgestuurd worden welke voorzieningen op welke verzorgingsplaatsen verdeeld worden. Ook kan de grootte van de te verdelen locaties aangepast worden als de behoefte verandert.

In onderdeel 2.3 wordt voor parkeren en per weggebonden voorziening (motorbrandstofverkooppunten, laadstations en gemakswinkels) beschreven hoe beide niveaus terugkomen in de definitie van een landelijk dekkend netwerk.

## 2.3. Parkeren

### Wettelijke bepalingen (niveau 1)

Verzorgingsplaatsen bestaan om weggebruikers op het hoofdwegennet de mogelijkheid te bieden veilig de reis te onderbreken. Stoppen op de vluchtstrook is alleen toegestaan bij pech of calamiteiten. Om een onderbreking mogelijk te maken op verzorgingsplaatsen is voldoende parkeergelegenheid cruciaal.

Er bestaan geen directe wettelijke eisen die voorschrijven hoeveel parkeerplaatsen op verzorgingsplaatsen moeten worden gerealiseerd. Wel zijn er wettelijke bepalingen inzake rij- en rusttijden (Europese Verordening (EG) nr. 561/2006) voor beroepschauffeurs die van invloed zijn op de parkeerbehoefte voor zware voertuigen en wettelijke bepalingen voor de afstand tussen rustlocaties voor vrachtwagenchauffeurs (trans-Europees vervoersnetwerk Verordening (EU) 2024/1679).

### Ambitie (niveau 2)

Om te voorkomen dat vrachtwagens aangewezen zijn op het onderliggend wegennet of zelfs de vluchtstrook om te kunnen rusten, is van belang dat er voldoende parkeergelegenheid is op verzorgingsplaatsen. Er zijn op dit moment ruim 5200 rustplekken voor zware voertuigen op verzorgingsplaatsen (figuur 2). Uit het rapport Truckparking van de toekomst van Buck Consultants International en Royal Haskoning-DHV uit 2023<sup>1</sup> blijkt dat er een groeiend tekort is aan vrachtwagenparkeercapaciteit, ook op verzorgingsplaatsen. Het landelijk tekort aan parkeerplaatsen voor vrachtwagenchauffeurs in Nederland wordt op dit moment geschat op 4000. Zonder interventie is de verwachting dat dit tekort zal groeien tot 7000 in 2050.

Deze conceptversie van de routekaart, die maatregelen voor de periode 2028-2030 vastlegt, voorziet niet in het toevoegen van extra parkeerplaatsen op verzorgingsplaatsen voor vracht waar behoefte aan is. Voor het toevoegen van vrachtwagenparkeerplekken is het doorlopen van een gedegen proces noodzakelijk. Vanwege de korte aanloop naar deze routekaart en de benodigde tijd voor deze herinrichting is besloten het toevoegen van extra vrachtwagenparkeerplekken mee te nemen in de volgende actualisatie van de routekaart. In deze tijd kan bovendien het benodigde milieukundig proces zorgvuldig doorlopen worden. Tussen 2028 en 2030 ligt de focus op het behoud van het netwerk. Na 2030 is de verwachting dat het uitbreiden van parkeergelegenheid meegenomen kan worden in de maatregelen in de routekaart.

---

<sup>1</sup> PM: Referentie naar rapport

Provincie	Huidige vraag en aanbod voor korte rust (op vzp's)			Huidige vraag en aanbod voor lange rust (op truckparkings)		
	Aanbod	Vraag	Balans	Aanbod	Vraag	Balans
Noord-Holland	335	304	31	142	476	-334
Zuid-Holland	585	709	-124	995	1.180	-185
Zeeland	44	122	-78	137	118	19
Noord-Brabant	1.063	1.164	-101	1.226	1.901	-675
Utrecht	387	267	120	70	290	-220
Flevoland	134	119	15	0	122	-122
Friesland	168	117	51	35	115	-80
Groningen	112	44	68	54	45	9
Drenthe	233	143	90	315	148	167
Overijssel	507	268	239	335	406	-71
Gelderland	949	824	125	492	1.189	-697
Limburg	718	534	184	665	2.400	-1.735
<b>Totaal</b>	<b>5.235</b>	<b>4.615</b>	<b>-303</b>	<b>4.466</b>	<b>8.389</b>	<b>-4.119</b>

Figuur 1: Vraag en aanbod voor rust op verzorgingsplaatsen en truckparkings (Buck rapport, 2023).

Met deze routekaart wordt opschaling van laadstation voor zware voertuigen mogelijk gemaakt (zie hoofdstuk 2.4). De verwachting is dat dit in de periode 2028-2030 de parkeerdruk licht kan laten afnemen, aangezien laadplekken gedurende het opladen feitelijk gezien ook gebruikt worden als parkeerlocaties voor elektrische vrachtwagens. Er is dan sprake van zogenaamd dubbelgebruik<sup>2</sup>. Naarmate het vrachtwagenpark in toenemende mate elektrificeert, zullen meer en meer vrachtwagens gebruik kunnen maken van deze laadlocaties.

In het kader van *vrachtwagenparkeren* worden gezamenlijk met provincies en markt ook maatregelen genomen buiten het creëren van extra fysieke parkeerplaatsen. Zo wordt er gestuurd op de realisatie van meer beveiligde parkeerplekken op het onderliggend wegennet, zoals op bedrijventerreinen of op terreinen bij logistieke ondernemingen.

## 2.4. Laadstations

### Wettelijke bepalingen (niveau 1)

Voor alle Europese lidstaten gelden bindende eisen voor de uitrol van laadinfrastructuur. Deze eisen zijn opgenomen in de Europese AFIR-verordening (EU) 2023/1804). Eén van de doelen van de verordening is om volledige dekking van laadpunten op of dicht langs het hoofdwegennetwerk van de Europese Unie te waarborgen en daarmee een bijdrage te leveren aan het behalen van de EU-klimaatdoelen en het verkleinen van de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen.

<sup>2</sup> Het opladen van zware voertuigen heeft in principe geen invloed op de pauze- of rusttijd van de chauffeur, zolang de chauffeur tijdens het laden vrij en veilig over zijn of haar tijd kan beschikken. Het aan- en afkoppelen aan een laadpunt geldt daarbij niet als rusttijd. (CORTE, 2024)

Specifiek worden in de verordening kwalitatieve en kwantitatieve eisen beschreven voor de uitrol van openbaar toegankelijke laadinfrastructuur voor zowel personen- en vrachtverkeer langs het zogenaamde TEN-T-netwerk (Trans-European Transport Network). De AFIR-verordening schrijft voor dat de realisatie van laadstations direct op het TEN-T netwerk (en dus op verzorgingsplaatsen) of binnen maximaal 3 kilometer van een afrit (en dus op het onderliggend wegennet) gerealiseerd moet worden. De eisen gelden dus niet uitsluitend voor verzorgingsplaatsen, maar kunnen ook nabij het hoofdwegennet ingevuld worden.

Nederland moet als lidstaat voldoen aan de vereisten in de verordening, voor zowel lichte als zware voertuigen. Het programma Verzorgingsplaatsen van de Toekomst levert een belangrijke bijdrage aan het behalen van deze AFIR-doelstellingen door goede randvoorwaarden te creëren voor de uitrol van laadinfrastructuur op verzorgingsplaatsen, en daarmee op het hoofdwegennet, door commerciële partijen.

### Ambitie (niveau 2)

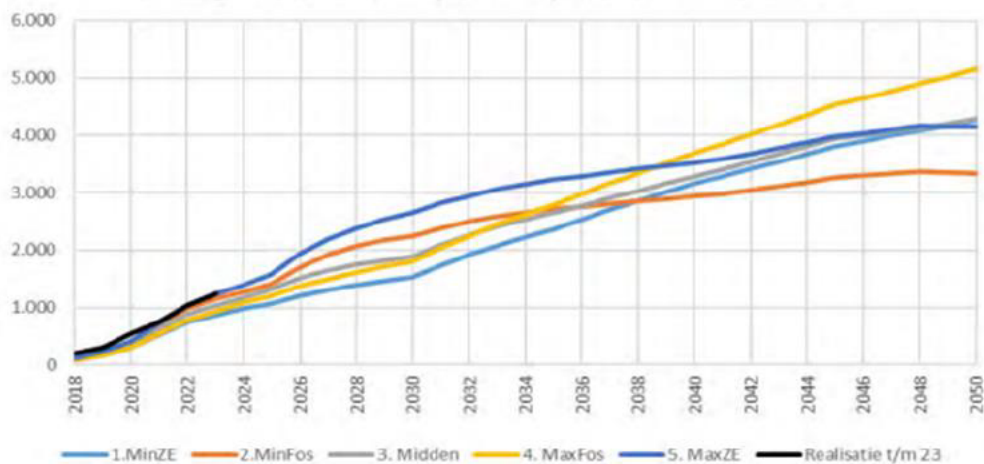
Prognoses van Revnext uit 2024<sup>3</sup> en 2026<sup>4</sup> laten zien dat de behoefte in aantal laadpunten langs het hoofdwegennet hoger zal zijn dan de AFIR-vereisten. Dit is ook aannemelijk gezien de staat van de transitie naar elektrisch verkeer in Nederland en de hoge bevolkingsdichtheid vergeleken met andere Europese landen. De beleidsambitie is om aan te sluiten bij de geprognostiseerde vraag van de weggebruiker, rekening houdend met de beschikbare netcapaciteit). Daarbij wordt voor het bepalen van de benodigde ruimte in deze routekaart rekening gehouden met de behoefte naar snellaadpunten ( $\geq 100$  kW), aangezien deze vorm van laden gedurende een doorreis het meest voor de hand ligt.

Voor de bepaling van de geprognostiseerde behoefte is gekozen voor onderzoeken van Revnext, omdat deze specifiek betrekking hebben op de behoefteontwikkeling op verzorgingsplaatsen. Revnext heeft de landelijke behoefte in kaart gebracht en deze vertaald naar de vraag in regio's en naar specifieke verzorgingsplaatsen. Hierin is onderscheid gemaakt tussen de geprognostiseerde laadbehoefte van lichte (N1: personen- en bestelauto's) en zware voertuigen (N2 en N3: vrachtauto's). Figuur 3 geeft de geprognostiseerde behoefte aan snellaadpunten voor lichte voertuigen op verzorgingsplaatsen weer, voor verschillende scenario's, tot en met 2050, op basis van het Revnext 2024 onderzoek.

---

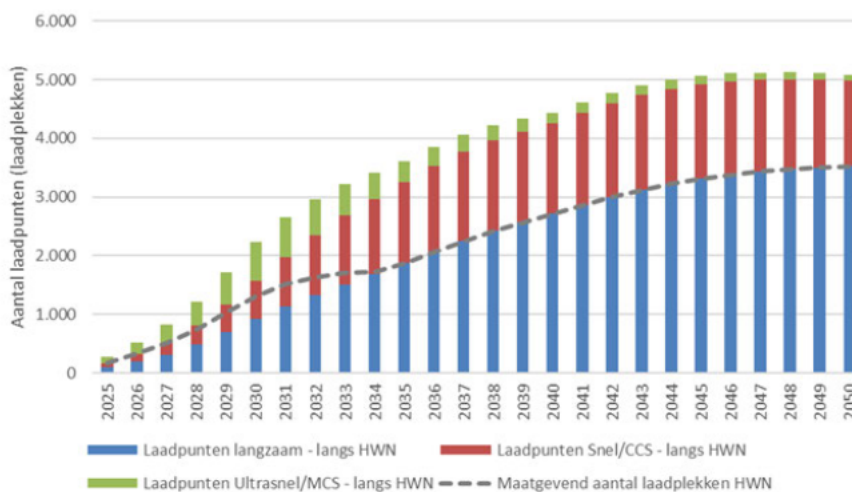
<sup>3</sup> Referentie naar onderzoek

<sup>4</sup> Referentie naar onderzoek



Figuur 2: Benodigd aantal snellaadpunten lichte voertuigen op verzorgingsplaatsen, voor verschillende scenario's tot met 2050

In figuur 4 is de geprognoteerde behoefte aan laadpunten – met onderscheid tussen langzaam, snel en ultrasnel – voor zware voertuigen (N2 + N3) tot en met 2050 gepresenteerd, op basis van het Revnext 2026 onderzoek. Hiervoor is een gemiddeld scenario qua technologische en sociaaleconomische ontwikkeling aangehouden. In 2050 komt de geprognoteerde snellaadbehoefte voor zware voertuigen uit op circa 1100 laadpunten.



Figuur 4: Geprognoteerde behoefte snellaadpunten zware voertuigen op verzorgingsplaatsen tot met 2050 (Revnext, 2026).

Vanwege schaarse ruimte op verzorgingsplaatsen wordt de landelijke doelstelling verdeeld over het netwerk verzorgingsplaatsen. Er is niet op alle verzorgingsplaatsen (evenveel) laadinfrastructuur nodig om in de behoefte te voorzien. Daarom is er binnen dit ambitieniveau voor laadstations een maximale afstand tussen twee opvolgende laadstations opgenomen om te grote 'gaten' in het netwerk op het hoofdwegennet te voorkomen. De maximale afstand is bepaald op basis van de resterende actieradius na een waarschuwinglampje. Het landelijk dekkend netwerk moet ervoor zorgen dat een bestuurder na een waarschuwinglampje nog de mogelijkheid heeft om veilig een laadstation te bereiken op het hoofdwegennet. Het moment waarop de weggebruiker gewaarschuwd wordt voor een lage State of Charge (SoC) verschilt per voertuig, maar ligt doorgaans op 20-25%. De fabrieksactieradius voor lichte voertuigen,

uitgaande van een klein accupakket, ligt anno 2026 op ten minste 300 km. Voor zware voertuigen ligt dit anno 550 km <sup>5</sup>. Het is daarom belangrijk om onderscheid tussen deze categorieën aangezien dit een andere actieradius tussen laadstations vergt om tot een landelijk dekkend netwerk te komen. Rekening houdend dat de werkelijke actieradius vaak lager ligt en in koude, winterse omstandigheden (waarin de batterijcapaciteit verder daalt) het netwerk ook dekkend dient te zijn, is het de maximale afstand tussen laadstations op het hoofdwegennet voor personenverkeer berekend op 40 km <sup>6</sup>. Voor Vrachtverkeer is dit berekend op 60 km <sup>7</sup>. Deze maximale afstanden gelden in beginsel als beleidsuitgangspunt. In uitzonderlijke gevallen, waarin bijvoorbeeld ruimtelijk gezien (gedurende de transitie) hier geen invulling aan gegeven kan worden, kan onderbouwd van de maximale afstand afgeweken worden.

Het hoofdwegennet is voor de ontwikkeling van een landelijk dekkend netwerk voor laadinfrastructuur opgedeeld in clusters. Deze clusterindeling is specifiek voor het programma Verzorgingsplaats van de toekomst. Een cluster betreft in beginsel een door het rijk beheerde weg in één rijrichting. In sommige gevallen zijn meerdere wegen samengevoegd tot één cluster aangezien deze wegen bijvoorbeeld in een logisch verlengde rijrichting van elkaar liggen, zoals de A59 en N59 (zie bijlage A). In totaal zijn er circa 65 clusters. Door het hoofdwegennet op deze manier op te delen, kan per cluster worden beoordeeld waar laadvoorzieningen nodig zijn, hoeveel laadplekken vereist is en of wordt voldaan aan de afstandseisen binnen een landelijk dekkend netwerk. In hoofdstuk 3.2 wordt verder toegelicht hoe deze clusters zijn gebruikt binnen deze routekaart.

## 2.5. Gemakswinkels

### Wettelijke bepalingen (niveau 1)

Er zijn nu geen wettelijke eisen voor hoeveelheden gemakswinkels op verzorgingsplaatsen. Gemakswinkels vervullen wel een belangrijke functie op verzorgingsplaatsen: ze bieden de mogelijkheid voor weggebruikers om mens en voertuig te kunnen verzorgen zonder het hoofdwegennet te verlaten. Hieronder valt het kunnen verkrijgen van eten en drinken, het gebruik maken van een toilet en het kunnen aanschaffen van producten voor het klein onderhoud van voertuigen, zoals het bijvullen van ruitenwisservloeistof of motorolie.

### Ambitie (niveau 2)

Het ambitieniveau stelt dat iedere verzorgingsplaats in het eindbeeld een gemakswinkel bevat. Op dit moment bevat niet iedere verzorgingsplaats een gemakswinkel. Er zijn circa 50 solitaire verzorgingsplaatsen, waar geen gemakswinkel (en ook geen tankstation of laadstation) aanwezig is. Solitaire verzorgingsplaatsen hebben dus naast parkeergelegenheid geen voorzieningen. Voor ieder van deze verzorgingsplaatsen dient bepaald te worden of deze een functie vervult in het eindbeeld of dat de verzorgingsplaats op termijn gesloten kan worden. Indien een verzorgingsplaats in het eindbeeld onderdeel blijft van het netwerk van

<sup>5</sup> Vrachtwagens kennen veel verschillende groottes van accupakketten. Vrachtwagens waarvan verwacht wordt dat deze op het HWN bij zullen willen laden, rijden de langere (internationale) ritten. De vrachtwagens die hiervoor gebruikt worden, zullen naar verwachting een groot accupakket bevatten. De gemiddelde fabrieksactieradius hiervan is 550 km in 2030 (Revnext, 2026)

<sup>6</sup> Ervan uitgaande dat in koude omstandigheden de werkelijke actieradius 25% lager ligt dan de fabrieksactieradius, blijft een werkelijke actieradius van 300 km - 25% = 225 km over. Op het moment dat het waarschuwinglampje gaat branden (20% SoC) heeft de auto nog 45 km rijbereik. Door 40 km als maximale afstand tussen laadstations te hanteren, kunnen voertuigen ook in koude weersomstandigheden veilig doorrijden tot een volgend laadpunt op het HWN.

<sup>7</sup> Ervan uitgaande dat in koude omstandigheden de werkelijke actieradius 25% lager ligt dan de fabrieksactieradius, blijft een werkelijke actieradius van 600 km - 25% = 450 km over. Op het moment dat het waarschuwinglampje gaat branden (20% SoC) heeft de auto nog 90 km rijbereik. Door 80 km als maximale afstand tussen laadstations te hanteren, kunnen vrachtwagens ook in koude weersomstandigheden veilig doorrijden tot een volgend laadpunt op het HWN.

verzorgingsplaatsen, dient er bepaald te worden wat een geschikt moment is voor de introductie van een gemakswinkel en daarmee het organiseren van een veiling voor de betreffende gemakswinkel.

Sociale veiligheid en verkeersveiligheid spelen een centrale rol op de verzorgingsplaats. De manier waarop verzorgingsplaatsen worden ingericht en gebruikt, wordt daarom vooral bepaald door wat logisch, overzichtelijk en veilig is voor het verkeer. Het ministerie van IenW stuurt dit aan via inrichtingsplannen, waardoor een uniforme en goed doordachte inrichting ontstaat. Bij de toewijzing van percelen kan beter rekening worden gehouden met de positionering en samenhang tussen voorzieningen met het oog op een goede sociale veiligheid en verkeersveiligheid op verzorgingsplaatsen.

Deze routekaart voor de periode 2028-2030, voorziet in beginsel in het behoud van de huidige locaties van gemakswinkels. Hierbij gaat het om bestaande gemakswinkels op locaties waar een huurovereenkomst voor een motorbrandstofverkooppunt afloopt. Eventuele vergunningen voor gemakswinkels bij andere voorzieningen of 'wachtruimten' worden in beginsel niet behouden na aflopen van de vergunning.

Als de vergunning van het motorbrandstofverkooppunt vrijvalt, zal de gemakswinkel van de motorbrandstofverkooppunt op papier 'gesplitst' worden. Er zal een losse veiling voor de gemakswinkel en een losse veiling voor het motorbrandstofverkooppunt plaatsvinden. In de exploitatievergunning en huurovereenkomst van beide voorzieningen zal duidelijk worden hoe deze splitsing eruit ziet. De routekaart voorziet in de periode 2028-2030 echter nog niet in het toevoegen van gemakswinkels op bijvoorbeeld solitaire verzorgingsplaatsen of in het verplaatsen van bestaande gemakswinkels tussen verzorgingsplaatsen. Een eventuele introductie van gemakswinkels op solitaire verzorgingsplaatsen kan in de toekomst wel aan de orde komen.

Op het netwerk van verzorgingsplaatsen zijn nu circa 35 wegrestaurants aanwezig met langlopende erfpachtovereenkomsten. Indien een gemakswinkel aanwezig is op eenzelfde verzorgingsplaats, krijgt het wegrestaurant – voorafgaand op het eerste moment van het veilen van de gemakswinkel – de mogelijkheid om de geldende erfpachtovereenkomst om te zetten in een exploitatievergunning voor een gemakswinkel. Daarmee kan het perceel van het wegrestaurant omgezet worden tot een gemakswinkel. De gemakswinkel wordt dan niet opnieuw verdeeld maar eenmalig toegekend aan de vergunninghouder van het wegrestaurant<sup>8</sup>. De voorgestelde Wvv biedt wegrestauranthouders dus de mogelijkheid om hun langlopende erfpachtovereenkomst om te zetten voor een exploitatievergunning voor een gemakswinkel. Indien door niet wordt ingegaan op deze mogelijkheid, zullen de looptijden van de erfpachtovereenkomsten worden gerespecteerd, waarna het huidige wegrestaurant opnieuw kan worden geveild als gemakswinkel.

Een vergunning voor een exploitant van een gemakswinkel betekent niet dat slechts één merk gevoerd mag worden. Binnen één verkooppunt kunnen meerdere merken worden aangeboden, zolang dit past binnen de vergunningvoorwaarden en geen afbreuk doet aan de overzichtelijke en veilige inrichting van de verzorgingsplaats.

---

<sup>8</sup> Zie artikel 9.2 van de voorgestelde Wet voorzieningen verzorgingsplaatsen en sectie 10.3 uit de bijbehorende memorie van toelichting.

## 2.6. Motorbrandstofverkooppunten

### Wettelijke bepalingen (niveau 1)

Het grootste deel van de voertuigen (meer dan 90%) op het hoofdwegennet rijdt op dit moment op fossiele brandstoffen. Op ruim 230 van de 288 verzorgingsplaatsen worden deze brandstoffen aangeboden. Op grond van de Benzinewet wordt alleen het *recht* om motorbrandstoffen aan te bieden geveild<sup>9</sup>. Er zijn verder geen wettelijke eisen over de hoeveelheid motorbrandstofverkooppunten aan het hoofdwegennet.

### Ambitie (niveau 2)

Uit onderzoeken van onder meer Revnext<sup>10</sup> (2024) blijkt dat de vraag naar motorbrandstoffen langs het hoofdwegennet richting 2050 naar verwachting sterk zal afnemen en uiteindelijk naar verwachting nagenoeg verdwijnt. Echter rijdt op dit moment nog het merendeel van voertuigen op het hoofdwegennet op fossiele brandstof. Het is van belang om aan te blijven sluiten op de behoefte van de weggebruiker gedurende de transitieperiode. Zolang voertuigen op fossiele brandstoffen nog onderdeel uitmaken van het wagenpark, blijft er behoefte bestaan aan een passend aanbod langs het hoofdwegennet. Tegelijkertijd zal moeten worden bezien hoe de vraag zich de komende jaren ontwikkelt en wat dit betekent voor de inrichting van verzorgingsplaatsen. Voor de periode 2028-2030 zullen verlopende vergunningen voor motorbrandstofverkooppunten nog opnieuw worden verleend. Er komen echter geen nieuwe extra motorbrandstofverkooppunten bij op verzorgingsplaatsen in de periode 2028-2030.

Vanuit het ministerie van IenW wordt hieronder een vraag gesteld aan de lezer over de toekomst van motorbrandstofverkooppunten op verzorgingsplaatsen.

#### Vraag

*Uitleg:* de weggebruiker gaat in de toekomst minder benzine en diesel tanken (elektrificatie, prijsbewust). Ondernemers willen nog exploiteren wanneer de voorziening tanken rendabel is. Het ministerie wil een landelijk dekkend netwerk tanken voor weggebruikers faciliteren. Het ministerie wil hierbij optimaal gebruik maken van de ruimte op de verzorgingsplaats om de juiste balans te vinden naar de vraag van de weggebruiker, met name voor de groeiende laadvraag en parkeerambities voor vrachtwagens.

*Vraag:* De ministeries van IenW en VRO kunnen overwegen de veilingplanning voor motorbrandstofverkooppunten aan te passen tussen 2028 en 2050. U wordt gevraagd hoe u kijkt naar de definitie van een landelijk dekkend netwerk voor motorbrandstofverkooppunten? En hoe deze zou kunnen veranderen gedurende de geschetste transitie.

<sup>9</sup> Ter info: In art. 17 van de Benzinewet bestond er een 20km regime voor nieuwe locaties tanken. Deze verplichtingen zijn op 1 januari 2024 geëindigd.

<sup>10</sup> Onderzoek naar een 'dekkend netwerk' aan tank- en laadinfrastructuur op de verzorgingsplaats van de toekomst, 2023

### 3. Planningsmethodiek routekaart

Dit hoofdstuk beschrijft welke keuzes er per weggebonden voorziening zijn gemaakt tijdens het opstellen van de routekaart. Om te komen tot een landelijk dekkend netwerk, is de feitelijke informatie over de beschikbaarheid, omvang en aanbod van de voorzieningen vergeleken met de geprognosticeerde behoefte van de weggebruiker. Zo kan de beperkt beschikbare ruimte doelmatig ingezet worden. Het is daarbij niet noodzakelijk dat op alle verzorgingsplaatsen ook alle voorzieningen komen. Op netwerkniveau kunnen strategische keuzes gemaakt worden.

#### **Disclaimer**

De resultaten in de hoofdstuk zijn opgesteld op basis van de op dit moment beschikbare inzichten en aannames. De uitkomsten zijn mede afhankelijk van ontwikkelingen in de markt, uitvoeringscapaciteit en eventuele milieueffecten. De daadwerkelijke versie van deze routekaart volgt na de geplande participatie en de beleidsmatige vaststelling. Aan de omschrijvingen, voorbeelden en getallen in het voorliggende document kan **geen** status en/of rechten aan ontleend worden.

#### 3.1 Parkeren

Het realiseren van extra parkeerplaatsen op verzorgingsplaatsen zal naar verwachting een plek krijgen in de maatregelen na 2030, wanneer er is voldoende zicht is op structurele financiële dekking. Tussen 2028 en 2030 ligt de focus, vanwege korte aanloop en het benodigd zorgvuldige proces voor herinrichtingen en het bepalen van eventuele effecten op de leefomgeving, op het behoud van het netwerk.

#### 3.2 Laadstations

In de planningsmethodiek voor laadstations is, in lijn met de definities van landelijk dekkende netwerken, onderscheid gemaakt tussen lichte en zware voertuigen. Hoewel de exploitatievergunning voor een laadstation dat onderscheid niet kent, zal er in het inrichtingsplan veelal wel onderscheid gemaakt worden. Er moet immers gekeken worden of de locaties op de betreffende verzorgingsplaats geschikt zijn voor lichte of zware voertuigen.

Voor het laden van lichte voertuigen zijn al veel laadstations op verzorgingsplaatsen geschikt. Echter zijn er zeer beperkt laadlocaties aanwezig die geschikt zijn voor zware voertuigen. Gezien deze zeer beperkte aanwezigheid, de toenemende vraag ernaar en het feit dat laadlocaties voor zware voertuigen relatief veel ruimte vragen, heeft het aanwijzen van deze locaties een belangrijke rol binnen deze routekaart. Het (verder) mogelijk maken van laadlocaties voor zware voertuigen op verzorgingsplaatsen helpt voorkomen dat voertuigen stil komen te vallen op het hoofdwegennet door een gebrek aan geschikte laadvoorziening.

#### Zware voertuigen (Vrachtverkeer, N2+N3)

Om op verzorgingsplaatsen tot het in hoofdstuk 2 gedefinieerde landelijk dekkend netwerk van laadstations voor zware voertuigen te komen, is gebruik gemaakt van verschillende onderzoeken en analyses. Zo is gebruik gemaakt van de geprognostiseerde<sup>11</sup> laadbehoefte per

<sup>11</sup> Revnext 2026

verzorgingsplaats en is een multi-criteria analyse<sup>12</sup> uitgevoerd waarin voor alle verzorgingsplaatsen onder andere de (ruimtelijk) haalbaarheid van het realiseren van een laadlocatie is getoetst. De stappen waarin deze informatie gebruikt is, ziet er als volgt uit.

1. Allereerst is het hoofdwegennet opgedeeld in circa 65 clusters, waarin over het algemeen een cluster wordt gedefinieerd als een door het Rijk in beheer zijnde autoweg of autosnelweg in één rijrichting. In enkele gevallen, waarin deze wegen in het logische verlengde van elkaar liggen, zijn twee of meerdere wegen bij elkaar gevoegd tot eenzelfde cluster<sup>13</sup>. De clusters worden gebruikt om de definitie van het landelijk dekkend netwerk aan te toetsen. In andere woorden: ieder cluster kent een opgave voor de realisatie van een landelijk dekkend netwerk.
2. De verzorgingsplaatsen, met de onderlinge afstand, zijn voor ieder van de gedefinieerde clusters bepaald. Hieronder vallen ook solitaire verzorgingsplaatsen.
3. Per cluster is bepaald welke verzorgingsplaatsen een hoge toekomstige laadbehoefte<sup>14</sup> hebben en welke verzorgingsplaatsen geen fysieke ruimte bieden voor de realisatie van een laadstation voor zware voertuigen. De selectie van verzorgingsplaatsen met een hoge toekomstige laadbehoefte is in de volgende stappen verder uitgebreid.
4. Deze eerste selectie is uitgebreid totdat op ieder cluster voldaan is aan de afstandseis vanuit de definitie van het landelijk dekkend netwerk: maximaal 60 km tussen twee laadstations voor zware voertuigen. Bij de selectie van locaties in stappen 3 en 4 zijn resultaten van de multi-criteria analyse gebruikt om tot strategische locaties te komen.
5. Vervolgens worden voor de geselecteerde locaties specifiek bepaald hoeveel laadplekken ieder van deze verzorgingsplaatsen zou kunnen faciliteren.
6. Per cluster wordt gekeken of het totaal aantal laadplekken kan voorzien in de totale geprognoseerde laadbehoefte op het betreffende cluster<sup>15</sup>. Hiermee wordt getoetst of het tweede aspect vanuit de definitie van het landelijk dekkend netwerk wordt voldaan: voldoende ruimte vergunnen zodat kan worden voldaan aan de vraag van de weggebruiker. Indien de geselecteerde verzorgingsplaatsen aan een cluster onvoldoende laadplekken kunnen bieden om aan de geprognoseerde behoefte te voldoen, kunnen op basis van de multi-criteria analyse extra verzorgingsplaatsen aangewezen worden om daarmee realisatie van meer laadplekken mogelijk te maken.

#### Lichte voertuigen (Personen- en bestelauto's, N1)

De planningsmethodiek voor laadstations voor lichte voertuigen is vergelijkbaar met dat van zware voertuigen. Het voornaamste verschil is dat er op verzorgingsplaatsen al veel laadlocaties aanwezig zijn die geschikt zijn voor lichte voertuigen. De vraag is of bestaande locaties kunnen voldoen aan de toekomstige laadbehoefte en of en waar eventuele nieuwe locaties nodig zijn om aan in hoofdstuk 2 gedefinieerde landelijk dekkend netwerk van laadstations voor lichte voertuigen te voldoen. Er is gebruik gemaakt van geprognoseerde laadbehoefte<sup>16</sup> en informatie over bestaande laadlocaties op verzorgingsplaatsen. De stappen waarin deze informatie gebruikt is, ziet er als volgt uit.

1. Identiek aan stap 1 van planningsmethodiek laadstations zware voertuigen.
2. Identiek aan stap 2 van planningsmethodiek laadstations zware voertuigen.

<sup>12</sup> Hierin zijn onder andere criteria meegenomen die ingaan op (i) toekomstige behoefte van parkeren en weggebonden voorzieningen, (ii) (beschikbare) oppervlak, (iii) inpasbaarheid o.b.v. huidige indeling, (iv) ruimtelijke kwaliteit op en om een verzorgingsplaats, en (v) klimaatrobustheid.

<sup>13</sup> Zie bijlage A voor de clusters waarin meerdere wegen bij elkaar gevoegd zijn.

<sup>14</sup> Op basis van Revnext 2026

<sup>15</sup> Hiermee wordt getoetst of de laadbehoefte van de verzorgingsplaatsen die niet geselecteerd zijn, verdeeld kunnen worden over de verzorgingsplaatsen die wel beoogd zijn voor het faciliteren van laadlocaties voor zware voertuigen.

<sup>16</sup> Revnext 2024

3. Per cluster wordt bekeken welke huidige laadlocaties aanwezig zijn. De routekaart voorziet om laadstation te behouden op verzorgingsplaatsen waar deze al aanwezig zijn. Daarmee vormt het bestaande netwerk van laadstations op verzorgingsplaatsen een startpunt voor het landelijk dekkend netwerk.
4. Dit startpunt is uitgebreid totdat op ieder cluster voldaan is aan de afstandseis vanuit de definitie van het landelijk dekkend netwerk: maximaal 40 km tussen twee laadstations voor lichte voertuigen. Bij de selectie van extra locaties in deze stap zijn resultaten van de multi-criteria analyse gebruikt om tot strategisch gekozen locaties te komen.
5. Vervolgens worden voor de geselecteerde locaties uit stappen 3 en 4 specifiek bepaald hoeveel laadplekken ieder van deze verzorgingsplaatsen zou kunnen faciliteren. Voor bestaande laadlocaties is gebruik gemaakt van onderzoek door Arcadis<sup>17</sup>.
6. Identiek aan stap 6 van planningsmethodiek laadstations zware voertuigen.

*Resultaat: Landelijk dekkend netwerk voor lichte en zware voertuigen dat kan voldoen aan de laadbehoefte langs wegen in het beheer van het Rijk tot en met 2050. Het uiteindelijke beoogde netwerk wordt hiermee in beeld gebracht. Voor een deel van dit netwerk zullen de vergunningen ingaan in de periode 2028-2030.*

#### **Opmerking**

*Deze conceptversie van de routekaart bevat de uitwerking tot en met stap 4 voor lichte en zware voertuigen. Stappen 5 en 6 volgen medio 2026 en leiden tot een actualisatie.*

### 3.3 Gemakswinkels

Deze routekaart voor de periode 2028-2030, voorziet in beginsel in ieder geval in het behoud van de huidige locaties van gemakswinkels. Dit betekent dat als de vergunning van het motorbrandstofverkoop punt vrijvalt er een losse veiling voor een gemakswinkel zal plaatsvinden. De routekaart voorziet in de periode 2028-2030 periode niet in het toevoegen van gemakswinkels op bijvoorbeeld solitaire verzorgingsplaatsen of in het verplaatsen van bestaande gemakswinkels tussen verzorgingsplaatsen. Bij een actualisatie van deze routekaart zou dat wel het geval kunnen zijn.

Bij het doorlopen van bovenstaande planningsmethodiek voor laadstations, kunnen solitaire verzorgingsplaatsen geselecteerd worden die nodig geacht worden om te kunnen voldoen aan de aan de beleidsambitie voor een landelijk dekkend netwerk. In dat geval zullen deze, tot dan toe solitaire, verzorgingsplaats ook vragen om de introductie van een gemakswinkel. Dit aangezien op alle verzorgingsplaatsen in het eindbeeld een gemakswinkel wordt voorzien. In dergelijke situaties, is de introductie van een gemakswinkel gepland na 2030. Definitieve vaststelling hiervan zal pas in een volgende versie van de routekaart plaatsvinden.

### 3.4 Motorbrandstofverkoop punten

Nader lopend onderzoek dient uit te wijzen wat er nodig is om een landelijk dekkend netwerk van motorbrandstofverkoop punten te behouden. Het is daarbij van belang dat het aanbod blijft

<sup>17</sup> Arcadis, varianten herinrichting (korte termijn), 2026. Het onderzoek concludeert dat met aanpassingen op de bestaande locaties, zoals het introduceren van harp parkeren, gemiddeld 1,5 à 2 keer zo veel laadpunten gerealiseerd kunnen worden voor lichte voertuigen. Let wel: de keuze voor de inrichting van een laadlocatie ligt bij de exploitant en heeft het Rijk beperkt invloed op.

aansluiten op de behoeften van de weggebruiker, ook wanneer deze behoefte autonoom verandert. Door de schaarse ruimte op verzorgingsplaatsen, de toenemende vraag naar laadinfrastructuur en de afnemende vraag naar motorbrandstoffen, is het belangrijk hier tijdig op in te spelen. Het ministerie staat gedurende aankomende participatie (zie hoofdstuk 8) in 2026 open voor inbreng vanuit de markt en zal gelijktijdig een redeneerlijn opstellen en delen in de definitieve versie van de routekaart.

### 3.5 Overige uitgangspunten planningsmethodiek

Naast bovenstaande keuzes per weggebonden voorziening, hebben enkele overkoepelende uitgangspunten invloed op de uitwerking van de routekaart. Zo hebben looptijden van exploitatievergunningen invloed op de routekaart alsmede de beleidsambitie voor het bereiken van de zogenaamde 'harmonisatie en cadans' van vergunningen. Deze worden hier toegelicht.

#### 3.5.1 Meerdere voorzieningen aanwezig

In de huidige situatie zijn op een beperkt aantal verzorgingsplaatsen twee basisvoorzieningen laden aanwezig. Daarnaast zijn op een aantal verzorgingsplaatsen naast een gemakswinkel ook wegrestaurants aanwezig en wachtruimten bij laadstations.

Uiteindelijk is het doel dat alle voorzieningen onder eenzelfde juridisch regime vallen (de Wet voorzieningen verzorgingsplaatsen). Het uitgangspunt in de WvV is dat er één vergunning per dienst op de verzorgingsplaats vergeven wordt. Daar wordt naartoe gewerkt. Dat geeft (langjarige) duidelijkheid aan ondernemers. Overigens mag een ondernemer met een vergunning voor een gemakswinkel wel meerdere merken aanbieden (bijvoorbeeld een broodjeswinkel en een koffiewinkel).

#### 3.5.2 Looptijd van exploitatievergunningen

Looptijden van exploitatievergunningen hebben een directe invloed op de routekaart. Bij de totstandkoming van de routekaart is het uitgangspunt gehanteerd dat looptijden van bestaande vergunningen worden gerespecteerd. Dat geeft duidelijkheid aan ondernemers. Het aflopen van een vergunning is dus het startpunt voor de implementatie van het nieuwe beleid op de betreffende locatie.

Binnen het programma 'verzorgingsplaats van de toekomst' wordt per ministeriële regeling onder de voorgestelde WvV de maximale looptijd van nieuw uit te geven vergunningen voor laadstations en gemakswinkels vastgelegd. Daarbij is het uitgangspunt dat looptijden zodanig zijn dat er een redelijke terugverdientijd is.

Uit (voorlopige) onderzoeksresultaten van SEO<sup>18</sup> is gebleken dat een maximale terugverdientijd voor een laadlocatie startend in 2028 gelijk is aan 13 jaar<sup>19</sup> en voor een gemakswinkel gelijk is aan 3 jaar. Het is de verwachting dat de maximale terugverdientijd van een laadlocatie in de toekomst zal afnemen. Op basis van onder andere deze uitkomsten is per ministeriële regeling een maximum looptijd voor laadstations en gemakswinkels vastgesteld van respectievelijk *PM* en *PM* jaar.

<sup>18</sup> PM: Referentie onderzoek SEO, 2026. Definitieve rapport wordt medio 2026 verwacht.

<sup>19</sup> Uitgaande dat het Rijk een netaansluiting realiseert waarvoor een jaarlijkse bijdrage door de exploitant wordt betaald.

#### Opmerking

*Het onderzoek door SEO is afgerond en gedeeld met de Kamer. De beleidsontwikkeling rondom looptijden en vervolgens de ministeriële regeling zijn in 2026 nog in ontwikkeling. De plekken met 'PM' worden toegevoegd zodra de ministeriële regeling is afgerond.*

### 3.5.3 Invulling overgangsrecht

In het overgangsrecht van de voorgestelde Wvv is de mogelijkheid opgenomen om vergunningen op verzorgingsplaatsen zo veel mogelijk tegelijk af te laten lopen (harmonisatie). Daarnaast kan door gebruik te maken van variërende looptijden een beheerst verdeelritme (cadans) ontstaan voor de uitvoering en voor (toekomstige) ondernemers. Dit draagt bij aan de markttoegang en de uitvoerbaarheid van het stelsel.

#### Opmerking

##### **Gebruikte minimale looptijden overgangsrecht**

*Voor het bereiken van tegelijk aflopende vergunningen per verzorgingsplaats en een gelijkmatig verdeelritme is bij de uitwerking van voorliggende conceptversie van de routekaart gebruik gemaakt van een minimale looptijd voor gemakswinkels van 3 jaar en een maximale looptijd van 15 jaar. Voor laadstations is gebruik gemaakt van een minimale looptijd van 13 jaar en een maximale looptijd van 15 jaar. Hiermee kan harmonisatie van vergunningen op alle verzorgingsplaatsen in één ronde van veilingen plaatsvinden (één ronde = iedere voorziening wordt één keer geveild onder de voorgestelde Wvv). In de toekomst zullen minimale terugverdiertijden voor laden naar waarschijnlijkheid afnemen gezien de verwachte toenemende afzet van elektriciteit.*

Om tot een nieuw verdeelritme te komen, is in voorliggende routekaart gevarieerd met de looptijd voor vergunningen. Deze looptijden houden rekening met de minimale terugverdiertijd van voorzieningen. De looptijden zijn zo gekozen dat de betreffende vergunning afloopt op het moment dat overige vergunningen op de verzorgingsplaats ook aflopen. Daarnaast zorgen de gekozen looptijden voor een beheerst verdeelritme van voorzieningen.

### 3.5.4 Netaansluitingen

Om tot een landelijk dekkend netwerk laadstations te komen, is het cruciaal dat er voldoende netcapaciteit beschikbaar blijft en komt. Door het behouden van de huidige netaansluitingen en het aanleggen van ongeveer 140 zware netaansluitingen wordt het voor ondernemers mogelijk gemaakt om laadvoorzieningen aan te leggen en te exploiteren. Het kabinet werkt aan een plan om deze netaansluitingen te behouden.

Voor de langere termijn wordt gewerkt aan uitbreiding van de netaansluiting en transportcapaciteit via het programma Stopcontact op Land (SoL). SoL heeft als doel het vinden van een manier waarop het Rijk borgt dat de exploitant van het laadstation op een verzorgingsplaats op ieder moment gedurende de mobiliteitstransitie beschikt over een netaansluiting met voldoende aansluit- én transportcapaciteit om te kunnen voorzien in de laadbehoefte op de desbetreffende verzorgingsplaats.

De planning van SoL – wanneer daar voldoende financiering beschikbaar voor is - wordt afgestemd met de routekaart. De planning van beide programma's kunnen elkaar beïnvloeden.

CONCEPT

## 4. Geplande maatregelen routekaart 2028-2030

In dit hoofdstuk vindt u de een overzicht van de geplande maatregelen tussen 2028 en 2030 met betrekking tot vergunningen voor laadstations, motorbrandstofverkooppunten en gemakswinkels.

### Opmerking

Rijkswaterstaat werkt mee aan de totstandkoming van deze routekaart. Samen wordt medio 2026 gekeken naar een realistische planning voor het opstellen van inrichtingsplannen en de verdeling van vergunningen onder de voorgestelde Wvv. Vervolgens zal een uitvoerbaarheidstoets worden uitgevoerd, waarna de minister van IenW de routekaart vaststelt.  
*routekaart*

### 4.1. Verwacht aantal startende vergunningen in 2028-2030

De tabel hieronder geeft een overzicht van het aantal exploitatievergunningen per weggebonden voorziening die in de jaren 2028-2030 verwacht worden in te gaan. Een uitgebreid overzicht, met informatie en verwachte looptijden per verzorgingsplaats, is terug te vinden in hoofdstuk 4.3.

	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>

Tabel 1: Verwachte aantal exploitatievergunningen per weggebonden voorziening 2028-2030.

### 4.2. Toepassing overgangsrecht herverdelen bestaande locaties

In de voorgestelde Wvv is overgangsrecht opgenomen met het oog op de uitvoerbaarheid van het wetsvoorstel. Hiermee is het in de periode 2028-2030 mogelijk om voor bestaande laadlocaties<sup>20</sup> of gemakswinkels<sup>21</sup> zonder inrichtingsplan een exploitatievergunning te veilen. Dit wordt mogelijk gemaakt met het oog op de zeer korte implementatietijd en de zeer grote hoeveelheid vergunningen van laadstations die in een korte periode verlopen.

Bij het opstellen van voorliggende 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. Uit voorliggende routekaart blijkt dat het behouden van bestaande locaties op slechts 25 verzorgingsplaatsen kan worden toegepast<sup>22</sup>, binnen de ambitie van een landelijk dekkend netwerk zoals beschreven in hoofdstuk 2.

<sup>20</sup> Hierbij gaat het om bestaande basisvoorzieningen laden en dus niet om bestaande aanvullende laadvoorzieningen.

<sup>21</sup> Hierbij gaat het om bestaande gemakswinkels op locaties waar een huurovereenkomst voor een motorbrandstofverkooppunt afloopt.

<sup>22</sup> Het gaat om 21 laadlocaties en 8 locaties voor gemakswinkels. Deze overlappen echter deels.

Om te komen tot een landelijk dekkend netwerk van voorzieningen is het voor de andere verzorgingsplaatsen met ingaande vergunningen in de jaren 2028-2030 nodig een inrichtingsplan op te stellen. Deze inrichtingsplannen kunnen nodig zijn als bijvoorbeeld de bestaande grenzen van een laadlocatie onvoldoende zijn om de toekomstige laadbehoefte op te realiseren, waaronder locaties vallen waar IenW logistiek laden wil faciliteren. Uit voorliggende concept routekaart blijkt dat het hierbij om 130 verzorgingsplaatsen en dus inrichtingsplannen gaat, in de periode van 2028 tot en met 2030.

#### Opmerking

*Deze selectie zal op basis van uitkomsten van de multi-criteria-analyse, participatie en resultaten uit over eventuele milieueffecten worden geactualiseerd.*

De reden dat er op zo veel plekken aanpassingen in de locaties nodig zijn, hangt samen met relatief lange looptijd van vergunningen voor laadstations enerzijds, en de sterke verwachte groei van het elektrische wagenpark anderzijds<sup>23</sup>. Zo geldt immers voor de circa 150 vergunningen voor laadstations die tussen 2028 en 2030 verdeeld worden dat deze (op basis van SEO onderzoek) een minimale looptijd hebben van 13 jaar en dus op zijn vroegst weer tussen 2041 en 2043 aflopen. Gedurende de looptijd van de vergunning is het in beginsel niet mogelijk de vergunde ruimte voor een laadvoorziening te vergroten<sup>24</sup>. Deze 150 locatie betreft een groot deel van het netwerk van verzorgingsplaatsen waar op korte termijn al rekening gehouden moet worden met een sterk toegenomen laadbehoefte in de toekomst. Om de toekomstige laadbehoefte te kunnen faciliteren, dienen veel van deze laadlocaties uitgebreid te worden. Daarvoor zijn inrichtingsplannen nodig. Dit geldt bovendien voor de locaties waar het ministerie laadlocaties geschikt voor zware voertuigen wil faciliteren, aangezien deze locaties nog nauwelijks aanwezig zijn op verzorgingsplaatsen.

#### 4.3. Conceptuitwerking routekaart verzorgingsplaatsen

Op de volgende pagina's is de conceptuitwerking van de routekaart verzorgingsplaatsen te vinden. Hierin wordt het verwachte ingangsjaar van vergunningen weergegeven van weggebonden voorzieningen op verzorgingsplaatsen tot 2050. Met deze routekaart worden de vergunningen in de periode 2028 tot en met 2030 vastgesteld en wordt er een doorkijk gegeven naar de verwachte vergunningen in de periode tot en met 2050.

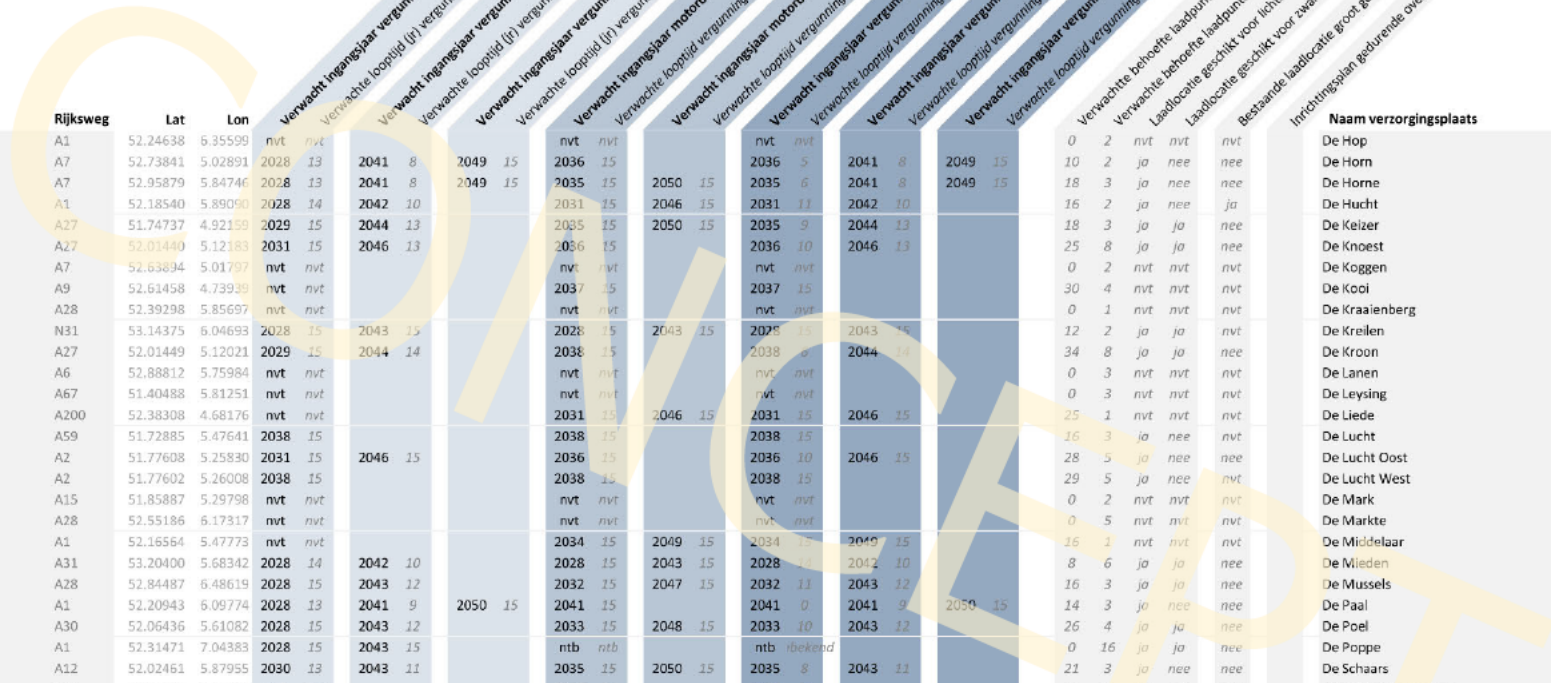
<sup>23</sup> Per 2035 gelden in de Europese Unie aangescherpte CO<sub>2</sub>-emissienormen voor nieuwe voertuigen, waardoor het aandeel elektrische auto's naar verwachting sterk toeneemt.

<sup>24</sup> Het gedurende de looptijd vergroten van een laadlocatie zou niet eerlijk zijn richting andere partijen die tijdens een veiling mogelijk ander biedgedrag hadden laten zien voor de betreffende locatie indien zij geweten hadden dat deze locatie groter zou worden. Enkel als in de biedboeken en daarmee ten tijden van de veiling duidelijk was dat gedurende de looptijd van de vergunning de vergunde ruimte verandert, is het vergroten van de laadlocatie gedurende vergunning mogelijk. Uitgangspunt is daarbij dat het duidelijk moet zijn op welk moment en in welke mate de vergunde ruimte zal veranderen.



# Conceptuitwerking Routekaart Verzorgingsplaatsen

# Naam verzorgingsplaats	Rijksweg	Lat	Lon	Verwacht ingangsjaar vergunning laadstation - ronde 1		Verwacht ingangsjaar vergunning laadstation - ronde 2		Verwacht ingangsjaar vergunning laadstation - ronde 3		Verwacht ingangsjaar vergunning laadstation - ronde 1		Verwacht ingangsjaar vergunning laadstation - ronde 2		Verwacht ingangsjaar vergunning laadstation - ronde 3		Verwacht ingangsjaar vergunning laadstation - ronde 1		Verwacht ingangsjaar vergunning laadstation - ronde 2		Verwacht ingangsjaar vergunning laadstation - ronde 3		Naam verzorgingsplaats
				Verwachte looptijd (jr)	Verwachte looptijd (jr)	Verwachte looptijd (jr)	Verwachte looptijd (jr)	Verwachte looptijd (jr)	Verwachte looptijd (jr)	Verwachte looptijd (jr)	Verwachte looptijd (jr)	Verwachte looptijd (jr)	Verwachte looptijd (jr)	Verwachte looptijd (jr)	Verwachte looptijd (jr)	Verwachte looptijd (jr)	Verwachte looptijd (jr)	Verwachte looptijd (jr)	Verwachte looptijd (jr)	Verwachte looptijd (jr)	Verwachte looptijd (jr)	
47 De Hop	A1	52.24638	6.35599	nvt	nvt					nvt	nvt					0	2	nvt	nvt	nvt		De Hop
48 De Horn	A7	52.73841	5.02891	2028	13	2041	8	2049	15	2036	15					10	2	ja	nee	nee		De Horn
49 De Horne	A7	52.95879	5.84746	2028	13	2041	8	2049	15	2035	15	2050	15			18	3	ja	nee	nee		De Horne
50 De Hucht	A1	52.18540	5.89090	2028	14	2042	10			2031	15	2046	15			16	2	ja	nee	ja		De Hucht
51 De Keizer	A27	51.74737	4.92159	2029	15	2044	13			2035	15	2050	15			18	3	ja	ja	nee		De Keizer
52 De Knoest	A27	52.01440	5.12183	2031	15	2046	13			2036	15					25	8	ja	ja	nee		De Knoest
53 De Koggen	A7	52.63894	5.01797	nvt	nvt					nvt	nvt					0	2	nvt	nvt	nvt		De Koggen
54 De Kool	A9	52.61458	4.73939	nvt	nvt					2037	15					30	4	nvt	nvt	nvt		De Kool
55 De Kraaienber	A28	52.39298	5.85697	nvt	nvt					nvt	nvt					0	1	nvt	nvt	nvt		De Kraaienber
56 De Kreilen	N31	53.14375	6.04693	2028	15	2043	15			2028	15	2043	15			12	2	ja	ja	nvt		De Kreilen
57 De Kroon	A27	52.01449	5.12021	2029	15	2044	14			2038	15					34	8	ja	ja	nee		De Kroon
58 De Lanen	A6	52.88812	5.75984	nvt	nvt					nvt	nvt					0	3	nvt	nvt	nvt		De Lanen
59 De Leysing	A67	51.40488	5.81251	nvt	nvt					nvt	nvt					0	3	nvt	nvt	nvt		De Leysing
60 De Liede	A200	52.38308	4.68176	nvt	nvt					2031	15	2046	15			25	1	nvt	nvt	nvt		De Liede
61 De Lucht	A59	51.72885	5.47641	2038	15					2038	15					16	3	ja	nee	nvt		De Lucht
62 De Lucht Oost	A2	51.77608	5.25830	2031	15	2046	15			2036	15					28	5	ja	nee	nee		De Lucht Oost
63 De Lucht West	A2	51.77602	5.26008	2038	15					2038	15					29	5	ja	nee	nvt		De Lucht West
64 De Mark	A15	51.85887	5.29798	nvt	nvt					nvt	nvt					0	2	nvt	nvt	nvt		De Mark
65 De Marke	A28	52.55186	6.17317	nvt	nvt					nvt	nvt					0	5	nvt	nvt	nvt		De Marke
66 De Middelaar	A1	52.16564	5.47773	nvt	nvt					2034	15	2049	15			16	1	nvt	nvt	nvt		De Middelaar
67 De Mieden	A31	53.20400	5.68342	2028	14	2042	10			2028	15	2042	10			8	6	ja	ja	nee		De Mieden
68 De Mussels	A28	52.84487	6.48619	2028	15	2043	12			2032	15	2047	15			16	3	ja	ja	nee		De Mussels
69 De Paal	A1	52.20943	6.09774	2028	13	2041	9	2050	15	2041	15					14	3	ja	nee	nee		De Paal
70 De Poel	A30	52.06436	5.61082	2028	15	2043	12			2033	15	2048	15			26	4	ja	ja	nee		De Poel
71 De Poppe	A1	52.31471	7.04383	2028	15	2043	15			ntb	ntb					0	16	ja	ja	nee		De Poppe
72 De Schaars	A12	52.02461	5.87955	2030	13	2043	11			2035	15	2050	15			21	3	ja	nee	nee		De Schaars
73 De Schelphoek Noord	N57	51.70219	3.78963	nvt	nvt					2037	15					5	0	nvt	nvt	nvt		De Schelphoek Noord
74 De Schelphoek Zuid	N57	51.70194	3.78958	nvt	nvt					2037	15					20	0	nvt	nvt	nvt		De Schelphoek Zuid
75 De Slaag	A1	52.21177	5.34191	2033	13	2046	15			2031	15	2046	15			29	7	ja	ja	nee		De Slaag
76 De Slenk (A50)	A50	52.00814	5.81195	2028	14	2042	10			2028	15	2043	15			24	6	ja	ja	nee		De Slenk (A50)
77 De Slenk (A67)	A67	51.37832	5.96127	2033	15	2048	15			nvt	nvt					0	1	ja	ja	nvt		De Slenk (A67)
78 De Somp	A50	52.16863	6.02686	2028	14	2042	10			2030	15	2045	15			24	13	ja	ja	nee		De Somp
79 De Sprang	A59	51.69402	5.01886	nvt	nvt					2038	15					15	1	nvt	nvt	nvt		De Sprang
80 De Strubben	A1	52.19810	5.76179	nvt	nvt					nvt	nvt					0	4	nvt	nvt	nvt		De Strubben
81 De Tille	N59	51.69693	4.22749	2028	13	2041	8	2049	15	2036	15					16	3	ja	ja	nee		De Tille
82 De Veenen	A30	52.06329	5.61015	2028	15	2043	12			2033	15	2048	15			27	4	ja	ja	nee		De Veenen
83 De Vink	A20	51.96665	4.58926	2029	13	2042	10			2030	15	2045	15			28	2	ja	ja	nee		De Vink
84 De Vonken	A7	53.03094	6.01965	2028	15	2043	11			2034	15	2049	15			9	4	ja	ja	nee		De Vonken
85 De Walden	A7	53.03022	6.02092	2028	13	2041	8	2049	15	2038	15					13	3	ja	ja	nee		De Walden
86 De Watering	A8	52.44208	4.85524	2031	15	2046	15			2039	15					25	3	ja	nee	nee		De Watering
87 De Weeren	A32	52.91635	5.97949	2028	15	2043	8			2034	15	2049	15			20	4	ja	nee	nee		De Weeren
88 De Wiel	A6	52.88872	5.75864	nvt	nvt					nvt	nvt					0	3	nvt	nvt	nvt		De Wiel
89 De Wierde	A7	52.85832	5.02046	2033	15	2048	15			nvt	nvt					0	2	ja	ja	nvt		De Wierde
90 De Wuust	A73	51.50416	6.02227	2029	15	2044	14			2037	15					15	4	ja	nee	nee		De Wuust
91 De Zuidpunt	A16	51.73438	4.63266	2028	13	2041	8	2049	15	2038	15					31	5	ja	nee	nee		De Zuidpunt
92 Deersels	A67	51.38309	6.03413	nvt	nvt					nvt	nvt					0	1	nvt	nvt	nvt		Deersels



# Conceptuitwerking Routekaart Verzorgingsplaatsen

#	Naam verzorgingsplaats	Rijksweg	Lat	Lon	Verwacht ingangsjaar vergunning laadstation - ronde 1		Verwacht ingangsjaar vergunning laadstation - ronde 2		Verwacht ingangsjaar vergunning laadstation - ronde 3		Verwacht ingangsjaar vergunning laadstation - ronde 1		Verwacht ingangsjaar vergunning laadstation - ronde 2		Verwacht ingangsjaar vergunning laadstation - ronde 3		Verwacht ingangsjaar vergunning laadstation - ronde 1		Verwacht ingangsjaar vergunning laadstation - ronde 2		Verwacht ingangsjaar vergunning laadstation - ronde 3		Verwachte behoefte laadpunten lichte voertuigen 2050 (Reurtext, 2024)	Verwachte behoefte laadpunten zware voertuigen 2050 (Reurtext, 2024)	Laadlocatie geschikt voor lichte voertuigen	Laadlocatie geschikt voor zware voertuigen	Bestaande laadlocatie groot genoeg voor verwachte behoeften (2023-2030)	Inrichtingsplan geburende overgangsrecht (2023-2030)	Naam verzorgingsplaats
					Verwachte looptijd (jr)	nvt	Verwachte looptijd (jr)	nvt	Verwachte looptijd (jr)	nvt	Verwachte looptijd (jr)	nvt	Verwachte looptijd (jr)	nvt	Verwachte looptijd (jr)	nvt	Verwachte looptijd (jr)	nvt	Verwachte looptijd (jr)	nvt	Verwachte looptijd (jr)	nvt							
93	Deersels Oost	A67	51.37816	6.00052	nvt	nvt	2034	15	2049	15	2034	15	2049	15	16	1	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	Deersels Oost					
94	Dekkersland	A28	52.62475	6.20759	2030	15	2045	14	2032	15	2047	15	2032	13	2045	14	14	12	ja	ja	nee	nee	nee	Dekkersland					
95	Den Bout	A15	51.83236	4.88251	2028	13	2041	10	2037	15	2037	4	2041	10	10	3	ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	Den Bout					
96	Den Hoek	A16	51.66197	4.67955	2030	13	2043	11	2035	15	2050	15	2035	8	2043	11	23	7	ja	ja	nee	nee	nee	Den Hoek					
97	Den Ruygenhoek Oost	A4	52.26055	4.68553	2033	15	2048	15	2035	15	2050	15	2035	13	2048	15	42	7	ja	ja	nee	nee	nee	Den Ruygenhoek Oost					
98	Den Ruygenhoek West	A4	52.25958	4.68707	2030	13	2043	11	2035	15	2050	15	2035	8	2043	11	36	8	ja	ja	nee	nee	nee	Den Ruygenhoek West					
99	Dikke Linde	A7	53.19364	6.70184	2029	15	2044	13	2035	15	2050	15	2035	9	2044	13	10	6	ja	ja	nee	nee	nee	Dikke Linde					
100	Dorpsellen	A32	52.91849	5.97166	2028	13	2041	9	2035	15	2050	15	2035	6	2041	9	12	4	ja	ja	nee	nee	nee	Dorpsellen					
101	Drieland	A28	52.33116	5.58969	2028	13	2041	8	2036	15	2036	5	2041	8	2049	15	21	3	ja	nee	nee	nee	nee	Drieland					
102	Eemakker	A27	52.26493	5.25595	2029	15	2044	14	2038	15	2046	15	2038	6	2044	14	29	7	ja	ja	nee	nee	nee	Eemakker					
103	Eigenblok	A15	51.84877	5.19047	2030	15	2045	13	2031	15	2046	15	2031	14	2045	13	18	4	ja	ja	nee	nee	nee	Eigenblok					
104	Ellerbrug	A2	51.22026	5.80979	2029	13	2042	11	2030	15	2045	15	2030	12	2042	11	7	3	ja	nee	ja	ja	ja	Ellerbrug					
105	Elsgest	A44	52.19808	4.47102	2029	15	2044	12	2032	15	2047	15	2032	12	2044	12	33	3	ja	ja	nee	nee	nee	Elsgest					
106	Galgeveld	A27	51.60267	4.84114	2030	15	2045	14	2034	15	2049	15	2034	11	2045	14	28	2	ja	nee	nee	nee	nee	Galgeveld					
107	Genzeven	A50	51.74635	5.59949	2029	13	2042	11	2034	15	2049	15	2034	8	2042	11	15	7	ja	ja	nee	nee	nee	Genzeven					
108	Geulenkamp	A18	51.93939	6.18229	2028	13	2041	9	2035	15	2050	15	2035	6	2041	9	7	6	ja	ja	nee	nee	nee	Geulenkamp					
109	Glimmermade	A28	53.13871	6.60910	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	0	2	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	Glimmermade					
110	Grensovergang Bergh	A12	51.90067	6.16519	2033	15	2048	15	2033	15	2033	15	2048	15	0	9	ja	ja	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	Grensovergang Bergh					
111	Grensovergang Heerlen	A76	50.81938	6.02331	ntb	ntb	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	0	2	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	Grensovergang Heerlen					
112	Grensovergang Ossendrecht	A4	51.37913	4.30421	2034	13	2047	15	2034	15	2047	15	2034	15	2047	15	0	5	ja	ja	nvt	nvt	nvt	Grensovergang Ossendrecht					
114	Grensovergang Venlo-Zuid	A67	51.38446	6.21417	2033	15	2048	15	nvt	nvt	nvt	nvt	2048	15	0	5	ja	ja	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	Grensovergang Venlo-Zuid					
232	Grenzstation Goch (Siebengewald)	A77	51.67537	6.03223	2030	15	2045	15	ntb	ntb	ntb	ntb	ntb	ntb	0	4	ja	ja	nee	nee	nee	nee	nee	Grenzstation Goch (Siebengewald)					
115	Grevelingendam Westkop	N59	51.67143	4.10099	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	0	3	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	Grevelingendam Westkop					
116	Groote Bleek	A2	51.32545	5.59141	2030	13	2043	11	2035	15	2050	15	2035	8	2043	11	13	4	ja	ja	nee	nee	nee	Groote Bleek					
117	Groote Veldblokken	A37	52.71567	6.64688	2028	15	2043	12	2033	15	2048	15	2033	10	2043	12	16	5	ja	ja	nee	nee	nee	Groote Veldblokken					
118	Haarrijn	A2	52.14346	5.00056	2029	15	2044	14	2038	15	2048	15	2038	6	2044	14	53	14	ja	ja	nee	nee	nee	Haarrijn					
119	Hackelaar	A1	52.32200	5.08273	2033	15	2048	15	2034	15	2049	15	2034	14	2048	15	33	5	ja	nee	ja	ja	ja	Hackelaar					
120	Haerst	A28	52.54537	6.16753	2029	13	2042	11	2034	15	2049	15	2034	8	2042	11	22	9	ja	ja	nee	nee	nee	Haerst					
121	Han Stijkel	A6	52.66113	5.69019	2030	15	2045	14	2032	15	2047	15	2032	13	2045	14	14	4	ja	nee	ja	ja	ja	Han Stijkel					
122	Hank	A27	51.74421	4.91769	nvt	nvt	2031	15	2046	15	2031	15	2046	15	18	0	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	Hank					
123	Hayem	A7	53.09376	5.41582	2033	15	2048	15	nvt	nvt	2033	15	2048	15	0	1	ja	ja	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	Hayem					
124	Hazeldonk Oost	A16	51.49857	4.74325	2031	15	2046	15	2035	15	2050	15	2035	11	2046	15	45	9	ja	ja	nee	nee	nee	Hazeldonk Oost					
125	Hazeldonk West	A16	51.49764	4.74046	2031	15	2046	11	2037	15	2037	15	2046	11	31	6	ja	ja	nee	nee	nee	nee	nee	Hazeldonk West					
126	Hazepad	N36	52.43400	6.63000	2028	14	2042	11	2035	15	2050	15	2035	7	2042	11	9	1	ja	nee	nee	nee	nee	Hazepad					
127	Helenaveen	A67	51.37927	5.90901	nvt	nvt	2028	15	2043	15	2028	15	2043	15	11	1	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	Helenaveen					
128	Helleviet	A12	52.08113	4.98163	2029	15	2044	12	2039	15	2039	15	2044	12	32	10	ja	ja	nee	nee	nee	nee	nee	Helleviet					
129	Helvoirt	N65	51.63223	5.24386	nvt	nvt	2036	15	2040	15	2036	15	2047	15	7	0	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	Helvoirt					
130	Hendriksbos	A28	52.36272	5.76680	2032	15	2047	15	2040	15	2040	7	2047	15	11	9	ja	ja	nee	nee	nee	nee	nee	Hendriksbos					
131	Hespelaar	A59	51.67357	4.82038	2030	13	2043	11	2035	15	2050	15	2035	8	2043	11	18	4	ja	ja	nee	nee	nee	Hespelaar					
132	Het Anker	A2	51.05768	5.82552	2031	15	2046	15	2040	15	2040	15	2046	15	12	3	ja	ja	nee	nee	nee	nee	nee	Het Anker					
133	Het Gevlocht	A67	51.40415	5.81235	2030	15	2045	15	2036	15	2036	9	2045	15	9	3	ja	nee	nee	nee	nee	nee	nee	Het Gevlocht					
134	Het Goor	A67	51.32158	5.21885	2030	15	2045	13	2032	15	2047	15	2032	13	2045	13	11	5	ja	nee	nee	nee	nee	nee	Het Goor				
135	Het Lonnekermeer	A1	52.28105	6.85242	2028	14	2042	12	2035	15	2050	15	2035	7	2042	12	16	9	ja	ja	nee	nee	nee	Het Lonnekermeer					
136	Het Rak	A58	51.42928	4.25859	2033	15	2048	15	nvt	nvt	2033	15	2048	15	0	5	ja	nee	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	Het Rak					
137	Het Veelsveld	A1	52.28573	6.85967	2028	13	2041	8	2038	15	2038	15	2041	8	2049	15	28	4	ja	nee	nee	nee	nee	nee	Het Veelsveld				
138	Het Veen	A50	52.39556	6.01394	2028	13	2041	8	2038	15	2038	15	2041	8	2049	15	15	5	ja	nee	nee	nee	nee	nee	Het Veen				





# Conceptuitwerking Routekaart Verzorgingsplaatsen

# Naam verzorgingsplaats	Rijksweg	Lat	Lon	Verwacht ingangsjaar vergunning laadstation - ronde 1		Verwacht ingangsjaar vergunning laadstation - ronde 1		Verwacht ingangsjaar vergunning laadstation - ronde 2		Verwacht ingangsjaar vergunning laadstation - ronde 2		Verwacht ingangsjaar motorbrandstofverkoop punt - ronde 1		Verwacht ingangsjaar motorbrandstofverkoop punt - ronde 1		Verwacht ingangsjaar vergunning gemakswinkel - ronde 1		Verwacht ingangsjaar vergunning gemakswinkel - ronde 1		Verwacht ingangsjaar vergunning gemakswinkel - ronde 2		Verwacht ingangsjaar vergunning gemakswinkel - ronde 2		Verwacht ingangsjaar vergunning gemakswinkel - ronde 3		Verwacht ingangsjaar vergunning gemakswinkel - ronde 3		Naam verzorgingsplaats	
				Verwachte looptijd (jr)	Verwachte looptijd (jr)	Verwachte looptijd (jr)	Verwachte looptijd (jr)	Verwachte looptijd (jr)	Verwachte looptijd (jr)	Verwachte looptijd (jr)	Verwachte looptijd (jr)	Verwachte looptijd (jr)	Verwachte looptijd (jr)	Verwachte looptijd (jr)	Verwachte looptijd (jr)	Verwachte looptijd (jr)	Verwachte looptijd (jr)	Verwachte looptijd (jr)	Verwachte looptijd (jr)	Verwachte looptijd (jr)	Verwachte looptijd (jr)	Verwachte looptijd (jr)	Verwachte looptijd (jr)	Verwachte looptijd (jr)	Verwachte looptijd (jr)	Verwachte looptijd (jr)	Verwachte looptijd (jr)		Verwachte looptijd (jr)
231 Selnisse	A58	51.49858	3.77123	2028	15	2043	12					2033	15	2048	15	2033	10	2043	12			17	3	ja	nee	nee			Selnisse
233 Smalhorst	A28	52.84569	6.48845	2028	15	2043	12					2033	15	2048	15	2033	10	2043	12			17	4	ja	ja	nee			Smalhorst
234 Smarpot	A32	53.03733	5.84909	2029	13	2042	10					2034	15	2049	15	2034	8	2042	10			14	2	ja	nee	nee			Smarpot
235 Smokkelpad	N36	52.43391	6.62896	2028	13	2041	8	2049	15			2038	15			2038	3	2041	8	2049	15	5	1	ja	nee	ja			Smokkelpad
236 Sonse Heide	A50	51.53497	5.47868	2030	15	2045	10					2036	15			2036	9	2045	10			21	5	ja	nee	nee			Sonse Heide
237 Spik	A73	51.19085	6.02917	2031	15	2046	15					2031	15	2046	15	2031	15	2046	15			22	4	ja	nee	nvt			Spik
238 Spuitendonk	A58	51.51053	4.41173	nvt	nvt							nvt	nvt			nvt	nvt					0	1	nvt	nvt	nvt			Spuitendonk
239 Staaldiep	A15	51.91288	4.19161	nvt	nvt							2042	15			2042	15					16	1	nvt	nvt	nvt			Staaldiep
240 Steelhoven	A59	51.67567	4.82507	2030	15	2045	14					2035	15	2050	15	2035	10	2045	14			15	4	ja	ja	nee			Steehoven
241 Steenenhoek	A15	51.83131	4.88133	2030	15	2045	14					2033	15	2048	15	2033	12	2045	14			18	3	ja	nee	nee			Steenenhoek
242 Stienkamp	N31	53.14305	6.04725	2028	14	2042	12					2035	15	2050	15	2035	7	2042	12			14	2	ja	nee	nee			Stienkamp
243 Stille Wald	A18	51.93929	6.18502	2028	15	2043	13					2034	15	2049	15	2034	9	2043	13			8	6	ja	ja	nee			Stille Wald
244 Streepland	A16	51.69189	4.65586	2030	15	2045	15					2037	15			2037	8	2045	15			25	7	ja	ja	nee			Streepland
245 Struik	A1	52.25472	6.43382	2029	13	2042	10					2034	15	2049	15	2034	8	2042	10			18	7	ja	ja	nee			Struik
246 Swentibold	A2	51.01122	5.80039	2029	15	2044	12					2031	15	2046	15	2031	13	2044	12			14	3	ja	nee	ja			Swentibold
247 t Ginkelse Zand	A12	52.02177	5.76171	nvt	nvt							nvt	nvt			nvt	nvt					0	1	nvt	nvt	nvt			t Ginkelse Zand
248 t Haasje	A2	51.32198	5.59423	2030	13	2043	8					2028	15	2043	15	2028	15	2043	8			18	3	ja	ja	nee			t Haasje
249 t Hol	A17	51.59711	4.49587	2030	15	2045	15					2038	15			2038	7	2045	15			8	1	ja	ja	nee			t Hol
250 t Loo	A28	52.45187	5.97672	nvt	nvt							2034	15	2049	15	2034	15	2049	15			16	1	nvt	nvt	nvt			t Loo
251 t Scheld	A58	51.43050	4.26497	nvt	nvt							nvt	nvt			nvt	nvt					0	3	nvt	nvt	nvt			t Scheld
252 t Strand	N31	53.12560	5.40756	2028	14	2042	11					2035	15	2050	15	2035	7	2042	11			8	1	ja	nee	nee			t Strand
253 t Veentje	A27	52.26474	5.25382	2029	15	2044	14					2038	15			2038	6	2044	14			20	6	ja	ja	nee			t Veentje
254 Tienbaan	A76	50.82296	6.01927	2029	15	2044	13					2037	15			2037	7	2044	13			17	5	ja	ja	nee			Tienbaan
255 Tolnegen (Noord)	A1	52.18510	5.67279	2032	15	2047	15					2039	15			2039	8	2047	15			21	7	ja	ja	nee			Tolnegen (Noord)
256 Tolnegen (Zuid)	A1	52.18505	5.67526	2034	13	2047	15					nvt	nvt			2034	13	2047	15			0	6	ja	ja	nvt			Tolnegen (Zuid)
257 Tussenhoek	N57	51.87018	4.18179	2028	14	2042	10					2030	15	2045	15	2030	12	2042	10			13	1	ja	nee	nee			Tussenhoek
258 Twaalfmaat	A9	52.50000	4.70220	2031	14	2045	14					2030	15	2045	15	2030	15	2045	14			28	2	ja	ja	nee			Twaalfmaat
259 Uilergoor	A1	52.16548	5.54582	nvt	nvt							nvt	nvt			nvt	nvt					0	2	nvt	nvt	nvt			Uilergoor
260 Utrechtse Brug	A2	52.33242	4.91230	nvt	nvt							2034	15	2049	15	2034	15	2049	15			40	0	nvt	nvt	nvt			Utrechtse Brug
261 Vanenburg	A28	52.25755	5.52082	2036	15							2036	15			2036	15					16	2	ja	nee	nvt			Vanenburg
262 Varakker	A15	51.92332	5.60323	2028	15	2043	13					2034	15	2049	15	2034	9	2043	13			21	9	ja	ja	nee			Varakker
263 Veenborg	A7	53.18793	6.71522	2028	13	2041	9	2050	15			2041	15			2041	0	2041	9	2050	15	14	5	ja	ja	nee			Veenborg
264 Veenbult	A15	51.83954	5.04364	nvt	nvt							nvt	nvt			nvt	nvt					0	1	nvt	nvt	nvt			Veenbult
265 Velder	A2	51.55981	5.35708	2029	13	2042	11					2035	15	2050	15	2035	7	2042	11			21	12	ja	ja	nee			Velder
113 Venlose Heide	A67	51.38570	6.21350	2031	15	2046	15					ntb	ntb			ntb	ntb					0	11	ja	ja	nee			Venlose Heide
266 Vliedberg	A58	51.48450	3.85098	2028	15	2043	13					2034	15	2049	15	2034	9	2043	13			25	3	ja	nee	nee			Vliedberg
267 Vliete	A58	51.42337	4.09503	2028	15	2043	12					2033	15	2048	15	2033	10	2043	12			18	2	ja	ja	nee			Vliete
268 Voetpomp	A58	51.42503	4.08868	2028	13	2041	9	2050	15			2029	15	2044	15	2029	12	2041	9	2050	15	17	3	ja	ja	nee			Voetpomp
269 Voordaan	A27	52.12979	5.15101	2036	15							2036	15			2036	15					19	6	ja	ja	nvt			Voordaan
270 Vosbergen	A28	52.42156	5.91524	nvt	nvt							nvt	nvt			nvt	nvt					0	1	nvt	nvt	nvt			Vosbergen
271 Vossedal	A2	50.93631	5.78398	2029	15	2044	13					2037	15			2037	7	2044	13			10	2	ja	nee	nee			Vossedal
272 Vrijenban	A13	51.98276	4.39410	2032	15	2047	15					2037	15			2037	10	2047	15			33	4	ja	ja	nee			Vrijenban
273 Vundelaar	A1	52.20921	6.09384	2028	14	2042	9					2035	15	2050	15	2035	7	2042	9			17	2	ja	nee	ja			Vundelaar
274 Weerbroek	A50	51.93297	5.76724	2030	15	2045	15					2038	15			2038	7	2045	15			20	9	ja	ja	nee			Weerbroek
275 Wellerzand	A6	52.78604	5.75855	2030	15	2045	14					2040	15			2040	5	2045	14			19	6	ja	ja	nee			Wellerzand
276 Westerloo	N57	51.81508	3.98170	2035	15	2050	15					2035	15	2050	15	2035	15	2050	15			17	3	ja	ja	nvt			Westerloo

**Conceptuitwerking  
Routekaart  
Verzorgingsplaatsen**

# Naam verzorgingsplaats	Rijksweg	Lat	Lon	Verwacht ingangsjaar vergunning laadstation - ronde 1		Verwacht ingangsjaar vergunning laadstation - ronde 1		Verwacht ingangsjaar vergunning laadstation - ronde 2		Verwacht ingangsjaar vergunning laadstation - ronde 2		Verwacht ingangsjaar motorbrandstofverkoop punt - ronde 1		Verwacht ingangsjaar motorbrandstofverkoop punt - ronde 1		Verwacht ingangsjaar vergunning gemakswinkel - ronde 1		Verwacht ingangsjaar vergunning gemakswinkel - ronde 1		Verwachte behoefteladepunten lichte voertuigen 2050 (Recontext, 2024)	Verwachte behoefteladepunten zware voertuigen 2050 (Recontext, 2026)	Laadlocatie geschikt voor lichte voertuigen	Laadlocatie geschikt voor zware voertuigen	Bestaande laadlocatie groot genoeg voor verwachte behoefteladepunten 2050	Inrichtingsplan geburende overgangsrecht (2023-2030)	Naam verzorgingsplaats
				nvt	nvt	2030	15	2045	15	2030	15	2045	15	2030	15	2045	15	2030	15							
277 Wieringerwerf	A7	52.90731	5.03062	nvt	nvt																					Wieringerwerf
278 Wildinghe	A7	53.09241	5.42712	2028	15	2043	11																			Wildinghe
279 Willemsbos	A28	52.36076	5.76715	2031	15	2046	12																			Willemsbos
280 Witte Molen	A28	53.14825	6.60453	2028	13	2041	9	2050	15																	Witte Molen
281 Wouwse Tol Noord	A58	51.50511	4.34884	2039	15																					Wouwse Tol Noord
282 Wouwse Tol Zuid	A58	51.50476	4.35022	nvt	nvt																					Wouwse Tol Zuid
283 Zaandam	A8	52.44266	4.85644	nvt	nvt																					Zaandam
284 Zalkerbroek	N50	52.50529	5.97225	2029	15	2044	13																			Zalkerbroek
285 Zeyerveen	A28	53.01569	6.54381	nvt	nvt																					Zeyerveen
286 Zierikzee	N59	51.65407	3.91720	nvt	nvt																					Zierikzee
287 Zurich	N31	53.09857	5.38371	2028	15	2043	15																			Zurich
288 Zwartewater	A67	51.39376	6.18363	nvt	nvt																					Zwartewater
289 Zwinderscheveld	A37	52.71579	6.64138	2028	14	2042	10																			Zwinderscheveld

CONCEPT

## 5. Uitvoeringseffecten

Dit hoofdstuk beschrijft de effecten op de uitvoeringsorganisaties Rijkswaterstaat en Rijksvastgoedbedrijf. Hierbij wordt ingegaan of voldoende duidelijk is wat de taken vanuit de routekaart inhouden, hoeveel mensen en middelen nodig zijn om de taken uit te kunnen voeren en welke bedoelde of onbedoelde effecten de taken hebben.

### 5.1. Rijkswaterstaat

PM

### 5.2. Rijksvastgoedbedrijf

PM

#### Proces

*Rijkswaterstaat en het Rijksvastgoedbedrijf zullen in 2026 op deze routekaart een uitvoerbaarheidstoets uitvoeren. Deze uitvoerbaarheidstoets zal de effecten op de uitvoering in beeld brengen. De resultaten daarvan worden na afronding in dit hoofdstuk toegevoegd.*

## 6. Effecten op leefomgeving

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de mogelijke milieueffecten van het programma. Daarbij wordt beoordeeld of de voorgenomen maatregelen mogelijk gevolgen hebben voor de fysieke leefomgeving en, indien daarvan sprake is, welke effecten kunnen optreden en in welke mate deze zich naar verwachting voordoen.

#### Proces

*Op dit moment wordt er ten behoeve van de routekaart 2028-2030 gewerkt aan een voortoets en een plan-mer-beoordeling. De uitkomsten hiervan worden in de definitieve versie van deze routekaart opgenomen.*

## 7. Periodieke vaststelling en actualisatie van de routekaart

De routekaart wordt periodiek vastgesteld en geactualiseerd via een zogenaamde PDCA-cyclus. Deze cyclus bestaat uit vier stappen: Plan; Do; Check; Act, die periodiek doorlopen worden. Daardoor kunnen nieuwe inzichten meegenomen worden in een nieuwe vastgestelde versie van de routekaart. De stappen worden in dit hoofdstuk toegelicht.

### 7.1. Vaststelling routekaart (Plan)

De routekaart bevat prognoses voor de ontwikkelingen van de vraag naar voorzieningen tot 2050. Daarbij wordt de transitie naar uitstootvrije mobiliteit nauwlettend gevolgd en kan indien nodig bijgestuurd worden. Zo blijft er meer ruimte om de planning aan te passen afhankelijk van het verloop van o.a. de energietransitie en ontwikkelingen in het vrachtverkeer.

Deze eerste versie van de routekaart wordt naar verwachting eind 2026 door de minister van Infrastructuur & Waterstaat vastgesteld. Daarvoor zal de Kamer inzicht krijgen en zal de routekaart ter inzage hebben gelegen. Een vastgestelde routekaart vormt de basis voor de uitvoering.

### 7.2. Uitvoering routekaart (Do)

Gedurende de looptijd van de routekaart zullen veilingen worden uitgevoerd, inrichtingsplannen worden gemaakt en exploitatievergunningen en huurovereenkomsten worden verleend. De uitvoering van de routekaart valt onder het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat voor de laadstations en gemakswinkels (Rijkswaterstaat) en onder het ministerie van Binnenlandse Zaken voor zover het gaat om motorbrandstofverkooppunten (Rijksvastgoedbedrijf). Met de routekaart in de hand, kunnen Rijkswaterstaat en het Rijksvastgoedbedrijf aan de slag.

De daadwerkelijke exploitatie kan plaatsvinden na het starten van de nieuwe vergunning. Realisatie van de voorzieningen op de geveilde en vergunde locaties wordt door de exploitant uitgevoerd, binnen de geldende kaders van de exploitatievergunning en huurovereenkomst. Het Rijk regelt, bij beschikbaarheid van financiële middelen, de aanpassing van infrastructuur buiten de aangewezen locaties voor voorzieningen.

Tot slot wordt er als onderdeel van de uitvoering periodiek gemonitord, waarin bijgehouden wordt welke ontwikkelingen er op verzorgingsplaatsen plaatsvinden. Per verzorgingsplaats kan wordt bijgehouden in welke fase van ontwikkeling deze zich bevindt. Denk hierbij aan de volgende onderwerpen:

- Is de veiling geweest?
- Zijn voorzieningen gerealiseerd? In welke mate?
- Zijn gerealiseerde voorzieningen in exploitatie?

De resultaten van de periodieke monitoring worden door het ministerie van ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gebruikt als input voor de evaluatie in de volgende stap van de cyclus. Daarnaast heeft de monitoring een belangrijke signalerende functie: de mogelijkheid om ontwikkelingen tussentijds te volgen.

### 7.3. Evaluatie (Check)

Na de periode van overgangsrecht wordt de routekaart in principe iedere vijf jaar geactualiseerd. Het voornemen is dat het ministerie in het derde jaar van iedere vijfjaarperiode een evaluatie uitvoert over de afgelopen periode. De informatie uit de monitoring dient daarbij als het vertrekpunt. De resultaten van de evaluatie geeft input voor de actualisatie van de

routekaart voor de volgende vijf jaar periode. Door in het derde jaar van iedere periode te evalueren, blijft er voldoende tijd over voor het meenemen van de resultaten uit de evaluatie bij de actualisatie. Voorliggende routekaart heeft echter een beperkte periode van drie jaar (2028-2030), waardoor evaluatie na voor deze routekaart al na het eerste jaar zal plaatsvinden.

Met de evaluatie dient getoetst te worden of de uitvoering van de routekaart heeft opgeleverd wat voorzien was. Een belangrijke vraag daarbij is of de gemaakte ontwikkeling in lijn ligt met het behalen van de opgestelde beleidsdoelen uit de definities van landelijke dekkende netwerken (hoofdstuk 2). Tijdens de evaluatie zal daarom aandacht besteed worden aan de mate waarin en welke (mate van) voorzieningen geëxploiteerd worden en of deze overeenkomen met de prognoses. Vergunninghouders maken jaarlijks inzichtelijk hoeveel laadpunten (met welk vermogen) zij gerealiseerd hebben. Deze informatie wordt gebruikt tijdens de evaluatie.

Aangezien de mobiliteitstransitie volop in ontwikkeling is, kunnen prognoses voor tanken en laden wijzigen. Daarom worden de prognoses voor elke nieuwe programma opnieuw bekeken. Dit gebeurt ruim voor de start van het volgende programma (2031-2035), zodat deze meegenomen kunnen worden tijdens de evaluatie en indien nodig voor het actualiseren van de volgende routekaart.

Aanvullend op de reguliere PDCA-cyclus zoals hierboven beschreven, zijn in het wetsvoorstel twee evaluatiemomenten geïntroduceerd: (1) is gericht op de werking en uitvoerbaarheid van het nieuwe stelsel in de praktijk, en (2) is gericht op de vraag of het netwerk van verzorgingsplaatsen en voorzieningen op langere termijn nog aansluit bij de ontwikkelingen in mobiliteit en energievoorziening.

#### **Beleidsevaluatie**

In de voorgestelde Wvv is het voornemen opgenomen om het beleid binnen zeven jaar na inwerkingtreding te evalueren. Er is gekozen voor een periode van zeven jaar om rekening te houden met de tijd die verstrijkt tussen de inwerkingtreding van de wet en de ervaringen die opgedaan worden met achtereenvolgende momenten van uitgifte van vergunningen onder de nieuwe systematiek en de exploitatiefase.

#### **Invoeringstoets**

Omdat het wetsvoorstel ook gepaard gaat met aanzienlijke veranderingen voor de uitvoering, zal kort na de invoering van het wetsvoorstel een invoeringstoets worden uitgevoerd. Doel van deze invoeringstoets is om de eerste signalen over de werking van de wet in de praktijk vroegtijdig op te halen.

#### **7.4. Actualisatie voor volgende routekaart (Act)**

Het cyclische proces van de routekaart maakt het mogelijk om over de tijd (bij) te sturen. De vijfjaarlijkse cyclus geeft anderzijds ook duidelijkheid aan ondernemers door niet elk jaar de keuzes te heroverwegen. Tijdens het opstellen van de opvolgende routekaart, kunnen conclusies uit de evaluatie meegenomen worden om waar nodig bij te sturen. Als de transitie bijvoorbeeld sneller verloopt dan werd verwacht, kan het voorkomen dat uitgegeven locaties volledig benut zijn er een additionele vraag is naar locaties. Dan is het denkbaar dat tijdens de actualisatie van de volgende routekaart meer of grotere nieuwe locaties vergeven zullen worden. Looptijden van bestaande vergunningen worden hierbij gerespecteerd. Ook is het mogelijk dat ander type voorzieningen een transitie doormaken en vragen om een plek op de

verzorgingsplaats. Daarbij kan gedacht worden aan bijvoorbeeld waterstofstations en andere hernieuwbare brandstoffen.

## 8. Inspraak

Verzorgingsplaatsen kennen een breed en divers speelveld van betrokken partijen. Het betreft onder meer weggebruikers (zoals automobilisten en vrachtwagenchauffeurs), (toekomstige) exploitanten en verschillende overheden. Daarbij is onderscheid te maken tussen interne (bv. Rijkswaterstaat) en externe stakeholders. Gelet op de uiteenlopende belangen en verantwoordelijkheden is een zorgvuldig participatieproces belangrijk. In dit hoofdstuk staat uitgewerkt hoe het participatieproces vormgegeven is.

De routekaart is een vrijwillig programma onder de Omgevingswet. Daarbij geldt dat participatie verplicht, maar vormvrij is. Initiatiefnemers dienen aan te geven of en hoe burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties en bestuursorganen betrokken zijn en wat de resultaten daarvan zijn (motiveringsplicht).

### 8.1. Doel van participatie

Voor het opstellen van de routekaart kan het ministerie de inbreng van stakeholders goed gebruiken om gebruikerservaring en kennis en expertise uit de markt inzichtelijk te krijgen. Doelen van de participatie zijn:

- Beter beleid door gebruik van kennis en praktijkervaring van stakeholders.
- Vroegtijdig signaleren van knelpunten en risico's.
- Vergroten van transparantie van het programma.
- Toetsen van maatschappelijke acceptatie ten behoeve van politieke besluitvorming.

### 8.2. Vormen van participatie

Participatie heeft al sinds het begin van het programma Verzorgingsplaats van de toekomst in vele vormen plaatsgevonden en zal ook in de toekomst verder plaatsvinden.

#### *Informeel participatie*

Zo zijn er veel losse gesprekken gevoerd met stakeholders en zijn er periodieke informatiebijeenkomsten georganiseerd. Daarnaast is er via schriftelijke inbreng – waaronder position papers, een internetconsultatie en uitgevoerde onderzoeken – stakeholders gevraagd hun standpunten, aandachtspunten en suggesties kenbaar te maken.

Door een concept routekaart vroegtijdig openbaar te maken, wordt het voor belanghebbende makkelijker om mee te denken bij de totstandkoming daarvan.

#### *Ter inzagelegging*

In de tweede helft van 2026 zal de routekaart bovendien zes weken ter inzage liggen, waarmee iedereen een eerlijke kans krijgt om inbreng te leveren voordat de routekaart vastgesteld wordt. Stakeholders zijn vrij om over diverse onderdelen van de routekaart feedback te geven en hun belangen te melden. Het is prettig als er op het moment van inzagelegging geen verrassingen meer zijn. Met de hiervoor genoemde participatievormen wordt nagestreefd verrassingen voor stakeholders te voorkomen.

### 8.3. Resultaten uit participatie

Voor een aantal onderdelen van het nieuwe beleid die vastliggen in de *routekaart* is de kennis en expertise van de markt zeer welkom. Bijvoorbeeld voor het parkeerbeleid op verzorgingsplaatsen, het selecteren van locaties voor logistiek laden en het landelijk dekkend netwerk motorbrandstofverkooppunten. Daarnaast is de timing van het verdelen van vergunningen en de druk die dit eventueel op de marktpartijen legt interessante informatie voor het ministerie. Dit zijn onderwerpen waarbij nieuw beleid wordt gemaakt. Of die raken sterk aan de belangen van sector. Eventuele creatieve ideeën kunnen worden meegenomen.

Uit de eerdergenoemde vormen van participatie zijn meerdere conclusies getrokken. Zo is een gedeeld uitgangspunt naar voren gekomen dat de weggebruikers centraal dienen te staan bij de inrichting van verzorgingsplaatsen. De inrichting moet aansluiten bij hun behoeften en beleving, waarbij aspecten als keuzevrijheid, gebruiksgemak, kwaliteit van dienstverlening en toegankelijkheid naar voren komen. Daarnaast geven stakeholders betrokken te willen worden bij zowel het inrichtingsproces als de verdere uitwerking van de routekaart om hun marktkennis, uitvoeringspraktijk en gebruikerservaring te benutten.

Ook werd de brede wens duidelijk om vergunningen voor voorzieningen op een verzorgingsplaats gelijktijdig te verdelen. En de voorwaarde werd aangegeven om de looptijd van vergunningen aan te laten sluiten bij een reële terugverdientijd van benodigde investeringen.

## 9. Bijlagen

### Bijlage A: Clusters meerdere bij elkaar gevoegde wegen

In enkele gevallen, waarin deze wegen bijvoorbeeld in het logische verlengde van elkaar liggen, zijn twee of meerdere wegen bij elkaar gevoegd tot eenzelfde cluster. De clusters worden gebruikt om de definitie van het landelijk dekkend netwerk aan te toetsen. In andere woorden: ieder cluster kent een opgave voor de realisatie van een landelijk dekkend netwerk. Tabel A.1 hieronder beschrijft de *clusters bestaande uit meerdere bij elkaar gevoegde wegen*.

Wegen	Opmerking
<b>A4 en A15 en A29</b>	A4 en A29 in het geheel. A15 tussen knooppunt Benelux en knooppunt Vaanplein.
<b>A7 en A8</b>	A7 en A8 in het geheel.
<b>A9 en N9</b>	A9 en N9 in het geheel.
<b>A31 en N31</b>	A31 en N31 in het geheel.
<b>A50 en N50</b>	A50 en N50 in het geheel.
<b>A59 en N59</b>	A59 en N59 in het geheel.

*Tabel A.1: Clusters bestaande uit meerdere bij elkaar gevoegde wegen.*