

POSITION PAPER

Datum: 18 mei 2026

De gevolgen voor de automobilist bij nieuw beleid verzorgingsplaatsen

Doel en aanleiding

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat legt momenteel de laatste hand aan het wetsvoorstel voorzieningen verzorgingsplaatsen. Met dit paper willen de ondertekenende partijen¹ inzicht geven in de verstrekkende gevolgen van dit wetsvoorstel voor de dagelijkse ervaring van de automobilist.

De automobilist zal na invoering van het nieuwe beleid een verzorgingsplaats oprijden en daar een terrein aantreffen waarbij tanken, laden en (shop)faciliteiten in veel gevallen ver uit elkaar liggen. Dit zal leiden tot zoekende automobilisten die kruisende verkeersbewegingen maken, lange wachtrijen en oplopende kosten. In het donker zal daarbij de verzorgingsplaats als onveilig en verlaten aanvoelen, met slecht onderhouden faciliteiten. Wat nu nog een snelle, veilige en comfortabele pauze is, zal veranderen in een dure, inefficiënte en onoverzichtelijke ervaring waar de automobilist niet op zit te wachten. Ondertekenende partijen vragen zich dan ook af waarom de automobilist de dupe zou moeten worden van dit nieuwe beleid, terwijl dit juist tot een verbetering zou moeten leiden.

Het voorgenumen wetsvoorstel in het kort

Het wetsvoorstel marktordening voorzieningen verzorgingsplaatsen beoogt de overheid beter in staat te stellen om te sturen op het gebruik en de inrichting van de schaarse ruimte op de verzorgingsplaats en om de transitie van fossiele brandstoffen naar uitstootvrije energiebronnen goed vorm te kunnen geven. Ook moet de wetgeving meer duidelijkheid creëren over wie wat mag aanbieden op de verzorgingsplaats. Dit zou ondernemers (onder andere tankstationhouders, aanbieders van laadpalen en uitbaters van een gemakswinkel of eet- en drinkgelegenheid op de verzorgingsplaats) meer zekerheid moeten bieden. In het voorstel wordt de verzorgingsplaats opgedeeld in drie afzonderlijke kavels:

1. tankstation (de Benzinewet blijft hierop ongewijzigd van toepassing)
2. laadpalen
3. gemakswinkel/eet- of drinkgelegenheid.

In de praktijk komt dit er echter op neer dat de 3 afzonderlijke kavels, en daarmee ook ten minste 3 individuele ondernemers op één verzorgingsplaats, zonder prikkel of mogelijkheid om alles integraal en op één plek te organiseren geveild worden. Er zal dus sprake zijn van een grote versnippering. Waar er nu nog uniformiteit is van de inrichting van een verzorgingsplaats, ontbreekt die bij het nieuwe beleid volledig. Daarnaast leidt deze versnippering ook nog eens tot een onnodig beslag op de schaars beschikbare ruimte.

Bovendien komt het wetsvoorstel op een moment dat er nog veel onbekend is. Zo is de praktische invulling op verzorgingsplaatsen nog geheel onbekend en bestaan er veel onduidelijkheden over toekomstig gebruik van de auto, en daarmee ook van de verzorgingsplaatsen.

¹ Drive, VEMOBIN, NOVE, Vereniging Particuliere Rijkswegvergunninghouders van Tankstations

Vereniging Particuliere Rijkswegvergunningen van Tankstations

Onduidelijkheid elektrische automobilisten

Het voorgestelde beleid dreigt de verduurzamingstransitie te vertragen, doordat de opsplitsing in kavels en onnodig hoge investeringslasten de uitrol van grootschalige laadinfrastructuur bemoeilijken. Door deze financiële en organisatorische drempels wordt het vanuit een ondernemingsperspectief minder aantrekkelijk voor aanbieders om te investeren in voldoende en snel beschikbare laadcapaciteit met een kwalitatief hoog serviceniveau. Hierdoor blijft de groei van elektrisch rijden achter, terwijl juist meer laadpunten en betere concurrentie nodig zijn om de transitie te versnellen. Daarmee zal de elektrische automobilist alleen maar langer moeten wachten alvorens hij een plekje aan de laadpaal weet te bemachtigen.

Afname van verkeersveiligheid

Bij de invoering van het nieuwe beleid op de verzorgingsplaats zullen de aanwezige voorzieningen, met ieder een eigen infrastructuur, afzonderlijk worden geplaatst. Niet alleen leidt dit tot meer en onoverzichtelijke verkeersbewegingen maar eveneens tot verminderde aandacht voor verkeer (door zoekgedrag). Daarnaast zorgt een versnipperde verzorgingsplaats voor grotere schade en onveiligheid bij calamiteiten. Nu worden rampen door adequaat menselijk handelen voorkomen. Denk hierbij aan het uitzetten van de pompen als daar een auto tegenaan rijdt of het blussen van een ontstane brand. De vraag is echter wie, hoe en in welk tempo dit opgepakt wordt als de faciliteiten verspreid liggen over de verzorgingsplaats.

Afname van sociale veiligheid

Waar automobilisten nu profiteren van goed verlichte, drukbezochte plekken met aanwezigheid van bedienend personeel, zal een versnipperde inrichting leiden tot stillere en meer afgelegen delen van de verzorgingsplaats, zonder enig toezicht. De mogelijkheid voor tankende klanten om binnen af te rekenen of storings te melden zou zelfs helemaal komen te vervallen in het voorstel (onbemand zou zelfs de norm moeten worden). Dit vergroot, met name in de avonduren, het gevoel van onveiligheid en kan ongewenst gedrag zoals intimidatie of criminaliteit in de hand werken. Voor de automobilist betekent dit dat een korte, veilige stop langs de snelweg kan veranderen in een situatie waarin men zich minder op zijn gemak voelt en voorzieningen eerder zal mijden. Daarnaast ontbreekt er in het huidige voorstel duidelijkheid wie er verantwoordelijk is bij calamiteiten.

Daling voorzieningenniveau

Het voorzieningenniveau, zoals toiletten en shops, dreigt af te nemen doordat een versnipperde verzorgingsplaats en een groter aantal aanbieders de exploitatie minder rendabel maken. Hogere kosten en lagere bezoekersaantallen per locatie zetten investeringen in kwaliteit, onderhoud en personeel onder druk. In de praktijk leidt dit tot beperktere openingstijden, beperkte mogelijkheden om af te rekenen, minder goed onderhouden faciliteiten en een verschraving van het aanbod. De automobilist kan daardoor ook niet langer rekenen op schone, toegankelijke en betrouwbare voorzieningen. Maar ook de vrachtwagenchauffeur weet bij nieuw beleid niet meer waar hij aan toe is. Bij versnipperde kavels worden nu al schaarse parkeerplekken voor vrachtwagens nog schaarser en is er geen rekening gehouden met laadplekken voor vrachtwagens.

Toenemende prijzen door hogere kosten

Door de voorgestelde scheiding per verzorgingsplaats zullen de exploitatie kosten en investeringslast per kavel voor de ondernemer drastisch toenemen omdat de mogelijkheid deze te spreiden over van oudsher aanwezige bedrijfsonderdelen verdwijnt. De ondernemer is genoodzaakt – naast besparingen ten koste van het service niveau - deze hogere kosten door te berekenen om verlies te voorkomen en niet in een sterfhuisconstructie te belanden. Hierdoor zal een prijsopdrijvend effect optreden voor de consument terwijl het kwaliteitsniveau zal afnemen.

Wat is de oplossing?

Als het huidige voorgestelde beleid, gebaseerd op een papieren werkelijkheid, wordt ingevoerd zonder fundamentele aanpassingen, zal de automobilist de negatieve gevolgen direct ervaren. Wat

Vereniging Particuliere Rijkswegvergunningen van Tankstations

bedoeld is als modernisering, dreigt uit te monden in een verslechtering van veiligheid, comfort, betrouwbaarheid en doet de verduurzaming stokken.

Stel de automobilist als voorname weggebruiker weer centraal in het voorgenomen beleid rondom de inrichting van verzorgingsplaatsen, waarbij veiligheid, kwaliteit en betaalbaarheid het grootste goed is om na te streven naast de (ook belangrijke) verduurzamingslag. Onderzoek daarbij eerst de behoefte van de automobilist i.p.v. andersom.

Hou het simpel en praktisch en mede uit een oogpunt van ruimtebeslag: houd voorzieningen bij elkaar op één fysieke plek (laden, tanken en shop) zodat het veilig en overzichtelijk blijft voor de automobilist. Sta daarbij toe binnen de daarvoor geldende regels dat ondernemers meerdere kavels onder één vergunning kunnen exploiteren of bevorder samenwerking tussen de diverse voorzieningen, zodat zij ervoor kunnen zorgen dat de kosten niet de pan uitrijzen en het voorzieningenniveau niet verschaalt.

Draag vanuit de nieuwe meer betrokken rol van de overheid **zelf als overheid** de kosten voor netverzwaring ten behoeve van de verzorgingsplaats. Hierdoor wordt de belangrijkste financiële drempel voor aanbieders van snelladen (waaronder bestaande partijen) weggenomen en stelt alle partijen in staat binnen het aangewezen deel van de cluster met elkaar te concurreren op prijs en kwaliteit ten gunste van de weggebruiker. Beperk vanwege de hoge investeringslasten en exploitatiekosten het aantal gemakswinkels zodanig zodat niet onnodig hoeft te worden bespaard op kwaliteit en dienstverlening.

Met duidelijke eisen aan service en beschikbaarheid van voorzieningen en beleid dat op de juiste manier getoetst is aan de praktijk en de wet zijn de verzorgingsplaatsen écht klaar voor de toekomst.