

# E-oplaadpunten op verzorgingsplaatsen van Rijkswaterstaat

Een handleiding bij de vergunningverlening voor districten



**Rijkswaterstaat**

Juli 2012

## **Inhoudsopgave**

### **1 Inleiding**

#### **2 Basisvoorzieningen op verzorgingsplaatsen**

- 2.1 Regelgeving Solitaire verzorgingsplaatsen voor huidige concessiehouders
- 2.2 Regelgeving Verzorgingsplaatsen met alleen een wegrestaurant voor huidige concessiehouders
- 2.3 Regelgeving Verzorgingsplaatsen met alleen een motorbrandstofverkoopspunt voor huidige concessiehouders
- 2.4 Verzorgingsplaatsen met een wegrestaurant en een benzinstation
- 2.5 Nieuwe vergunningaanvragers

#### **3 Voorwaarden voor het inrichten van een E-laadplaats**

- 3.1 Ruimtelijke kwaliteit
- 3.2 Doelmatige indeling van een verzorgingsplaats.
- 3.3 Op de verzorgingsplaats moet voldoende ruimte aanwezig zijn.
- 3.4 Aantal exploitanten
- 3.5 Overkapping
- 3.6 Reclamezuil/Blikvanger
- 3.7 Bewegwijzering
- 3.8 Kosten
  - 3.8.1 Informatie ten behoeve van vergunningverlening
  - 3.8.2 Wat als iedere wbr vergunninghouder een energielaadpunt wil exploiteren?

#### **4. Energielaadpunten**

- 4.1 Algemene voorschriften bij vergunningverlening van een elektrisch oplaadpunt ingevolge de Wbr
- 4.2 Aanvullende voorschriften voor snelladen

#### **5 Overige eisen**

#### **6 Literatuur**

## **Colofon**

### **1 Inleiding**

De richtlijnen "energielaadpunten op verzorgingsplaatsen" zijn tot stand gekomen vanuit het programma Elektrisch Rijden. Met het programma Elektrisch Rijden wil Rijkswaterstaat (CD, DVS en SDG) ) een bijdrage leveren aan de kabinetsdoelstellingen en voorkomen dat de komst van elektrisch voertuigen haar overkomt. De komst van elektrische voertuigen (E-voertuigen) vraagt om een richtlijn ten aanzien van het verlenen van Wet beheer rijkswaterstaatwerken (Wbr) vergunningen. Deze vergunningen zijn nodig voor het plaatsen van energielaadpunten. In deze interne richtlijn is nader uiteengezet hoe om te gaan met het al dan niet verlenen van de Wbr-vergunning voor oplaadpunten op verzorgingsplaatsen. Middels deze richtlijn wordt eenduidigheid nagestreefd waarmee, snelle vergunningverlening mogelijk wordt zodat de E laadpunten op verzorgingsplaatsen gerealiseerd kunnen worden.

De richtlijnen helpen medewerkers van RWS bij de uitvoering van hun werkzaamheden. Ze zijn vooral bedoeld voor medewerkers Operationeel Beheer en Handhaving en medewerkers Juridisch Beheer en Ondersteuning van de districten die de verzorgingsplaatsen beheren.

De richtlijnen voor verzorgingsplaatsen zijn primair van toepassing. Mochten er strijdigheden in de richtlijnen E-laadpunten en richtlijnen verzorgingsplaatsen optreden dan zijn de richtlijnen verzorgingsplaatsen leidend.

#### Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de basisvoorzieningen bij een verzorgingsplaats, de huidige vergunning-/concessie houders en hoe RWS dient om te handelen als zij een energielaadpunt willen plaatsen.

Hoofdstuk 3.beschrijft de voorwaarden voor het inrichten van een E-laadplaats..

In hoofdstuk 4 worden de voorschriften waaraan een vergunningaanvraag voor de WBR moet voldoen beschreven In hoofdstuk 6 zijn de overige eisen genoemd en in hoofdstuk 6 de verwijzingen naar relevante literatuur en interessante websites over E-rijden en laadpunten.

## **2 Basisvoorzieningen op verzorgingsplaatsen**

Het huidige beleid, Kennisgeving Voorzieningen op verzorgingsplaatsen langs rijkswegen, onderscheidt, drie soorten basisvoorzieningen op verzorgingsplaatsen, te weten: wegrestaurants, benzineverkoopplaatsen en servicestations (een combinatie van een wegrestaurant met een benzineverkoopplaats). Alleen voor deze drie soorten voorzieningen worden vergunningen/concessies verleend. De houder van een Wbr-vergunning (van een basisvoorziening) mag een aanvullende voorziening aanbieden, mits deze een functionele relatie heeft met de weggebruiker (genoemd worden: autowasplaats, faciliteit voor kleine reparaties, afstelplaats dode hoekspiegel, gemakswinkel, communicatiefaciliteiten).

Dit betekent dat geen andere vergunninghouder wordt toegelaten op de verzorgingsplaats. De achtergrond is het doelmatig gebruik van de verzorgingsplaats.

Om het elektrisch rijden te faciliteren is het wenselijk dat er zelfstandig geëxploiteerde elektrische laadstations beschikbaar komen op de verzorgingsplaatsen langs rijkswegen. Een oplaadpunt voor E-voertuigen wordt per 21 december 2011 aangemerkt als een basisvoorziening.

Dit heeft tot gevolg dat naast de bestaande vergunninghouders andere marktpartijen een aanvraag voor plaatsing van een E-oplaadpunt kunnen indienen.

Binnen RWS wordt onderscheid gemaakt tussen de volgende vier soorten verzorgingsplaatsen:

1. Solitaire verzorgingsplaatsen (86).
2. Verzorgingsplaatsen met alleen een wegrestaurant (10).
3. Verzorgingsplaatsen met alleen een benzineverkoopplaats (205).
4. Verzorgingsplaatsen met zowel een wegrestaurant als een benzineverkoopplaats (30).

Het plaatsen van een elektrisch oplaadpunt op de diverse soorten verzorgingsplaatsen kent een verschillend regime.

### **2.1 Regelgeving Solitaire verzorgingsplaatsen voor huidige concessiehouders(er zijn daar geen huidige concessiehouders!)**

Op een dergelijke verzorgingsplaats is geen Wbr-vergunninghouder aanwezig, immers er is geen benzineverkoopplaats en geen wegrestaurant aanwezig op dit type verzorgingsplaats. De grond van de verzorgingsplaats is geheel in eigendom van de Staat. Tot 2024 kan geen nieuwe vergunning worden verleend voor een verkoopplaats van motorbrandstoffen en een wegrestaurant op dit soort locaties.<sup>1</sup> Dat betekent dat er ook geen mogelijkheid is om aanvullende voorzieningen, zoals een oplaadpunt te realiseren. Vanaf 21 dec 2011 is een oplaadpaal een basisvoorziening, waarvoor dus een vergunning aangevraagd kan worden. Dit geldt ook voor solitaire VZP's.

Op solitaire verzorgingsplaatsen wordt daarom voornamelijk geen Wbr-vergunning afgegeven voor oplaadfaciliteiten. Waarom zou je dit uitsluiten? Wellicht is het in combinatie met een toiletvoorziening daar ook aantrekkelijk voor een marktpartij.

---

<sup>1</sup> De Benzinewet stelt (art. 17, lid 2) dat tot 1-1-2024 geen nieuw verkoopplaats van motorbrandstoffen mag worden geopend.

Als dat in het kader van het sluitend maken van een 'gat' in het E-laadpuntnetwerk op een bepaalde locatie toch wenselijk is, moet daarvoor een oplossing gezocht worden. Lacunes worden door de districten kenbaar gemaakt aan SDG Netwerken.

Aanleg en onderhoud geschieden altijd in overleg met Rijkswaterstaat (op basis van de Wbr-vergunningvoorwaarden).

## ***2.2 Regelgeving Verzorgingsplaatsen met alleen een wegrestaurant voor huidige concessiehouders***

De eigenaar van een wegrestaurant als vergunninghouder/concessiehouder kan een aanvraag bij het betreffend district indienen voor een nieuwe Wbr-vergunning of een aanpassing van de bestaande Wbr-vergunning voor het plaatsen van een oplaadpunt. Het betreft hier wegrestaurants, die op gronden in eigendom van de Staat staan. De Wbr-vergunning wordt uitgebreid met een optie voor het plaatsen van een E- oplaadpunt. Bij de Wbr-vergunningverlening wordt gesteld dat het E-oplaadpunt voor iedereen fysiek toegankelijk moet zijn. Het plaatsen van een E-oplaadpunt binnen het vergunningen-/concessiegebied mag niet ten koste gaan van de parkeer capaciteit van de "algemene" parkeerplaatsen van de verblijfruimte. De houder van het wegrestaurant dient zelf deze specifieke E-parkeerplaatsen te realiseren binnen het huidige aantal parkeerplaatsen van de bestaande Wbr-vergunning. Aanleg en onderhoud geschieden altijd in overleg met Rijkswaterstaat (op basis van de Wbr-vergunningvoorwaarden).

## ***2.3 Regelgeving Verzorgingsplaatsen met alleen een motorbrandstofverkooppunt voor huidige concessiehouders***

Een exploitant van een motorbrandstofverkooppunt als Wbr-vergunning-/concessiehouder kan een aanvraag doen voor een nieuwe vergunning of een aanpassing van de bestaande vergunning. De vergunning wordt uitgebreid met een optie voor het plaatsen van een E-oplaadpunt. Bij de Wbr-vergunningverlening wordt gesteld dat het oplaadpunt voor iedereen toegankelijk moet zijn. Het plaatsen van een E-oplaadpunt binnen het vergunningen-/concessiegebied mag de doorstroming van autoverkeer over het terrein van het motorbrandstofverkooppunt niet belemmeren. De veiligheid van de benzinepompgebruiker mag niet in gevaar komen door het plaatsen van een E-oplaadpunt. De E-oplaadpunten mogen niet ten koste gaan van de minimale parkeereis voor een motorbrandstofverkooppunt (1 invalide parkeerplaats en 5 parkeerplaatsen voor kort parkeren).<sup>2</sup> De kosten voor aanleg en onderhoud zijn voor de aanvrager van de Wbr-vergunning. Aanleg en onderhoud geschieden altijd in overleg met Rijkswaterstaat (op basis van de Wbr-vergunningvoorwaarden).

## ***2.4 Verzorgingsplaatsen met een wegrestaurant en een benzinestation***

De mogelijkheid bestaat dat zowel de exploitant van het motorbrandstofverkooppunt als van het wegrestaurant oftewel een servicestation een Wbr-vergunningaanvraag voor een E-oplaadpunt indient. Beide aanvragen kunnen dan worden gehonoreerd. Aandachtspunten zijn dan de aanduiding (bewegwijzering op de verzorgingsplaats zelf) in verband met de doorstroming en de verkeersveiligheid en de verkeersaantrekkende werking. Dit lijken geen onoverkomelijke problemen.

De kosten voor aanleg en onderhoud zijn voor de aanvrager. Aanleg en onderhoud geschieden altijd in overleg met Rijkswaterstaat (op basis van de Wbr-vergunningvoorwaarden).

## ***2.5 Nieuwe vergunningaanvragers***

Vanaf 10 januari 2012 kan op een verzorgingsplaats langs rijkswegen ook als basisvoorziening worden toegestaan: een E-laadpunt. Met een E-laadpunt wordt een laadpunt, veelal een fysieke laadpaal bedoeld. Een E-laadpunt kan ook door een andere marktpartij, niet zijnde bestaande Wbr vergunninghouder worden aangevraagd. Voor een aanvraag door een marktpartij anders dan de bestaande Wbr vergunninghouder geldt de uitgebreide aanvraagprocedure.

Een E-laadpunt (paal) kan bestaan uit twee aansluitingen. Waardoor twee opstelplaatsen per E-laadpunt worden toegekend. Bij het toekennen van een E-laadpunt gelden de volgende uitgangspunten.

## **3 Voorwaarden voor het inrichten van een E-laadplaats**

---

<sup>2</sup> Zie richtlijn Wbr-verzorgingsplaatsen dec. 2009

Een E-laadplaats moet aan een aantal voorwaarden voldoen om te voorkomen dat er gevaarlijke situaties ontstaan. Op dit moment (juli 2012) zijn er circa 3000 elektrische auto's en circa 6.000.000 personenauto's die benzine, diesel of LPG gebruiken. **Het ligt voor de hand om de E-laadplaats na het tankstation te plaatsen.**

### **3.1 Ruimtelijke kwaliteit**

E-laadpalen staan niet op zich. Rondom de laadpalen kan een andere inrichting of ander meubilair gewenst of noodzakelijk zijn.

Te denken valt aan

- Opstelplaatsen
- Uitlegbord
- Lichtmast
- Afdak/windbescherming
- Afvalbak
- Bankje of picknickset
- e.d.

Naast de functionele opgave is er ook sprake van een ruimtelijke opgave (vormgeving).

De plaats (locatie op de verzorgingsplaats) en de lay-out van de E-oplaadplaats bepaald voor een belangrijk deel de ruimtelijke impact van de voorziening.

Proceseis:

- Het is belangrijk dat een integraal en ruimtelijk deskundige zoals een landschapsarchitect die meedenkt over de locatiekeuze en die de verschillende elementen in compositie bij elkaar plaatst en vormgeeft.

Inhoudelijke eisen:

- De plaats en de lay-out dienen op een logische manier aan te sluiten op het ontwerp van de verzorgingsplaats.
- Er dient aangesloten te worden op de materialisatie (verharding, kleurstelling) van de andere elementen op de verzorgingsplaats.
- Er dient rekening gehouden te worden met de impact op de sociale veiligheid. Overzicht en transparantie zijn belangrijk.

Voor advies of toetsing van het concept ontwerp kan contact gezocht worden met de adviseur ruimtelijke kwaliteit van de regionale dienst van RWS. Hij/zij zorgt voor afstemming met een inhoudelijk adviseur op het gebied van ruimtelijke kwaliteit bij DVS of Dienst Landelijk Gebied.

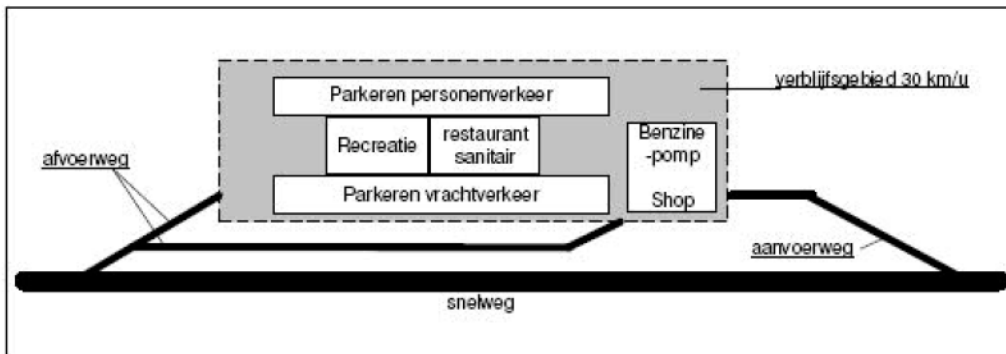
### **3.2 Doelmatige indeling van een verzorgingsplaats.**

Het autosnelwegennet heeft een belangrijke functie voor het lange-afstandverkeer. Een goede verzorging van mens en voertuig is daarbij van belang voor de verkeersveiligheid. Er moeten derhalve voldoende mogelijkheden bestaan om te rusten, lading en voertuigen te inspecteren, brandstof in te nemen, de inwendige mens te versterken, een sanitaire stop te maken etc. Daar stoppen en stilstaan op en langs autosnelwegen, behoudens in noodsituaties, niet is toegestaan worden speciale verzorgingsplaatsen buiten de hoofdrijbaan ingericht met als primaire functie mogelijkheden te bieden voor een kort oponthoud aldaar (verblijfsfunctie).<sup>3</sup> Het plaatsen van E-laadpunten mag nooit het primaire doel zoals hierboven beschreven van een verzorgingsplaats beperken. Naast de verblijfsfunctie dient rekening gehouden te worden met beheer en onderhoud van de verzorgingsplaats. De gebruikers van conventionele voertuigen moeten geen hinder ondervinden van het gebruik van een E-laadpunt door berijders van E-voertuigen. Een juiste plaatsbepaling van een E-laadpunt is dus cruciaal om de verzorgingsplaats haar primaire functie te laten vervullen.

Voorbeeld tekening van een E oplaadpunt op een VZP (Locatie nog intekenen)

---

<sup>3</sup> Richtlijn voor het ontwerpen van verzorgingsplaatsen langs autosnelwegen



Schematische weergave van de onderlinge situering van de verschillende functies op een verzorgingsplaats. Bron: Richtlijn verzorgingsplaatsen 29 juni 2009.

Enkele voorbeelden van E-oplaadpunten.



### 3.3 Op de verzorgingsplaats moet voldoende ruimte aanwezig zijn.

De ruimte voor het snelladen van een E voertuig mag niet ten koste gaan van beperkte parkeercapaciteit. Hierbij geldt de volgende leidraad. Bij  $\leq 20$  parkeerplaatsen (in beheer van RWS en niet van bestaande Wbr-vergunninghouder) staat RWS maximaal 1 laadpunt toe. Bij  $< 20$

parkeerplaatsen (in beheer van RWS en niet van bestaande Wbr-vergunninghouder) worden 2 energielaadpunten toegestaan. Per energielaadpunt worden 2 opstelplaatsen toegewezen. Dit kunnen bestaande parkeerplaatsen zijn. Het is mogelijk, als de verzorgingsplaats zich daar voor leent, nieuwe opstelplaatsen te realiseren voor energielaadpunten. Bij voldoende ruimte kan het wegendistrict er voor kiezen op de verzorgingsplaats een aparte rijstrook van enkele meters toe te staan naar de oplaadpunten toe. Indien mogelijk heeft dit de voorkeur waardoor toekomstige wachtrijen opgevangen kunnen worden.

### **3.4 Aantal exploitanten**

Maximaal staat RWS naast de huidige concessiehouders(s) twee aanbieders van E-laadpunten op één verzorgingsplaats toe. Beide aanvragers kunnen één E-laadpunt met twee opstelplaatsen toebedeeld krijgen. Vanuit doelmatige indeling worden de E-laadpunten naast of vlak bij elkaar geplaatst. Zodat het voor de weggebruiker duidelijk wordt waar een auto geladen kan worden.

### **3.5 Overkapping**

Een overkapping van de energielaadpunten wordt toegestaan. De overkapping heeft als primaire taak gebruikers van het energielaadpunt te beschermen tegen het weer. De overkapping bedraagt niet meer vierkante meters dan nodig is op het totaal aantal energielaadpunten inclusief opstelplaatsen te overkappen. De overkapping moet voldoen aan de eisen zoals in de richtlijnen verzorgingsplaatsen is beschreven.

Bij gebruik van zonnepanelen dient rekening te worden gehouden met het weerkaatsingseffect van zonlicht van de panelen. Zonnepanelen mogen om die reden niet richting de snelweg wijzen.

### **3.6 Reclamezuil Blikvanger**

Het is de exploitant toegestaan om bij het energielaadpunt een blikvanger? Reclame zuil? als beschreven in de richtlijn verzorgingsplaatsen te plaatsen. Hieronder wordt ook een vlaggenmast en een prijspaal verstaan, zolang deze bij het energielaadpunt geplaatst kan worden.

### **3.7 Bewegwijzering**

Bewegwijzering langs de rijbaan kan alleen door middel van de aanduiding van het logo van de onderneming op het 1500 meter portaal. Het is niet toegestaan om een pictogram die verwijst naar het E-laadpunt op te nemen. Op de verzorgingsplaats zelf verleend RWS goedkeuring aan de manier van bewegwijzering naar het E-laadpunt zodat de locatie snel en veilig vindbaar is. De kosten voor bewegwijzering op de verzorgingsplaats komen ten laste van RWS.

### **3.8 Kosten**

De aanvrager voor een E-laadpunt draagt alle kosten voor het realiseren en beheer en onderhoud van een E-laadpunt. Aanleg en onderhoud geschieden altijd in overleg met Rijkswaterstaat (op basis van de Wbr-vergunningvoorwaarden).

#### **3.8.1 Informatie ten behoeve van vergunningverlening**

Om te komen tot een Wbr vergunning dient de aanvrager minimaal de volgende stukken te overhandigen:

- Plattegrond van de verzorgingsplaats waarop exact is aangegeven waar het energielaadpunt komt te staan. Hierbij moet ook worden aangegeven of bestaande opstelplaatsen worden gebruikt of dat men hiervoor een aparte ruimte wil inrichten op de verzorgingsplaats. Bij dit laatste moet ook aangegeven worden hoe gebruikers het energielaadpunt kunnen bereiken.
- Een afbeelding van het soort energielaadpunt moet bij de aanvraag worden geleverd.
- Afbeelding van de prijspaal.
- Exact aangeven hoe de kabels en leidingen lopen.

#### **3.8.2 Wat als iedere wbr vergunninghouder een energielaadpunt wil exploiteren?**

Het kan voorkomen dat zowel het benzineverkooppunt, het restaurant en 2 marktpartijen een energielaadpunt wil exploiteren. Wellicht dat deze situatie niet wenselijk is, maar op basis van de richtlijn wel mogelijk. Voor de reeds bestaande Wbr vergunninghouder geldt dan de eenvoudige

aanvraagprocedure. Voor nieuwe partijen geldt de uitgebreide aanvraagprocedure. In een dergelijke situatie moet extra aandacht worden gevraagd voor de bewegwijzering.

#### **4. Energielaadpunten**

Elektrisch rijden staat nog in de kinderschoenen. Hierdoor bestaan verschillende laadmethodieken. Het is niet de rol van RWS om een standaard voor E-laadpunten te definiëren dan wel voor te schrijven. Op dit moment (juli 2012) wordt onderscheid gemaakt tussen langzaam, medium en snelladen. Als leidraad wordt meegegeven dat RWS een netwerk van medium tot snelladers ondersteunt. Het kan voor reeds bestaande Wbr vergunninghouders interessant zijn om ook langzaam laden aan te bieden. Waarom? Voor exploitatie van een energiolaadpunt op RWS grond wordt langzaam laden niet toegestaan aangezien dit niet bijdraagt aan de doelstelling van een verzorgingsplaats.

Onderstaand enkele voorwaarden waaraan een E-laadpunt moet voldoen.

##### **4.1 Algemene voorschriften bij vergunningverlening van een elektrisch oplaadpunt ingevolge de Wbr**

- Verkeersdeelnemers met een (deels) elektrische auto moeten, zonder enige technische belemmering, gebruik kunnen maken van het oplaadpunt. Er mogen geen bijzondere voorwaarden ten behoeve van het gebruik van de aansluiting worden opgelegd.
- Het gebruik van het oplaadpunt mag de doorstroom van het verkeerdoorstroming niet belemmeren.
- Een oplaadpunt dient te worden aangeduid met het verkeersbord BW101Sp19. Voorbeeld opnemen
- Het heeft de voorkeur om vrachtverkeer en personenverkeer gescheiden te houden op de verzorgingsplaats. (is dit een algemene opmerking of zijn er ook laadpalen voor vrachtverkeer?)
- Een E-oplaadpunt moet aan de geldende (veiligheids-)normen voldoen zoals IEC61851 stekker), als ook aan de overige normen met betrekking tot de elektrische laadveiligheid (type 2, mode 3) voorgeschreven door KEMA (IP, EMC en elektrische veiligheid).
- Een oplaadpunt moet voldoen aan een KEMA-keur (of een vergelijkbaar keurmerk) voor oplaadpalen voor elektrische voertuigen'.
- Een exploitant van een E-oplaadpunt kan niet zelf een vergunning aanvragen. Wbr-aanvragen verlopen alleen via de zittende vergunninghouder. Dit klopt niet sinds het een basisvoorziening is!
- De Wbr-vergunning wordt (voorlopig) verstrekt voor de duur van de concessie waarbij rekening gehouden wordt met de evaluatie eind 2011. (?????)
- De afstand tussen het E-oplaadpunt en andere voorzieningen dient van dien aard te zijn dat de veiligheid gewaarborgd is.

##### **4.2 Aanvullende voorschriften voor snelladen**

- RWS is niet verantwoordelijk voor de aansluiting van het E-laadpunt
- De vergunningverlener kan de Wbr-vergunning intrekken als er binnen 1,5 jaar na uitgifte geen E-laadpunt is gerealiseerd.
- Een E-laadpunt moet aan de geldende (veiligheids-)normen voldoen zoals Veiligheidsnorm IEC 61851, IEC 62196.
- Een oplaadpunt moet voldoen aan een KEMA-keur (of een vergelijkbaar keurmerk) voor oplaadpalen voor elektrische voertuigen'.
- De E-laadplaats moet voor iedereen toegankelijk zijn (zonder abonnement kunnen laden)
- Verkeersdeelnemers met een (deels) elektrische auto moeten, zonder enige technische belemmering, gebruik kunnen maken van het E-laadpunt. Er mogen geen bijzondere voorwaarden ten behoeve van het gebruik van de aansluiting worden opgelegd.
- Het gebruik van het E-laadpunt mag de doorstroming van het wegverkeer doorstroming niet belemmeren.
- Een E-laadpunt dient te worden aangeduid met het verkeersbord BW101Sp19. is dit een bord met de toelichting snelladen
- Het heeft de voorkeur om vrachtverkeer en personenverkeer gescheiden te houden op de verzorgingsplaats.



- De afstand tussen het oplaadpunt en andere voorzieningen dient van dien aard te zijn dat de veiligheid gewaarborgd is. (is dit een algemene opmerking of zijn er ook laadpalen voor vrachtverkeer?)
- 

## 5 Overige eisen

## 6 Literatuur

Elektrisch rijden Innovatie, Informatie. Informatie. Inspiratieboek voor elektrisch rijden uitgegeven door Rijkswaterstaat, december 2009  
ISBN/EAN: 978-90-815096-1-9

Energieke wegen,  
'Energieke wegen'. Innovatie. Informatie. Inspiratie. Uitgegeven door Rijkswaterstaat, september 2010  
ISBN/EAN: 978-90-815096-2-6

## Colofon

[REDACTED] (CD)  
[REDACTED] (DVS)  
[REDACTED] (SDG)

Met medewerking van :

[REDACTED] (DON)  
[REDACTED] (DON)  
[REDACTED] (DON)  
[REDACTED] (DZL)  
[REDACTED] (DVS)

Voor nadere informatie over E-laadpalen op Verzorgingsplaatsen kunt u contact opnemen met  
[REDACTED]@rws.nl