



Aan

Minister

nota

Beantwoording Kamervragen PVV

TER BESLISSING

Datum

17 juni 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/177732

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir.Wegen en
Verkeersveiligheid
Wegverkeersbeleid

Beslistermijn

24-06-2024

Bijlage(n)

1

Aanleiding

Het lid Heutink (PVV) heeft op 5 juni 2024 schriftelijke vragen gesteld over het beleid 'verzorgingsplaatsen van de toekomst'. Dit naar aanleiding van een artikel in De Telegraaf over de zorgen van pompstationhouders naar aanleiding van de energietransitie en het beleid 'verzorgingsplaatsen van de toekomst'.

De voorlaatste Kamerbrief over het onderwerp 31305-410, d.d. 14-07-2023, is controversieel verklaard. De Kamer is 15 mei jl. voor het laatst geïnformeerd over de stand van zaken van het voorgenomen beleid (n.a.v. het uitwerken van moties). Deze brief is niet controversieel verklaard en geagendeerd in een nog te plannen debat duurzame mobiliteit.

Geadviseerd besluit

Instemmen met het versturen van de Kamervragen in de bijlage 1.

Kernpunten

- Het artikel gaat in op het voorgenomen beleid op verzorgingsplaatsen, dat in september jl. controversieel verklaard is door de Kamer. Het artikel is geschreven vanuit het perspectief van (met name kleine) pompstationhouders. De argumenten vanuit IenW zijn ook, beperkter, in het artikel opgenomen. Het artikel gaat niet in op de positie van de laadbranche.
- De pompstationhouders geven aan graag alle diensten (shop, laden, tanken) in één hand te willen aanbieden, omdat de verkoop van motorbrandstoffen als afzonderlijke dienst op korte termijn niet meer rendabel zou zijn. Ook geven zij aan dat het aanbieden van laaddiensten vooralsnog niet rendabel is. De combinatie van beide voorzieningen met een shop (die winstgevend is) is belangrijk voor het verdienmodel van deze exploitanten.
- De beantwoording is gebaseerd op uitgangspunten uit de visie 'verzorgingsplaats van de toekomst', de belangrijkste punten hieruit zijn onder de toelichting opgenomen.
- Een van de voornemens in het nieuwe beleid is het opstellen van een 'routekaart', waarin de transitie gepland wordt over het areaal verzorgingsplaatsen. In de routekaart worden ook een aantal keuzes gemaakt over de implementatie van het beleid, die van belang zijn voor de effecten in de praktijk van, onder meer, de biedbeperking. Dit is niet meegenomen in de

beantwoording. Deze keuzes zullen worden voorgelegd aan een nieuw Kabinet.

- Bij een eerste concept van de routekaart kan ook meer duidelijkheid gegeven worden over de duur van de implementatiefase.

Krachtenveld

In het artikel in De Telegraaf worden branchepartijen Vemobin en VPR geïnterviewd. Vemobin vertegenwoordigt met name de grote partijen in de sector. Leden zijn BP, Esso, Shell, TotalEnergies, Gulf, Tamoil, VaroEnergy, Q8, Gunvor, Vitol, EG Group en Finco. VPR vertegenwoordigt circa 28 particuliere uitbaters van tankstations langs het hoofdwegennet.

Er zijn geen vertegenwoordigers van de laadindustrie genoemd in het artikel.

Datum

17 juni 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/177732

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Wegverkeersbeleid & Directie
Duurzame mobiliteit

Aan

Minister cc stas

Bijlage(n)

1

Toelichting

A. Hoofdpijnen van een nieuw beleid op de verzorgingsplaatsen

Doelen

Met het nieuwe beleid worden een aantal doelen nagestreefd:

- Het ondersteunen van de weggebruiker in zijn reis van A naar B. Dit betekent dat er sprake is van kwalitatief goede voorzieningen die aansluiten op de (veranderende) behoefte van de weggebruiker. De energiebehoefte van de weggebruiker zal nog langere tijd bestaan uit een combinatie van fossiele brandstoffen, bio- en synthetische brandstoffen en zero emissie energiebronnen (waterstof maar met name laden);
- Het nieuwe beleid borgt een veilig en doelmatig ingerichte verzorgingsplaats.

Maatregelen

Om deze doelen te bereiken zijn de volgende maatregelen in de visie opgenomen:

A. Eindbeeld

1. Het Rijk neemt meer regie op de **fysieke inrichting**. Zo worden (loop-)bewegingen beperkt en is de verzorgingsplaats overzichtelijker. De regie wordt genomen via een **inrichtingsplan** per verzorgingsplaats.
2. In het eindbeeld is er sprake van 'zero emissie' verzorgingsplaatsen, waar geen fossiele brandstoffen meer worden verkocht. Er is dan een kavel shop, een kavel laden en op enkele verzorgingsplaatsen een kavel waterstof of een andere techniek als deze zich dan aandient. Dit betekent ook dat voorzieningen op de verzorgingsplaats zoveel mogelijk **separaat in de markt gezet** worden. Dit borgt lage toetredingsdrempels doordat kavels toegankelijk zijn voor een bredere groep aanbieders en zorgt zo dat de expertise en creativiteit van de markt beter worden benut.
3. Het snellaadkavel wordt toegekend aan één onderneming (**exclusiviteit**). Deze exclusiviteit maakt de verzorgingsplaats overzichtelijker, beperkt zoekverkeer en maakt het eenvoudiger de beperkt beschikbare ruimte doelmatig in te richten en beschikbare netaansluitingen efficiënter te gebruiken. Het biedt exploitanten van laadpalen meer (investerings)zekerheid, omdat ze – in tegenstelling tot de huidige situatie – niet geconfronteerd worden met andere partijen die ook opeens dezelfde voorzieningen aan gaan bieden. Met exclusiviteit kunnen ondernemers vol inzetten op de bouw van de nodige laadinfrastructuur.

4. Concurrentie wordt georganiseerd tussen verzorgingsplaatsen. Het **gebiedscriterium** dient hierbij als waarborg voor keuzevrijheid voor de weggebruiker. Een dergelijk criterium bestaat al voor tankstations en wordt met het nieuwe beleid uitgebreid naar laadstations. Dit betekent dat een exploitant niet tweemaal dezelfde voorziening mag aanbieden op twee opeenvolgende verzorgingsplaatsen.
5. Laadrechten zullen niet langer in de markt worden gezet door middel van een loting, maar aan de hand van een **veiling of vergelijkende** toets. Deze verdeelmethode bieden meer mogelijkheden om de meest geschikte partij te selecteren en te sturen op kwaliteit van het aanbod.
6. Er wordt gewerkt aan een **restwaarderegeling** voor investeringen op de verzorgingsplaats die wenselijk zijn vanuit de publieke doelen, maar die een exploitant niet kan terugverdienen binnen één exploitatietermijn. Denk daarbij aan de luifel, toiletgebouwen of bestrating. Ook moet nog bepaald worden wat de maximale **looptijd** van de snellaadvergunning wordt.

Datum
17 juni 2024

Onze referentie
IENW/BSK-2024/177732

Opgesteld door
Bestuurskern
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Wegverkeersbeleid & Directie
Duurzame mobiliteit

Aan
Minister cc stas

Bijlage(n)
1

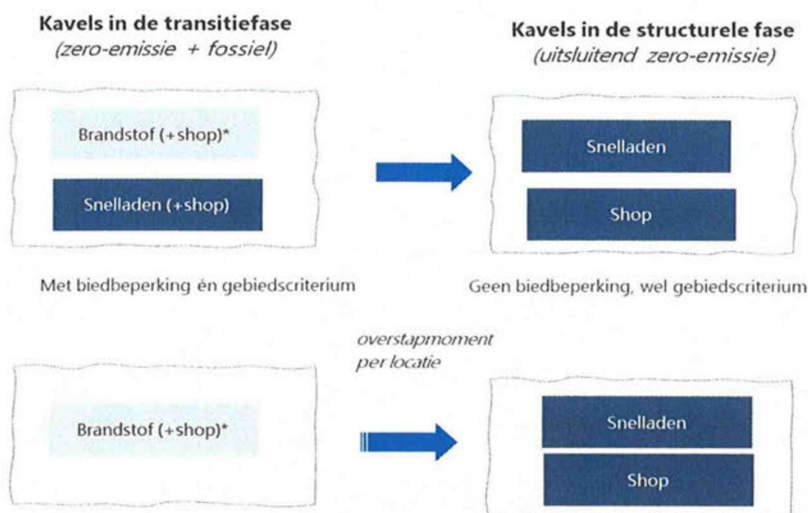
B. De overgangsfase

Juist de overgangsfase is complex. We beginnen immers niet in een 'green field' situatie en moeten rekening houden met (i) de bestaande fysieke inrichting en de omvang van verzorgingsplaatsen (ii) verschillende looptijden van bestaande voorzieningen en (iii) de onvoorspelbaarheid van de transitie. Aanpassen van de inrichting vergt dus een zorgvuldige planning.

De beleidsvisie stelt de volgende maatregelen voor om de transitie-fase te doorlopen.

7. Een **indeling in twee kavels**. In de transitie-fase wordt aangesloten bij de huidige praktijk: Er is ruimte voor één groot snellaadkavel naast het bestaande tankkavel per verzorgingsplaats. Beide kunnen een shop exploiteren, mits dit veilig en doelmatig ingepast kunnen worden.

Hieronder is schematisch weergegeven wat dit betekent voor de kavelindeling verzorgingsplaatsen met genoeg ruimte, en verzorgingsplaatsen die erg klein zijn.



8. Gedurende de transitiefase is soms een **biedbeperking** noodzakelijk. Dit houdt in dat een marktpartij op één verzorgingsplaats niet op zowel een laadkavel als een tankkavel kan bieden. Dus: Niet een Shell tanken (met shop) en Shell laden (met shop) op een verzorgingsplaats. Als er geen ruimte is voor een tweede shop, is er geen noodzaak voor een biedbeperking. Dus: Shell (met shop) en een Shell Recharge kan wel.
9. De planning van de implementatie van het beleid verloopt via een **routekaart**, deze borgt onder meer een gecontroleerde uitfasering van de verkoop van motorbrandstoffen. In deze planning wordt ook de benodigde **netcapaciteit** per verzorgingsplaats meegenomen.
10. De **tijdelijke beleidsregel** maakt implementatie van het nieuwe beleid makkelijker. Voor de goede orde: er is geen sprake van een algemene vergunningstop.
 - a) Vergunningen mogen nog steeds. Op verzorgingsplaatsen waar al een zelfstandige laadvoorziening in de markt gezet is, wordt de looptijd van die vergunning beperkt tot het moment dat de vergunning voor dit laadstation afloopt.¹ Eventuele nieuw uitgegeven vergunningen lopen dus gelijktijdig met het laadstation af, dit maakt het eenvoudiger deze vergunning onder het nieuwe beleid als **exclusief** recht in de markt te zetten en ruimtelijk in te passen op de verzorgingsplaats.
 - b) Om verrommeling te vermijden en geen onrendabel korte looptijden te vergunnen, worden volgens de Tijdelijke beleidsregel op dit moment geen vergunningen verleend als de looptijd tot de verwachte uitgifte van snellaadkavels korter is dan vijf jaren. Het draagt dus bij aan de **inrichting** van de 'verzorgingsplaats van de toekomst'.

Datum

17 juni 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/177732

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir.Wegen en
Verkeersveiligheid
Wegverkeersbeleid & Directie
Duurzame mobiliteit

Aan

Minister cc stas

Bijlage(n)

1

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
02	Beantwoording Kamervragen PVV	Dit betreft de formele beantwoording van het set Kamervragen.
03	Telegraaf - Eigenaren tankstations vrezen voor hun voortbestaan nu verzorgingsplaatsen op de schop gaan	Het artikel dat tot de vragen heeft geleid.

¹ Het gaat om circa 180 verzorgingsplaatsen. Op de overige verzorgingsplaatsen blijft de looptijd gelijk aan die van het tankstation.