

## Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

### 401

Vragen van het lid **Veltman** (VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht dat laadpalen langs de snelwegen worden verwijderd* (ingezonden 27 september 2024).

Antwoord van Minister **Madlener** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 25 oktober 2024).

#### Vraag 1

Bent u bekend met het artikel «Laadpalen langs snelwegen verdwijnen bij bosjes: «Dat lijkt mij haaks staan op de ambities»»?<sup>1</sup>

#### Antwoord 1

Ja, hiermee ben ik bekend.

#### Vraag 2

Deelt u de mening dat door de toepassing van de regeling, ondernemers weerhouden worden om laadpalen neer te zetten, terwijl zij dat juist wel willen?

#### Antwoord 2

De tijdelijke beleidsregel en de beleidsvisie op de verzorgingsplaatsen zijn opgesteld door het vorige kabinet. Vooropgesteld: Onder het nieuwe kabinet is nog geen keuze gemaakt over de invulling van een nieuw beleid, hoe om te gaan met deze beleidsregel, en het aantal aanbieders van laadpalen op verzorgingsplaatsen. Wel is in het regeerakkoord afgesproken dat ingezet wordt op een opschaling van laadinfrastructuur. Het Ministerie van IenW werkt aan een wet voor de manier waarop deze vergunningen verdeeld worden. Op dit moment worden er nog gesprekken gevoerd met verschillende stakeholders.

Voor wat betreft de tijdelijke beleidsregel: in de praktijk zien we niet dat de maatregel leidt tot tekorten aan laadpalen op verzorgingsplaatsen. Sinds de tijdelijke beleidsmaatregel is het aantal snellaadpalen op verzorgingsplaatsen met 40% gestegen. Hiermee voldoet Nederland al aan de Europese eisen voor de laadinfrastructuur van personenauto's voor 2035.

<sup>1</sup> Website De Telegraaf, 27 september 2024 (<https://www.telegraaf.nl/nieuws/2114247670/laadpalen-langs-snelwegen-verdwijnen-bij-bosjes-dat-lijkt-mij-haaks-staan-op-de-ambities>)

De tijdelijke beleidsregel is onder het vorige kabinet tot stand gekomen vanuit het voornemen om het aanbod van laadpunten op verzorgingsplaatsen te herordenen. Het doel daarbij was juist om een verdere opschaling van laadinfrastructuur in de toekomst mogelijk te maken. De vergunningen voor laaddiensten verlopen voor een groot deel vanaf 2028. Ze zullen dan opnieuw voor een bepaalde looptijd toegewezen aan een nieuwe exploitant. De tijdelijke beleidsregel is bedoeld als een belangrijke eerste stap naar het nieuwe beleid. Deze beleidsregel houdt in dat nieuwe vergunningen worden toegekend met een kortere looptijd. Deze vergunningen met een kortere looptijd lopen dan tegelijk af met het bestaande zelfstandige laadstation (de basisvoorziening laden) op de verzorgingsplaats. Op het moment dat de vergunning voor het zelfstandige laadstation afloopt, kan er een enkele vergunning voor laadpalen worden verdeeld onder het nieuwe beleid. De beleidsregel zorgt voor duidelijkheid voor weggebruikers én ondernemers in aanloop naar het herverdelen van vergunningen vanaf 2028. De tijdelijke beleidsregel voorkomt dat de huidige vergunningverlening te veel in de weg komt te staan van de realisatie van nieuwe kavels voor elektrisch laden vanaf 2028. Zonder beleidsregel zouden er nu nog veel vergunningen worden toegekend voor laadpalen, op verschillende plekken op de verzorgingsplaats, met een looptijd van 15 jaar. Dit maakt het moeilijker om vanaf 2028 laadkavels in de markt te zetten die interessant zijn voor ondernemers, en die deze ondernemers voldoende ruimte bieden hun laadstation uit te breiden om de groeiende vraag naar elektrisch laden te bedienen.

### Vraag 3

Deelt u ook de opvatting dat zo juist niet aan de ambities kan worden voldaan voor het stapsgewijs vervangen van het aanbod van fossiele brandstoffen? Kunt u uw antwoord toelichten?

### Antwoord 3

Nee, die opvatting deel ik niet. Zoals toegelicht in het antwoord op de voorgaande vraag is de tijdelijke beleidsregel juist een belangrijk instrument in het stapsgewijs vervangen van het aanbod van fossiele brandstoffen door uitstootvrije alternatieven op de verzorgingsplaats. Als gevolg van de tijdelijke beleidsregel worden sommige vergunningen geweigerd of toegekend met een kortere looptijd, met het doel om een nieuw beleid sneller te kunnen invoeren. Zoals toegelicht in het antwoord op de voorgaande vraag is een nieuw beleid nodig om een verdere uitbreiding van het laadnetwerk in de toekomst mogelijk te maken. Het is dus een korte pas op de plaats om later sneller vooruit te kunnen met de energietransitie. En om ondernemers meer zekerheid te bieden en de verkeersveiligheid te verbeteren.

### Vraag 4

Hoe verhoudt deze gedwongen terughoudende opstelling zich naar uw mening tot wat in het regeerprogramma is opgenomen over laadinfrastructuur en elektrisch rijden?

### Antwoord 4

In het regeerprogramma is opgenomen dat er een schaalvergroting van de laadinfrastructuur nodig is. Deze schaalvergroting vraagt om een nieuw beleid, zoals is toegelicht in het antwoord op vraag 2. Vanaf 2028 kunnen ondernemers meedingen naar een (of meerdere) van vele vrijvallende laadkavels, die op dat moment opnieuw worden verdeeld. De tijdelijke beleidsregel is een belangrijke stap naar een nieuw beleid op de verzorgingsplaatsen. Een beleid dat weggebruikers en ondernemers meer duidelijkheid biedt en het aantrekkelijker maakt het aantal laadpalen op te schalen. En daarnaast de verkeersveiligheid verbetert.

### Vraag 5

Hoe verhoudt deze gedwongen terughoudende opstelling zich naar uw mening tot de verplichtingen die Europa stelt rondom de uitrol van een netwerk van laadpalen en het tempo dat daarbij gehaald moet worden?

#### Antwoord 5

Nederland is koploper met het hoogste aantal publieke laadpunten in Europa. Acht procent van alle Europese snelladers staan in Nederland. We voldoen hiermee grotendeels al aan de Europese verplichtingen ten aanzien van het laadnetwerk voor personenauto's in 2035. Voor de realisatie van laadpalen voor vrachtwagens (logistiek laden) ligt er nog een opgave. Dit deel van het wagenpark vraagt om meer ruimte en grotere laadvermogens.

Nu rijdt een beperkt deel van de weggebruikers elektrisch, maar deze groep zal in de toekomst steeds groter worden. Ook zal er meer behoefte komen aan laadpalen voor de logistiek. Het huidige netwerk is dan niet meer voldoende en moet worden opgeschaald om ervoor te zorgen dat iedereen kan blijven laden langs de snelweg. Zoals toegelicht in het antwoord op vraag 2 vraagt deze opschaling om een nieuw beleid, dat ondernemers duidelijkheid biedt en het voor hen aantrekkelijker maakt te investeren in laadpalen. Aan dit nieuwe beleid wordt op dit moment hard gewerkt.

#### Vraag 6

Deelt u de mening dat ondernemers die een brandstoffenpunt exploiteren op een verzorgingsplaats langs de rijkswegen ook perspectief moet worden geboden om te kunnen meeontwikkelen naar de markt met emissievrije energiebronnen?

#### Antwoord 6

Ja, het is zeker belangrijk dat de huidige tankstationhouders perspectief wordt geboden om te kunnen meeontwikkelen met de overstap van fossiele brandstoffen naar uitstootvrije alternatieven. Een belangrijk uitgangspunt in de beleidsvisie die in december 2022 met de Kamer gedeeld is, is dan ook dat iedere ondernemer die graag laadpalen wil aanbieden gelijkwaardige kansen krijgt om dit te doen. Dit betekent dat ook ondernemers die actief zijn op de markt voor motorbrandstoffen de mogelijkheid hebben om laadpalen aan te bieden. Zij kunnen net als alle andere geïnteresseerde partijen meedingen naar de vergunningen die hiervoor zullen worden verdeeld.

#### Vraag 7

Deelt u de opvatting dat zij om die reden ook zelf laadpalen moeten mogen aanbieden, om zo de automobilist in zijn behoefte te voorzien?

#### Antwoord 7

Ja. Een belangrijk punt in de genoemde beleidsvisie die is toegelicht in het antwoord op vraag 2, is dat er voor laad- en tankdiensten aparte vergunningen worden verdeeld. Dit is nodig voor lagere toetredingsdrempels en een gelijk speelveld, en dus een beter functionerende markt en aanbod voor weggebruikers. Dat voor laden en tanken verschillende vergunningen nodig zijn betekent niet dat tankstationondernemers geen laaddiensten kunnen aanbieden. Alleen de manier waarop vergunningen worden toegekend verandert ten opzichte van de huidige situatie. Een tankstationhouder die laadpalen wil aanbieden kan de vergunning die hiervoor nodig is verkrijgen door mee te doen aan de verdeelmethode, net als andere geïnteresseerde partijen.

#### Vraag 8

Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 8

Zie het antwoord op de voorgaande vraag.

#### Vraag 9

Zo ja, hoe beoordeelt u dat de beleidsregel, die er zelf van spreekt dat «in zoverre een moratorium» is ontstaan op de uitrol van nieuwe laadpalen, de ondernemers die naast fossiele brandstof graag laadpalen aan hun klanten willen aanbieden, het ondernemen onmogelijk maakt?

#### Antwoord 9

Zie ook het antwoord op vraag 2. Het is voor ondernemers – uitbaters van tankstations of andere partijen – nog steeds mogelijk laadpalen aan te bieden. Hiervoor kunnen zij een vergunning aanvragen die vervolgens door Rijkswa-

terstaat wordt beoordeeld. Deze vergunning is in looptijd beperkt tot de looptijd van het zelfstandige laadstation. Indien die er niet is, wordt de looptijd van het tankstation aangehouden. Indien de looptijd korter dan 5 jaar zou zijn, wordt de vergunning niet verleend. Dit geldt overigens op gelijke wijze voor alle aanbieders van laadpalen, en dat staat los van de vraag of zij ook motorbrandstoffen verkopen.

Ook onder een nieuw beleid krijgt iedere ondernemer dezelfde kans om mee te dingen naar vergunningen voor het aanbieden van laadpalen, zie ook het antwoord op vraag 6 en 7. Het is dus zeker niet zo dat de tijdelijke beleidsregel het ondernemen onmogelijk maakt.

#### Vraag 10

Bent u het ermee eens dat het opheffen van het moratorium op het plaatsen van snellaadpunten, de ondernemers die verzorgingsplaatsen aan de snelwegen exploiteren in staat stelt om een businesscase op te stellen waarmee zij de transitie kunnen maken van het aanbod van fossiele brandstoffen naar het aanbod van emissievrije energiebronnen? Kunt u uw antwoord toelichten?

#### Antwoord 10

Zoals toegelicht in het antwoord op vraag 2 is het nog steeds mogelijk vergunningen aan te vragen voor snellaadpunten. Ook is de tijdelijke beleidsregel een belangrijke stap richting de invoering van een nieuw beleid waar duidelijkheid voor ondernemers, keuzevrijheid voor weggebruikers, verkeersveiligheid en de energietransitie centraal staan.

Daarbij is het voor ondernemers op de verzorgingsplaats ook onder een nieuw beleid mogelijk een business case op te stellen waarmee zij een transitie kunnen maken. Zoals toegelicht in de antwoorden op voorgaande vragen mag iedere partij meedingen naar de verschillende vergunningen die op een verzorgingsplaats worden verdeeld.

#### Vraag 11

Erkent u dat de vergunningen die ook vóór 22 december 2023 zijn afgegeven, maar door bezwaar- en beroepsprocedures nog niet onherroepelijk zijn of waren, een ongewenst effect hebben voor de ondernemers die verzorgingsplaatsen exploiteren, omdat zij uiteindelijk niet tot uitrol van die laadpalen komen?

#### Antwoord 11

De uitspraak van de rechter waar het artikel van De Telegraaf naar verwijst heeft tot gevolg dat een aantal vergunningen in tweede instantie niet wordt toegekend. Het gaat hier om vergunningen die voor de invoering van de tijdelijke beleidsregel in december 2022 zijn toegekend, maar nog niet onherroepelijk waren op het moment dat de tijdelijke beleidsregel werd ingevoerd. Tegen deze vergunningen is bezwaar gemaakt en de bezwaarmaker is in het gelijk gesteld. Dat betekent dat de laadpalen verwijderd moeten worden.

Hierbij is het belangrijk aan te tekenen dat het om slechts een beperkt aantal laadpalen gaat. Zoals toegelicht in het antwoord op vraag 2 groeit het aantal laadpalen langs het hoofdwegennet nog steeds en lijkt er op dit moment nog geen sprake van een tekort. Wel is een nieuw beleid nodig om een schaalvergroting in de toekomst mogelijk te blijven maken. De tijdelijke beleidsregel leidt ertoe dat vergunningen in bepaalde gevallen geweigerd worden, maar stelt ondernemers over enkele jaren juist in staat om op grotere schaal laadpalen te realiseren.

#### Vraag 12

Deelt u de opvatting dat dit negatief uitwerkt op de ambities om voldoende laadpalen langs snelwegen te realiseren?

#### Antwoord 12

Zoals toegelicht in het antwoord op vraag 2 neemt het aantal laadpalen nog steeds toe. Wel is er een nieuw beleid nodig om ervoor te zorgen dat het laadnetwerk in de toekomst kan opschalen.

#### Vraag 13

Bent u bereid om de beleidsregel in te trekken en het moratorium op plaatsing van nieuwe laadpalen te beëindigen?

#### Antwoord 13

Een besluit over het nieuwe beleid voor verzorgingsplaatsen en het verlengen van de tijdelijke beleidsregel is nog niet genomen. U wordt hierover op korte termijn verder geïnformeerd.

#### Vraag 14

Deelt u de mening dat met uw doel om bij herverdeling van de snellaadrechten de nieuwe snellaadexploitant zoveel mogelijk exclusief recht te geven, waarmee deze ondernemers meer zekerheid wordt geboden en de uitrol van laadinfrastructuur kan worden versneld, voor de huidige exploitanten van verzorgingsplaatsen juist minder zekerheid wordt geboden en zij worden opgezadeld met een slechtere businesscase en de transitie naar nieuwe energiebronnen mogelijk helemaal niet kunnen maken?

#### Antwoord 14

De vraagstelling suggereert dat de snellaadexploitanten en de uitbaters van tankstations op verzorgingsplaatsen twee gescheiden groepen zijn, maar dit is niet noodzakelijk het geval. Er zijn ondernemers die zich volledig toeleggen op het aanbieden van laaddiensten, maar er zijn ook ondernemers die actief zijn in beide markten. Een belangrijk uitgangspunt in een nieuw beleid op de verzorgingsplaatsen is dat alle geïnteresseerde ondernemers een gelijke kans krijgen om mee te dingen naar vergunningen voor het aanbieden van laadpalen.

Ook onder het nieuwe beleid is het voor tankstationondernemers mogelijk een verdienmodel vorm te geven. Zij kunnen, net als de snellaadexploitanten, meedingen naar de vergunningen voor het aanbieden van snelladen.

#### Vraag 15

Hebt u onderzocht of bent u bereid om te onderzoeken in hoeverre de bestaande exploitanten een samenwerking met het ministerie willen aangaan voor de uitrol van laadpalen en zo willen bijdragen aan het versnellen daarvan? Kunt u uw antwoord toelichten?

#### Antwoord 15

Een keuze over de verdere uitwerking van het beleid voor vergunningverlening op verzorgingsplaatsen moet nog worden gemaakt. Het Ministerie van I&W spreekt daarom met verschillende stakeholders van een nieuw beleid op verzorgingsplaatsen.

Ook bij de totstandkoming van de beleidsvisie en de nadere uitwerking hiervan zijn de belanghebbende partijen regelmatig betrokken. De groep belanghebbenden is breed, dit zijn niet alleen de huidige exploitanten op verzorgingsplaatsen, zoals de wegrestauranthouders, tankstationhouders en laadstationhouders, maar ook weggebruikers en marktpartijen die graag willen toetreden tot de verzorgingsplaats.

#### Vraag 16

Bent u in dat verband ook bereid om het gesprek met de sector aan te gaan om op een andere wijze invulling te geven aan de toekomstvisie op verzorgingsplaatsen, met het doel om verduurzaming van het wagenpark juist te stimuleren en de ondernemers die hierin een rol willen spelen en al verzorgingsplaatsen exploiteren, perspectief te bieden?

#### Antwoord 16

De verduurzaming van het wagenpark en de rol van ondernemers is een belangrijk aandachtspunt in het opstellen van de beleidsvisie en de verdere uitwerking ervan. Zoals aangegeven is er regelmatig contact met verschillende belanghebbenden bij het nieuwe beleid. Op korte termijn zal er een besluit worden genomen over de verdere uitwerking van het beleid dat is beschreven in de beleidsvisie.

Vraag 17

Kunt u deze vragen beantwoorden vóór het commissiedebat Duurzaam vervoer op 17 oktober a.s.?

Antwoord 17

Helaas is het niet gelukt om de beantwoording te versturen vóór het commissiedebat Duurzaam vervoer. De antwoorden zijn zo spoedig als mogelijk aan de Kamer verstuurd.