

Vergaderjaar 2022–2023

31 305

Mobiliteitsbeleid

Nr. 410

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 juli 2023

Op verzorgingsplaatsen is een grote verandering gaande. In de komende decennia zal het bestaande aanbod van fossiele brandstoffen stapsgewijs vervangen worden door zero emissie energiebronnen, met name laadvoorzieningen. Nederland is al een koploper in Europa als het gaat om de realisatie van laadpalen. Toch wordt verwacht dat er op Nederlandse verzorgingsplaatsen nog fors meer laadinfrastructuur bij moet en is ruimte nodig voor waterstof en andere duurzame energiebronnen. Deze situatie vraagt om duidelijke (inrichtings-)kaders en een regierol vanuit het Rijk. Zo kunnen ondernemers zich bezig blijven houden met het bouwen van laadstations en kan de elektrische rijder in Nederland ook in de toekomst rekenen op een goed netwerk zero emissie voorzieningen. Op 23 december jl. heb ik de Kamer de beleidsvisie «verzorgingsplaatsen van de toekomst» toegestuurd, waarin de centrale keuzes ten aanzien van beleid op de «verzorgingsplaats van de toekomst» zijn beschreven.¹ Deze beleidsvisie bouwt voort op een aantal succesfactoren van het huidige beleid: zo wordt er nog steeds gewerkt met een basislocatie voor het laden en, zolang dat nodig is, een locatie voor een tankstation. Het werken met losse kavels voor de laad- en tankvoorziening stelt kleine en specialistische partijen in staat te doen waar ze goed in zijn. De investeringen en creativiteit van ondernemers die laadinfrastructuur willen realiseren zijn hard nodig om de verzorgingsplaatsen van de toekomst vorm te geven en – onder meer – voldoende en kwalitatief goede voorzieningen te realiseren.

Het huidige beleid sluit niet meer goed aan op de nieuwe situatie die is ontstaan met de opkomst van zero emissie energiebronnen. Zo kan onder het huidige beleid iedereen – tankstationhouders, wegrestaurants en andere partijen – een vergunning aanvragen voor een laadpaal op de verzorgingsplaats. Deze concurrentie tussen exploitanten op de verzorgingsplaats leidt tot een versnipperde realisatie van laadpalen, verspreid over verschillende locaties op de verzorgingsplaats. Deze situatie leidt tot

¹ Kamerstuk 31 305, nr. 376

veel juridische procedures en maakt efficiënt gebruik van de schaarse netcapaciteit moeilijker. Dat verandert door te gaan werken met één kavel en één exploitant voor laden. Zo kan een aanbieder van snelladen investeren in grootschalig aanleg van laadpalen en zorgt het Rijk, via het inrichtingsplan, voor de overzichtelijkheid van de verzorgingsplaats. De afgelopen maanden is deze visie besproken in de Kamer, met verschillende belanghebbenden en met onderzoekers. In deze brief wordt u geïnformeerd over de verschillende moties en toezeggingen, gedaan in onder andere het schriftelijk overleg «update verzorgingsplaatsen van de toekomst» (Handelingen II 2022/23, nr. 74, item 5)², het tweeminutendebat «update verzorgingsplaats van de toekomst» en het commissiedebat verkeersveiligheid van 31 mei jl. Daarnaast wordt u meegenomen in het vervolgtraject dat zal bestaan uit het opstellen van een wetsvoorstel en een voorbereiding van de uitvoering van het nieuwe beleid.

Meer regie op de verzorgingsplaats

De vraag naar zero emissie energiebronnen, met name snelladen, zal de komende tijd steeds verder toenemen. Tegelijk zal er nog lang behoefte blijven aan fossiele, synthetische en biobrandstoffen op de verzorgingsplaats. Zero emissie energiebronnen en brandstoffen zullen nog langere tijd naast elkaar bestaan. Dit vraagt veel van de inrichting van de verzorgingsplaats: er zal meer ruimte moeten worden vrijgemaakt voor nieuwe energiebronnen en de huidige tankstations zullen grotendeels stapsgewijs en op een verantwoorde manier verdwijnen.

De exacte ontwikkeling van laden en tanken is lastig te voorspellen.

Belangrijk is dat de weggebruiker in zijn behoeften kan voorzien en dat er duidelijkheid komt voor ondernemers. In deze transitieperiode moet ook rekening gehouden worden met verleende rechten en vergunningen, de bestaande infrastructuur (bovengronds en ondergronds) op de verzorgingsplaatsen en de bestaande fysieke inrichting van verzorgingsplaatsen van bijvoorbeeld tankstations of winkels. Het is daarnaast goed om op te merken dat vrijwel elke van de ruim 280 verzorgingsplaatsen er anders uitziet, qua ruimte en inrichting.

Om deze transitie goed te laten verlopen, voert het nieuwe beleid meer regie op de inrichting van de fysieke ruimte op een verzorgingsplaats. Hierbij zijn onder meer herkenbaarheid en uniformiteit belangrijke uitgangspunten, omdat dit een verkeersveilig gebruik van de verzorgingsplaats bevordert. Er wordt per verzorgingsplaats een inrichtingsplan vastgesteld waarin de beschikbare ruimte voor de verschillende voorzieningen wordt verdeeld. Het laadstation en het tankstation krijgen in dit inrichtingsplan een eigen plek op de verzorgingsplaats. Bij de indeling van de ruimte wordt rekening gehouden met de verwachte snelheid van de transitie en de energiemix: elektriciteit, waterstof en (bio- en synthetische) brandstoffen. Het opstellen van deze inrichtingsplannen is echter maatwerk; iedere verzorgingsplaats is anders. Beschikbare ruimte, ondergrondse infrastructuur en bestaande inrichting zijn bepalend voor de wijze waarop de verzorgingsplaats kan worden ingedeeld. Dit betekent bijvoorbeeld dat het wellicht niet op iedere verzorgingsplaats mogelijk is zowel een tankstation als een laadstation te realiseren.

Alle laadvoorzieningen op een verzorgingsplaats zijn in het nieuwe beleid onderdeel van één snellaadkavel. De exploitatie van dit kavel wordt voor een bepaalde periode gegund aan één onderneming, net als nu het geval is voor de tankstations. Welke onderneming dit is zal bepaald worden op basis van een transparante verdeelmethode. Daarmee zal een einde komen aan de huidige praktijk waarin op een verzorgingsplaats aan meerdere aanbieders vergunningen worden verleend voor de realisatie van laadpalen. Het aanbieden van laaddiensten wordt, zoals nu al het

² Kamerstuk 31 305, nr.361

geval is voor tankstations, een exclusief recht per verzorgingsplaats. De voorziening waterstof wordt net als snelladen een apart kavel dat via een transparante verdeelmethode in de markt wordt gezet. De verwachting is dat er op een beperkt aantal locaties langs het hoofdwegennet waterstofvulpunten gerealiseerd zullen worden, met name langs belangrijke goederenvervoercorridors. De verwachting is dat waterstof vooral een toepassing zal hebben in de logistiek. De ontwikkelingen ten aanzien van waterstof worden langjarig gemonitord. Indien nodig wordt de routekaart op basis van de monitoring bijgewerkt.

Het huidige kavel motorbrandstofverkoopspunt zal gedurende de transitiefase blijven bestaan. Binnen dit kavel kunnen, naast fossiele brandstoffen, bio- en synthetische brandstoffen verkocht worden. Deze kavels blijven, net als nu, onderdeel van de Benzinewet en zullen door middel van de benzineveilingen periodiek worden verdeeld voor een periode van maximaal vijftien jaar. Deze kavels motorbrandstofverkoopspunt zullen richting 2050 stapsgewijs worden uitgefaseerd. Aandachtspunt hierbij is dat er sprake blijft van een voldoende dekkend netwerk, zodat ook voertuigen afhankelijk van motorbrandstoffen veilig gebruik kunnen blijven maken van het hoofdwegennet. De rol van biobrandstoffen en met name synthetische brandstoffen als alternatief voor fossiele brandstoffen is nog moeilijk te voorspellen. Deze ontwikkelingen zullen, net als de ontwikkeling van waterstof en andere zero emissie energiebronnen, door lenW langjarig gemonitord worden in het kader van de transitie naar duurzame mobiliteit. De uitkomsten hiervan zullen worden meegenomen in de totstandkoming en actualisering van de routekaart. Met bovenstaande beschrijving van de kavels voor waterstof en motorbrandstoffen wordt invulling gegeven aan de toezegging aan het lid Koerhuis om nader in te gaan op de rol van synthetische en biobrandstoffen in de toekomst, gedaan tijdens het commissiedebat verkeersveiligheid van 31 mei jl. (Kamerstuk 29 398, nr. 1062)

De uitgifte van exclusieve kavels voor snelladen komt de beschikbaarheid van voldoende laadvoorzieningen op de verzorgingsplaatsen ten goede. De exploitant van het exclusieve kavel heeft meer investeringszekerheid, omdat – in tegenstelling tot de huidige situatie – de ondernemer weet dat hij de enige is die op een verzorgingsplaats investeert. Dit maakt het voor exploitanten aantrekkelijker om op grotere schaal te investeren in nieuwe laadinfrastructuur. Exclusieve kavels komen ook de verkeersveiligheid ten goede, omdat er sprake is van slechts één aanbieder per dienst. Dit maakt dat er minder sprake is van zoekgedrag op de verzorgingsplaats en vergroot zo de verkeersveiligheid. Ook maakt de beperking van het aantal aanbieders het mogelijk om de (beperkt) beschikbare fysieke ruimte op een efficiëntere manier in te delen. Er kunnen zo meer laadpalen gerealiseerd worden op dezelfde verzorgingsplaats.

De tijdelijke beleidsregel

Onder het nieuwe beleid zal het snellaadkavel als exclusief recht worden toegekend. Dan zullen er dus geen vergunningen voor snelladen meer worden verleend buiten de uitgifte van dit kavel om. Een partij die laadpalen wil realiseren op de verzorgingsplaats kan dit doen door mee te dingen naar het exclusieve kavel dat per verzorgingsplaats periodiek wordt verdeeld. Dit recht zal via een open en transparante verdeelmethode in de markt worden gezet.

Met het oog daarop worden op grond van de *Tijdelijke beleidsregel inzake de toepassing van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken op elektrische laadpunten op verzorgingsplaatsen* (hierna: tijdelijke beleidsregel) sinds 23 december 2022 alleen nog vergunningen verleend voor laadpunten met een looptijd die maximaal gelijk is aan de resterende looptijd van de bestaande «basisvoorziening e-laden» op dezelfde verzorgingsplaats. Met

andere woorden: vergunningen voor laadpalen die na 23 december jl. worden verleend lopen af op het moment dat het laadkavel onder het nieuwe beleid (opnieuw) in de markt wordt gezet. Stel dat de bestaande basisvoorziening afloopt in 2030, dan kan een aangevraagde aanvullende voorziening voor een laadpaal worden verleend tot maximaal 2030. Zonder deze tijdelijke beleidsregel kunnen alle partijen (tankstations, wegrestaurants, overige partijen) overal op de verzorgingsplaats vergunningen voor laadpalen blijven aanvragen, die nog lang zullen blijven doorlopen als het nieuwe beleid al van kracht is. Dit maakt het bij de uitgifte van laadkavels onder het nieuwe beleid straks lastig om tot een goede inrichting te komen. Bovendien legt de realisatie van laadpalen op verschillende locaties op de verzorgingsplaats een groter beslag op de beperkt beschikbare netcapaciteit. Zonder de tijdelijke beleidsregel zou de uitgifte van vergunningen onder het huidige beleid de inrichting van de nieuwe exclusieve kavels ernstig belemmeren. Het lijkt tegenstrijdig om tijdelijk beperkingen te stellen aan de verlening van vergunningen, maar deze pas op de plaats is nodig om de realisatie van nieuwe laadpalen uiteindelijk te versnellen. Ondernemingen worden uiteindelijk eerder in staat gesteld om mee te dingen naar een exclusief en groter snellaadkavel.

In de praktijk betekent dit de komende jaren het volgende. Op dit moment is er op ruim 180 verzorgingsplaatsen een zelfstandig laadstation aanwezig.³ Op deze verzorgingsplaatsen wordt de looptijd van nieuw uit te geven vergunningen voor laadpalen beperkt tot het moment waarop de vergunning voor de bestaande basisvoorzieningen energieladen afloopt. Stel dat deze basisvoorziening afloopt in 2030, dan wordt een aangevraagde aanvullende voorziening voor een laadpaal verleend tot maximaal 2030. In 2028–2029 worden veruit de meeste snellaadkavels conform nieuw beleid in de markt gezet. Het staat dan alle partijen vrij mee te dingen naar een snellaadkavel. Op alle andere verzorgingsplaatsen⁴ is op dit moment nog geen basisstation energieladen. Hier verandert de tijdelijke beleidsregel feitelijk niets aan de duur van de vergunningen: deze worden verleend met een looptijd die maximaal gelijk is aan de resterende exploitatieduur van het motorbrandstofverkooppunt. 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. Zoals in het commissiedebat verkeersveiligheid van 31 mei jl. met de Kamer is gewisseld, is er dus geen sprake van een algemene vergunningstop. In de toelichting bij de tijdelijke beleidsregel is slechts vermeld dat alleen voor zover het een looptijd van minder dan vijf jaren betreft er sprake is van een tijdelijke vergunningsstop. Voor verzorgingsplaatsen, waar de verwachte uitgifte pas over vijf jaar of langer is voorzien, zijn dus nog steeds vergunningen mogelijk. En voor verzorgingsplaatsen waar dat korter is kunnen vergunningen die voor 23 december 2022 zijn verleend nog worden gerealiseerd.

Een open en transparante verdeelmethode

De rechten voor het exploiteren van een laadstation zullen op z'n vroegst vanaf 2026 in de markt gezet kunnen worden, als de daarvoor voor te bereiden wetgeving tot stand is gebracht met het oog op de start van de realisatie van nieuwe laadkavels vanaf 2028. Vanaf 2028 verloopt een groot aantal vergunningen voor het basisstation e-laden.

³ Onder het huidige beleid heet dit «basisvoorziening energieladen».

⁴ Het gaat om ruim 150 verzorgingsplaatsen, waarvan er >50 geheel zonder voorzieningen zijn. Op deze verzorgingsplaatsen staan mogelijk wel laadpalen bij tankstations, op de openbare parkeervoorzieningen of bij eventuele wegrestaurants.

In 2012 zijn vergunningen voor snelladen, in de vorm van een «basisvergunning e-laden», onder het vigerende beleid verdeeld via een loting. Daarnaast zijn laadpalen mogelijk gemaakt door verlening van vergunningen voor laden als aanvullende voorziening bij motorbrandstofverkooppunten, wegrestaurants en de algemene parkeervoorziening. Deze vergunningen zijn steeds relatief kleinschalig en konden tot nu toe steeds op individuele aanvragen zonder verdeelmethode verleend worden. In de tussentijd is veel veranderd: het aantal elektrische voertuigen is toegenomen en een groot aantal ondernemers geeft aan geïnteresseerd te zijn in het aanbieden van snelladen.

De verdeelmethode is een belangrijk onderdeel van de marktordening op de verzorgingsplaats. Het ministerie heeft Rebel Group gevraagd een advies uit te brengen over de te hanteren verdeelmethode. Dit rapport is als bijlage bij deze Kamerbrief naar de Kamer verstuurd. Rebel Group concludeert dat verdeling via een loting of via individuele aanvragen in de huidige context niet langer toereikend is om exploitatierechten toe te kennen. De belangrijkste reden is dat een loting geen mogelijkheid biedt om inschrijvingen van verschillende partijen met elkaar te vergelijken en vervolgens de meest geschikte te kiezen. Andere verdeelmethoden, zoals een veiling of een vergelijkende toets, bieden deze mogelijkheid wel. Geïnteresseerde partijen doen biedingen, die vervolgens op basis van kwalitatieve criteria (vergelijkende toets) of alleen op basis van prijs (veiling) met elkaar worden vergeleken. Rebel Group gaat daarnaast in op de mogelijkheid (laad-)rechten niet per verzorgingsplaats, maar met meerdere locaties tegelijk te verdelen. Dit zou betekenen dat de exploitant niet meedingt naar een enkele locatie, maar naar een set van (laad-)rechten op verschillende verzorgingsplaatsen. De mogelijkheid meerdere locaties tegelijk te gunnen zal worden meegenomen in de totstandkoming van een verdeelmethode. In dit proces zullen ook de branchepartijen betrokken worden. Voorop staat dat een verdeelmethode voldoende lage toetredingsdrempels borgt en uitvoerbaar is. De uiteindelijke invulling van de verdeelmethode zal aan de Kamer worden voorgelegd in de vorm van een wetsvoorstel (zie ook «Vervolg: voorbereiding van een wetgevingstraject» aan het einde van deze brief).

Dilemma: veilen of vergelijkende toets?

Rebel Group concludeert dat voor de verdeling van laadrechten op verzorgingsplaatsen een veiling het meest voor de hand ligt. Het belangrijkste argument is dat een veiling (binnen de context van de verzorgingsplaatsen) de meest efficiënte verdeelmethode is. Biedingen van geïnteresseerde partijen worden met elkaar vergeleken op basis van een enkel objectief criterium, namelijk de hoogte van het financiële bod. Vergelijking op basis van de hoogte van een financieel bod maakt het voor de overheid als veilende partij gemakkelijker om verschillende biedingen te vergelijken. Het is mogelijk om bij een veiling aanvullende eisen te stellen aan de biedingen. Een bieding wordt dan alleen meegenomen in de vergelijking als deze voldoet aan de gestelde voorwaarden. Dit betekent dat eventuele voorwaarden voorafgaand aan de veiling expliciet moeten worden gemaakt.

Bij een vergelijkende toets worden biedingen vergeleken op meerdere criteria, al dan niet in combinatie met de hoogte van het financiële bod. Dit biedt meer ruimte voor partijen om zich te onderscheiden op basis van kwalitatieve criteria waarop de markt wordt uitgedaagd, bijvoorbeeld het visuele ontwerp of de manier waarop invulling wordt gegeven aan duurzaamheidsdoelstellingen. België heeft bijvoorbeeld gekozen voor een vergelijkende toets, waar de «kwaliteit» van het voorstel goed was voor

de helft van de punten.⁵ Bij beoordeling van dit criterium wordt gekeken naar de laadpaalexploitant en de dienstverlening, de inpassing in de omgeving, duurzaamheid en andere elementen die een impact kunnen hebben op de kwaliteit.⁶ Een vergelijkende toets biedt meer mogelijkheden voor aanbieders om zich te onderscheiden, maar toetsing op verschillende criteria vraagt meer van de uitvoering dan toetsing op alleen prijs.

Welke verdeelmethode het meest passend is voor laadkavels zal worden besloten in de nadere uitwerking van een nieuw beleid op de verzorgingsplaatsen. Een belangrijk aandachtspunt hierin is de vraag in hoeverre de markt uitgedaagd dient te worden innovatieve oplossingen aan te dragen, de uitvoerbaarheid van de gekozen verdeelmethode, en de mate waarin criteria als duurzaamheid en circulariteit hierin een rol krijgen. Hierin wordt de inbreng van het lid Van Ginneken tijdens het commissiedebat verkeersveiligheid van 31 mei jl. ter harte genomen. De wijze(n) waarop laadrechten in de markt worden gezet, zal uiteindelijk worden vastgelegd in wet- en regelgeving. De wetgeving zal voldoende flexibiliteit bieden om aanpassingen te doen aan de verdeelmethode, als voortschrijdend inzicht of nieuwe omstandigheden hierom vragen. Deze flexibiliteit is van belang om te komen tot een meer toekomstbestendig wettelijk kader en om in achtereenvolgende uitgifterondes te leren van eerdere ervaringen.

Restwaarde

Wanneer een tank- of laadkavel het einde van de looptijd nadert, kan er sprake zijn van restwaarde. Met andere woorden: niet alle investeringen die de exploitant gedaan heeft, zijn binnen de looptijd van het recht afgeschreven. In een dergelijke situatie kan een restwaarderegeling uitkomst bieden. Een restwaarderegeling stelt een exploitant in staat ook richting het einde van de looptijd van zijn recht nog investeren te doen in de kwaliteit van de voorzieningen, als de resterende looptijd eigenlijk te kort is deze investering (volledig) af te schrijven. De exploitant krijgt bij het aflopen van het recht een deel van de gedane investering vergoed door de overheid of door de opvolgende exploitant. Op deze manier blijft de kwaliteit van de voorzieningen ook geborgd richting het einde van de looptijd.

Een belangrijke kanttekening bij de restwaarderegeling is dat deze enkel ziet op activa die na het aflopen van de exploitatietermijn eigendom worden van de Staat, omdat ze onderdeel zijn geworden van het gehuurde. Denk bijvoorbeeld aan een toiletvoorziening, of investeringen die gedaan zijn om zware voertuigen te kunnen accommoderen (verharding van de grond). De Benzinewet kent op dit moment al een restwaarderegeling die wordt toegepast in de benzineveilingen. Het voornemen is in het nieuwe beleid een dergelijke regeling ook te hanteren voor laadkavels. Hiervoor zullen algemene uitgangspunten en richtlijnen geformuleerd moeten worden. Deze zullen in de uitwerking van het beleid in wet- en regelgeving, in samenspraak met de branche, worden vormgegeven.

Een tweede belangrijke kanttekening is dat een restwaarderegeling geen betrekking heeft op de netaansluiting. De reden hiervoor is dat de aanvrager van de netaansluiting weliswaar betaalt voor de aanleg, maar geen eigenaar wordt. De netaansluiting blijft in eigendom van de

⁵ Zie ook het rapport van Rebel Group dat op 22 mei naar de Kamer verstuurd is, als bijlage bij de «Kamerbrief over stand van zaken verkeersveiligheid voorjaar 2023» (Kamerstuk 29 398, nr. 1059)

⁶ Kamerstuk 29 398, nr. 1059 (Rebel Group, Internationale Vergelijking, p. 24)

netbeheerder.⁷ De komende maanden wordt, in samenspraak met marktpartijen en het Rijksvastgoedbedrijf, uitgewerkt welke *assets* onder de restwaarderegeling kunnen vallen.

Stopcontact op land

Het aanvragen van netcapaciteit gebeurt nu op initiatief van de exploitant zelf. Deze vraagt vaak niet meer aan dan hij verwacht gedurende zijn looptijd nodig te hebben; een zwaardere aansluiting is immers kostbaarder. Dit leidt tot inefficiëntie: naarmate de vraag naar elektriciteit groeit, moet de grond vaker open omdat netcapaciteit steeds in stapjes verzwaaard (aangevraagd) wordt door opeenvolgende exploitanten. Hierbij is er sprake van kapitaalvernietiging, omdat kabels die qua levensduur niet aan vervanging toe zijn, worden vervangen door nieuwe zwaardere kabels. De schaarse capaciteit van de netbeheerder wordt op deze manier bovendien niet efficiënt benut. Daarnaast wordt er uiteindelijk meer kosten gemaakt dan wanneer er in één keer een zwaardere aansluiting wordt gerealiseerd.

Het programma Stopcontact op Land (SoL) verkent de mogelijkheden van het aanleggen van een collectieve netaansluiting. Aandachtspunten hierin zijn opdrachtgeverschap, de vormgeving van contracten, de *business case* en de financiering. Het programma heeft tot doel om een efficiënte uitrol van toekomstvast netcapaciteit bij verzorgingsplaatsen te ontwikkelen. De gedachte is dat het Rijk per verzorgingsplaats de realisatie van een enkele netaansluiting, die zwaar genoeg is voor de verwachte vraag naar laadcapaciteit in 2050, coördineert. De laadexploitant kan gebruikmaken van één centrale netaansluiting (een «stopcontact op land») per verzorgingsplaats. Ook wordt gekeken naar de mogelijkheid van het aansluiten van het stopcontact op land op grootschalige opwek (zon en wind) in de nabijheid van de verzorgingsplaats en naar opslag. Hiertoe wordt onder meer samengewerkt met het programma Opwek Energie op Rijksground (OER). Hiermee wordt opvolging gegeven aan de motie van de leden Van der Plas en Koerhuis over koppelkansen met grootschalige opwek en opslag per verzorgingsplaats.⁸

Het programma wordt in 2023 en 2024 uitgevoerd waarbij op basis van vijf pilotlocaties wordt geleerd hoe dergelijke stopcontacten zo efficiënt mogelijk gerealiseerd kunnen worden. Bij een van de pilotlocaties, de verzorgingsplaats Kloosters, wordt ook de combinatie met grootschalige opwek concreet onderzocht.

Naast het vraagstuk van de netaansluiting is er in veel gebieden sprake van netcongestie. Dit betekent dat het elektriciteitsnet dat de netaansluiting voorziet van stroom moet worden verzwaaard om het gevraagde vermogen te kunnen leveren. In de Kamerbrief Regionale Uitrol Laadinfrastructuur⁹ is toegelicht welke acties lenW uitvoert om te borgen dat de energiebehoefte van mobiliteit wordt meegenomen in het verdelingsvraagstuk van schaarse netcapaciteit.

Routekaart

De routekaart is een instrument om de transitie naar zero emissie verzorgingsplaatsen vorm te geven. Als eerste stap is geïnventariseerd welke data nodig zijn voor het opstellen van de routekaart. Adviesbureau Goudappel heeft hiervoor in opdracht van het ministerie een rapportage opgesteld. De resultaten van die inventarisatie zijn met de Kamer gedeeld,

⁷ Motie van de leden Von Martels en Postma (Kamerstuk 31 305, nr. 305) over het wegnemen van knelpunten voor innovatie en verduurzaming voor pomphouders, Kamerstukken 32 813 en 31 305, nr. 1004

⁸ Kamerstuk 31 305, nr. 401

⁹ Kamerstuk 31 305, nr. 407

als bijlage bij de Kamerbrief «Stand van zaken verkeersveiligheid voorjaar 2023».¹⁰

Er wordt toegewerkt naar een routekaart die een planning van de verdelingsmomenten voor de voorzieningen op de verzorgingsplaatsen omvat. Ook beschrijft de routekaart welke voorzieningen er op welke termijn gerealiseerd moeten worden om te kunnen blijven voorzien in de behoeften van de weggebruiker. Denk hierbij aan het aantal laadpunten of uitbreidingen van netcapaciteit. Het is belangrijk te benadrukken dat de routekaart niet in beton gegoten is. Op de korte termijn moet deze zekerheid bieden, maar op de langere termijn is ruimte voor tussentijdse bijsturing. Deze ruimte is nodig om te kunnen reageren op nieuwe ontwikkelingen. Ten aanzien van het gebruik van waterstof in mobiliteit is bijvoorbeeld nog veel onzeker.

De komende jaren wordt een routekaarttool ontwikkeld om mee te gaan plannen. Naar verwachting kan medio 2024 een eerste versie van een planning worden gedeeld. Gelijktijdig wordt de informatie die nodig is voor het opstellen van de routekaart verzameld en gebundeld. Dit gebeurt bij verschillende overheids-onderdelen, zoals het Rijksvastgoedbedrijf en Rijkswaterstaat.

Vervolg: voorbereiding van een wetgevingstraject

Een deel van de beleidskeuzes gepresenteerd in de visie verzorgingsplaatsen van de toekomst vraagt een verankering in wet- en regelgeving. Waar mogelijk zal voor de implementatie van de beleidsvisie gebruik worden gemaakt van het stelsel van de Omgevingswet. De Omgevingswet treedt met ingang van 1 januari 2024 in werking en vervangt dan de Wet beheer Rijkswaterstaat als het regulerende kader. De Omgevingswet voorziet er onder andere in dat algemene inrichtingseisen gesteld kunnen worden, vergelijkbaar met het Kader inrichting Verzorgingsplaatsen. Voor beleidskeuzes die de marktordening betreffen, zoals de verdeelmethode en de formulering van de kavels op de verzorgingsplaats, ligt verankering in de Omgevingswet minder voor de hand. Dergelijke keuzes vereisen bestemming in een afzonderlijke wet op te stellen «wet op de verzorgingsplaats». Een dergelijke wet zal met name betrekking hebben op zero emissie energiebronnen en naast de huidige Benzinewet bestaan. De komende maanden zal gewerkt worden aan de voorbereiding van een voorstel voor een «wet op de verzorgingsplaats». Een eerste conceptwetsvoorstel wordt in 2024 voorzien. Het conceptvoorstel zal dan eerst via een internetconsultatie openbaar worden voorgelegd. Beoogd wordt het wetsvoorstel in 2025 aan de Kamer voor te leggen.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers

¹⁰ Kamerstuk 29 398, nr. 1059