



Aan de minister

nota

beantwoording Kamervragen Veltman (VVD) n.a.v.
berichtgeving Telegraaf

TER BESLISSING

Datum

24 oktober 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/294635

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Wegverkeersbeleid

Beslistermijn

25 oktober 2024

Bijlage(n)

1

Aanleiding

Op 27 september heeft het lid Veltman (VVD) Kamervragen gesteld over de tijdelijke beleidsregel en het beleid op de verzorgingsplaatsen dat door het vorige kabinet is ingezet. De vragen volgden op berichtgeving van De Telegraaf over het verdwijnen van laadpalen langs het hoofdwegennet.¹ Met deze beslisnota wordt uw besluit gevraagd over de beantwoording van deze vragen.

Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd bijgevoegde beantwoording van de vragen naar de Tweede Kamer te versturen.

Kernpunten

- De afgelopen weken hebben verschillende media aandacht besteed aan de verzorgingsplaatsen. Het gaat o.a. om de NOS, De Telegraaf en BNR. Een overzicht is opgenomen in de toelichting op de nota. De berichtgeving gaat met name over het huidige vergunningenbeleid op verzorgingsplaatsen en het nieuwe beleid dat door uw voorganger is vormgegeven.
- De Telegraaf spreekt van laadpalen die 'bij bosjes' verdwijnen langs het hoofdwegennet. Andere media (o.a. factcheck BNR) geven een meer genuanceerd beeld en wijzen op het aantal laadpalen dat nog steeds toeneemt. De NOS laat in de berichtgeving zowel Shell als Fastned aan het woord. Hieruit blijkt dat deze partijen verschillende beelden hebben bij hoe een nieuw beleid op de verzorgingsplaatsen eruit zou moeten zien.
- De voorgestelde beantwoording van de Kamervragen vindt u in de bijlage. De vragen zijn beantwoord op basis van onderstaande uitgangspunten:
 - Het beeld dat laadpalen 'bij bosjes' verdwijnen wordt genuanceerd. Het aantal snellaadpalen groeit juist langs het hoofdwegennet. Van ongeveer 1.000 in 2022 naar ongeveer 1.400 op dit moment. Dit betreft laadplekken voor personenvoertuigen, niet laadplekken voor vrachtverkeer. Logistiek laden is langzamer op gang gekomen, uw voorganger heeft de Kamer hierover geïnformeerd.² Deze brief is geagendeerd voor het commissiedebat duurzaam vervoer van donderdag 17 oktober.

¹ Zie: [Laadpalen langs snelwegen verdwijnen bij bosjes: 'Dat lijkt mij haaks staan op de ambities' | Binnenland | Telegraaf.nl](#)

² Zie Kamerbrief: "Toezegging gedaan tijdens het commissiedebat duurzaam vervoer van 31 januari 2024, over de uitrol van (logistieke) laadinfrastructuur op verzorgingsplaatsen" - 31305-462

- De laadpalen die wél verdwijnen (enkele tientallen) zijn geplaatst voordat de vergunning onherroepelijk werd. Dit is natuurlijk heel vervelend voor de betreffende ondernemer, maar wel een risico dat genomen wordt bij het vooruitlopen op vergunningverlening. Wanneer gewacht zou zijn tot de vergunning onherroepelijk was, had dit voorkomen kunnen worden.
- Een beschrijving van de tijdelijke maatregel en de aanleiding om deze in te voeren is opgenomen in de toelichting op deze nota.
- De tijdelijke beleidsregel loopt eind dit jaar af. In de beantwoording wordt nog geen standpunt ingenomen over het vervolg. U wordt op korte termijn gevraagd hierover te besluiten.
- De vraagsteller heeft gevraagd of de antwoorden voor het aanstaande commissiedebat duurzaam vervoer (gepland op 17 oktober a.s.) naar de Kamer verstuurd kunnen worden. Helaas is dit niet gelukt, de vragen zijn op de kortst mogelijke termijn beantwoord.
- De antwoorden zijn in lijn met de schriftelijke beantwoording van de vragen die tijdens de begrotingsbehandeling zijn ingediend.

Datum

24 oktober 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/294635

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Wegverkeersbeleid

Aan

de minister

Bijlage(n)

Voorgestelde beantwoording
Kamervragen lid Veltman
(VVD)

Krachtenveld

Op de verzorgingsplaats zijn veel verschillende ondernemers actief. Belangrijke belanghebbende partijen zijn de tankstationondernemers (vertegenwoordigd door VEMOBIN en VPR), ondernemers actief in de laadmarkt (vertegenwoordigd door de NVDE en DOET), weggebruikers (vertegenwoordigd door de ANWB, TLN en VER).

De verschillende groepen belanghebbenden kijken vanuit hun perspectief op een andere manier naar het beleid. Aanbieders van laaddiensten zijn over het algemeen erg positief, met name over de keuze om laden en tanken onder aparte vergunningen in de markt te zetten. Een aparte vergunning voor laden is belangrijk voor deze partijen, omdat zij op deze manier hun diensten kunnen aanbieden op de verzorgingsplaats zonder dat zij gedwongen worden brandstoffen aan te bieden. Deze groep belanghebbenden ziet de noodzaak van de beleidsregel voor de invoering van het nieuwe beleid.

'Full service' partijen, die zowel op de tank, laad- en shopmarkt actief zijn, pleiten juist voor een bundeling van alle voorzieningen op de verzorgingsplaats in een vergunning of kavel. Deze partijen zijn, mede daarom, geen voorstander van de tijdelijke beleidsregel. Een bundeling van voorzieningen sluit goed aan op het verdienmodel van tankstationondernemers, maar pakt nadelig uit voor andere (kleine) ondernemers op de verzorgingsplaats. Een bundeling van voorzieningen bemoeilijkt concurrentie en maakt het voor met name laadpaalaanbieders moeilijk de verzorgingsplaats te betreden.

Voor de weggebruikers van de verzorgingsplaats is het belangrijk dat de verzorgingsplaatsen overzichtelijk zijn en verkeersveilig ingericht. Ook moeten er voldoende voorzieningen zijn voor de weggebruiker die pauzeert op de verzorgingsplaats. De onderwerpen die belangrijk zijn voor de weggebruiker worden geadresseerd in de beleidsvisie. De vertegenwoordigers van de weggebruikers kunnen zich in het algemeen vinden in het beleid dat door het vorige kabinet is ingezet.

Toelichting

Verschillende media hebben aandacht besteed aan de regelgeving rondom de plaatsing van laadpalen op verzorgingsplaatsen:

- *De Telegraaf*

Het eerste artikel over dit onderwerp is op 25 september verschenen in De Telegraaf. Het artikel sprak van laadpalen die 'bij bosjes' verwijderd werden als gevolg van regelgeving die is ingevoerd door het vorige kabinet. Zoals aan het begin van deze nota aangegeven bent u over dit artikel nader geïnformeerd.

- *BNR*

In een aflevering van *Fact Guru's* besteedt BNR aandacht aan de bewering in De Telegraaf dat laadpalen langs snelwegen 'bij bosjes' verdwijnen en dat het aantal laadpunten afneemt.³ BNR benoemt dat er gedurende de afgelopen jaren juist meer snelladers bij zijn gekomen, en oordeelt dat de uitspraak van De Telegraaf als overtrokken.

- *NOS*

De NOS heeft een artikel geschreven over de laadmarkt op verzorgingsplaatsen en het nieuwe beleid.⁴ Ook is het onderwerp als item opgenomen in het achtuurjournaal van zondag 30 september. De NOS schetst de vraagstukken rondom de transitie naar duurzame energie op verzorgingsplaatsen en laat hierbij vertegenwoordigers van Shell en Fastned aan het woord.

Zie onderstaand een nadere toelichting op de invoering van de tijdelijke beleidsregel.

Waarom hebben we de tijdelijke beleidsregel ingevoerd?

- Het vorige kabinet had het voornemen om het aanbod van laadpunten op verzorgingsplaatsen te herordenen. Een belangrijk onderdeel van een nieuw beleid was dat er per voorziening (laden, tanken, shop) maximaal één aanbieder is op een verzorgingsplaats (exclusiviteit). Deze exclusiviteit komt in plaats van de huidige situatie op verzorgingsplaatsen, waar iedere ondernemer op ieder moment een laadpaal kan aanvragen. De huidige situatie leidt tot veel (juridische) strijd tussen ondernemers (en tegen RWS) op de verzorgingsplaats, die hierdoor minder snel geneigd zijn te investeren in nieuwe en betere voorzieningen.
- Bovendien leidt een veelheid aan aanbieders tot ongewenst zoekgedrag op de verzorgingsplaats (en daarmee verkeersonveiligheid) en wordt het steeds moeilijker om de verschillende aanvragen op een verkeersveilige en overzichtelijke manier in te passen (waar ook gebruikers en partijen als TLN en ANWB op wijzen). Om verzorgingsplaatsen ook in de toekomst een prettige en verkeersveilige omgeving te houden, heeft het vorige kabinet besloten vergunningverlening aan te scherpen en per verzorgingsplaats maximaal één exploitant van laadpalen toe te staan.
- Ter voorbereiding op dit nieuwe beleid is de tijdelijke beleidsregel ingevoerd. De beleidsregel voorkomt strategisch aanvraagdgedrag. Met andere woorden: deze voorkomt dat exploitanten vlak voor de inwerkingtreding van een nieuw beleid vergunningen 'hamsteren', omdat zij weten dat de regels op korte termijn veranderen (strenger worden). Zonder tijdelijke beleidsregel bestaat

Datum

24 oktober 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/294635

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Wegverkeersbeleid

Aan

de minister

Bijlage(n)

Voorgestelde beantwoording
Kamervragen lid Veltman
(VVD)

³ Zie: <https://www.bnr.nl/podcast/factgurus/10557931/verdwijnen-snelladers-bij-bosjes-langs-de-snelweg>

⁴ Zie: <https://nos.nl/artikel/2539847-tankstations-op-de-schop-voor-de-toekomst-van-elektrische-auto-s>

het risico dat er kort voor de inwerkingtreding van een nieuw beleid nog veel vergunningen worden aangevraagd onder het 'oude' beleid. Dit leidt ertoe dat er kort voor het nieuwe beleid her en der op de verzorgingsplaats laadpalen geplaatst worden die een herinrichting bemoeilijken, en zo de opschaling van het aantal laadpalen in de toekomst moeilijker maken. Deze opschaling is nodig om de groei van het elektrische wagenpark bij te benen en laadplekken te realiseren voor vrachtwagens. Deze vergunningen zouden nog lang doorlopen (maximaal 15 jaar) en daarmee de inwerkingtreding van een nieuw beleid sterk vertragen. De invoering van de tijdelijke beleidsregel neemt dit risico weg.

- De tijdelijke beleidsregel kan er zo inderdaad toe leiden dat er op korte termijn minder nieuwe laadpalen komen. Daar staat tegenover dat een nieuw beleid duidelijkheid biedt aan ondernemers en het aantrekkelijker maakt om op grotere schaal laadpalen te plaatsen. Een nieuw beleid willen we daarom zo snel mogelijk kunnen implementeren, zonder dat we nog lange tijd te maken hebben met 'oude' vergunningen die nog lang doorlopen.
- De tijdelijke beleidsregel zorgt ervoor dat nieuw uitgegeven vergunningen een kortere looptijd hebben, zodat deze gelijktijdig aflopen met het centrale laadstation op een verzorgingsplaats (zie voorbeeld hierna). Hierna kan er een nieuw, groter laadkavel uitgegeven worden aan een nieuwe exploitant.
- Dit zorgt ervoor dat verschillende vergunningen voor laden op een verzorgingsplaats zoveel mogelijk tegelijk aflopen. We kunnen dan zoveel mogelijk met een schone lei beginnen en een nieuwe exclusieve vergunning onder een nieuw beleid goed in de markt zetten.

Wat houdt de tijdelijke beleidsregel precies in?

- Onder de tijdelijke beleidsregel worden vergunningen voor laadpalen verleend met een beperkte duur. De looptijd van de vergunning wordt bepaald door het moment waarop de vergunning voor elektrisch laden als *basisvoorziening* op de verzorgingsplaats afloopt. Als er op een verzorgingsplaats geen basisvoorziening laden is, wordt de looptijd bepaald door het moment waarop de huurovereenkomst van het benzinestation afloopt.
- Voorbeeld: de basisvoorziening laden van een partij als Fastned of Ionity loopt af in 2033 en er wordt door een andere partij een nieuwe laadpaal aangevraagd op dezelfde verzorgingsplaats. Dan mag deze partij laadpalen aanbieden tot en met 2033 (hetzelfde jaar als de basisvoorziening). In 2033 lopen de basisvoorziening en de aanvullende voorziening tegelijk af.
- Als de vergunning voor de basisvoorziening laden binnen de komende 5 jaar afloopt, dan wordt er geen extra vergunning voor laadpalen op die verzorgingsplaats verleend. Vergunningen met een looptijd korter dan 5 jaar worden, rekening houdend met de benodigde realisatietermijn, onvoldoende geschikt geacht om zeker te stellen dat vergunningen die na de inwerkingtreding van deze beleidsregel worden verleend. Daarnaast kan dit leiden tot onnodige verrommeling.
- Deze beleidsregel zorgt er voor dat er kort voor de inwerkingtreding van een nieuw beleid wat minder laadpalen bijkomen, maar is nodig om de uitbreiding van het laadnetwerk later te versnellen.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Datum

24 oktober 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/294635

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Wegverkeersbeleid

Aan

de minister

Bijlage(n)

Voorgestelde beantwoording
Kamervragen lid Veltman
(VVD)