

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de update van de conceptvisie voor de herziening van het voorzieningenbeleid op verzorgingsplaatsen langs Rijkswegen (Kamerstuk 31 305, nr. 361).

De voorzitter van de commissie,
Tjeerd de Groot

De adjunct-griffier van de commissie,
Meedendorp

Inhoudsopgave	blz.
Inleiding	2
VVD-fractie	2
D66-fractie	3
CDA-fractie	5
GroenLinks-fractie	6
BBB-fractie	6

Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de Update «Verzorgingsplaats van de toekomst». Ze hebben hierbij nog enkele vragen.

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van de stukken met betrekking tot de verzorgingsplaats van de toekomst. De Minister schrijft in de brief dat Nederland de ambitie heeft om in 2030 de CO₂-uitstoot met 55% te reduceren. Deze leden merken op dat dit niet klopt. Nederland heeft immers de ambitie de CO₂-uitstoot met 60% te reduceren als garantie om minstens op 55% reductie in 2030 uit te komen. Deze leden hebben daarnaast enkele vragen.

De leden van de CDA-fractie vinden het een positieve zaak dat er aandacht is voor het toekomstbestendig maken van de verzorgingsplaatsen. Met de veranderingen die plaatsvinden op het gebied van mobiliteit, energie en klimaat is een dergelijk visietraject nodig. Het doel is dat de verzorgingsplaats van de toekomst een veilige plek is, die de energietransitie ondersteunt en waar ruimte blijft voor de reiziger om zichzelf en het voertuig te verzorgen.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennis genomen van de brief en de stukken.

Het lid van de BBB-fractie heeft kennisgenomen van de brief van de Minister betreffende de update «Verzorgingsplaats van de Toekomst». Dit lid wil de Minister bedanken voor de heldere brief. Wel heeft zij nog een aantal vragen.

VVD-fractie

De leden van de VVD-fractie lezen dat uit recent onderzoek blijkt dat er in 2030 3.000 tot 9.000 laadpunten op verzorgingsplaatsen nodig zijn. Deze leden willen weten hoeveel verzorgingsplaatsen er in Nederland zijn en hoeveel laadpunten er op dit moment op die verzorgingsplaatsen staan. Deze leden willen tevens weten wie de eigenaar is van deze laadpunten en zien graag een overzicht in percentages. Ook willen deze leden weten hoe het groeipad voor laadpunten op verzorgingsplaatsen eruit gaat zien tot 2030. Deze leden willen hierbij weten hoeveel laadpunten er aan Fastned zijn vergund, hoeveel laadpunten hiervan ondertussen zijn geplaatst en hoeveel laadpunten hiervan nog niet zijn geplaatst. Deze leden willen weten wat de deadline voor Fastned is om de vergunde laadpunten te plaatsen en wat de gevolgen zijn als Fastned de vergunde laadpunten niet plaatst.

De leden van de VVD-fractie lezen dat om voldoende laadinfrastructuur te kunnen plaatsen er vaak extra netcapaciteit nodig is en dat er gestart is met pilots voor het aanvragen en realiseren van extra netcapaciteit. Deze leden willen weten hoeveel pilots er zijn gestart en wanneer de uitkomsten van deze pilots naar de Kamer worden gestuurd. Deze leden willen ook weten hoe het groeipad voor extra netcapaciteit eruit gaat zien tot 2030 en of dit gelijk loopt met het groeipad voor het aantal laadpunten. Ook willen deze leden weten hoe mkb'ers worden geholpen te investeren in laadinfrastructuur op verzorgingsplaatsen of tankstations.

De leden van de VVD-fractie willen in het algemeen weten hoe de positie van mkb'ers wordt gewaarborgd bij veilingen van verzorgingsplaatsen en tankstations. Deze leden willen hierop graag een uitgebreide reactie.

De leden van de VVD-fractie constateren dat er versnippering is op verzorgingsplaatsen. Deze leden willen weten hoe de Minister hiertegen aankijkt. Deze leden willen weten wie er verantwoordelijk is voor het schoon en veilig houden van verzorgingsplaatsen als er versnippering is. Deze leden willen hierbij weten of de Minister het ermee eens is dat, indien iedereen hiervoor verantwoordelijk is, dan eigenlijk niemand verantwoordelijk is. Ook willen deze leden weten in hoeverre de veiligheid op verzorgingsplaatsen in het gevaar komt als er versnippering is. Deze leden willen graag een overzicht met betrekking tot vergunningen voor verzorgingsplaatsen in andere Europese landen en specifiek of er sprake is van één vergunning voor verzorgingsplaatsen of versnipperde vergunningen.

De leden van de VVD-fractie constateren dat de als gevolg van versnippering gevoerde rechtszaken leiden tot vertraging van de energietransitie. Deze leden willen weten hoe de Minister hiertegen aankijkt. Deze leden willen hierbij weten of de Minister het ermee eens is dat de energietransitie moet worden versneld en niet moet worden vertraagd.

De leden van de VVD-fractie lezen dat verzorgingsplaatsen voldoende ruimte moeten gaan bieden voor een snelle toename van het aantal laadpunten en voor eventuele nieuwe energievormen. Deze leden willen weten in hoeverre het faciliteren van alle energie-/ brandstofvormen hiermee wordt bedoeld, zoals elektriciteit, waterstof en biobrandstof. Deze leden willen tevens weten in hoeverre de marktvrage naar alle brandstofvormen hierbij leidend is. Deze leden willen weten hoe wordt geborgd dat verzorgingsplaatsen voldoende ruimte moeten blijven bieden voor klassieke brandstof van 2030 tot 2050.

De leden van de VVD-fractie lezen dat het ministerie niet langer afhankelijk wil zijn van aanvragen, maar bedrijven wil benaderen en actief wil sturen op de energietransitie. Deze leden willen weten in hoeverre de positie van ondernemers hierbij wordt gewaarborgd. Deze leden willen hierbij weten hoe de Minister hiertegen aankijkt dat ondernemers in plaats van het ministerie andere bedrijven gaat benaderen als onderaannemers op hun verzorgingsplaats.

D66-fractie

Bouwsteen 1: Maatschappelijke ontwikkelingen voorzieningen

De leden van de D66-fractie lezen dat in 2030 zo'n 3.000 tot 9.000 laadpalen nodig zijn, waar 25% van het wagenpark op dat moment zero-emissie is. In hoeverre wordt hierbij rekening gehouden met ontwikkelingen als de omvang/grootte van accu's enerzijds of bijvoorbeeld laadsnelheid van de laadinfrastructuur anderzijds? Hoeveel

laadpalen zijn er nu op en nabij verzorgingsplaatsen en welke instrumenten en ambities heeft de Minister om dit te realiseren? Zijn de EU-ambities geformuleerd in de *Alternative Fuel Infrastructure Regulation* (AFIR) hierin meegenomen? Deze leden zijn eveneens benieuwd naar de verwachtingen en inzet van de Minister met betrekking tot de inzet van waterstof in het wegvervoer. Ziet de Minister de verzorgingsplaats als een instrument om te sturen op het type aandrijving (elektrisch of brandstof) die wordt toegepast in het wegverkeer? Deelt de Minister de opvatting dat elektrisch wegverkeer de voorkeur geniet boven waterstof, ook in het zware wegtransport (uitzonderingen daargelaten), gezien de energetische efficiëntie? Zo ja, hoe neemt de Minister dit mee in zijn aanpak? Zo nee, waarom niet?

Bouwsteen 2: Inrichting verzorgingsplaatsen

De leden van de D66-fractie lezen dat om te voorzien in adequate laadinfrastructuur veelal een netverzwaring is. Deze leden zijn benieuwd in hoeverre is onderzocht of het lokaal opwekken van energie kan voorzien in de (toekomstige) energievraag van de verzorgingsplaatsen. Zou het streven niet moeten zijn dat verzorgingsplaatsen zo veel als mogelijk zelfvoorzienend zijn in hun energiebehoefte? Welke rol kan opslag van energie hier nog in spelen? In hoeverre wordt hierbij gekeken hoe verzorgingsplaatsen kunnen dienen als (flexibele) buffers of kunnen helpen bij het verlichten van het energienet bij congestie? Hoe houdt de Minister rekening met de toekomstige energievraag, bijvoorbeeld in 2050, bij het realiseren van netaansluitingen op de korte termijn? Welk afbouwpad ziet de Minister voor fossiele verzorgingsplaatsen? Is hij bereid de verstrekking van vergunningen hiertoe in te zetten? Is hij bereid de inrichting van verzorgingsplaatsen (duurzame voorzieningen eenvoudiger te bereiken en zichtbaarder dan fossiele voorzieningen) hiervoor in te zetten?

Bouwsteen 3: Marktordening en concurrentie

De leden van de D66-fractie lezen over het onderzoek naar verschillende varianten voor de verzorgingsplaatsen. Deze leden maken zich zorgen dat een alles-in-één-aanpak de energietransitie mogelijk belemmert, omdat het juist fossiele bedrijven zijn die hier veelal kans op maken. Hoe weegt de Minister deze opvatting? Welke instrumenten heeft hij om ook het laadproduct, als onderdeel van een dergelijke variant, zo ambitieus mogelijk te stimuleren? Ziet de Minister ook meerwaarde om, bijvoorbeeld in eerste instantie als pilot, te starten met uitsluitend zero-emissieverzorgingsplaatsen? Daar waar dit veilig kan, kan dit bijdragen aan het versnellen van de energietransitie, is de opvatting van deze leden. Deelt de Minister deze opvatting? Vindt de Minister het daarom ook verstandig het laadproduct separaat aan te bieden, naast de overige diensten? Is de Minister voornemens vast te houden aan de regel dat niet twee naast elkaar gelegen stations van dezelfde aanbieder mogen zijn? Hoe houdbaar is dat in het licht van mogelijk verschillende aanbieders per kavel? Vindt de Minister dat billijk richting nieuwe aanbieders die onder een oude systematiek een positie hebben opgebouwd die mogelijk straks strijdig is met de nieuwe praktijk?

Bouwsteen 4: Juridische inbedding

De leden van de D66-fractie lezen over de juridische complexiteit van de verschillende dilemma's. Zij vragen de Minister wat zijn streven is voor het effectueren van het nieuwe verzorgingsplaatsenbeleid en wanneer deze juridische toetsing gereed is.

CDA-fractie

De leden van de CDA-fractie vragen welke rol waterstof gaat spelen in het toekomstbestendig maken van de verzorgingsplaatsen. Welke ruimte en visievorming vinden er plaats in dit visietraject op het gebied van waterstof? Welke ruimte nemen waterstoftankstations in op verzorgingsplaatsen over vijf en tien jaar?

De leden van de CDA-fractie zijn benieuwd naar de veiligheidsoverwegingen op en rondom verzorgingsplaatsen, rondom verschillende soorten veiligheid zoals verkeersveiligheid, maar ook veiligheid bij het tanken en overvallen op tankstations. Welke veiligheidsaspecten spelen nu nadrukkelijker dan vroeger? Welke veiligheidsaspecten spelen vermoedelijk over tien of twintig jaar sterker dan vandaag de dag? Hoe wordt op dat soort ontwikkelingen ingespeeld? Welke criteria hanteert het ministerie?

De leden van de CDA-fractie vragen ook welke plek logistiek laden krijgt in het verzorgingsplaatsenbeleid. Logistiek laden vergt meer van het elektriciteitsnet dan regulier laden voor personenvervoer. Vroegtijdige duidelijkheid over de opgave per verzorgingsplaats is daarom cruciaal om ervoor te zorgen dat netbeheerders kunnen anticiperen op eventuele netuitbreidingen.

De leden van de CDA-fractie hebben ook vragen over de snelheid van de transitie voor personenvervoer. Er komen nu pilots, maar de uitrol zal veel sneller moeten. Hoe gaat het ministerie de uitrol van laadinfrastructuur voor personenvervoer op verzorgingsplaatsen versnellen en opschalen? Bij verzorgingsplaatsen langs rijkswegen zou het wellicht kunnen helpen als het Rijk (via Rijkswaterstaat) opdrachtgever wordt van één netaansluiting per verzorgingsplaats. Alle partijen die laadinfrastructuur willen bouwen op een verzorgingsplaats kunnen zo zonder zelf een aanvraag te doen op dit enkele «stopcontact op land» worden aangesloten. Hoe dit concreet werkt, wordt nu nog in een pilot uitgewerkt. Een zo uitgebreid mogelijke toepassing hiervan zou zorgen bij marktpartijen over netcapaciteit kunnen weghalen, als zij laadinfra willen uitrollen. Deze leden vragen hoe het ministerie kijkt naar het idee dat Rijkswaterstaat bij alle verzorgingsplaatsen een rol speelt als opdrachtgever van een «stopcontact op land».

De leden van de CDA-fractie zijn benieuwd hoe concessies in de toekomst worden georganiseerd. Worden tank- en laaddiensten bijvoorbeeld in één concessie gebundeld? Deze leden zijn ook benieuwd hoe concurrentie tussen tussen verzorgingsplaatsen voor zero-emissie tank- en laaddiensten zal worden georganiseerd, Hoe worden bovendien concessiemijnen gestroomlijnd, om zo een uitfaseringsstrategie voor fossiel te realiseren, veiligheid te borgen en ruimte te creëren voor zero-emissie opties?

De leden van de CDA-fractie zijn benieuwd hoe de Minister aankijkt tegen veilingen als verdelingsmechanisme. Hoe kijkt de Minister naar zorgen bij bestaande aanbieders dat de nieuwkomers in de laadmarkt vooral grote oliebedrijven zijn, die met winsten uit de brandstofverkoop de laadmarkt kopen? Op welke manier kan voorkomen worden dat hier een race naar de bodem wordt ingezet? Hoe kijkt de Minister aan tegen een verdeling op basis van criteria, de vergelijkende toets? Hoe worden deze zorgen van bestaande aanbieders in balans gebracht met het feit dat voor de energietransitie ook de medewerking van grote bedrijven inclusief oliebedrijven nodig is en zal zijn?

De leden van de CDA-fractie zijn benieuwd of er een overgangsregeling komt met een restwaardevergoeding voor overdraagbare investeringen voor elektrisch laden. Dit kan van belang zijn voor de investeringszekerheid. Komt er daarnaast een verplicht onderzoek naar koppelkansen met grootschalige opwek en opslag per verzorgingsplaats?

GroenLinks-fractie

Voor de leden van de GroenLinks-fractie tellen vooral twee ontwikkelingen zwaar. Ten eerste schiet het aantal en de kwaliteit van truckstops geschikt voor langer verblijf flink tekort. Internationale chauffeurs moeten op een menswaardige manier hun rusttijden kunnen doorbrengen in Nederland en daarvoor moeten we voldoende voorzieningen van voldoende kwaliteit kunnen bieden. Het kan niet zo zijn dat het beleid vooral bestaat uit het bestrijden van overlast, terwijl er geen alternatief is.

De leden van de GroenLinks-fractie benadrukken ten tweede, voor de iets langere termijn, maar bestuurlijk en ruimtelijk complexer, dat de uitrol voor de laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer van groot belang is voor de transitie. Waar de meeste mensen hun auto thuis opladen of, beter nog, op het parkeerterrein van de baas, zijn voor lange reizen ook voldoende laadplekken langs de snelweg nodig. Voor internationaal zwaar verkeer is dat zelfs onontbeerlijk, terwijl het aanbod nu vrijwel ontbreekt. De geschiedenis van Fastned is wellicht een klassiek voorbeeld van hoe de overheid faalde in het accommoderen van de toekomst. Bestaande belangen en de oude, fossiele marktordering zijn onvoldoende doorbroken waardoor de elektrificatie en daarmee het vertrouwen van de consument en van investeerders in elektrificatie schade opliep. Deze leden willen graag weten of hieruit voldoende lessen zijn getrokken. Hoe wordt voorkomen dat de bestaande fossiele marktorde de vooruitgang blijft tegenhouden? Hoe wordt voorkomen dat nieuwe toetreders worden geweerd? Gaat het lukken om het netwerk op tijd op orde te krijgen, zodat er ook voldoende laadstroom beschikbaar is? Wordt de benzinewet zo gewijzigd dat duurzaamheid voortaan leidend is bij concessies en aanbestedingen? Moeten brandstofdiensten niet los worden aangeboden naast koffie, broodjes en andere diensten? En wat zijn de (contractuele) risico's voor de overheid of de dienstverlening aan reizigers, als de vraag naar fossiele brandstoffen afneemt?

BBB-fractie

Het lid van de BBB-fractie leest in de brief van de Minister dat verzorgingsplaatsen een rol spelen in de energietransitie, waarbij de verzorgingsplaatsen voldoende ruimte moeten bieden voor laadpalen en eventuele nieuwe en innovatieve energievormen. Kan de Minister aangeven om welke innovatieve en nieuwe energievormen het gaat en waar het ministerie rekening mee houdt? En is er goed inzichtelijk of de extra laadpalen op verzorgingsplaatsen praktisch mogelijk zijn, gezien de overbelasting van het energienetwerk en de ambities om in 2050 100% emissieloos te zijn, als het op vervoer aankomt? En worden in dit licht de uitkomsten van de pilots voor het aanvragen en realiseren van netcapaciteit gedeeld?