

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

1930

Vragen van het lid **Koerhuis** (VVD) aan de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *de tijdelijke beleidsregel inzake elektrische laadpunten op verzorgingsplaatsen* (ingezonden 17 februari 2023).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 20 maart 2023).

Vraag 1

Herinnert u zich de beleidsbrief van de Minister over de toekomst van de verzorgingsplaatsen van 23 december 2023 (Kamerstuk 31 305, nr. 376)?

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Klopt het dat de op 23 december 2022 gepubliceerde «tijdelijke beleidsregel inzake elektrische laadpunten op verzorgingsplaatsen» per direct een moratorium invoert op het plaatsen van nieuwe snellaadpunten op verzorgingsplaatsen tot 2028?

Antwoord 2

Nee. Op grond van de tijdelijke beleidsregel wordt de looptijd van aanvullende voorzieningen e-laden gekoppeld aan de looptijd voor de basisvoorziening e-laden, met een minimale looptijd van vijf jaar. De tijdelijke aanpassing in de vergunningverlening is bedoeld om de overgang naar een nieuw beleid te versoepelen, door kort voor inwerkingtreding van een nieuw beleid tijdelijk alleen vergunningen te verlenen die de nieuwe uitgifte van de exclusieve laadkavels niet kan vertragen. Het minimum van vijf jaar is bedoeld om zeker te stellen dat vergunningen die na de inwerkingtreding van de tijdelijke beleidsregel worden verleend, de invoering van het nieuwe stelsel niet in de weg staan. Dat zou bijvoorbeeld gebeuren als, vlak voordat een exclusief snellaadkavel wordt uitgegeven, nog nieuwe laadpalen worden gerealiseerd. Ook wordt voorkomen dat investeringen van marktpartijen door korte looptijden niet kunnen worden terugverdiend.

Vraag 3

In hoeverre rijmt de betreffende beleidsregel met uw doelstelling voor het plaatsen van 1,8 miljoen laadpunten in 2030? Wat is het aantal nieuwe snellaadpunten op verzorgingsplaatsen die moeten worden geplaatst tot 2030 binnen de doelstelling van 1,8 miljoen laadpunten in 2030?

Antwoord 3

Naar verwachting zullen er voor 2030 tussen de 2.900 en 9.000 snellaadpunten nodig zijn op en nabij het hoofdwegennet.¹ Daarnaast zijn er in 2030 51 snellaadlocaties met 347 snellaadpunten nodig voor zware voertuigen langs de TEN-T corridors.²

Om de uitrolsnelheid van laadinfrastructuur te bevorderen is een goed functionerende markt cruciaal. Een exclusief laadrecht per verzorgingsplaats voor het aanbieden van laadpalen, vergelijkbaar met de huidige situatie voor tankstations, draagt daaraan bij. Exclusiviteit biedt ondernemers meer duidelijkheid en zekerheid en zodoende een betere *business case* voor het realiseren van laadpalen. Dit vergroot de investeringsbereidheid van ondernemers. De tijdelijke beleidsregel faciliteert de implementatie van het nieuwe beleid en leidt zo tot de realisatie van meer laadpalen.

Vraag 4

In hoeverre rijmt de betreffende beleidsregel met uw beleidsbrief dat bestaande rechten van tankstations niet worden ingeperkt gedurende de looptijden?

Antwoord 4

In de beleidsbrief staat: «Dit betekent enerzijds dat de looptijden van bestaande rechten van ondernemers niet ingekort worden, maar ook dat in bepaalde situaties maatwerkoplossingen nodig zullen zijn». Dit is consistent met de beleidsregel. Deze is immers niet van toepassing op looptijden van bestaande vergunningen, maar geldt alleen voor vergunningen die na 23 december 2022 worden verleend.

Vraag 5

Bent u bereid om het moratorium per direct op te heffen op het plaatsen van nieuwe snellaadpunten op verzorgingsplaatsen?

Antwoord 5

Nee, de tijdelijke beleidsregel is een belangrijke stap in de totstandkoming van een nieuw beleid, dat ondernemers meer duidelijkheid zal gaan bieden en naar verwachting leidt tot de realisatie van meer laadpunten.

Vraag 6

Klopt het dat u gunningen voor het plaatsen van nieuwe snellaadpunten op tankstations heeft afgegeven die niet worden geplaatst, omdat de gunnings-termijnen van nieuwe snellaadpunten sneller aflopen dan de terugverdiertijden?

Antwoord 6

Tot 23 december 2022 werd de looptijd van aanvullende voorzieningen e-laden bij tankstations gekoppeld aan de looptijd van het motorbrandstofverkooppunt. De beleidsregel is niet van toepassing op deze, reeds afgegeven, vergunningen. Laadpalen waarvoor reeds voor 23 december 2022 een vergunning is verleend, kunnen worden geplaatst tot het einde van de looptijd van de voorziening waarbij ze zijn aangevraagd.

Vanaf 23 december 2022 worden vergunningen verleend op basis van de tijdelijke beleidsregel en wordt de looptijd van de vergunning gekoppeld aan de looptijd van de basisvoorziening e-laden. Het kan zijn dat die looptijd korter (of langer) is dan de looptijd van de vergunning voor het motorbrandstofverkooppunt. Of er voldoende tijd is om de initiële investering terug te

¹ TNO, *Behoeft alternatieve energiedragers*, 2019, <https://rwsduurzamemobiliteit.nl/publicaties/rapport-presentatie-behoeft-infrastructuur;Elaad,Outlookpersonenautos2050,2021>,

² Kamerstuk 32 813, nr. 1004, bijlage 8 TNO, *Duiding van het AFIR-voorstel op de benodigde opbouw van tank- en laadinfrastructuur in Nederland*, 2021

verdienen, hangt, naast de looptijd van de vergunning, af van verschillende factoren. Bijvoorbeeld de locatie van de laadpaal. Ondernemers kunnen zelf bepalen of zij een vergunning voor een laadpaal bij het tankstation willen aanvragen.

Een groot deel van de lopende snellaadrechten zal in de periode 2028/2029 worden verdeeld onder het nieuwe beleid. Deze zullen bij openbare en transparante herverdeling zo veel mogelijk exclusief in de markt gezet kunnen worden. De tijdelijke beleidsregel versoepelt deze overgang naar exclusieve laadrechten.

Vraag 7

Bent u bereid om de gunningstermijnen van nieuwe snellaadpunten op tankstations te verlengen?

Antwoord 7

Nee, om zoveel mogelijk duidelijkheid te bieden aan ondernemers en zo de realisatie van meer laadpunten te bevorderen, is het verstandig de vergunningstermijn van laadrechten bij tankstations gelijk te trekken met de looptijd van het snellaadkavel, voor zover dat aanwezig is op de verzorgingsplaats. Dit zorgt er voor dat, bij herverdeling van de snellaadrechten, de nieuwe exploitant een zo veel mogelijk exclusief recht verkrijgt. Doel is door meer zekerheid aan ondernemers te bieden, de uitrol van laadinfrastructuur te versnellen.

Vraag 8

Bent u bereid om deze vragen één voor één te beantwoorden?

Antwoord 8

Ja.