

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

1674

Vragen van het lid **Vermeer** (BBB) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *verzorgingsplaatsen van de toekomst* (ingezonden 12 februari 2025).

Antwoord van Minister **Madlener** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 19 maart 2025).

Vraag 1

Erkent u dat het huidige beleid, met de hoge kosten voor kavelverwerving en exploitatie omtrent verzorgingsplaatsen langs rijkswegen, de beoogde gelijke kansen voor mkb-ondernemers ondermijnt? En zo nee, waarom niet?

Antwoord 1

Onder het huidige beleid bestaat er geen veiling voor shops of laadpalen op verzorgingsplaatsen. Vergunningen voor deze voorzieningen worden via een loting (in het geval van een zelfstandig laadstation – een basisvoorziening) of op aanvraag (als het gaat om laadpalen of shops als aanvullende voorziening) toegekend.

De locaties voor de verkoop van motorbrandstoffen (benzinestations) worden door het Rijksvastgoedbedrijf geveild. Het Rijksvastgoedbedrijf veilt de huurrechten voor tankstations op basis van de Wet tot veiling van bepaalde verkooppunten van motorbrandstoffen (ook wel Benzinewet genoemd). In deze veilingen worden soms hoge bedragen betaald. De markt bepaalt de hoogte van deze biedingen echter zelf.

Iedere partij kan onder dezelfde voorwaarden meedoen aan de veilingen van tankstations. Dat gezegd hebbende is er sprake van enige toetredingsdrempels tot de benzinemarkt. Uit evaluaties van de Benzinewet komt onder meer dat toetreding tot de benzinemarkt moeilijk is omdat het een ingewikkelde markt is. Deze markt vraagt specifieke kennis, een netwerk en adviseurs, veel kapitaal en ervaring met tankstations langs rijkswegen.

Voor alle voorzieningen geldt dat vergunninghouders voor het gebruik van de grond (verzorgingsplaatsen liggen op Rijksground) huur betalen aan het Rijksvastgoedbedrijf. De hoogte van de huurprijs hangt onder meer af van het aantal passanten, de grootte van de locatie, het aantal verkochte liters brandstof en kWh aan stroom. Kleinere tankstations betalen dus ook minder huur dan grotere stations. Dit komt kleinere (mkb-)partijen ten goede.

Vraag 2

Welke concrete stappen zult u nemen om mkb-ondernemers betere kansen te geven bij de veilingen van rijksweglocaties, en wanneer kunnen zij deze verwachten?

Antwoord 2

Gelijke toegang voor alle ondernemers is erg belangrijk. Daarom heeft het Ministerie van IenW al sinds de start van het programma Verzorgingsplaatsen van de toekomst op frequente basis contact met kleine en grote ondernemers.

Rijksweglocaties voor motorbrandstoffen worden geveild onder de Benzine-wet. De Benzinewet wordt met een nieuw beleid op de verzorgingsplaatsen niet gewijzigd.

Op dit moment ligt er een conceptwetsvoorstel voor ter internetconsultatie. Met dit conceptwetsvoorstel wordt een nieuw systeem voorgesteld voor het verlenen van vergunningen voor laadpalen en shops op verzorgingsplaatsen. Het voorstel is onderdeel van een nieuw beleid op de verzorgingsplaatsen. Een belangrijk aandachtspunt bij het opstellen van dit beleid en het conceptwetsvoorstel is een gelijk speelveld en gelijke kansen voor (mkb-)ondernemers.

In het conceptwetsvoorstel dat openstaat voor consultatie is bijvoorbeeld opgenomen dat voor iedere dienst een aparte vergunning wordt vergeven. Dit is belangrijk om ondernemers gelijkwaardige kansen te bieden. Zo heeft een brede groep ondernemers toegang tot de markt. Dit verlaagt toetredingsdrempels, leidt tot meer concurrentie en biedt de weggebruiker meer keuzevrijheid. Een ondernemer die bijvoorbeeld alleen een shop wil aanbieden, maar geen laadstation, biedt alleen op de shop. Een ondernemer die alleen een laadstation wil aanbieden, biedt alleen op het laadstation. Een ondernemer die beiden wil aanbieden biedt op beiden. Wanneer bijvoorbeeld de hele verzorgingsplaats aan een partij zou worden gegund (na veiling) zou dit ten nadele van kleinere (innovatieve) partijen zijn. Zij zouden in deze variant («alles in een hand» genoemd) dan moeten bieden voor de hele verzorgingsplaats (tanken, laden en shop).

Daarnaast doet het kabinet onderzoek naar het beperken van de regeldruk o.a. in de uitwerking van een nieuw beleid. Hierbij worden alle aanbieders op verzorgingsplaatsen geconsulteerd. De bevindingen neemt het kabinet mee in de uitwerking van het wetsvoorstel.

Vraag 3, 4 en 5

Bent u zich bewust van de negatieve gevolgen van de Tijdelijke Beleidsregel voor de uitrol van laadpalen, de verkeersveiligheid, de weggebruikers en de energietransitie?

Kent u de zorgen van de sector? En wat is de reden voor de verlenging van de Tijdelijke Beleidsregel, ondanks de zorgen van de sector?

Waarom werd de Tijdelijke Beleidsregel niet per 1 januari 2025 beëindigd, zoals de sector vraagt?

Antwoord 3, 4 en 5

De tijdelijke beleidsregel is nodig om nieuw beleid straks in te kunnen voeren. Onder de tijdelijke beleidsregel worden nieuwe vergunningen voor laadpalen op verzorgingsplaatsen toegekend met een aangepaste looptijd. De looptijd van de nieuwe vergunning hangt af van de resterende looptijd van het zelfstandige laadstation (de zogenoemde basisvoorziening laden) op de verzorgingsplaats. Alleen als deze resterende looptijd korter is dan 5 jaar wordt een vergunning voor een laadpaal niet toegekend. Dit is om te voorkomen dat er vergunningen worden toegekend die niet redelijkerwijs zijn terug te verdienen binnen de looptijd. Wanneer de periode langer is dan 5 jaar wordt een vergunning dus verleend tot de duur van de basisvoorziening laden op diezelfde verzorgingsplaats.

Het kabinet is zich bewust van de zorgen van de sector. Daarom werkt het kabinet hard door aan nieuw beleid. Bijvoorbeeld door een conceptwetsvoorstel in consultatie te doen. De overgang van een bestaande situatie naar een nieuw beleid vraagt om moeilijke keuzes. Als deze keuzes nu niet worden gemaakt blijft de problematiek op verzorgingsplaatsen die aanleiding was voor een nieuw beleid, voortbestaan.

Tot slot: de tijdelijke beleidsregel lijkt geen negatieve invloed te hebben op de verkeersveiligheid en het aanbod van voorzieningen op de verzorgingsplaats. Wat betreft de verkeersveiligheid: het beperken van laadpalen tot één of enkele plekken op de verzorgingsplaats beperkt zoekverkeer van weggebruikers op zoek naar een geschikte laadpaal. Dit verkleint het risico op verkeers- onveilige verplaatsingen op de verzorgingsplaats. Wat betreft het aanbod: in de toekomst is een grootschalige uitbreiding van het aantal laadpalen nodig, maar het bestaande netwerk lijkt op dit moment nog te voldoen aan de vraag van de weggebruiker.

Vraag 6

Welke alternatieven ziet u om de uitrol van laadinfrastructuur te versnellen zonder de bestaande ondernemers te benadelen?

Antwoord 6

Om de uitrol van laadpalen te versnellen is een nieuw systeem van vergunningverlening nodig. Een nieuw systeem zal ook meer duidelijkheid bieden voor alle ondernemers. Het wetsvoorstel dat nodig is voor dit systeem ligt op dit moment voor ter internetconsultatie.

Vanaf 2028 verlopen de vergunningen voor laadstations op ruim 166 verzorgingsplaatsen. Het is de bedoeling dat deze worden geveild op grond van de wet 'marktordening voorzieningen verzorgingsplaatsen'. Hier kunnen bestaande (maar ook eventuele andere, nieuwe ondernemers) aan meedoen. De eerste veilingen kunnen plaatsvinden nadat de nieuwe wet inwerking is getreden, naar verwachting vanaf 2027.

Gelijke kansen voor ondernemers en lage toetredingsdrempels zijn belangrijke uitgangspunten van een nieuw beleid op de verzorgingsplaatsen, waar het conceptwetsvoorstel een onderdeel van is. Zie ook het antwoord op vraag 2. Dit betekent ook dat bestaande ondernemers niet worden benadeeld.

Onder het nieuwe beleid worden de looptijden van bestaande vergunningen dan ook gerespecteerd.

Vraag 7 en 8

Hoe verklaart u dat de zorgplicht voor leveringszekerheid van brandstoffen tot 2050 botst met de teruglopende verkoop en de blijvende investeringsverplichtingen voor mkb-ondernemers?

Hoe denkt u de leveringszekerheid van brandstoffen te garanderen, terwijl tegelijkertijd de levensvatbaarheid van mkb-tankstations onder druk staat?

Antwoord 7 en 8

Het huidige beleid en het nieuwe beleid kennen geen plicht om de leveringszekerheid te waarborgen. Wel is het belangrijk dat het aanbod van voorzieningen op de verzorgingsplaats goed aansluit op de behoefte van de weggebruiker en het wagenpark. Tankstations blijven voorzien in een essentiële behoefte voor de Nederlandse weggebruiker, de behoefte aan benzinepompen en laadpalen zal de komende decennia naast elkaar blijven bestaan. Het merendeel van de Nederlandse automobilisten rijdt nog vele jaren op fossiele brandstof. Het is daarom vanzelfsprekend dat er zo veel mogelijk plekken zijn en blijven om te tanken.

Wel zien we dat de verkoop van motorbrandstoffen langs het hoofdwegennet al enige tijd aan het afnemen is. Uiteraard is het van belang dat er voldoende tankaanbod blijft dat aansluit bij de behoefte van de automobilisten.

Om te bepalen hoe dit wordt gedaan zal samen met de markt gekeken worden naar een passende strategie die rekening houdt met voldoende aanbod en de levensvatbaarheid van motorbrandstofverkooppunten op het hoofdwegennet. Zie ook het antwoord op vraag 12.

Vraag 9

Hoe kunnen mkb-tankstationhouders tegemoetgekomen worden voor de hoge kosten die zij moeten blijven maken voor de levering van brandstof, terwijl de afname hiervan steeds verder daalt en zij geen laadpalen mogen openen?

Antwoord 9

Zoals aangegeven bij antwoord op vragen 7 en 8 gaan we in gesprek met de markt over hoe om te gaan met de afnemende vraag naar fossiele brandstoffen. Als een ondernemer ziet dat de behoefte van de weggebruiker verandert, kan hij er bijvoorbeeld voor kiezen minder tankzuilen aan te bieden en zich meer te richten op laadpalen. Hiervoor biedt hij mee op een locatie voor laadpalen die onder het nieuwe beleid in de markt wordt gezet. Ondernemers kunnen zo zelf bepalen of ze motorbrandstoffen, laadpalen of beiden willen aanbieden. De tijdelijke beleidsregel, die de looptijd van aangevraagde vergunningen voor laadpalen – op dit moment in bepaalde gevallen verkort, is een tijdelijke maatregel.

Vraag 10

Deelt u de mening dat het beperken van de rechten van mkb-tankstationhouders die hebben betaald voor hun concessie leidt tot onbetrouwbaar overheidsbeleid en een vertrouwensbreuk met de sector?

Antwoord 10

Nee, deze mening deelt het kabinet niet. De looptijden van bestaande van ondernemers, waaronder de mkb-tankstationhouders, zijn en worden gerespecteerd. De tankstationhouders hebben via de benzineveiling het recht verkregen een tankstation uit te baten voor een periode van maximaal 15 jaar. Deze overeenkomsten worden gerespecteerd. Er is veelvuldig contact geweest met de sector tijdens het opstellen van een nieuw beleid. Ook heb ik bij mijn aantreden gesprekken gevoerd met de belanghebbende partijen. Hier heb ik ook aangegeven dat de zorgen van deze partijen mee zullen worden genomen in het verder uitwerken van het nieuwe beleid.

Vraag 11

Welke concrete maatregelen neemt u om het vertrouwen van mkb-tankstationhouders te herstellen en hun verleende rechten te waarborgen gedurende de concessieperiode?

Antwoord 11

De belanghebbende partijen, waaronder de mkb-tankstationhouders, zijn betrokken bij de vorming van een nieuw beleid. Gesprekken met deze partijen worden op dit moment nog steeds gevoerd en zullen ook in de toekomst gevoerd blijven worden.

Daarbij hebben alle belanghebbende partijen de komende weken de gelegenheid om via de openstaande internetconsultatie te reageren op een conceptwetsvoorstel dat onderdeel is van het nieuwe beleid.

Vraag 12

Kunt u toezeggen dat de uitfasering van fossiele brandstoffen gebaseerd zal zijn op objectieve criteria, vastgesteld aan de hand van een «routekaart» en in overleg met de sector?

Antwoord 12

Het is inderdaad de bedoeling dat er voor de eventuele uitfasering van fossiele brandstoffen objectieve criteria gebruikt worden. Deze uitfasering wordt uitgewerkt in de routekaart, maar deze onderdelen van het nieuwe beleid zijn geen onderdeel van het wetsvoorstel. Het wetsvoorstel ziet met name op het systeem voor de verdeling van vergunningen. Voor de routekaart wordt een apart participatietraject opgezet. Dit traject zal naar verwachting in het tweede deel van 2025 plaatsvinden. Zo hebben alle belanghebbende partijen een kans om mee te denken over de «verzorgingsplaats van de toekomst».

Vraag 13

Welke stappen heeft u al gezet om de samenwerking met de sector te verbeteren en wat is de tijdlijn voor concrete acties?

Antwoord 13

De sector is intensief betrokken bij de vorming van het nieuwe beleid op verzorgingsplaatsen. De sector zal ook betrokken worden bij de nadere uitwerking ervan. Op deze manier krijgen belanghebbenden meermaals de

mogelijkheid hun zienswijze te geven en eventuele zorgen aan te kaarten. De zorgen die u benoemt in uw vragen zijn bekend bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Zie ook de antwoorden op vraag 11 en 12.

Vraag 14

Bent u bereid om regelmatig met de sector in gesprek te gaan om de voortgang te bespreken en aanpassingen in het beleid door te voeren indien nodig?

Antwoord 14

Uiteraard. Die contacten zijn er al geruime tijd met het ministerie en die contacten zullen ook blijven.