

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

2665

Vragen van het lid **Bontenbal** (CDA) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *aanvullende voorzieningen bij verzorgingsplaatsen langs rijkswegen* (ingezonden 29 maart 2022).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 9 mei 2022). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2021–2022, nr. 2509.

Vraag 1

Bent u bekend met de zorgen van sommige marktpartijen over de huidige inrichting van de verzorgingsplaatsen langs de Nederlandse rijkswegen en de toekenning van vergunningen voor energielaadpunten als aanvullende voorzieningen?

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Klopt het dat op dit moment vergunningen voor elektrisch laden als aanvullende voorziening worden toegekend aan pomphouders op verzorgingsplaatsen voor onbepaalde tijd, terwijl de basisvoorziening elektrisch laden gebonden is aan een termijn van 15 jaar? Zo ja, hoe ziet u dit in het kader van een gelijk speelveld?

Antwoord 2

Nee. Beide vergunningen worden verleend met een looptijd van maximaal 15 jaar. Voor de basisvoorziening elektrisch laden geldt dat deze, op grond van de Kennisgeving Voorzieningen op verzorgingsplaatsen langs rijkswegen (hierna: de Kennisgeving), verleend worden voor de duur van 15 jaar. Naast deze publiekrechtelijke vergunning wordt door het Rijksvastgoedbedrijf met de vergunninghouder een huurovereenkomst voor deze periode afgesloten. Elektrische laadpunten kunnen inderdaad ook als aanvullende voorziening worden aangevraagd. Indien de aanvrager van het elektrisch laadpunt tevens houder van de basisvoorziening benzinstation is, dan wordt het elektrische laadpunt toegevoegd aan de reeds verleende vergunning voor het benzinstation. De looptijd van de vergunning van het benzinstation wordt bepaald door de looptijd van de huurovereenkomst. Deze is maximaal 15 jaar. In de *Wet tot veiling van bepaalde verkooppunten van motorbrandstoffen* is immers bepaald dat een locatie, waarop een benzinstation is gevestigd, elke

15 jaar geveild wordt. Er kan dus gebruik gemaakt worden van het elektrisch laadpunt als aanvullende voorziening tot het moment waarop de huurovereenkomst van de basisvoorziening afloopt.

Vraag 3

Klopt het dat deze aanvullende voorzieningen in de praktijk in omvang soms groter zijn dan de basisvoorziening elektrisch laden op dezelfde verzorgingsplaats? Zo ja, hoe verhoudt zich dit tot het in 2012 via openbare verdeling uitgegeven recht voor de basisvoorziening elektrisch laden, en de uitspraak uit 2018 van het Hof in Den Haag dat de Staat niet nogmaals dezelfde soort concurrerende rechten mag vergeven aan gevestigde partijen in een andere procedure die niet voldoet aan de eisen van transparantie en gelijkheid?

Antwoord 3

De Wet beheer rijkswaterstaatswerken noch de Kennisgeving stelt een maximum aan het aantal laadpunten dat als aanvullende voorziening kan worden vergund. De enige beperking die uit de Kennisgeving kan worden afgeleid, is dat de aanvullende voorziening ondergeschikt moet zijn aan de basisvoorziening in de buurt waarvan deze gerealiseerd wordt. Het aanvullende karakter van de voorziening is gerelateerd aan de basisvoorziening waarbij de laadpalen worden geplaatst, en dus niet aan een andere basisvoorziening op de verzorgingsplaats.¹ Het kan in de praktijk dus voorkomen dat bij een basisvoorziening energielaadpunten minder laadpunten aanwezig zijn, dan bij een andere basisvoorziening zoals het benzinestation. Een numerieke vergelijking tussen laadpunten als aanvullende en laadpunten als basisvoorziening is op dit moment geen zelfstandig toetsingscriterium. Het Gerechtshof in Den Haag (arrest, 24 juli 2018) heeft overigens niet geoordeeld dat een aanvullende voorziening op hetzelfde neerkomt als een basisvoorziening, maar heeft juist de verschillen onderstreept. Het Hof heeft evenmin geoordeeld dat de omvang van de voorziening in dit verband doorslaggevend is. Dus als de omvang van een aanvullende voorziening groter is dan een andere basisvoorziening, is niet alsnog sprake van een basisvoorziening (en dus ook niet van dezelfde soort concurrerende rechten). De verdeling van de basisvoorzieningen moet worden onderscheiden van de verlening van een vergunning voor een aanvullende voorziening.

Vraag 4

Hoe zorgt u ervoor dat verzorgingsplaatsen doelmatig en veilig worden ingericht? Draagt een versnippering van laaddiensten over de verzorgingsplaats hieraan bij?

Antwoord 4

Verzorgingsplaatsen in Nederland zijn vrij sober van opzet. Ze zijn vooral functioneel van indeling en gericht op het hoofddoel waarvoor de verzorgingsplaats gebruikt dient te worden: een kort verblijf van de weggebruiker. Bij het ontwerp van een verzorgingsplaats wordt uitgegaan van het principe van een «*duurzaam veilige verkeersstructuur*». Dit principe houdt in dat maximale verkeersveiligheid en verkeersdoorstroming wordt bereikt als weggebruikers hun verkeersdeelname waar mogelijk kunnen baseren op uniformiteit, continuïteit en voorspelbaarheid van de weg- en verkeerselementen. Daardoor ontstaan voor weggebruikers logische en herkenbare verkeerssituaties, die leiden tot voorspelbaar verkeersgedrag daarmee tot verbetering van de verkeersveiligheid. Het is in het licht van voorgaande verkeerskundig gewenst dat de voorzieningen zo veel mogelijk gegroepeerd worden aangeboden binnen het verblijfsgebied, waar een maximumsnelheid van 30 km/u geldt, op een verzorgingsplaats. Het voorkomen van versnippering, door voorzieningen zoveel mogelijk geclusterd op het perceel van de basisvoorziening aan te bieden, komt de veilige en doelmatige inrichting van de verzorgingsplaats ten goede. De komst van laadpunten als aanvullende voorziening naast de basisvoorzieningen betekent niet dat veilig en doelmatig gebruik onder druk te komt te staan. Het plaatsen van laadpunten bij een andere basisvoorziening heeft namelijk minder impact op de (verkeersveilige) indeling van een verzorgingsplaats. Er wordt gebruik gemaakt van de

¹ Zie Uitspraak Raad van State 18 augustus 2021, ECLI:NL:RVS:2021:1837, r.o. 11.

bestaande infrastructuur, bestaande parkeerplaatsen en de verkeersstromen wijzigen niet noodzakelijkerwijs.

Vraag 5

Hoe voorkomt u dat er onomkeerbare stappen worden genomen die leiden tot een situatie die niet overeenkomt met de uitkomsten van het project «Verzorgingsplaats van de toekomst», waarin gezocht wordt naar een heldere, eerlijke en duurzame inrichting van de verzorgingsplaats? Wat betekent dit voor het toekennen van rechten voor laden als aanvullende voorziening in de tussenperiode waarin de implementatie van de uitkomsten van «Verzorgingsplaats van de toekomst» nog niet is geschied?

Antwoord 5

Op 16 december 2021 informeerde mijn voorganger uw Kamer over het beleidstraject «verzorgingsplaats van de Toekomst». Het project loopt op dit moment. Op het toekennen van rechten voor laden als aanvullende voorziening is het vigerende beleid verzorgingsplaatsen onverkort van kracht. Zoals ook aan de Kamer gemeld is, past RWS dit beleid slechts aan als dit op basis van de uitspraken van de rechter nodig blijkt. De implementatie is overigens een belangrijk aandachtspunt bij het beleidstraject. Zoals eerder is toegezegd, wordt uw Kamer voor 1 juli a.s. opnieuw geïnformeerd over de uitkomsten van het traject.