Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

**TER BESLISSING**

**Datum**
24 september 2026

**Onze referentie**
Vul hier het CM-nummer in

**Opgesteld door**
DG Mobiliteit
Dir. Wegen Voertuigen
Verkeersveiligheid
Wegverkeersbeleid

**Beslistermijn**
30 september 2026

**Bijlage(n)**
1

Aan Minister

# nota

Beslisnota verzending nota naar aanleiding van het verslag en nota van wijziging

## Aanleiding

Op donderdag 10 september jl. heeft de Tweede Kamer verslag uitgebracht over het Wetsvoorstel voorzieningen verzorgingsplaatsen (Wvv). In de bijlage vindt u de nota naar aanleiding van het verslag. Deze is, behoudens een aantal redactionele wijzigingen, gereed voor aanbieding aan de Tweede Kamer op de door hen gestelde datum van 1 oktober 2026.

## Geadviseerd besluit

- In te stemmen met de nota naar aanleiding van het verslag aan de Tweede Kamer te sturen voor de door hen gestelde deadline van 1 oktober (bijlage 1).
- In te stemmen met een *deep dive* over dit onderwerp ter voorbereiding op een plenaire behandeling.

## Kernpunten

- Nieuw beleid is nodig om duidelijkheid te geven aan ondernemers die diensten aanbieden langs de snelweg, om te voldoen aan de (internationale) afspraken over werken naar de onafhankelijkheid van fossiele brandstoffen en om weggebruikers (personenverkeer en goederenvervoer) veilig te kunnen faciliteren in hun behoeften (rusten, tanken, laden, winkel). Ook heeft IenW een zorgplicht voor het onderhouden van de verzorgingsplaatsen. In de kern zorgt het nieuwe beleid voor (zie Kamerbrief van juni jl. in bijlage 2):
    1. Zekerheid en lage toetredingsdrempels voor ondernemers.
    2. Continuïteit en keuzevrijheid voor de weggebruiker:
    3. Veiligere verzorgingsplaatsen en een betere inrichting.
- De Kamer heeft bijna 400 vragen gesteld over het wetsvoorstel. U heeft deze veelal kunnen beantwoorden op basis van het voorstel dat op 30 juni jl. naar de Kamer is verstuurd.
- Een aantal fracties heeft veel vragen gesteld over bepaalde onderdelen van de wet. Zij vinden deze elementen dus van belang. Het gaat om:
    1. de verdeling van ‘losse’ vergunningen
    2. de motie Heutink en concurrentie op verzorgingsplaatsen
    3. het verdelen van vergunningen via een veiling
    4. de netaansluiting
    5. het effect van het stelsel op de weggebruiker
    6. het effect op zittende ondernemers
- In de toelichting van deze nota is per bovengenoemd onderwerp een redeneerlijn opgenomen. In de nota naar aanleiding van het verslag zijn deze redeneerlijnen gebruikt voor beantwoording (soms enigszins aangepast nav de precieze vraag).

- De vragen hebben ook geleid tot nieuwe inzichten, die bij de beantwoording meegenomen zijn. U doet naar aanleiding van de vragen een aantal toezeggingen aan de Kamer, namelijk:
    1. U informeert de Kamer over de uitwerking van de routekaart en de ministeriële regeling voor de veiling. Naar verwachting begin 2027.
    2. U zegt toe om een invoeringstoets uit te voeren in de eerste drie jaar na implementatie van het wetsvoorstel. U kunt dit desgewenst ook in de wet (laten) vastleggen.
    3. U voert een MKB-toets uit op de ministeriële regeling om te borgen dat ondernemers niet met onnodige zware administratieve lasten geconfronteerd worden.
    4. U staat open om minimumeisen toe te voegen aan de veiling.



**Krachtenveld**

- In totaal hebben 11 fracties inbreng geleverd op het wetsvoorstel. De VVD, JA21 en BBB springen daarbij in het oog, met elk minimaal 60 gestelde vragen. De vragen vanuit alle fracties hebben primair betrekking op het werken met afzonderlijke vergunningen en over de gevolgen van marktwerking. Daarnaast gaat een groot deel van de vragen over de concrete uitvoering, het niet toepassen van een gecombineerd kavel met alle voorzieningen (zgn. alles-in-een-hand-variant) de verdere uitwerking van de routekaart en inrichtingsplannen en het betrekken van externe (markt)partijen.
- Het dossier wordt intensief gevolgd door diverse brancheorganisaties. Denk aan vertegenwoordigers van de laadbranche (Nederlandse Vereniging voor Duurzame Energie, DOET), de petroleum- en retailbranche (Vemobin, VPR, Drive).
- We zien dat de tankbranche graag ziet dat er één vergunning per verzorgingsplaats wordt vergeven (laden, tanken en shops), terwijl (een deel van) de laadbranche aangeeft hier juist fel tegen gekant is en meerdere kavels separaat verdeeld ziet worden om zo diverse (ook kleinere) ondernemers een kans te geven en de markt toegankelijker te maken.
- Deze discussie komt zeer actief terug in de vragen vanuit de fracties. Het is ook door de Kamer als potentieel onderwerp voor een technische briefing aangedragen. Met name BBB, PVV, JA21, Groep Markuszower en VVD zijn kritisch op de verdeling van de voorzieningen zoals nu in de wet staat. Zij zien het liefst alle voorzieningen in "één hand" en daar is ook een PVV, BBB en VVD Kamermotie (31305 nr. 513) over aangenomen. De juristen van IenW, EZK en ook de ACM en de Landsadvocaat wijzen erop dat deze variant – vanwege onnodige toetredingsdrempels – juridisch kwetsbaar is. Om toch een stap te zetten richting de wens van de Kamer is er overgangsrecht gecreëerd waarin voor 3 jaar het mogelijk wordt voor een ondernemer om tanken en laden gezamenlijk aan te bieden. Deze 'transitievoorziening' is vanwege gelijksoortige toetredingsdrempels, op expliciet advies van de Raad van State uit het voorstel geschrapt.
- Vanwege de juridische procedures, (Europeesrechtelijke) kaders, economische context, ruimtelijke beperkingen (boven- en ondergronds) en zittende ondernemers, is dit een behoorlijk complex dossier met beperkte beweegruimte.
- Belangrijk om te weten is dat sinds het begin van het programma er zeer uitgebreid gesproken wordt (en nog steeds) met heel veel stakeholders via werkbezoeken, sparringssessies, informatiebijeenkomsten, ontwerpsessies enz.

**Toelichting**

**Datum**
10 september 2026

**Onze referentie**
Vul hier het CM-nummer in

**Opgesteld door**
DG Mobiliteit
Dir. Wegen Voertuigen
Verkeersveiligheid
Wegverkeersbeleid

**Aan**
Minister

**Bijlage(n)**
Vul hier het aantal bijlagen in

## 1. Verdeling in van drie losse vergunningen

*De leden van de fracties van de VVD, PVV, SGP, BBB, JA21, FVD en Groep Markuszower vragen u naar de keuze voor de verdeling in drie separate voorzieningen. Zij vragen naar de effecten op concurrentie, zoekverkeer, loopbewegingen, versnippering op de verzorgingsplaats.*
*U beantwoordt de vragen langs drie lijnen: concurrentie en markttoegang, de dienstenrichtlijn en de inrichting van de verzorgingsplaats.*

<u>Concurrentie & markttoegang</u>

- Er is op verzorgingsplaatsen een markt voor laden, voor tanken en voor shops. Een belangrijke randvoorwaarde is dat de toetreding tot die markt, via de daarvoor vereist vergunningen, niet onnodig hoge drempels kent en gelijke kansen biedt.
- Er is daarom gekozen voor het voortzetten van losse voorzieningen. Dit zorgt voor lage toetredingsdrempels. Dat is goed is voor concurrentie. Een verplichte bundeling beperkt juist onnodig de concurrentie: Het is in het voordeel van de partijen die een verdienmodel hebben dat gebaseerd is op het gecombineerd aanbieden van alle diensten. Het benadeelt alle (soms kleinere en innovatieve) partijen die zich specialiseren in een of enkele diensten op de verzorgingsplaats[1]. Zij worden dan gedwongen om meerdere voorzieningen aan te bieden.
- De wet biedt partijen die graag alle diensten willen aanbieden overigens volop de ruimte om op alle kavels van eenzelfde verzorgingsplaats te bieden of om samenwerkingen aan te gaan. Dat kan via samenwerkingen in de vorm van een consortium, via franchise, of het aan-of verkopen van vergunningen na de veiling. Daarbij geldt de wet- en regelgeving hetzelfde voor individuele partijen als voor samenwerkingsverbanden

<u>Dienstenrichtlijn</u>

- Vergunningen voor de drie voorzieningen (laden, tanken, gemakswinkel) worden ook nu al afzonderlijk vergund. Het samenvoegen van de vergunningen, zou een aanzienlijke nieuwe toetredingsdrempel introduceren tot de laadvergunningen en de shopvergunningen.
- Onder de Dienstenrichtlijn is een dergelijke beperking van concurrentie alleen toegestaan als daarvoor een dwingende reden van algemeen belang bestaat. In het geval van de verzorgingsplaatsen ontbreekt die noodzaak: bundeling is niet noodzakelijk voor een veilig en doelmatig gebruik van de verzorgingsplaats.
- Ook de Landsadvocaat, op grond van de Dienstenrichtlijn[2] en de Raad van State hebben de keuze voor separate vergunningen onderschreven[3]. Het beschermen van het economische belang van (een beperkte groep van) partijen die fossiele motorbrandstoffen kan, zo schrijft de Raad van State, geen rechtvaardiging vormen voor de inbreuk op het vrije dienstenverkeer. Ook juristen van IenW en EZK komen tot deze conclusie.

<u>De inrichting van de verzorgingsplaats</u>

- Vergunningen voor de drie voorzieningen worden nu apart vergund, zonder beperking van het aantal per verzorgingsplaats of mogelijkheid om te sturen op de beste locatie van de voorziening. Dit is wat nu zorgt voor versnippering, zoekverkeer en onoverzichtelijke verzorgingsplaatsen. Bovendien zorgt het voor onduidelijkheid bij ondernemers.

[1] *Autoriteit Consument & Markt (2025). Concurrentie laadexploitanten en shops op verzorgingsplaatsen.*
[2] *PelsRijcken (2022). Rapport Advies verzorgingsplaatsen van de toekomst.*
[3] *Raad van State (2026). Wet voorzieningen verzorgingsplaatsen. – W17.25.00372/IV.*

- Dit wetsvoorstel beperkt die afzonderlijke vergunningen tot maximaal 1 per voorziening per verzorgingsplaats en maakt het mogelijk om de locaties voor die verschillende voorzieningen op een verzorgingsplaats goed op elkaar af te stemmen via een inrichtingsplan. Daarmee is versnippering verleden tijd.
- De inrichting wordt vastgelegd in een inrichtingsplan, dat vormgegeven volgens algemene veiligheidsprincipes. Deze veiligheidsprincipes, in combinatie met de beperkte beschikbaarheid van ruimte, maken dat er maar weinig verschillende manieren zijn om een verzorgingsplaats in te richten. Een verplichte bundeling van vergunningen voorzieningen leidt daarmee niet tot een geheel andere vormgeving van de verzorgingsplaats. De vraag waar een locatie voor een voorziening komt, wordt dus bepaald aan de hand van de verkeersveiligheid en de behoefte aan o.a. tanken, laden, gemakswinkel, parkeerplekken en staat los van *wie* deze voorziening aanbiedt.
- Uit onderzoek van Arcadis blijkt het belangrijk om laadpunten te clusteren en centraal te positioneren, omdat verspreide laadpunten het zoekgedrag en daarmee het risico op onveilige verkeersbewegingen kunnen vergroten [4]. Voor de sociale veiligheid is het goed voorzieningen waar mogelijk te clusteren (bijvoorbeeld laadkavels in de buurt van de shop).



## 2. Motie Heutink en concurrentie op de verzorgingsplaats

*VVD, PVV, JA21, FVD, Groep Marcuszower en SGP vragen u naar de uitwerking van motie Heutink. Het CDA en de BBB vragen naar concurrentie op de verzorgingsplaats. U beantwoordt de vragen langs onderstaande lijn.*

Motie Heutink

- De motie Heutink is serieus onderzocht en uitgewerkt. In deze motie wordt voorgesteld om, naast een geïntegreerd kavel, een afzonderlijke laadvergunning toe te staan.
- De redenen niet te kiezen voor een geïntegreerd kavel, zijn in de redeneerlijn hierboven toegelicht.
- Om tegemoet te komen aan de zorg dat ondernemers onvoldoende in staat zouden zijn de overstap te maken van de verkoop van motorbrandstoffen naar uitstootvrije alternatieven is een vergunning voor een zogenoemde transitievoorziening toegevoegd aan het wetsvoorstel zoals dit ter advisering is voorgelegd aan de Raad van State.
- De Raad van State heeft echter negatief geadviseerd over deze toevoeging.
    - De vergunning voor de transitievoorziening waarin laaddiensten en motorbrandstoffen zijn gecombineerd is een inbreuk op het vrije dienstenverkeer en vraagt een dwingende reden van algemeen belang.
    - Het faciliteren van een beperkte groep ondernemers in het maken van de transitie van motorbrandstoffen naar uitstootvrije alternatieven is onvoldoende rechtvaardiging, blijkt uit het advies van de Raad van State.
- Daarom is gekozen voor juridisch houdbare, separate vergunningen per voorziening, met in het inrichtingsplan één duidelijk aangegeven locatie voor laden en één voor tanken. Dit biedt ondernemers meer investeringszekerheid en zorgt voor een overzichtelijke en veilige inrichting voor weggebruikers. De meeste laadpartijen kunnen hier goed mee uit de voeten en (een deel van) de motorbrandstofverkooppunten hebben aangegeven dit als een acceptabele terugvaloptie van de "alles-in-een-hand variant te zien".

Concurrentie óp de verzorgingsplaats

- De motie Heutink gaat daarnaast uit van concurrentie op verzorgingsplaatsen, in ieder geval voor de laadvoorziening. Ook hier is serieus onderzoek naar gedaan,

[4] *Arcadis (2026). Rapportage beleidsvragen VZP 2025. Pp. 4*

mede naar aanleiding van het advies van de ACM over concurrentie op de verzorgingsplaats.[5]

- Het toestaan van meerdere aanbieders van eenzelfde voorziening leidt automatisch tot zoekgedrag van weggebruikers die een keuze maken tussen een van de aanbieders. Dit blijkt onder andere uit onderzoek van Arcadis. Om daadwerkelijk een keuze te kunnen maken tussen meerdere aanbieders moet een weggebruiker de mogelijkheid hebben om zich te kunnen verplaatsen van de ene naar de andere aanbieder. Dit zoekgedrag laat zich moeilijk verenigen met het veiligheidsprincipe dat weggebruikers zich zoveel mogelijk één kant op bewegen op de verzorgingsplaats.
- Ook in de huidige situaties is er vaak sprake van meerdere aanbieders, maar nu is de verzorgingsplaats daar nog niet op ingericht. In de praktijk zien we nu ook al voorbeelden van weggebruikers die tegen het verkeer in rijden om van de ene- naar de andere laadlocatie rijden, of weggebruikers die over het aanwezige groen proberen over te steken tussen laadlocaties. Om veilige verplaatsingen tussen concurrerende aanbieders te faciliteren zou de inrichting van verzorgingsplaatsen grondig moeten worden herzien. Bovendien vraagt dit extra ruimte die vervolgens niet gebruikt kan worden voor andere voorzieningen waaraan behoefte is, zoals voldoende (vrachtwagen)parkeerplaatsen.
- Het beperken van het aantal aanbieders van voorzieningen is dus naast een verkeersveiligheidsoverweging, ook een ruimtelijke. De hoeveelheid extra ruimte die nodig is om concurrentie op de verzorgingsplaats veilig vorm te geven gaat ten koste van voorzieningen die eveneens belangrijk zijn voor de weggebruiker, zoals parkeerplaatsen.

## 3. Veilingen

*De leden van de fractie van de D66, VVD, Pro, CDA, PVV, Ja21, BBB, FVD, CU, SGP en Groep Markuszower vragen naar keuze voor veilen als verdeelmethode. In de kern komen er drie onderwerpen steeds terug: zorgen over de kwaliteit van voorzieningen, de effecten van veilen op de prijs en de toegang tot de markt voor MKB partijen. U beantwoordt de vragen langs onderstaande lijnen.*

<u>Veiling algemeen</u>

- De keuze voor een veiling als verdeelmethode is gemaakt omdat veilen 1) de meest economisch efficiënte methode is om een exploitant te selecteren[6], 2) het meest eenvoudig uitvoerbaar is en 3) borgt dat de regeldruk voor ondernemers zo laag mogelijk blijft.
- Bij een vergelijkende toets moeten ondernemers een uitgebreide aanvraag indienen en toelichten hoe zij aan verschillende kwalitatieve criteria voldoen. De overheid moet deze aanvragen vervolgens inhoudelijk beoordelen en met elkaar vergelijken. Een veiling vraagt daarentegen om een beperktere bieding. Een veiling wordt al langere tijd succesvol toegepast bij de verdeling van tankstations langs het hoofdwegennet door het Rijksvastgoedbedrijf. In de vormgeving van de veiling onder het wetsvoorstel wordt daarom veel gebruik gemaakt van de ervaring opgedaan door het Rijksvastgoedbedrijf.

<u>Veiling- en kwaliteit</u>

- Voor de kwaliteit van het aanbod rekent het kabinet allereerst op de stimulerende effecten van concurrentie. Deze concurrentie vindt plaats op het moment dat verschillende partijen via een veiling meedingen naar een vergunning, maar ook daarna. Weggebruikers hebben tijdens hun reis namelijk verschillende alternatieven. Als de prijs of kwaliteit van voorziening onvoldoende

[5] ACM, concurrentie op verzorgingsplaatsen, 2025
[6] Zie o.a. Radicand, Verzorgingsplaatsen van de toekomst: Verkenning van verdelingsmethodes, 2022

is kan een weggebruiker doorrijden naar een volgende verzorgingsplaats en een andere aanbieder. Het gebiedscriterium werkt daar ook bij.
- Waar nodig legt IenW ook kwaliteitseisen vast in het inrichtingsplan, of de exploitatievergunning. Hierbij worden ook eisen aan de exploitant gesteld. Denk daarbij aan eisen die onder meer dat een exploitant zijn locatie verkeersveilig vormgeeft en alleen diensten aanbiedt waarvoor hij een vergunning heeft gekregen. De veiling verdeelt vervolgens de vergunning onder de partijen die aan deze voorwaarden voldoen. Ook gelden er landelijke eisen voor de kwaliteit van laadpalen, milieueisen voor tankstations en eisen aan winkels op afval op te ruimen.
- Het is overigens ook mogelijk om randvoorwaarden te formuleren waaraan deelnemende partijen zich committeren voorafgaand aan de veiling. Zonder dat partijen op deze criteria vergeleken worden. Deze randvoorwaarden stellen zo een minimumeis aan bijvoorbeeld de veiligheid op de verzorgingsplaats en de kwaliteit van het aanbod. Het wetsvoorstel voorziet daar nu niet in, maar in de beantwoording geeft u aan dat u open staat voor deze toevoeging.

<u>Veiling en de prijs van voorzieningen</u>
- Ondernemers mogen zelf bepalen hoe zij hun bedrijf organiseren en welke prijzen zij vragen. De wet verplicht hen niet om de kosten van een veiling volledig door te berekenen aan de weggebruiker. Concurrentie, lage toetredingsdrempels en keuzevrijheid zorgen daarmee voor een natuurlijke prikkel om marktconforme prijzen te hanteren.
- Over het algemeen laten prijzen aan de pomp of laadpaal laat zich moeilijk voorspellen. Deze prijzen zijn afhankelijk van veel factoren zoals concurrentie, de prijsgevoeligheid van de consument en de ontwikkelingen van de internationale energiemarkt.

<u>Veiling en het MKB</u>
- Allereerst is de verwachting dat het werken met drie losse vergunningen (voor tanken, laden en gemakswinkel), waarop individueel op kan worden geboden, meer kansen voor mkb-bedrijven of familiebedrijven biedt om een plek op de verzorgingsplaats te verwerven of voort te zetten na het aflopen van eerdere vergunningen.[7] Bij één gebundelde voorziening zouden zij alleen kunnen bieden op één (pakket) vergunning met een hogere prijs.
- Daarnaast blijkt dat kleinere ondernemers baat hebben bij eenvoudige procedures voor het aanvragen van losse vergunningen. Daarom wordt de veiling zo eenvoudig mogelijk vormgegeven.De verdeelmethode en verdere vormgeving van de veiling wordt uitgewerkt in de ministeriele regeling. Hiervoor wordt een mkb-toets uitgevoerd. Juist de veilingprocedure heeft veel impact op kleine partijen en wordt zo eenvoudig mogelijk van opzet.
- Ook zorgt het gebiedscriterium ervoor dat (grote) ondernemers niet de hele markt kunnen 'opkopen'. Deze maatregel heeft als doel om de keuzevrijheid te borgen, maar heeft als effect ook dat er op ieder verzorgingsplaats, om de 25 km, een andere laad-of shop aanbieden is.

## 4. Netaansluiting

*D66, VVD, Pro, CDA, PVV, Ja21, BBB, FVD, CU, SGP en Groep Markuszower vragen naar de netaansluitingen. U beantwoordt langs onderstaande lijn.*
- Netcapaciteit voor laden is een essentieel onderdeel van de exploitatie. Netcongestie brengt veel onzekerheden met zich mee, terwijl de regering de onzekerheden voor ondernemers juist wil minimaliseren. En de stap wil zetten naar onafhankelijkheid van fossiele brandstoffen.

[7] Zie bijvoorbeeld Expertise Centrum Aanbestedingen Pianoo

- Daarom kiest de regering ervoor om bestaande netaansluiting te behouden, en zorg te dragen voor een toekomstbestendige aansluiting.
    - Korte termijn: Op veel verzorgingsplaatsen (meer dan 170) zijn al laadvoorzieningen en dus netaansluitingen aanwezig. Het kabinet onderzoekt op dit moment mogelijkheden om deze netaansluitingen en hun gecontracteerde vermogen te behouden. U informeerde de Kamer hierover eerder via de beleidsbrief. U bent nog in gesprek met EZK over de manier waarop de netaansluitingen behouden worden. U informeert de Kamer hierover nadat het besluit genomen is. Dit vergt naar verwachting een Nota van Wijziging.
    - Vervolg: In de miljoenennota is opgenomen dat er 3,1 miljard euro wordt geïnvesteerd in verzorgingsplaatsen. Een belangrijk deel hiervan gaat naar de verzwaringen van netaansluitingen. Door in één keer een toekomstbestendige aansluiting te realiseren en deze ter beschikking te stellen aan de laadexploitanten. Via het programma Stopcontact op Land wordt nauw samengewerkt met netbeheerders. Via de routekaart weten netbeheerders welke behoefte er speelt op verzorgingsplaatsen nu en in de toekomst. Andersom heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat hierdoor straks informatie over de beschikbare netcapaciteit en de mogelijkheid van de uitbreiding van laden. Deze informatie wordt weer meegenomen in het vaststellen van de routekaart.

## 5. Effect van stelsel op consumenten

*De leden van de fracties van de D66, VVD, Pro, CDA, PVV, Ja21, BBB, FVD, CU, SGP en Groep Markuszower vragen naar de effecten van het wetsvoorstel op consumenten. U beantwoordt de vragen langs onderstaande lijnen.*

<u>Effecten van het wetsvoorstel op consumenten</u>

- U erkent dat het nieuwe stelsel de weggebruiker moet dienen. De weggebruiker profiteert op verschillende manieren van het wetsvoorstel.
    1. Een gezond ondernemersklimaat, met lage toetredingsdrempels en concurrentie, draagt bij aan de kwaliteit van de voorzieningen langs het hoofdwegennet. Het gebiedscriterium voorkomt bovendien dat dezelfde aanbieder dezelfde voorziening op opeenvolgende verzorgingsplaatsen aanbiedt en borgt daarmee keuzevrijheid en vergroot concurrentie. Het gebiedscriterium wordt nu ook toegepast bij motorbrandstofverkooppunten.
    2. De routekaart brengt de behoeften tot 2050 in beeld. Weggebruikers zullen merken dat voorzieningen landelijk beter worden verdeeld en beter aansluit bij de behoefte van de weggebruikers. Zo kan de beschikbare ruimte beter worden benut voor onder meer extra laad- en parkeerplaatsen, gemakswinkels en toiletten door aan te sluiten bij de behoefte van de weggebruikers. Juist tijdens de energietransitie, waardoor er meer ruimte nodig is om de groei van het elektrische wagenpark te faciliteren, omdat er behoefte is aan diverse soorten brandstoffen en energiedragers naast elkaar.
    3. Rijkswaterstaat gaat via de inrichtingsplannen beter sturen op de veiligheid en kwaliteit van de inrichting. Een deel van de veilingopbrengsten worden ingezet om de verzorgingsplaatsen tot 2050 te moderniseren. Hiermee gaat de kwaliteit van verzorgingsplaatsen flink omhoog. U toetst de inrichting aan belangen als sociale veiligheid, verkeersveiligheid, doorstroming, efficiënt ruimtegebruik en voldoen aan de behoefte van de weggebruiker.
- Zonder dit wetsvoorstel valt Rijkswaterstaat terug op het bestaande voorzieningenbeleid. Weggebruikers zullen merken dat de inrichting van de verzorgingsplaats achteruitgaat doordat RWS niet kan sturen op locatie en dat de aanvragen ten koste gaan van schaarse (parkeer) ruimte. Ook zijn geen opbrengsten om de verzorgingsplaatsen mee te moderniseren of te investeren in

netaansluitingen. Zonder netaansluitingen stagneert het aantal laadpunten uiteindelijk en zijn weggebruikers aangewezen op het onderliggend wegennet.



## 6. Effect op zittende ondernemers

*De leden van de fracties van de D66, VVD, Pro, CDA, PVV, Ja21, BBB, FVD, CU, SGP en Groep Markuszower vragen naar de effecten van het wetsvoorstel op zittende ondernemers. U beantwoordt de vragen langs onderstaande lijnen. U maakt onderscheid tussen zittende 'tank' exploitanten en zittende 'laad' exploitanten, omdat deze nu onder afzonderlijke regimes vallen.*

<u>Ondernemers die brandstof aanbieden (MKB + familiebedrijven)</u>

- Het is belangrijk om het mkb en bestaande familiebedrijven[8] in staat te stellen te investeren in nieuwe voorzieningen op verzorgingsplaatsen. Verschillende maatregelen maken het makkelijker om in te stappen op de laadmarkt.
    - Het veilen van voorzieningen in separate vergunningen. Dit zorgt voor lage toetredingsdrempels en lagere kosten per kavel. Daarmee worden kleinere (specialistische) – en lokale - partijen beter in staat om bijvoorbeeld een winkel te exploiteren op een verzorgingsplaats. Het staat ondernemers vrij om op meerdere locaties te bieden, of juist niet. Ook het samenwerken tussen partijen blijft gewoon mogelijk. Wanneer gekozen zou worden voor één gezamenlijke vergunning, worden partijen gedwongen om op alle voorzieningen te bieden of verplicht samen te werken met andere partijen. Zonder deze gedwongen bundeling, maar door te werken met losse voorzieningen, staat de markt open voor alle partijen.
    - Investeren in netaansluitingen. Het kabinet is daarnaast voornemens om bestaande netaansluitingen te behouden, en te investeren toekomst-bestendige netaansluitingen. Dit is mogelijk vanwege de opbrengsten uit de veilingen. Dit komt alle ondernemers ten goede, maar in het bijzonder kleinere ondernemers. Een belangrijk risico, netcongestie, wordt zo weggenomen. De netaansluiting is daarnaast een kostbare investering. Dat deze niet door de ondernemers zelf hoeft te worden gedragen, zoals nu het geval is, maakt het makkelijker om te stappen in de laadmarkt.
    - Toegankelijke informatie over de locatie. Via de routekaart deelt u de verwachtingen rondom de laad- of tankbehoefte van weggebruikers en in biedboeken wordt gedetailleerde locatie informatie gedeeld. Zo kunnen ondernemers, ook als zij nog geen diensten aanbieden op een verzorgingsplaats, een goede inschatting maken van de waarde van de locatie.
- De looptijden van bestaande vergunningen voor MBVP en wegrestaurants worden gerespecteerd. Het wetsvoorstel trekt geen bestaande vergunningen in.
- In sommige gevallen is het zo dat opstallen die gerealiseerd zijn door een exploitant, na afloop van de vergunning achter kunnen blijven. In die gevallen, wordt de exploitant voor de opstallen die kunnen blijven staan vergoed middels de restwaarderegeling die onder het ministerie van VRO valt (Benzinewet). De regeling wordt uitgevoerd door het Rijksvastgoedbedrijf. Zij maken gebruik van de VNG-taxatiewijzer. Hierin worden verschillende objecten benoemd, en wordt daarbij de afschrijvingstermijn en vervangingswaarde benoemd. Denk dan aan bestrating, luifels technische installaties, etc. Met het Rijksvastgoedbedrijf wordt bekeken of de taxatiewijzer van de VNG moet worden aangepast naar aanleiding van de nieuwe wet.
- Deze systematiek wordt nu gebruikt door het Rijksvastgoed bedrijf onder de Benzinewet, en wordt door dit wetsvoorstel voor alle voorzieningen geïntroduceerd.
- De restwaarde is alleen van toepassing op objecten die mogen blijven staan na verloop van een vergunning én die in eigendom zijn van het Rijk. Dit wordt

[8] "Formeel" zijn dit vaak geen mkb-bedrijven, vanwege de grootte en omzet.

gecommuniceerd voorafgaand aan de veiling van de betreffende kavel onder de nieuwe wet. Wanneer een verzorgingsplaats opnieuw ingericht wordt, kan het zijn dat er objecten zijn die niet blijven. Dit kan in de toekomst ook gaan om het shopgebouw en de tankinstallaties. Ondernemers krijgen hier dan geen vergoeding voor. Netaansluitingen vallen niet onder de restwaarderegeling.



<u>Effecten op zittende laadondernemers</u>

- In de vergunningen voor laadexploitanten is in 2012 geen restwaarderegeling opgenomen. Zittende ondernemers moeten dus hun laadlocatie leeg opleveren na het einde van hun vergunning. Het wetsvoorstel regelt voor de toekomst, dat er een restwaardevergoeding mogelijk is in artikel 6.1, vijfde lid voor alle voorzieningen.
- Zittende laadondernemers moeten bij het bieden op nieuwe locaties vanaf 2031 rekening houden met het gebiedscriterium. Omdat er op dit moment één onderneming is die nagenoeg alle laadvoorzieningen exploiteert op verzorgingsplaatsen, kan het zijn dat deze onderneming moet kiezen tussen het meebieden naar een laadlocatie, of het verkopen van een huidige vergunning. Om de impact op deze organisatie te beperken, is overgangsrecht gemaakt. Tot 2031 wordt het gebiedscriterium niet toegepast op de vergunningen die in de loting van 2012 verdeeld zijn. Na 2031 geldt het gebiedscriterium onverkort voor alle locaties.
- Zittende laadondernemers moeten straks – net als andere ondernemers – meebieden. Er komen geen (gratis) laad- of shopvergunningen meer.

## Bijlagen

| Volgnummer | Naam | Informatie |
|---|---|---|
| 1 | Nota naar aanleiding van het verslag | Deze bijlage bevat de beantwoording van de vragen van de Kamer |
| 2. | Kamerbrief | Deze bijlage bevat de Kamerbrief over het nieuwe beleid die u in juni jl. verzond. |