Vergaderjaar 2025-2026

36 976 Regels over de marktordening van het aanbod van voorzieningen op verzorgingsplaatsen (Wet voorzieningen verzorgingsplaatsen)

Nr. 5 **VERSLAG**
Vastgesteld 10 september 2026

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, heeft de eer verslag uit te brengen van haar bevindingen. Het verslag behandelt alleen die onderdelen waarover door de genoemde fracties inbreng is geleverd.

Onder het voorbehoud dat de regering de vragen en opmerkingen in dit verslag afdoende zal beantwoorden, acht de commissie hiermee de openbare behandeling van het voorstel van wet voldoende voorbereid.

Inhoudsopgave

I. ALGEMEEN 3
1. Doel en strekking van dit wetsvoorstel 7
Probleembeschrijving 10
Het belang van een vergunningensysteem op verzorgingsplaatsen 10
Tekortkoming huidig vergunningstelsel: mededinging 10
Tekortkoming huidig vergunningstelsel: regie op inrichting 11
Probleemaanpak 11
De routekaart 12
2. Hoofdlijnen van het voorstel 14
Inrichtingsplannen 20
Transparante verdeling exploitatievergunningen 22
Herordening van het aanbod van voorzieningen 25
Afbakening van de locaties 26
Laden en tanken 28
Gemakswinkels 30
Beperken van het aantal aanbieders op verzorgingsplaatsen 32
Veiling 39
Verdeling van vergunningen: gebiedscriterium 41
Verdeling van vergunningen: datadeelverplichting 42
Evaluatie en invoeringstoets 43
Mogelijkheden tot bijsturing bij onvoorziene omstandigheden of toekomstige ontwikkelingen 46
3. Alternative Fuel Infrastructure Regulation (AFIR) 47
Dienstenrichtlijn 48
4. Wet tot veiling van bepaalde verkooppunten van motorbrandstoffen 49
De Omgevingswet en daarop gebaseerde uitvoeringsregelgeving 49
De Wegenwet 53
Boek 7 van het Burgerlijk Wetboek 57

5. De weggebruiker 60
Het bedrijfsleven 60
Verantwoordelijkheden en risico's voor 61
de Rijksoverheid 61
Looptijden exploitatievergunning 62
6. Uitvoering, toezicht en handhaving 63
Uitvoering van het wetsvoorstel 63
Rijkswaterstaat 63
7. Rechtsbescherming 63
8. Financiële gevolgen 64
Ontvangsten vanuit de veilingen 64
Huurontvangsten
Analyse regeldrukgevolgen 64
Toets regeldrukgevolgen (ATR) 65
9. Advies en consultatie 66
Consultatie belanghebbende partijen 68
Beleidskeuzes op basis van uitgevoerde 68
onderzoeken 68
Internetconsultatie 69
Aanbieders op de verzorgingsplaats 69
10. Overgangsrecht en inwerkingtreding
Eerbiedigen looptijd bestaande 69
overeenkomsten 70
Veiling van locaties zonder 70
inrichtingsplannen 70
Overgangsbeleid wegrestaurants
Biedbeperking 70
Overige 71
71
II. ARTIKELGEWIJZE TOELICHTING 71
Artikel 1.2 (doelstellingen) 72
Artikel 2.1 (inrichtingsplannen) 72
Artikel 2.3 (voorbereiding en
bekendmaking inrichtingsplan) 72
Artikel 3.1 (exploitatievergunning) 72
Artikel 3.2 (keuzevrijheid weggebruiker) 72
Artikel 4.1 (veiling) 72
Artikel 4.4 (minimumeisen) 73
Artikel 4.5 (besluitvorming) 73
Artikel 4.6 (voorwaarden en
voorschriften exploitatievergunning) 73
Artikel 4.7 (wijziging, intrekking) 73
Artikel 5.1 (biedboek) 74

Artikel 5.2 (gegevensverstrekking)
Artikel 6.1 (verhouding tot huurrecht)
Artikel 9.1 (overgangsrecht: 2028-2030)
Artikel 9.3 (biedbeperking bij bestaande gemakswinkels)
Artikel 9.4 (overgangsrecht gebiedscriterium)
Artikel 10.1 (evaluatie)
Artikel 10.2 (inwerkingtreding)

I. ALGEMEEN

De leden van de D66-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel Regels over de marktordening van het aanbod van voorzieningen op verzorgingsplaatsen (Wet voorzieningen verzorgingsplaatsen) (hierna: het wetsvoorstel). Zij steunen de insteek van het afzonderlijk veilen van kavels en zijn positief over het feit dat dit wetsvoorstel een einde maakt aan de verrommeling en de juridische onzekerheid die het huidige stelsel kenmerken. Om ervoor te zorgen dat gebruikers en aanbieders in de toekomst toereikende, betaalbare en duurzame verzorgingsplaatsen hebben en aanbieders eerlijk met elkaar kunnen concurreren, willen deze leden de regering hierover nog enkele vragen voorleggen.

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel. Deze leden onderschrijven dat een nieuw, transparant en juridisch houdbaar verdeelstelsel nodig is. Het huidige wetsvoorstel kiest echter voor een verplichte knip tussen tanken, laden en de gemakswinkel. Daarmee wordt geen uitvoering gegeven aan de herhaaldelijk uitgesproken wens van de Kamer om verzorgingsplaatsen integraal, overzichtelijk en verkeersveilig in te richten. Deze leden

wijzen in dit verband op de aangenomen motie-Koerhuis/Van der Plas (Kamerstuk 31305, nr. 400) over een verkeersveilige inrichting en de bescherming van mkb-ondernemers op kleine verzorgingsplaatsen. Ook hebben deze leden eerder gepleit voor het samenbrengen van tanken, laden en de gemakswinkel onder één luifel. Vervolgens is de motie-Heutink c.s. (Kamerstuk 31305, nr. 513), medeondertekend door het VVD-Kamerlid Veltman, aangenomen. Deze motie verzoekt de regering bij de verdere uitwerking van de verzorgingsplaats van de toekomst in te zetten op het veilen van ten minste één kavel dat zowel fossiele brandstoffen, laden als een gemakswinkel omvat.
De leden van de VVD-fractie constateren dat het wetsvoorstel deze Kameruitspraken niet uitvoert. Het voorstel schrijft voor dat per type voorziening een afzonderlijke exploitatievergunning wordt verleend en sluit daarmee een integrale vergunning voor tanken, laden en een gemakswinkel uit. De mogelijkheid voor één onderneming om afzonderlijk op meerdere vergunningen te bieden, geeft geen zekerheid dat deze voorzieningen daadwerkelijk gezamenlijk en door één onderneming of samenwerkingsverband worden geëxploiteerd. Daarmee kiest de regering feitelijk voor het tegenovergestelde van hetgeen de Kamer heeft verzocht.
Deze leden vinden het bovendien onvoldoende aangetoond dat de voorgestelde knip noodzakelijk is vanwege de Dienstenrichtlijn, de mededinging of de verkeersveiligheid. Een integrale inrichting onder één luifel kan juist voordelen bieden voor de verkeersveiligheid, het comfort en de sociale veiligheid van weggebruikers, het behoud van vrachtwagenparkeerplaatsen en de investeringsbereidheid van ondernemers.

Deze leden achten aanpassing van het wetsvoorstel op dit fundamentele onderdeel noodzakelijk.

De leden van de PRO-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel en hebben hier nog enkele opmerkingen en vragen bij.

De leden van de PVV-fractie hebben met ongenoegen kennisgenomen van het wetsvoorstel en willen de regering hierover nog enkele kritische vragen voorleggen.

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel. Zij onderschrijven de noodzaak om meer regie te voeren op de inrichting van verzorgingsplaatsen en om de verdeling van schaarse ruimte en exploitatierechten duidelijk en transparant te organiseren. Voor deze leden staat daarbij de verkeersveiligheid op de verzorgingsplaats voorop. Zij vinden het daarom van groot belang dat vooraf wordt bepaald hoe een verzorgingsplaats veilig en overzichtelijk wordt ingericht en waar de verschillende voorzieningen een plek krijgen, voordat wordt bepaald welke ondernemer deze voorzieningen mag exploiteren. Het wetsvoorstel maakt het mogelijk om deze inrichting vooraf in een inrichtingsplan vast te leggen.
Deze leden hechten ook aan de publieke functie van verzorgingsplaatsen en aan een goed basisvoorzieningenniveau voor weggebruikers. Daarbij denken zij onder meer aan toegankelijkheid, fysieke en sociale veiligheid, verlichting, veilige looproutes, voldoende parkeer- en rustmogelijkheden en betrouwbare voorzieningen voor het voertuig. Binnen deze publieke randvoorwaarden moet ruimte blijven voor

ondernemerschap en verschillende bedrijfsconcepten. De overgang naar duurzame vormen van vervoer moet worden aangejaagd en gefaciliteerd, waarbij startende ondernemingen, het mkb en bestaande familiebedrijven een reële mogelijkheid moeten krijgen om mee te doen. Deze leden vinden het belangrijk dat bestaande familiebedrijven met de veranderingen op verzorgingsplaatsen kunnen meegroeien. Van ondernemingen mag worden verwacht dat zij hun bedrijfsmodel aanpassen aan een veranderend wagenpark. Daartegenover staat dat het nieuwe stelsel hun een reële mogelijkheid moet bieden om ook over tien of twintig jaar een economisch gezond bedrijf te hebben. Deze leden willen daarom een goede balans tussen ruimte voor nieuwe en innovatieve aanbieders en de mogelijkheid voor bestaande ondernemers om te investeren in nieuwe vormen van dienstverlening. Deze leden hebben hierover enkele vragen.

De leden van de JA21-fractie hebben met interesse en enkele zorgen kennisgenomen van het wetsvoorstel.

De leden van de FvD-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel en willen de regering nog enkele kritische vragen voorleggen.

De leden van de BBB-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel. Deze leden onderschrijven dat de inrichting van verzorgingsplaatsen veilig, overzichtelijk en toekomstbestendig moet zijn en dat vergunningen transparant moeten worden verdeeld. Tegelijkertijd hebben zij grote zorgen over de keuze om tanken, laden en gemakswinkels in afzonderlijke vergunningen

en kavels onder te brengen. Voor veel mkb- en familiebedrijven vormt juist het totaalpakket van tanken, laden en een winkel de economische basis om mee te kunnen bewegen met de veranderende vraag van weggebruikers. Een verzorgingsplaats is bovendien niet slechts een verzameling losse markten, maar een samenhangende publieke voorziening waar bereikbaarheid, verkeersveiligheid, sociale veiligheid, dienstverlening en ondernemerschap bij elkaar komen. Deze leden willen voorkomen dat een nieuw stelsel leidt tot versnippering, verschraling van het aanbod, desinvesteringen en een slechtere dienstverlening aan automobilisten en beroepschauffeurs. Zij hebben daarom de volgende vragen.

De leden van de SGP-fractie hebben kennisgenomen van het voorliggende wetsvoorstel. Zij hebben nog enkele vragen.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het wetsvoorstel. Deze leden wijzen op de noodzaak van een toekomstbestendig en betaalbaar stelsel voor voorzieningen op verzorgingsplaatsen. Het is van belang dat verzorgingsplaatsen kunnen meegroeien met de transitie naar emissieloze mobiliteit en tegelijkertijd hun publieke functie voor de weggebruiker behouden. Deze leden hebben grote zorgen over de betaalbaarheid van de publieke voorzieningen op verzorgingsplaatsen en denken dat het veilen van vergunningen een prijsopdrijvende functie kan hebben. Daarmee draagt deze methode niet bij aan betaalbare en kwalitatieve voorzieningen. Zij hebben vragen over de uitwerking van het wetsvoorstel en de impact daarvan op de

betaalbaarheid en kwaliteit van voorzieningen voor weggebruikers.

De leden van de Groep Markuszower hebben met belangstelling kennisgenomen van de beleidsbrieven rondom het wetsvoorstel en willen de regering nog enkele vragen voorleggen.

1. Doel en strekking van dit wetsvoorstel
De leden van de VVD-fractie onderschrijven de doelstellingen om transparante mededinging te bevorderen, ondernemers gelijke kansen te bieden en Rijkswaterstaat meer regie te geven over de inrichting van verzorgingsplaatsen. Deze leden vragen wel hoe de verschillende doelstellingen van het wetsvoorstel onderling worden gewogen, wanneer zij met elkaar botsen. Welke doelstelling is bijvoorbeeld doorslaggevend wanneer meer concurrentie leidt tot versnippering van voorzieningen, minder vrachtwagenparkeerplaatsen of een minder overzichtelijke verkeerssituatie?
Deze leden vragen hoe de belangen van automobilisten, vrachtwagenchauffeurs en ondernemers concreet worden meegewogen. Op welke wijze wordt gewaarborgd dat verzorgingsplaatsen voldoende laad- en tankvoorzieningen, toiletten, gemakswinkels en veilige parkeerplaatsen voor vrachtwagens blijven bieden?
De leden van de VVD-fractie vragen waarom een integrale, overzichtelijke en sociaal veilige inrichting niet expliciet als doelstelling in het wetsvoorstel is opgenomen. Is de regering bereid deze uitgangspunten alsnog wettelijk te verankeren?

De leden van de PRO-fractie kunnen zich vinden in de gemaakte keuzes voor het nieuwe stelsel. Deze leden dringen er wel op

aan dat bij de uitwerking van de eisen voor de indeling en inrichting van verzorgingsplaatsen sterk rekening wordt gehouden met de toekomst en dan met name de continue afname van het belang van fossiele brandstoffen en groei van het belang van elektrisch laden. Dat vereist nu al keuzes bij de inrichting, zoals relatief veel parkeerplaatsen, maar ook de zwaarte van de stroomaansluiting en dat veel gebruikers er (iets) langer zullen verblijven. De routekaart noemt dit ook wel, maar deze leden willen voorkomen dat de vrijwilligheid van dit programma leidt tot vrijblijvendheid en problemen achteraf. Deze leden willen vooral ook voorkomen dat de uitrol van de laadinfra achter raakt op de vraag. Wellicht buiten de routekaart zouden ook andere kwaliteitscriteria een rol moeten kunnen spelen bij de toewijzing van een kavel. Wat deze leden betreft, is het redelijk dat een zekere kwaliteit wordt gevraagd van potentiële aanbieders, variërend van (sociale) veiligheid, tot een prettige reizigerservaring of duurzaamheidseisen. Hoe kan dit praktisch verwerkt worden in de eisen aan aanbieders of keuze voor toekenning van een kavel?

De leden van de PRO-fractie zien ten slotte weinig specifieks voor het vrachtverkeer. Voor het laden van elektrische vrachtwagens is fors meer stroom en ook veel meer ruimte nodig. Het ligt ook voor de hand dat chauffeurs laadsessies combineren met hun rij- en rusttijden en dus langduriger verblijf. Nederland heeft nu al te weinig locaties die geschikt zijn voor langer verblijf met voldoende voorzieningen voor vrachtwagen én chauffeur. De memorie noemt vrachtwagens slechts op één plek en gaat amper in op de bijzonderheden en behoeftes. Deze leden verzoeken de regering om

aanvullend beleid op te stellen dat beter tegemoetkomt aan het beroepsgoederenvervoer. Dit wetsvoorstel is een kans om dit gelijk goed te regelen.

De leden van de PVV-fractie vragen de regering welke alternatieven zijn overwogen voor de voorgestelde marktordening van verzorgingsplaatsen. Kan de regering toelichten waarom voor het voorliggende wetsvoorstel is gekozen en waarom de overige alternatieven volgens de regering niet voldeden?

De leden van de PVV-fractie vragen welke gevolgen de regering verwacht van het wetsvoorstel voor de consument. Kan de regering daarbij specifiek ingaan op de verwachte ontwikkeling van prijzen aan de pomp en aan de laadpaal?

De leden van de JA21-fractie lezen in de memorie van toelichting dat het mogelijk maken van meer dan één aanbieder per voorziening tot verkeersonveilig zoekgedrag leidt. Kan de regering aangeven uit welke ervaringen met het huidige stelsel en/of welk verkeerskundig onderzoek dit blijkt? Behoort het reduceren van regeldrukgerelateerde kosten ook tot de doelen van dit wetsvoorstel? Zo ja, waaruit blijkt dit? Behoort het behoud van een dekkend tank- en laadnetwerk ook tot de doelen van deze wet? Zo ja, waaruit blijkt dit?

De leden van de BBB-fractie vragen de regering om voor ieder hoofddoel van het wetsvoorstel concrete en meetbare indicatoren te geven. Wanneer is volgens de regering sprake van voldoende mededinging, een veilige en doelmatige inrichting, een toereikend voorzieningenniveau en een geslaagde overgang naar het nieuwe stelsel?

Kan de regering tevens aangeven hoe deze doelen onderling worden gewogen wanneer meer concurrentie op één afzonderlijke voorziening ten koste gaat van samenhang, continuïteit of veiligheid op de verzorgingsplaats als geheel?
Waarom kiest de regering voor een nieuw wettelijk stelsel, voordat de routekaart en de inrichtingsplannen per locatie gereed zijn? Welke wezenlijke beleidskeuzes worden hierdoor doorgeschoven naar de uitvoeringsfase en waarom zijn deze keuzes niet in de wet zelf vastgelegd?

De leden van de Groep Markuszower vragen wat de achterliggende gedachte is van dit wetsvoorstel en tevens wat het beoogde doel is.

Probleembeschrijving
De leden van de VVD-fractie herkennen de tekortkomingen van het huidige stelsel, maar vragen de regering scherper uiteen te zetten welk concreet probleem met de verplichte scheiding tussen voorzieningen wordt opgelost. Is aangetoond dat een integrale vergunning voor tanken, laden en een gemakswinkel onvoldoende concurrentie mogelijk maakt? Zo ja, uit welk onderzoek blijkt dit?
Deze leden vragen bovendien of de regering heeft onderzocht welke nieuwe problemen door de knip kunnen ontstaan. Is gekeken naar extra verkeersbewegingen, zoekverkeer, loopbewegingen over het terrein, dubbele voorzieningen, hogere vaste kosten, verlies van parkeerplaatsen en een mogelijke verschraling van het aanbod?

Het belang van een vergunningensysteem op verzorgingsplaatsen
De leden van de BBB-fractie begrijpen de noodzaak van een transparant

vergunningensysteem voor het gebruik van schaarse publieke ruimte. Zij vragen welke concrete tekortkomingen van het huidige stelsel uitsluitend door dit wetsvoorstel kunnen worden opgelost en welke tekortkomingen ook met aanpassing van bestaand beleid of bestaande regelgeving hadden kunnen worden verholpen. Welke alternatieven zijn onderzocht en op welke criteria zijn deze afgevallen?

Tekortkoming huidig vergunningstelsel: mededinging
De leden van de BBB-fractie constateren dat het wetsvoorstel het aantal exploitatievergunningen voor laden en gemakswinkels beperkt tot maximaal één per verzorgingsplaats, terwijl de Autoriteit Consument en Markt (ACM) juist heeft gewezen op de voordelen van meerdere aanbieders voor keuze, prijs en kwaliteit. Hoe verenigt de regering de beperking tot één vergunning met het doel om de mededinging te verbeteren? Op welke wijze ontstaat daadwerkelijke concurrentie op de verzorgingsplaats, wanneer na de veiling één aanbieder gedurende de gehele looptijd exclusief mag exploiteren?
Kan de regering per type verzorgingsplaats toelichten waarom concurrentie om de markt volgens haar zwaarder moet wegen dan concurrentie op de markt? Welke gevolgen verwacht zij voor prijzen, keuzevrijheid, innovatie en service aan de weggebruiker?

Tekortkoming huidig vergunningstelsel: regie op inrichting
De leden van de JA21-fractie vragen waaruit blijkt dat de huidige inrichting van verzorgingsplaatsen een probleem voor de verkeersveiligheid is. Wat is de bandbreedte van het aantal extra regels en de kosten voor de te maken inrichtingsplannen? Hoeveel

verkeersongelukken zijn er in 2025 op verzorgingsplaatsen geweest?

De leden van de BBB-fractie vragen welke concrete verkeersveiligheids- en inrichtingsproblemen zich in het huidige stelsel voordoen, op hoeveel verzorgingsplaatsen deze problemen spelen en in hoeverre deze zijn veroorzaakt door het ontbreken van regie in plaats van door ruimtegebrek, netcongestie of achterstallig onderhoud. Kan de regering dit onderbouwen met gegevens van Rijkswaterstaat?

Probleemaanpak
De leden van de VVD-fractie vragen welke alternatieve modellen zijn onderzocht. Is daarbij gekeken naar een model waarin ten minste één geïntegreerd kavel voor tanken, laden en een gemakswinkel wordt geveild en daarnaast, waar ruimte en verkeersveiligheid dit toelaten, een afzonderlijke laadvergunning beschikbaar kan worden gesteld? Kan de regering per onderzochte variant aangeven waarom deze wel of niet in het wetsvoorstel is opgenomen?
Deze leden vragen hoe de gekozen aanpak zich verhoudt tot de motie-Heutink c.s. (Kamerstuk 31305, nr. 513). Kan de regering exact aangeven op welke wijze deze motie in het wetsvoorstel is verwerkt? Indien de regering meent dat de motie is uitgevoerd, kan zij dan aanwijzen in welk artikel het veilen van één integraal kavel juridisch mogelijk wordt gemaakt?

De leden van de PVV-fractie vragen de regering hoe de sector bij de totstandkoming van dit wetsvoorstel is betrokken. Kan de regering uiteenzetten welke inbreng vanuit de sector is ontvangen en op welke punten deze inbreng tot aanpassingen van het wetsvoorstel heeft geleid?

De routekaart
De leden van de JA21-fractie vragen tot in welk detail in de routekaart wordt bepaald op welke verzorgingsplaatsen welke voorzieningen komen. In hoeverre mag er bij de inrichtingsplannen nog worden afgeweken van de routekaart? Hoeveel extra regeldruk en ambtelijke kosten brengt het opstellen en bijhouden van deze routekaart met zich mee? Hoe wordt participatie vanuit de sector en de samenleving bij het opstellen van de routekaart georganiseerd? Zijn signalen vanuit de markt en participatie vanuit ondernemers niet voldoende om adequate inrichtingsplannen te kunnen opstellen?

De leden van de BBB-fractie vragen welke juridische status de routekaart krijgt, door wie deze wordt vastgesteld en welke mogelijkheid de Kamer, ondernemers, weggebruikers, transportorganisaties en decentrale overheden hebben om de inhoud vooraf te beïnvloeden. Kan de regering toezeggen dat de routekaart aan de Kamer wordt voorgelegd, voordat onomkeerbare stappen worden gezet?
Hoe wordt in de routekaart geborgd dat klassiek tanken beschikbaar blijft, zolang daar aantoonbare vraag naar bestaat, ook in landelijke en grensregio's? Hoe wordt voorkomen dat landelijke aannames over de energietransitie leiden tot een te vroege afbouw van voorzieningen op locaties waar automobilisten, landbouwverkeer, hulpdiensten of logistieke ondernemingen daarvan afhankelijk zijn?

De leden van de SGP-fractie constateren dat er een groot tekort is aan beveiligde parkeervoorzieningen voor vrachtwagens. Deze leden horen graag hoe dit wordt meegenomen in de routekaart.

De leden van de ChristenUnie-fractie wijzen erop dat de beschikbaarheid van netcapaciteit een belangrijke randvoorwaarde vormt voor de verdere groei van laadinfrastructuur. Kan de regering toelichten hoe zij waarborgt dat verzorgingsplaatsen tijdig beschikken over voldoende netcapaciteit? Welke verantwoordelijkheid neemt de regering wanneer een verzorgingsplaats meer laadcapaciteit nodig heeft, maar uitbreiding van de netaansluiting achterblijft?

2. Hoofdlijnen van het voorstel

De leden van de JA21-fractie vragen of het niet eenvoudiger is om ook de huurrechten voor tankstations bij de nieuwe wet te betrekken. Waarom is hier niet voor gekozen en kan dit op termijn alsnog gebeuren?

De leden van de SGP-fractie constateren dat de regering heeft gekozen voor het separaat veilen van een tankvoorziening, een laadvoorziening en een gemakswinkelvoorziening. Deze leden horen graag of ook is gekeken naar de mogelijkheid om naast het bieden op losse voorzieningen op een verzorgingsplaats tegelijkertijd de gelegenheid te geven om te bieden op een combinatie van voorzieningen. Zo ja, wat zijn de overwegingen om hier niet voor te kiezen? Zo nee, ziet de regering hier ruimte voor?

De leden van de Groep Markuszower hebben met een zekere verbazing kennisgenomen van de werkwijze van de regering rondom het wetsvoorstel. Deze leden vragen derhalve waarom de motie-Heutink c.s. niet is uitgevoerd.
Deze leden stellen dat de gekozen uitwerking in het wetsvoorstel niet de meest logische keuze is. Zij willen daarom weten of de

regering bereid is om op iedere verzorgingsplaats ruimte te bieden voor ten minste één geïntegreerde exploitatie van motorbrandstoffen, elektrisch laden en een gemakswinkel.

De leden van de Groep Markuszower constateren dat veel ondernemers op verzorgingsplaatsen hun investeringen in rook zien opgaan bij de voorgestelde stelselwijziging. Deze leden vragen of de regering het rechtvaardig vindt dat ondernemers door deze stelselwijziging een deel van hun bestaande bedrijfsvoering kunnen verliezen, zonder dat zij hiervoor volledig worden gecompenseerd. Ook willen deze leden weten waarom niet is gekozen voor compensatie ten aanzien van deze investeringen.

De leden van de Groep Markuszower vragen of een ingrijpende stelselwijziging überhaupt noodzakelijk is. Deze leden vragen waarom de regering er niet gewoon voor kiest om het moratorium op laadpalen op te heffen, de huidige systematiek in stand te houden en uitsluitend over te gaan tot een herinrichting van de verzorgingsplaatsen.

De leden van de Groep Markuszower maken zich zorgen over de positie van kleinere en zelfstandige ondernemers binnen het nieuwe veilingsysteem. Hoe voorkomt de regering dat voornamelijk grote marktpartijen met veel financiële slagkracht de veilingen winnen en kleinere ondernemers van de verzorgingsplaatsen verdwijnen? Heeft de regering onderzocht wat het wetsvoorstel betekent voor de marktconcentratie?

De leden van de Groep Markuszower constateren dat de uitbreiding van laadvoorzieningen sterk afhankelijk is van de

beschikbaarheid van voldoende netcapaciteit. Hoe wordt voorkomen dat ondernemers wel verplichtingen en investeringen aangaan voor laadvoorzieningen, terwijl de benodigde netcapaciteit pas jaren later beschikbaar komt? Welke gevolgen heeft netcongestie volgens de regering voor de uitvoerbaarheid van het voorgestelde stelsel?
De leden van de Groep Markuszower constateren dat het wetsvoorstel een ingrijpende wijziging van het huidige stelsel voorstelt. Deze leden vragen aan de regering of zij concreet kan aangeven op welke punten de weggebruiker door deze stelselwijziging beter af is dan onder het huidige stelsel en welke gevolgen de regering verwacht voor de prijzen, keuzevrijheid en beschikbaarheid van voorzieningen op verzorgingsplaatsen.

Inrichtingsplannen
De leden van de D66-fractie lezen dat het inrichtingsplan de fysieke locaties voor onder meer laadvoorzieningen vastlegt, maar dat hierin niet als voorwaarde is geborgd dat op die locaties ook daadwerkelijk voldoende transportcapaciteit op het elektriciteitsnet beschikbaar is. Deze leden vragen de regering of zij bereid is de beschikbaarheid van voldoende netcapaciteit als randvoorwaarde te laten meewegen bij de vaststelling van het inrichtingsplan en de routekaart, zodat de winnaar van een veiling vooraf zekerheid heeft over de daadwerkelijke aansluitmogelijkheden op de betreffende locatie. Kan de regering toelichten hoe wordt voorkomen dat verzorgingsplaatsen na de veiling geruime tijd onbenut blijven wegens netcongestie?

De leden van de VVD-fractie steunen dat Rijkswaterstaat meer regie krijgt over de inrichting van verzorgingsplaatsen. Binnen welke termijn wordt voor alle relevante

verzorgingsplaatsen een inrichtingsplan vastgesteld? Hoeveel personele capaciteit en financiële middelen zijn daarvoor beschikbaar? Hoe wordt voorkomen dat het ontbreken van een tijdig vastgesteld inrichtingsplan investeringen vertraagt?
Deze leden vragen welke objectieve criteria worden gebruikt bij de verdeling van de schaarse ruimte tussen tanken, laden, de gemakswinkel, groenvoorzieningen en parkeerplaatsen voor vrachtwagens. Hoe wordt voorkomen dat de opsplitsing in afzonderlijke locaties leidt tot versnippering, extra verkeersbewegingen en minder ruimte voor truckparkeren?
De leden van de VVD-fractie vragen waarom niet expliciet is bepaald dat in ieder inrichtingsplan rekening wordt gehouden met de investeringszekerheid, beschikbare netcapaciteit, verwachte laadbehoefte, verkeersveiligheid, sociale veiligheid en de resterende economische levensduur van bestaande installaties. Is de regering bereid deze aspecten in ieder inrichtingsplan inzichtelijk te maken?

De leden van de VVD-fractie vragen of een inrichtingsplan het fysiek samenbrengen van tanken, laden en een gemakswinkel onder één luifel mogelijk maakt. Zo ja, hoe wordt voorkomen dat de afzonderlijke vergunningen een dergelijke integrale inrichting alsnog onmogelijk of onaantrekkelijk maken? Zo nee, waarom wordt een inrichting uitgesloten die juist overzichtelijkheid, comfort en verkeersveiligheid kan bevorderen?

De leden van de VVD-fractie vragen hoe bestaande exploitanten, potentiële toetreders, brancheorganisaties en vertegenwoordigers van automobilisten en vrachtwagenchauffeurs bij het opstellen van

een inrichtingsplan worden betrokken. Hoe wordt voorkomen dat participatie pas plaatsvindt, nadat de belangrijkste keuzes feitelijk al zijn gemaakt?

De leden van de PVV-fractie vragen de regering hoeveel extra fysieke ruimte door het wetsvoorstel daadwerkelijk wordt gecreëerd en hoeveel bestaande ruimte slechts anders wordt verdeeld.

De leden van de CDA-fractie constateren dat exploitatievergunningen in het voorgestelde stelsel in beginsel alleen kunnen worden verleend voor locaties die vooraf zijn aangewezen. Artikel 2.1 bepaalt echter dat de minister een inrichtingsplan kan vaststellen. Voor laadstations en gemakswinkels waarvan bestaande vergunningen in 2028, 2029 of 2030 aflopen, bevat het wetsvoorstel bovendien overgangsrecht waarmee de bestaande locatie zonder voorafgaand inrichtingsplan opnieuw kan worden uitgegeven. Deze leden vragen waarom het vooraf vaststellen van een inrichtingsplan niet als hoofdregel in de wet is opgenomen. Welke voor- en nadelen ziet de regering van een wettelijke verplichting om voorafgaand aan een nieuwe structurele uitgifte van exploitatierechten een integraal inrichtingsplan vast te stellen?

De leden van de CDA-fractie vragen op basis van welke afweging wordt bepaald welke publieke kwaliteitseisen landelijk worden vastgelegd en welke per verzorgingsplaats kunnen verschillen. Welke eisen horen volgens de regering thuis in de wet, welke in de routekaart, welke in het inrichtingsplan en welke in de exploitatievergunning?
De routekaart speelt volgens de memorie van toelichting een belangrijke rol bij de verdeling van voorzieningen over het

netwerk. Daarin wordt onder meer aangegeven wanneer voorzieningen beschikbaar komen, hoe rekening wordt gehouden met bestaande vergunningen en wanneer keuzes over de inrichting en veilingen worden gemaakt. De routekaart wordt als een niet-verplicht programma onder de Omgevingswet vastgesteld en volgens de memorie van toelichting periodiek geactualiseerd. De routekaart zelf en een vaste actualisatietermijn zijn echter niet in het wetsvoorstel opgenomen. Welke voor- en nadelen ziet de regering van een wettelijke verplichting om een landelijke routekaart vast te stellen en actueel te houden?

De leden van de CDA-fractie vragen welke onderwerpen volgens de regering minimaal in een wettelijk verankerde routekaart zouden moeten worden opgenomen. Kan daarbij worden ingegaan op de ontwikkeling van de behoefte aan laden voor personen- en vrachtverkeer, de beschikbaarheid van brandstoffen tijdens de overgang naar uitstootvrij vervoer, parkeer- en rustvoorzieningen, het voorzieningenniveau voor weggebruikers, beschikbare netcapaciteit en de planning van de uitgifte en herinrichting van verzorgingsplaatsen?

De leden van de CDA-fractie vragen welke voor- en nadelen de regering ziet van het vastleggen van een vaste termijn waarbinnen de routekaart opnieuw wordt bezien, bijvoorbeeld eens per drie jaar. Hoe kan daarbij voldoende duidelijkheid voor ondernemers worden gecombineerd met de mogelijkheid om in te spelen op veranderingen in het wagenpark, nieuwe technieken en ontwikkelingen op het elektriciteitsnet?
De leden van de CDA-fractie vragen hoe de Kamer wordt betrokken bij de definitieve

routekaart en latere wijzigingen daarvan. Welke voor- en nadelen ziet de regering van een wettelijke verplichting om de routekaart en latere actualisaties aan de Kamer toe te zenden? Welke mogelijkheden ziet de regering om de Kamer bij grote beleidswijzigingen in de routekaart vooraf gelegenheid te geven daarop te reageren, zonder noodzakelijke wijzigingen onnodig te vertragen?

De leden van de CDA-fractie vragen hoe bindend de routekaart in de praktijk is voor de daaropvolgende inrichtingsplannen. Welke voor- en nadelen ziet de regering van een wettelijke verplichting om bij een wezenlijke afwijking van de routekaart in een inrichtingsplan te motiveren waarom van de routekaart wordt afgeweken?

De leden van de CDA-fractie vragen of er onderdelen van de routekaart zijn waarvoor een sterkere wettelijke verankering volgens de regering wenselijk en uitvoerbaar is, bijvoorbeeld voor landelijke doelen voor de beschikbaarheid van bepaalde voorzieningen. Welke onderdelen moeten volgens de regering juist voldoende flexibel blijven?

De leden van de CDA-fractie vragen hoe de Kamer periodiek inzicht kan krijgen in de uitvoering van de routekaart. Welke informatie kan daarbij worden gegeven over onder meer gerealiseerde laadcapaciteit, het voorzieningenniveau, parkeerdruk en de voortgang van herinrichtingen?

De leden van de JA21-fractie vragen hoe gedetailleerd de inrichtingsplannen worden opgesteld. Is het ook mogelijk om een inrichtingsplan op te stellen waarbij een grove afbakening van de verzorgingsplaats volstaat en de concretere invulling van

locaties en ruimtelijke ordening aan ondernemers wordt overgelaten?
Hoeveel extra uitvoeringskosten voor de overheid brengen het opstellen en bijhouden van deze inrichtingsplannen met zich mee?
Hoe wordt participatie vanuit de sector en de samenleving bij de invulling van de inrichtingsplannen georganiseerd? Is elk inrichtingsplan verplicht om alle drie de kavelsoorten (laden, tanken, winkel) te bevatten? Welke consequenties heeft het wanneer een bestaande verzorgingsplaats onvoldoende ruimte heeft voor alle drie de soorten voorzieningen/kavels? Hoe wordt vervolgens bepaald welke voorziening wel, en welke niet, een kavel krijgt?
Wordt bij het opstellen van de inrichtingsplannen op locaties langs het TEN-T-netwerk rekening gehouden met de benodigde ‘heavy duty vehicle’-laadpunten (HDV-laadpunten) voor internationaal vrachtverkeer, zodat laadmomenten zoveel mogelijk kunnen samenvallen met verplichte rustmomenten?

De leden van de BBB-fractie vragen welke minimale eisen in ieder inrichtingsplan worden gesteld aan verkeersveiligheid, toegankelijkheid, toiletten, afvalinzameling, verlichting, sociale veiligheid, rustvoorzieningen voor beroepschauffeurs en bereikbaarheid bij calamiteiten. Wie is verantwoordelijk voor aanleg, beheer, onderhoud en financiering van de gemeenschappelijke voorzieningen? Hoe wordt voorkomen dat afzonderlijke exploitanten naar elkaar verwijzen bij storingen, zwerfafval, gebrekkig onderhoud, toezicht of calamiteiten? Komt er per verzorgingsplaats één duidelijk aanspreekpunt voor Rijkswaterstaat en de weggebruiker? Op welke wijze wordt bij inrichtingsplannen rekening gehouden met

het tekort aan veilige vrachtwagenparkeerplaatsen en de behoefte aan goede sanitaire en rustvoorzieningen voor chauffeurs? Kan een herinrichting ertoe leiden dat bestaande parkeerplaatsen verdwijnen en, zo ja, hoe en waar worden deze gecompenseerd?

De leden van de SGP-fractie constateren dat de regering heeft gekozen voor de veiling als verdeelmethode in plaats van een vergelijkende toets. Een belangrijk nadeel van deze methode is dat niet gestuurd kan worden op kwaliteit. Daarom merkt de regering daarbij op: “De belangrijkste criteria voor de selectie van een aanbieder op de verzorgingsplaatsen laten zich echter goed vatten in eisen of randvoorwaarden.” Ook de Radicand Economics en e-Conomics als de Rebel Group geven aan, zoals vermeldt in de toelichting, dat veilen de meest geschikte verdeelmethode is als voorafgaand aan de verdeling voldoende duidelijk is aan welke eisen of voorwaarden een exploitant moet voldoen. Daarnaast heeft de regering gekozen voor één in plaats van meerdere aanbieders per voorziening, zodat op de verzorgingsplaats zelf geen sprake is van concurrentie op kwaliteit. Het voorgaande zou betekenen dat het sturen op de kwaliteit van voorzieningen aan de voorkant van het proces moet gebeuren. Deze leden hebben de indruk dat de genoemde kwaliteitseisen dan als randvoorwaarden terug zouden moeten komen in de inrichtingsplannen en de exploitatievergunningen. Op basis van de memorie van toelichting hebben deze leden de indruk dat de regering bij de invulling van de inrichtingsplannen vooral denkt aan eisen rond de indeling van de verzorgingsplaats, en niet zozeer aan randvoorwaarden met betrekking tot bijvoorbeeld laadsnelheid, optimaal netgebruik, de

toekomstbestendigheid van net- en laadfaciliteiten, en geschikte laadfaciliteiten voor elektrische vrachtwagens. Deze leden horen graag meer concreet hoe de regering via de inrichtingsplannen en exploitatievergunningen wil sturen op de kwaliteit van voorzieningen, met name die voor het laden, nu dit bij de gekozen verdeel- en veilmethode niet vanuit zichzelf geregeld wordt. Zij horen daarbij graag ten aanzien van de genoemde elementen, als laadsnelheid, in hoeverre de regering dit wel of niet meeneemt als criteria in inrichtingsplannen en exploitatievergunningen en waarom wel of niet.

De leden van de Groep Markuszower zijn van mening dat het advies van de ACM inzake concurrentie op verzorgingsplaatsen moet worden overgenomen. Deze leden willen weten waarom de regering ervoor heeft gekozen dit advies niet te volgen. Ook vragen deze leden aan de regering of zij kan toelichten waarom zij niet heeft gekozen voor een systeem waarin daadwerkelijk concurrentie op de verzorgingsplaats zelf plaatsvindt.

Transparante verdeling exploitatievergunningen
De leden van de VVD-fractie steunen een transparante verdeling van schaarse vergunningen. Deze leden vragen echter waarom een transparante verdeling noodzakelijkerwijs zou moeten leiden tot een afzonderlijke vergunning voor ieder type voorziening. Kan een geïntegreerd kavel niet eveneens via een open, transparante en non-discriminatoire procedure worden verdeeld?

De leden van de VVD-fractie vragen hoe wordt voorkomen dat hoge veilingbedragen

vooral grote ondernemingen bevoordelen en mkb- en familiebedrijven uit de markt drukken. Welke mkb-toets is op het voorgestelde verdeelmodel uitgevoerd? Hoe wordt in dit verband uitvoering gegeven aan de motie-Koerhuis/Van der Plas (Kamerstuk 31305, nr. 400)?

De leden van de JA21-fractie vragen of ondernemers ten behoeve van de veilingen één centraal loket krijgen waar ze terechtkunnen voor alle informatie over de veilingen en de inrichtingsplannen. Hoe wordt gegarandeerd dat de veilingen snel en efficiënt verlopen?

De leden van de CDA-fractie merken op dat het wetsvoorstel de minister de ruimte biedt om voorwaarden en voorschriften aan een exploitatievergunning te verbinden en een vergunning kan worden ingetrokken wanneer de vergunde activiteiten niet of niet langer worden uitgevoerd. Deze leden vragen welke mogelijkheden dit biedt om eisen te stellen aan de daadwerkelijke beschikbaarheid en continuïteit van een voorziening. Waar liggen volgens de regering de grenzen aan de voorwaarden die op dit punt aan een exploitant kunnen worden gesteld?

De leden van de CDA-fractie merken op dat het wetsvoorstel een verplichting voor exploitanten bevat om in de laatste drie jaar voor een nieuwe veiling gegevens over de stroomafzet van een laadlocatie of de omzet van een gemakswinkel beschikbaar te stellen. Deze informatie wordt gebruikt om het informatieverschil tussen zittende en nieuwe partijen te verkleinen. Deze leden vragen hoe na de eerste uitgifterondes wordt beoordeeld of het biedboek nieuwe en kleinere ondernemers daadwerkelijk voldoende informatie geeft om de waarde van een

locatie goed in te schatten. Welke aanvullende informatie kan nodig zijn om verschillen in informatiepositie tussen bestaande exploitanten en nieuwe toetreders zo klein mogelijk te maken?

De leden van de BBB-fractie vragen hoe de regering voorkomt dat veilingen vooral toegankelijk zijn voor kapitaalkrachtige marktpartijen en dat mkb- en familiebedrijven worden verdrongen. Welke eisen worden gesteld aan financiële draagkracht, ervaring en zekerheden, en hoe wordt voorkomen dat deze eisen onnodige toetredingsdrempels vormen? Wordt bij de beoordeling uitsluitend naar het hoogste bod gekeken of ook naar kwaliteit, continuïteit, regionale binding, dienstverlening, veiligheid en behoud van werkgelegenheid? Waarom acht de regering de gekozen verdeelmethode passender dan een vergelijkende toets waarbij kwaliteit en maatschappelijke meerwaarde zwaarder kunnen wegen?

De leden van de Groep Markuszower maken zich zorgen over de wijze waarop de regering de kavels op verzorgingsplaatsen wenst te verdelen. Deze leden willen weten hoe de regering waarborgt dat hierdoor geen versnippering of verschraling van het voorzieningenniveau ontstaat.

De leden van de Groep Markuszower constateren dat bij de veiling het hoogste financiële bod bepalend is voor de verlening van de exploitatievergunning. Hoe voorkomt de regering dat exploitanten een zo hoog mogelijk bod uitbrengen en vervolgens op de kwaliteit van voorzieningen en dienstverlening moeten besparen om dit terug te verdienen? Waarom zijn in het wetsvoorstel geen expliciete kwaliteitseisen

opgenomen waaraan exploitanten ten minste moeten voldoen?

Herordening van het aanbod van voorzieningen
De leden van de VVD-fractie vragen welke gevolgen de herordening heeft voor bestaande ondernemers en reeds gedane investeringen. Hoe wordt voorkomen dat ondernemers gedurende de overgangsperiode investeringen uitstellen, omdat onduidelijk is welke voorziening zij na de herordening nog mogen exploiteren? Deze leden vragen of voor iedere verzorgingsplaats afzonderlijk inzichtelijk wordt gemaakt welke voorzieningen verdwijnen, worden verplaatst of opnieuw moeten worden aangelegd. Welke kosten zijn daarmee gemoeid en wie draagt deze kosten?

De leden van de PVV-fractie vragen de regering of het wetsvoorstel ertoe kan leiden dat een verzorgingsplaats niet langer een combinatie van tanken, laden, een winkel, eten, drinken en sanitaire voorzieningen kan aanbieden. Kan de regering aangeven op welke wijze wordt gewaarborgd dat een volwaardig voorzieningenaanbod op verzorgingsplaatsen mogelijk blijft?

De leden van de CDA-fractie vragen hoe het eigendom en beheer van gedeelde netaansluitingen worden vormgegeven en wie verantwoordelijk wordt voor eventuele uitbreiding. Hoe wordt ervoor gezorgd dat ook nieuwe en kleinere aanbieders toegang kunnen krijgen tot de gedeelde aansluiting? Hoe wordt rekening gehouden met een verdere groei van de laadbehoefte? Welke rol kunnen energieopslag, lokale opwek en slim gebruik van de beschikbare capaciteit daarbij spelen?

De leden van de CDA-fractie vragen hoe wordt gewaarborgd dat de eisen aan de fysieke inrichting en publieke kwaliteit van het tankstation, het laadstation en de gemakswinkel één samenhangend geheel vormen, terwijl de rechten via verschillende wettelijke procedures worden verdeeld.

De leden van de CDA-fractie merken op dat verzorgingsplaatsen op belangrijke goederenvervoercorridors volgens de memorie van toelichting om meer voorzieningen voor zware voertuigen vragen. Deze leden vragen hoe de specifieke behoeften van zwaar vervoer in de routekaart en de inrichtingsplannen worden verwerkt. Hoe wordt daarbij rekening gehouden met veilige verkeersstromen, laadvoorzieningen voor zwaar vervoer en voldoende ruimte om te parkeren en te rusten? Deze leden wijzen daarbij op het feit dat FNV, TLN en CNV recent gezamenlijk de noodklok hebben geluid over het tekort aan vrachtwagenparkeerplaatsen en rustvoorzieningen. Chauffeurs geven aan steeds meer moeite te hebben om tijdig een geschikte rustplaats te vinden voor het naleven van de rij- en rusttijden. Deze leden vragen of de regering deze signalen herkent. Deze leden vragen of de regering kan aangeven hoe de herinrichting van verzorgingsplaatsen eraan gaat bijdragen dat de beschikbare ruimte voor vrachtwagenparkeren en rusten de komende jaren daadwerkelijk toeneemt in plaats van dat het verder onder druk komt te staan.

De leden van de CDA-fractie merken op dat daarnaast een tekort aan vrachtwagenparkeerplaatsen bestaat. Deze leden vragen hoe de aanpak van het tekort aan vrachtwagenparkeerplaatsen inmiddels is uitgewerkt en hoe deze wordt betrokken

bij de routekaart en de herinrichting van verzorgingsplaatsen. Hoe wordt bij schaarse ruimte de afweging gemaakt tussen parkeren, laden en andere voorzieningen?

De leden van de JA21-fractie merken op dat er nu een harde scheiding is aangebracht tussen laden, tanken en de gemakswinkel. Waarom laat de wet niet de mogelijkheid bestaan voor een gecombineerd kavel? Hoe gaat de regering voorkomen dat er verschraling plaatsvindt waar het verdienmodel van ondernemers op verzorgingsplaatsen afhankelijk is van het aanbieden van een combinatie van twee of meer voorziening soorten?

De leden van de FvD-fractie vragen de regering uiteen te zetten welke gevolgen het afzonderlijk veilen van tanken, laden en shop heeft voor bedrijven uit het mkb en familiebedrijven die deze voorzieningen thans binnen één geïntegreerde bedrijfsvoering exploiteren. Is specifiek onderzocht wat deze splitsing betekent voor hun continuïteit en investeringsvermogen?
Deze leden vragen de regering toe te lichten hoe zij bij afzonderlijke veilingen voorkomt dat bestaande mkb-exploitanten slechts een deel van hun huidige bedrijfsactiviteiten kunnen behouden, bijvoorbeeld doordat zij wel het tankkavel maar niet het laadkavel verwerven dat voor hun toekomstige verdienmodel van belang is?
Deze leden vragen de regering te motiveren waarom niet is voorzien in de mogelijkheid om voor mkb- en familiebedrijven die tanken en laden reeds geïntegreerd aanbieden maatwerk of een uitzondering toe te passen, zoals door de gezamenlijke brancheorganisaties uitdrukkelijk is voorgesteld?

Deze leden vragen de regering aan te geven of de door de sector voorgestelde variant is doorgerekend waarbij een mkb- of familiebedrijf een integraal kavel met tanken, shop en een deel van de laadcapaciteit kan exploiteren en daarnaast ruimte wordt geboden aan een tweede onafhankelijke laadexploitant. Zo ja, waarom is deze variant niet gekozen?
Deze leden vragen de regering uiteen te zetten hoe de gekozen uitwerking zich verhoudt tot het doel van de motie-Heutink c.s. (Kamerstuk 31305, nr. 513) om bestaande exploitanten perspectief te bieden om met de energietransitie mee te groeien. Waarom blijft die mogelijkheid voor gecombineerde exploitatie na de transitiefase niet structureel beschikbaar voor mkb- en familiebedrijven?

De leden van de BBB-fractie vragen waarom een ondernemer niet de mogelijkheid krijgt om tanken, laden en een gemakswinkel integraal te exploiteren wanneer dit aantoonbaar bijdraagt aan een levensvatbaar verdienmodel, een overzichtelijke inrichting en goede dienstverlening. Is de regering bereid in elk geval ruimte te bieden voor gecombineerde kavels of een substantieel deel van de laadvoorzieningen te koppelen aan een integrale concessie?
De regering stelt dat de alles-in-één-handvariant juridisch niet mogelijk zou zijn. Kan zij precies aangeven op welke bepalingen en jurisprudentie deze conclusie rust? Hoe verhoudt deze conclusie zich tot signalen uit de sector dat de variant juridisch kwetsbaar, maar niet zonder meer verboden zou zijn? Is de regering bereid een onafhankelijke externe juridische toets te laten uitvoeren en deze volledig aan de Kamer te sturen?

Indien een integrale variant juridisch wel mogelijk blijkt, is de regering dan bereid deze volwaardig te betrekken bij de verdere behandeling en de inrichting van het stelsel?

Afbakening van de locaties
De leden van de VVD-fractie vragen welke gevolgen het fysiek afbakenen van afzonderlijke locaties heeft voor de verkeersveiligheid en de beschikbare ruimte. Is een integrale verkeersveiligheidsanalyse uitgevoerd waarin onder meer zoekverkeer, rijroutes, loopbewegingen, sociale veiligheid, bereikbaarheid van toiletten en verlies van vrachtwagenparkeerplaatsen zijn meegenomen?
Deze leden vragen of bij de afbakening rekening wordt gehouden met de mogelijkheid voorzieningen onder één luifel of rond één centrale gemakswinkel te organiseren. Zo nee, waarom niet?

De leden van de PVV-fractie vragen de regering welke gevolgen de afbakening van voorzieningen in afzonderlijke kavels heeft voor de samenhang van het voorzieningenaanbod op een verzorgingsplaats. Kan de regering daarbij ingaan op de mogelijkheid dat ondernemers schaalvoordelen en kruisfinanciering verliezen?

De leden van de CDA-fractie vragen welke gevolgen het afzonderlijk uitgeven van tank-, laad- en shoprechten heeft voor kleinere ondernemers die één of enkele verzorgingsplaatsen exploiteren. Hoe is daarbij rekening gehouden met het feit dat de inkomsten uit het tankstation en de gemakswinkel binnen het huidige bedrijfsmodel met elkaar samenhangen en dat laadactiviteiten in de toekomst onderdeel van dat bedrijfsmodel kunnen worden?

Economisch onderzoek laat zien dat de winkel een belangrijke bijdrage levert aan de brutowinst van een tankstation.

Laden en tanken
De leden van de PVV-fractie vragen de regering waarom niet wettelijk is geborgd dat ten minste één gecombineerde kavel voor fossiele brandstoffen, laden en een shop beschikbaar kan zijn, zoals de Kamer heeft uitgesproken in de aangenomen motie-Heutink c.s. Is de regering bereid alsnog uitvoering te geven aan deze motie?

De leden van de CDA-fractie vragen daarnaast welke mogelijkheden er zijn om een ondernemer die motorbrandstoffen aanbiedt in staat te stellen ook laadvoorzieningen aan zijn bedrijfsmodel toe te voegen. De ACM heeft onder meer een hybride kavel beschreven waarbij tanken en laden binnen één recht kunnen worden gecombineerd en gedurende de looptijd steeds meer ruimte voor laden kan worden gebruikt. Welke voor- en nadelen ziet de regering in een dergelijke mogelijkheid? Zijn er andere vormen denkbaar waarmee bestaande ondernemers de stap naar het aanbieden van laadmogelijkheden kunnen maken, terwijl de verkeersveilige inrichting vooraf wordt bepaald en de markt toegankelijk blijft voor gespecialiseerde laadbedrijven en nieuwe toetreders?

De leden van de JA21-fractie vragen of het bij de laadvoorzieningsvergunningen ook om HDV-laden voor elektrische vrachtwagens gaat. Zo ja, is de aanbieder dan ook verplicht om een HDV-laadpunt voor vrachtwagens te realiseren, aangezien reguliere laadpalen niet geschikt zijn voor zware vrachtwagens? Zo nee, blijft voor het aanbieden van HDV-laadpunten voor zware vrachtwagens dan

een aanvullende vergunning vereist, zoals in het bestaande systeem? Wordt er bij het opstellen van de inrichtingsplannen ook rekening gehouden met de ruimtebehoefte van HDV-laadpunten? Hebben de laadvergunningen ook een bijbehorende, gegarandeerde en gespecificeerde netcapaciteit? Zo nee, hoe gaat de regering ervoor zorgen dat het bieden op laadvergunningen interessant blijft, gezien de lage prioriteit van nieuwe laadvoorzieningen bij het verdelen van netcapaciteit?
Wat gebeurt er met de toegewezen netcapaciteit van een aanbieder van de laadvoorziening wanneer na een veiling de vergunning overgaat op een andere aanbieder?
Wat gebeurt er met de reeds gedane investeringen om een laadpunt te realiseren? Wordt de nieuwe aanbieder verplicht de aanwezige hardware over te kopen?
Kunnen aanbieders/vergunninghouders van laadstations en tankstations worden verplicht om de betalingen via de kassa van de gemakswinkel te laten verlopen?
Kunnen de antwoorden op bovenstaande vragen verschillen op basis van het inrichtingsplan van de verzorgingsplaats?

De leden van de FvD-fractie vragen de regering aan te geven in hoeverre zij bij de gekozen marktordening rekening heeft gehouden met het gegeven dat laadactiviteiten gedurende de transitiefase nog een lage of negatieve rentabiliteit kunnen hebben en dat bestaande exploitanten investeringen in laden mede kunnen financieren uit opbrengsten van brandstofverkoop en shopactiviteiten?
Deze leden vragen de regering toe te lichten hoe een mkb- of familiebedrijf dat bij een veiling het laadrecht op zijn bestaande

verzorgingsplaats verliest volgens haar op langere termijn levensvatbaar kan blijven, nu de afzet van fossiele brandstoffen naar verwachting steeds verder zal afnemen?

De leden van de BBB-fractie vragen hoe bij de overgang wordt omgegaan met bestaande laadinstallaties, opstallen, kabels en netaansluitingen. Worden bestaande snellaadstations inclusief of exclusief de netaansluiting opgeleverd aan een opvolgende exploitant? Wie draagt de kosten wanneer een aansluiting technisch of contractueel niet overdraagbaar is?
Gezien de netcongestie vragen deze leden hoe de regering kan waarborgen dat voor nieuwe of uitgebreide laadvoorzieningen tijdig voldoende transportcapaciteit beschikbaar is. Worden vergunningen geveild wanneer nog geen zekerheid bestaat over een bruikbare netaansluiting? Hoe wordt voorkomen dat een winnaar wel voor de vergunning betaalt, maar de voorziening jarenlang niet kan realiseren? Welke mogelijkheden heeft een exploitant om gedurende de looptijd van een exploitatievergunning het aantal laadpunten of het beschikbare laadvermogen uit te breiden?
Hoe wordt voorkomen dat de omvang of inrichting van een laadkavel gedurende de vergunningstermijn een belemmering vormt voor het meegroeien met de daadwerkelijke laadbehoefte?
Waarom blijven verwijzingen naar tankstations in onderdelen van het nieuwe stelsel nodig wanneer de verdeling van motorbrandstofverkooppunten onder de bestaande Benzinewet blijft vallen? Kan de regering nauwkeurig afbakenen welke bepalingen betrekking hebben op tanken, welke op laden en waar beide regimes samenlopen?

Gemakswinkels
De leden van de PVV-fractie vragen de regering welke gevolgen het opknippen van tanken, laden en shop in afzonderlijke kavels heeft voor bestaande geïntegreerde bedrijven. Deelt de regering de zorg dat het verlies van schaalvoordelen en kruisfinanciering ertoe kan leiden dat voorzieningen duurder worden en bedrijfsmodellen van bestaande ondernemers onder druk komen te staan?

De leden van de CDA-fractie constateren dat het wetsvoorstel de gemakswinkel tot een zelfstandige voorziening maakt. Volgens de memorie van toelichting kan de gemakswinkel daardoor niet dienen als betaalvoorziening voor het laad- of tankstation, ook niet wanneer dezelfde ondernemer verschillende rechten heeft. Het Rijksvastgoedbedrijf heeft daarnaast gewezen op mogelijke gevolgen van deze loskoppeling voor onder meer lpg-verkoop, contante betalingen en technische installaties die nu in de shop zijn ondergebracht. Deze leden vragen hoe de regering deze praktische gevolgen beoordeelt. Welke mogelijkheden bestaan om binnen het uitgangspunt van afzonderlijke exploitatierechten praktische samenwerking tussen de gemakswinkel en het tankstation mogelijk te houden?
De wet staat overdracht van een exploitatievergunning toe met schriftelijke toestemming van de minister. Aan die toestemming kunnen voorwaarden en beperkingen worden verbonden. De leden van de CDA-fractie vragen welke inhoudelijke criteria de minister zal hanteren bij de beoordeling van een verzoek tot overdracht. Hoe wordt daarbij gewaarborgd dat de

nieuwe vergunninghouder aan de geldende voorwaarden voldoet?

De leden van de JA21-fractie vragen of de inrichtingsplannen zo kunnen worden opgesteld dat het kavel van de gemakswinkel overlapt met de kavels voor de laadvoorziening en/of het tankstation. Zo nee, waarom niet? Kan via de vergunning worden vereist dat de gemakswinkel dezelfde rol voor het garanderen van de veiligheid op laad- en tankstations blijft vervullen als nu het geval is, bijvoorbeeld door eisen te stellen aan openingstijden, functieomschrijvingen van het personeel, arbeidsvoorwaarden en opleidingseisen die voor het personeel gelden? Zo nee, hoe voorziet dit wetsvoorstel dan in het handhaven van de (sociale) veiligheid? Blijven ondernemers volledig vrij in het invullen van het assortiment van de gemakswinkel of kunnen via de vergunning aanvullende eisen worden gesteld? Zo ja, kunnen de aanvullende eisen verschillen per locatie/inrichtingsplan?

De leden van de FvD-fractie vragen de regering te kwantificeren wat het afzonderlijk veilen van de shop betekent voor de businesscase van bestaande mkb- en familiebedrijven, mede gelet op onderzoeken waaruit blijkt dat de shop inmiddels circa veertig tot vijftig procent van de brutowinst van een tankstation kan vertegenwoordigen?

De leden van de BBB-fractie vragen hoe het verdienmodel van gemakswinkels is onderzocht, in het bijzonder op kleinere en minder drukke verzorgingsplaatsen. Welke gevolgen verwacht de regering, indien de winkel niet langer door dezelfde ondernemer kan worden geëxploiteerd als het tank- of laadpunt? Hoe wordt voorkomen dat winkels

verdwijnen, doordat een zelfstandige exploitatie niet rendabel is?

Beperken van het aantal aanbieders op verzorgingsplaatsen
De leden van de VVD-fractie onderschrijven dat een werkbare en verkeersveilige inrichting grenzen kan stellen aan het aantal aanbieders op één verzorgingsplaats. Hoe wordt echter voorkomen dat de beperkingen verder gaan dan noodzakelijk en toetreding onnodig bemoeilijken? Deze leden vragen of een consortium of samenwerkingsverband als één aanbieder kan deelnemen. Kunnen ondernemingen die gespecialiseerd zijn in tanken, laden of retail gezamenlijk meedingen naar een integraal kavel en onderdelen via samenwerking of onderaanneming exploiteren?

De leden van de PVV-fractie vragen de regering in hoeverre het beperken van het aantal aanbieders op een verzorgingsplaats gevolgen heeft voor de mogelijkheid om verschillende voorzieningen geïntegreerd aan te bieden. Kan de regering toelichten hoe wordt voorkomen dat het voorgestelde stelsel ten koste gaat van keuzevrijheid en een breed voorzieningenaanbod?

De leden van de CDA-fractie vinden het belangrijk onderscheid te maken tussen de fysieke inrichting van een verzorgingsplaats en de vraag welke ondernemer de verschillende voorzieningen exploiteert. Het wetsvoorstel gaat uit van afzonderlijke locaties en afzonderlijke rechten voor verschillende typen voorzieningen. Dit verhindert een onderneming niet om naar verschillende exploitatierechten op dezelfde verzorgingsplaats mee te dingen. Voor deze leden is van belang dat deze afzonderlijke rechten niet leiden tot een onoverzichtelijke

of versnipperde fysieke inrichting. Hoe wordt gewaarborgd dat de verschillende voorzieningen binnen één herkenbare en verkeersveilige inrichting worden ingepast?

De leden van de JA21-fractie vragen waarom de regering niet meegaat in het advies van de ACM om meerdere vergunningen/kavels per voorzieningstype toe te staan waar de ruimte en verkeersveiligheid dit toestaan. Is de regering het met deze leden eens dat met een gecombineerd kavel nog steeds kan worden voldaan aan de regel van maximaal één aanbieder per voorzieningstype? Zo ja, waarom staat de wet dan geen gecombineerde kavels toe, zodat per inrichtingsplan maatwerk kan worden geleverd voor locaties waar geen ruimte is voor strikt gescheiden kavels of waar het verdienmodel afhankelijk is van het leveren van een combinatie van voorzieningen? Op basis van welke onderzoeken, analyses van verkeerskundigen of ervaringen uit het verleden is de regering ervan overtuigd geraakt dat het beperken van het aantal aanbieders tot één per voorziening per locatie nodig is voor het garanderen van de verkeersveiligheid?

De leden van de BBB-fractie vragen waarom de regering mededinging als probleemomschrijving hanteert, maar tegelijk het aantal aanbieders wettelijk beperkt. Welke onderbouwing bestaat er voor maximaal één exploitatievergunning per voorziening per verzorgingsplaats? Is per categorie verzorgingsplaats onderzocht of er ruimte bestaat voor meerdere aanbieders? Hoe geeft de regering uitvoering aan eerdere verzoeken vanuit de Kamer en aan het advies van de ACM om concurrentie op de verzorgingsplaats mogelijk te maken? Waarom wordt geen ruimte geboden voor

ondergeschikte dienstverlening, bijvoorbeeld een beperkt winkel- of horeca-aanbod bij een laad- of tankvoorziening, wanneer dit de klantvriendelijkheid en bedrijfseconomische levensvatbaarheid verbetert?

Veiling
De leden van de D66-fractie constateren dat de exploitatievergunningen voor laadstations worden verdeeld op basis van het hoogste financiële bod. Deze leden vragen of een zuivere prijsveiling het risico met zich meebrengt van een biedingsoorlog tussen kapitaalkrachtige partijen, met als gevolg dat de veilingprijs uiteindelijk via de laadtarieven wordt doorberekend aan de consument. Deze leden vragen de regering of zij bereid is om, naast prijs, ook kwaliteit te laten meewegen bij de gunning, bijvoorbeeld door toevoeging van minimumeisen om mee te mogen doen aan de veiling.

De leden van de VVD-fractie constateren dat belangrijke onderdelen van de veilingprocedure bij ministeriële regeling worden vastgesteld. Wanneer ontvangt de Kamer de conceptregeling? Is de regering bereid deze regeling voorafgaand aan de vaststelling aan de Kamer voor te leggen?

De leden van de VVD-fractie vragen hoe de veiling wordt ingericht wanneer meerdere vergunningen op dezelfde verzorgingsplaats gelijktijdig worden verdeeld. Wordt rekening gehouden met de onderlinge samenhang tussen tanken, laden en de gemakswinkel? Is een gecombineerde of voorwaardelijke bieding mogelijk, waarbij een bod alleen geldt wanneer een bieder meerdere samenhangende vergunningen verkrijgt?

De leden van de VVD-fractie vragen waarom de vergunning in beginsel wordt verleend

aan de ontvankelijke aanvrager met het hoogste financiële bod. Waarom worden kwaliteit, snelheid van realisatie, beschikbaarheid, innovatie, consumentenprijzen en sociale veiligheid niet inhoudelijk meegewogen? Hoe wordt voorkomen dat een hoog veilingbod uiteindelijk wordt doorberekend in hogere laadprijzen of duurdere producten?

De leden van de VVD-fractie vragen of is overwogen om stevige minimumeisen te stellen aan kwaliteit, investeringen en realisatiesnelheid en vervolgens op prijs te concurreren. Welke voor- en nadelen ziet de regering bij een dergelijke opzet?

De leden van de PVV-fractie vragen de regering wat haar verwachtingen zijn ten aanzien van de opbrengsten van de veilingen van de kavels. Kan de regering uiteenzetten hoe deze verwachting tot stand is gekomen en wat de gevolgen zijn voor het Rijk en de uitvoering van het wetsvoorstel, indien de opbrengsten lager uitvallen dan geraamd?

De leden van de CDA-fractie constateren dat het wetsvoorstel niet kiest voor een verplicht gecombineerd exploitatierecht voor tanken, laden en een gemakswinkel. Deze leden vinden het van belang dat de vooraf bepaalde fysieke inrichting daarbij leidend blijft, maar willen ook bezien welke ruimte er kan zijn voor ondernemers die meerdere diensten willen aanbieden. Economisch onderzoek naar veilingen laat zien dat ondernemers de mogelijkheid kunnen krijgen om een gecombineerd bod op verschillende kavels uit te brengen. Welke voor- en nadelen ziet de regering van een systeem waarin ondernemers naast afzonderlijke biedingen ook een gecombineerd bod op verschillende exploitatierechten op dezelfde

verzorgingsplaats kunnen doen? Welke gevolgen zou dit hebben voor de toegankelijkheid van de veiling, het gelijke speelveld en de uitvoerbaarheid?
Voor laadstations en gemakswinkels bepaalt uiteindelijk het hoogste financiële bod welke ontvankelijke aanvrager de exploitatievergunning krijgt. De memorie van toelichting stelt dat een veiling geschikt is wanneer de relevante publieke belangen vooraf goed in eisen en voorwaarden kunnen worden vastgelegd en noemt als voorbeelden eisen aan het vermogen van een laadpaal en aan de fysieke inrichting. Welke andere publieke kwaliteitseisen kunnen volgens de regering voldoende duidelijk en objectief worden geformuleerd om vooraf voor alle bieders te gelden? Kan de regering daarbij ingaan op toegankelijkheid, beschikbaarheid, technische betrouwbaarheid, laadvermogen en fysieke en sociale veiligheid?

De leden van de CDA-fractie vragen welke voor- en nadelen de regering ziet in het stellen van stevige en objectieve minimumeisen aan de publieke kwaliteit, waarna tussen alle ondernemingen die daaraan voldoen op financieel bod wordt geconcurreerd. Welke voordelen en nadelen ziet de regering daarnaast in het meewegen van bepaalde kwaliteitsaspecten bij de verdeling zelf?

De leden van de CDA-fractie vragen welke mogelijkheden de regering ziet om de afloop en uitgifte van verschillende exploitatierechten op dezelfde verzorgingsplaats zo veel mogelijk op elkaar af te stemmen. Het wetsvoorstel biedt al de mogelijkheid om de looptijd van een exploitatievergunning af te stemmen op het moment waarop een andere exploitatievergunning op dezelfde

verzorgingsplaats afloopt en op een voorgenomen herinrichting. In hoeverre kan hiervan gebruik worden gemaakt om ondernemers gelijktijdig de mogelijkheid te geven naar verschillende afzonderlijke rechten mee te dingen?

De leden van de CDA-fractie merken op dat de beschikbaarheid van voldoende elektriciteitsinfrastructuur een belangrijke voorwaarde is voor de verdere elektrificatie van verzorgingsplaatsen. Naast het wetsvoorstel werkt Rijkswaterstaat aan het programma Stopcontact op Land, dat is gericht op toekomstbestendige en gedeelde netaansluitingen op verzorgingsplaatsen. In de uitvoeringstoets van het Rijksvastgoedbedrijf was nog niet duidelijk welke gevolgen het beheer en onderhoud van deze aansluiting voor het nieuwe stelsel en de huurovereenkomsten hebben. De Nederlandse Vereniging Duurzame Energie (NVDE) pleit eveneens voor één toekomstbestendige gedeelde aansluiting per verzorgingsplaats en een leidende rol voor Rijkswaterstaat. Deze leden vragen hoe de planning van Stopcontact op Land wordt afgestemd op de uitgifte van laadlocaties. Welke informatie krijgt een bieder vooraf over de beschikbare netcapaciteit en het moment waarop deze capaciteit beschikbaar is?

De leden van de JA21-fractie vragen de regering of zij kan bevestigen dat de opbrengsten van de veilingen ondergeschikt zijn aan een snelle, efficiënte en rechtszekere verdeling van de vergunningen? Zo ja, waar blijkt dit uit? Kan de regering reflecteren op de verwachting dat de kosten van het verwerven van de exploitatievergunning op de veiling zullen worden doorberekend aan de klant? Kan de regering toelichten waarom

er is gekozen voor een veiling waarbij de vergunning aan de hoogste bieder wordt verleend en niet bijvoorbeeld voor een veiling bij afslag? Wat gebeurt er als er voor bepaalde vergunningen geen geïnteresseerden zijn? Kan in dat geval een vergunning ook met een ‘negatieve prijs’ worden aangeboden of als concessie worden vergeven? Kunnen ondernemers ook één gecombineerd of conditioneel bod uitbrengen op meerdere voorzieningen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, betekent dit dat een gecombineerd bod enkel het winnende bod kan zijn wanneer het geboden bedrag hoger is dan de som van de hoogste individuele biedingen?
Kan de duur van vergunningen zo worden ingevuld dat vergunningen voor meerdere voorzieningstypen gelijktijdig kunnen worden geveild om gecombineerde of conditionele biedingen mogelijk te maken?

De leden van de FvD-fractie vragen de regering aan te geven welke concrete waarborgen in het veilingontwerp worden opgenomen om te voorkomen dat verschillen in kapitaalkracht, financieringskosten en terugverdientijd ertoe leiden dat mkb- en familiebedrijven structureel minder kans maken op laad- en shopkavels dan grote ondernemingen, nu ook het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) erop wijst dat mkb-bedrijven doorgaans minder kapitaalkrachtig zijn.
Deze leden vragen de regering toe te lichten of zij het Franse model heeft onderzocht, waarin exploitanten van verzorgingsplaatsen niet uitsluitend op basis van het hoogste financiële bod via veilingen worden geselecteerd, maar via een aanbesteding waarin onder meer dienstverlening, technische en milieukwaliteit en het

prijsbeleid richting de weggebruiker worden meegewogen.
Deze leden vragen de regering hoe zij de Franse keuze beoordeelt om de vergoeding die de exploitant aan de snelwegconcessionaris betaalt niet langer door ondernemers tegen elkaar te laten opbieden, maar vooraf contractueel vast te stellen en wettelijk te begrenzen, zodat een hoge concessievergoeding niet via hogere prijzen op de weggebruiker hoeft te worden terugverdiend.
Deze leden vragen de regering uiteen te zetten waarom in Nederland wordt gekozen voor een veiling waarbij de financiële bieding een centrale rol speelt, in plaats van voor een vergelijkende aanbesteding waarin ondernemers tevens concurreren op de prijs die zij gedurende de concessieperiode aan de consument in rekening brengen.
Deze leden vragen of de regering bereid is te onderzoeken of bij Nederlandse verzorgingsplaatsen, naar Frans voorbeeld, concrete en contractueel afdwingbare toezeggingen over prijsbeleid, kwaliteit en investeringen als gunningscriteria kunnen worden gebruikt, zodat niet de hoogste opbrengst voor de Staat maar de beste prijs-kwaliteitverhouding voor de weggebruiker bepalend is.

De leden van de BBB-fractie vragen of de regering de gekozen veilingopzet volledig kan toelichten, inclusief het veilingdoel, de biedregels, eventuele biedrestricties, de omgang met onverkochte kavels en maatregelen tegen strategisch bieden. Hoe wordt voorkomen dat hoge veilingopbrengsten uiteindelijk worden doorberekend in laadprijzen of winkelprijzen?
Klopt het bericht dat het ministerie rekening houdt met circa één miljard euro aan

opbrengsten uit de veilingen van verzorgingsplaatsen? Op welke berekeningen is deze geraamde opbrengst gebaseerd? Welke informatie over omzet, passantenstromen, netcapaciteit, bodemgesteldheid, bestaande installaties, onderhoudsverplichtingen en toekomstige inrichtingsplannen is vóór de veiling beschikbaar? Draagt de Staat het risico wanneer deze informatie onvolledig of onjuist blijkt?

De leden van de SGP-fractie zetten vraagtekens bij de keuze om in het veilingsysteem het hoogste financiële bod leidend te laten zijn, met name wat betreft de laadvoorzieningen. Zij willen erop wijzen dat door de (begrijpelijke) keuze van een aanbieder per voorziening er op de verzorgingsplaats zelf geen sprake is van concurrentie. Daarbij komt dat het moeilijk kan zijn om kwaliteitselementen als de toekomstbestendigheid van laadfaciliteiten of een optimaal netgebruik te vertalen in harde randvoorwaarden. Deze leden horen graag waarom de regering niet gekozen heeft voor het meewegen van kwaliteitselementen in de besluitvorming ten aanzien van laadvoorzieningen en waarom de regering van mening is dat ook met het sturen op een zo hoog mogelijk financieel bod voldoende recht gedaan zal worden aan genoemde kwaliteitselementen.

De leden van de SGP-fractie horen graag of de veronderstelling juist is dat omliggende landen wel sturen op prestatie-eisen bij het verhuren van verzorgingsplaatsen. In hoeverre is dit in de praktijk ook werkbaar, zo vragen deze leden.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben grote zorgen bij de keuze om

exploitatievergunningen te verdelen via een veiling. Deze leden vrezen dat een systeem waarin de hoogste bieder de vergunning krijgt, uiteindelijk leidt tot steeds hogere kosten langs de snelweg. Zij verwachten dat de kosten die nodig zijn voor het winnen van het bod worden doorgerekend naar de gebruiker. Dat baart deze leden zorgen, omdat voorzieningen langs de snelweg nu al vaak aanzienlijk duurder zijn dan vergelijkbare voorzieningen elders. Kan de regering inzicht geven in de verwachte effecten van de veiling op de prijzen voor laden, tanken, eten en drinken op verzorgingsplaatsen? Op basis waarvan concludeert de regering dat de gekozen systematiek niet zal leiden tot verdere prijsopdrijving? Hoe voorkomt de regering dat de gebruiker de rekening zal betalen voor dit systeem?

De leden van de ChristenUnie-fractie vinden dat er meer moet worden gestuurd op de kwaliteit van de publieke voorzieningen. Deelt de regering de zorg dat de er verkeerde prikkels uitgaan van een systeem waarin enkel de hoogte van het bod bepalend is voor de vergunningverlening? Deelt de regering de zorg dat exploitanten hierdoor vooral worden gestimuleerd om de betaalde vergunning terug te verdienen? Dat zal vaak niet samengaan met investeringen in kwaliteit, dienstverlening, sociale veiligheid, duurzaamheid of gebruikersgemak. Hoe voorkomt de regering dat financiële optimalisatie belangrijker wordt dan de kwaliteit van de dienstverlening aan weggebruikers? De regering stelt dat dergelijke publieke belangen via randvoorwaarden kunnen worden geborgd. Deze leden vragen echter of dit voldoende is. Waarom kiest de regering niet voor een systeem waarin ook kwalitatieve criteria een

rol spelen bij de verdeling van vergunningen? Is de regering bereid te onderzoeken hoe publieke meerwaarde en kwaliteit nadrukkelijker kunnen worden meegewogen, zodat niet de hoogste bieder, maar de beste aanbieder aan het langste eind trekt?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen voorts waarom de regering ervan uitgaat dat de partij die het hoogste bod uitbrengt ook de partij is die een voorziening het beste kan exploiteren. Is een partij die bereid is het meeste te betalen automatisch ook de partij die de beste dienstverlening biedt? Welke onderbouwing heeft de regering voor deze veronderstelling?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen zich tevens af in hoeverre het gekozen systeem van een veiling gunstig uitpakt voor kleinere ondernemers. Vergroot een veiling waarin de hoogste bieder wint niet juist de kans dat grote marktpartijen met diepe zakken een dominante positie verwerven? Hoe waarborgt de regering dat ook ondernemers die uitblinken in kwaliteit, maar minder financiële slagkracht hebben, een reële kans houden op een vergunning?

Verdeling van vergunningen: gebiedscriterium
De leden van de D66-fractie begrijpen de gedachte achter het gebiedscriterium, namelijk het voorkomen dat één exploitant op opeenvolgende verzorgingsplaatsen een feitelijk monopolie opbouwt. Deze leden constateren dat het gebiedscriterium voor laadstations pas vanaf 2031 onverkort gaat gelden, terwijl bestaande exploitanten in de overgangsperiode van 2028 tot en met 2030 al kunnen meebieden op nabijgelegen kavels. Deze leden vragen de regering hoe wordt voorkomen dat deze overgangsperiode er

juist toe leidt dat een reeds dominante marktpartij haar positie verder kan verstevigen, voordat het gebiedscriterium volledig van kracht wordt. Tegelijkertijd vragen deze leden hoe wordt voorkomen dat partijen die in de beginjaren fors hebben geïnvesteerd, na 2031 gedwongen worden succesvol geëxploiteerde locaties voortijdig af te stoten. Kan de regering toelichten welke afweging aan deze uitgestelde inwerkingtreding ten grondslag ligt en of andere vormgevingen zijn overwogen die dit spanningsveld beter ondervangen?

De leden van de VVD-fractie onderschrijven het belang van keuzevrijheid, maar vragen waarom is gekozen voor een afstandscriterium van precies 25 kilometer. Welke empirische en mededingingseconomische analyse ligt hieraan ten grondslag? Wat betekent het criterium voor het aantal potentiële bieders en de verwachte veilingopbrengsten?

De leden van de VVD-fractie vragen hoe wordt omgegaan met wegen waarop binnen 25 kilometer geen reëel alternatief aanwezig is, met verzorgingsplaatsen nabij knooppunten en met franchiseondernemingen. Hoe wordt voorkomen dat ingewikkelde eigendoms-, franchise- of merkconstructies het criterium uithollen?
Deze leden vragen of het gebiedscriterium kleinere en nieuwe aanbieders daadwerkelijk helpt of hen juist verhindert voldoende schaal op te bouwen. Is de regering bereid de gevolgen van dit criterium na de eerste veilingen afzonderlijk te evalueren?

De leden van de PVV-fractie vragen de regering welke gevolgen de nieuwe vergunning- en veilingstructuur heeft voor

het mkb en familiebedrijven die momenteel meerdere voorzieningen op één verzorgingsplaats exploiteren. Heeft de regering onderzocht hoeveel bestaande mkb- en familiebedrijven hun huidige bedrijfsmodel onder het nieuwe regime niet kunnen voortzetten?

De leden van de CDA-fractie constateren dat het wetsvoorstel voor laadstations en gemakswinkels een gebiedscriterium bevat. Dit houdt in dat twee opeenvolgende voorzieningen op dezelfde weg en in dezelfde rijrichting, wanneer deze niet meer dan 25 kilometer van elkaar liggen, niet hetzelfde merk mogen voeren en niet door dezelfde onderneming of groep mogen worden geëxploiteerd. Deze leden vragen hoe in de praktijk wordt gevolgd of dit criterium de beoogde keuzevrijheid voor weggebruikers oplevert. Hoe wordt daarbij gekeken naar de gevolgen voor kleinere ondernemingen die vooral in één regio actief zijn?

De leden van de CDA-fractie vragen hoe bij het gebiedscriterium wordt omgegaan met veranderingen tijdens de looptijd van een vergunning, bijvoorbeeld door een fusie, overname of verandering van de groep waartoe een onderneming behoort. Welke gevolgen heeft zo'n wijziging wanneer daardoor twee opeenvolgende voorzieningen onder dezelfde onderneming of groep komen te vallen?

De leden van de JA21-fractie vragen of het klopt dat vergunningen die voor de inwerkingtreding van het gebiedscriterium zijn verkregen, niet worden meegewogen bij het toelaten van biedingen op vergunningen die na de invoering van het nieuwe systeem worden geveild. Zo ja, hoe draagt dit bij aan eerlijke concurrentie wat betreft het

verkrijgen van de vergunningen? Is de regering het met deze leden eens dat het aannemelijker is dat de weggebruiker de keuze voor een aanbieder pas maakt ná het betreden van een verzorgingsplaats en dat concurrentie op verzorgingsplaatsen vanuit het perspectief van de consument dus logischer zou zijn dan concurrentie tussen verzorgingsplaatsen door middel van een gebiedscriterium?

De leden van de BBB-fractie steunen het voorkomen van regionale machtsconcentratie, maar vragen hoe het gebiedscriterium precies wordt begrensd en gehandhaafd. Geldt het criterium per rijrichting, route, corridor of geografisch gebied? Hoe wordt rekening gehouden met dunbevolkte regio's waar minder potentiële exploitanten actief zijn? Kan het gebiedscriterium ertoe leiden dat een goed functionerende regionale ondernemer niet kan meedingen naar een nabijgelegen locatie, terwijl een grote landelijke of buitenlandse partij elders wel veel locaties kan verwerven? Hoe wordt dit voorkomen?

Verdeling van vergunningen: datadeelverplichting
De leden van de VVD-fractie onderschrijven dat potentiële bieders over voldoende informatie moeten beschikken. Hoe worden bedrijfsvertrouwelijke gegevens beschermd? Kan uit gepubliceerde gemiddelden alsnog concurrentiegevoelige informatie over één individuele exploitant worden afgeleid?

De leden van de VVD-fractie vragen waarom uitsluitend historische gegevens over omzet en doorzet worden verstrekt. Worden ook objectieve prognoses beschikbaar gesteld over verkeersontwikkeling, elektrificatie, laadbehoefte en de ontwikkeling van de

vraag naar fossiele en hernieuwbare brandstoffen?

De leden van de JA21-fractie vragen de regering of zij verwacht dat de datadeelverplichting de regeldrukkosten voor vergunninghouders doet toenemen ten opzichte van de huidige situatie met gebrekkige rechtszekerheid van de vergunningen. Zo ja, hoe rijmt de regering dit met de ambitie om de regeldruk en kosten voor ondernemers te verlagen?

De leden van de BBB-fractie vragen welke gegevens exploitanten moeten delen, met wie, met welk doel en op welke wettelijke grondslag. Hoe worden bedrijfsvertrouwelijke informatie, persoonsgegevens en cyberveiligheid beschermd? Welke administratieve lasten brengt deze verplichting mee voor kleinere ondernemers en hoe worden die beperkt?

Evaluatie en invoeringstoets
De leden van de VVD-fractie vinden een eerste evaluatie na zeven jaar te laat, gelet op de omvang van de stelselwijziging en de snelle ontwikkeling van elektrisch vervoer. Is de regering bereid uiterlijk drie jaar na de eerste veilingen een invoeringstoets uit te voeren en de Kamer hierover te informeren? Deze invoeringstoets moet wat deze leden betreft in ieder geval ingaan op het aantal gerealiseerde laadpunten, de ontwikkeling van laadprijzen, het aantal bieders, de positie van mkb- en familiebedrijven, de veilingopbrengsten, de beschikbare vrachtwagenparkeerplaatsen, de investeringsbereidheid en de gevolgen van de knip tussen de verschillende voorzieningen. Is de regering bereid dit toe te zeggen?

De leden van de PVV-fractie vragen de regering op welke wijze bij de evaluatie zal worden vastgesteld wat de gevolgen van het wetsvoorstel zijn voor reistijd, verkeersveiligheid, verkeersstromen, gebruikerstevredenheid en het voorzieningenaanbod.

De leden van de CDA-fractie merken op dat het wetsvoorstel een evaluatie binnen zeven jaar na inwerkingtreding voorschrijft. De memorie van toelichting kondigt daarnaast een invoeringstoets aan bij de eerste toepassing van het wetsvoorstel, zodat onverwachte signalen eerder naar voren kunnen komen. Deze leden vragen wanneer deze invoeringstoets wordt uitgevoerd, welke onderwerpen daarin worden meegenomen en hoe de Kamer over de uitkomsten wordt geïnformeerd. Worden daarbij in ieder geval de werking van de eerste veilingen, de deelname van het mkb, de gerealiseerde laadcapaciteit en de uitvoerbaarheid voor Rijkswaterstaat en het Rijksvastgoedbedrijf betrokken?

De leden van de JA21-fractie vragen de regering waarom zij heeft gekozen voor een evaluatie na zeven jaar, aangezien de eerste veilingen al in 2028 zouden moeten plaatsvinden.

De leden van de BBB-fractie vragen om een vroege invoeringstoets waarin in ieder geval de gevolgen voor mkb- en familiebedrijven, prijzen voor weggebruikers, beschikbaarheid van tanken en laden, netcongestie, verkeersveiligheid, vrachtwagenparkeren en het voorzieningenniveau worden onderzocht. Binnen welke termijn na inwerkingtreding vindt deze toets plaats? Worden ondernemers die hun vergunning of investeringen verliezen afzonderlijk gevolgd?

Welke concrete uitkomsten zijn voor de regering aanleiding om de wet of uitvoeringsregels aan te passen? Is zij bereid vooraf grenswaarden vast te leggen voor bijvoorbeeld uitval van voorzieningen, prijsstijgingen, leegstand of vertraging bij de aanleg van laadpunten?

Mogelijkheden tot bijsturing bij onvoorziene omstandigheden of toekomstige ontwikkelingen
De leden van de VVD-fractie vragen welke mogelijkheden bestaan om tijdig bij te sturen wanneer de veilingen leiden tot onvoldoende inschrijvingen, hoge consumentenprijzen, vertraging bij de uitrol van laadinfrastructuur of verschraling van voorzieningen.

De leden van de VVD-fractie vragen de regering of tussentijds kan worden afgeweken van een inrichtingsplan wanneer de ontwikkeling van elektrisch vervoer sneller of langzamer verloopt dan verwacht. Welke procedure is daarvoor nodig en hoeveel tijd neemt die procedure in beslag?

De leden van de PVV-fractie vragen de regering welke concrete mogelijkheden bestaan om bij te sturen, indien blijkt dat het nieuwe stelsel leidt tot hogere kosten voor consumenten, problemen voor bestaande ondernemers of een verschraling van het voorzieningenaanbod. Kan de regering daarbij aangeven binnen welke termijn dergelijke bijsturing kan plaatsvinden?

De leden van de CDA-fractie lezen in de memorie van toelichting dat de houder van een laadvergunning binnen de grenzen van het inrichtingsplan en de exploitatievergunning zelf bepaalt hoeveel laadpalen hij plaatst en deze later kan

uitbreiden wanneer de vraag toeneemt. Daarbij moet voldoende ruimte blijven om investeringen af te stemmen op de ontwikkeling van de vraag. Deze leden vragen welke mogelijkheden de regering heeft wanneer de feitelijk gerealiseerde laadcapaciteit gedurende langere tijd duidelijk achterblijft bij de behoefte van weggebruikers. Op welk moment kan worden bijgestuurd zonder vooraf onnodig gedetailleerd voor te schrijven hoeveel laadpunten moeten worden geplaatst?

De leden van de CDA-fractie vragen hoe de ontwikkeling van de feitelijke laadbehoefte, wachttijden en beschikbare laadcapaciteit wordt gevolgd. Hoe kan deze informatie worden gebruikt bij volgende inrichtingsplannen, vergunningvoorwaarden en uitgifterondes?
De Raad van State heeft aandacht gevraagd voor situaties waarin marktgedrag of toekomstige ontwikkelingen anders uitpakken dan vooraf is voorzien. De regering heeft daarop gewezen op de mogelijkheid om bij volgende rondes voorwaarden in inrichtingsplannen en exploitatievergunningen aan te passen aan de ervaringen in de praktijk. Deze leden vragen aan de hand van welke gegevens wordt gevolgd of het nieuwe stelsel in de praktijk goed functioneert. Hoe wordt daarbij gekeken naar de toetreding van nieuwe en kleinere ondernemingen, innovatie, de beschikbaarheid van voorzieningen en de keuzevrijheid van weggebruikers? Welke onderdelen kunnen bij volgende uitgifterondes worden aangepast wanneer uit de praktijk blijkt dat de doelen van de wet onvoldoende worden bereikt?

De leden van de CDA-fractie vragen ook hoe bij toekomstige uitgifterondes rekening kan

worden gehouden met nieuwe nationale of Europese eisen aan de weerbaarheid van belangrijke energie- en vervoersinfrastructuur. De Raad van State heeft gewezen op de mogelijkheid dat dergelijke eisen gedurende de looptijd van het nieuwe stelsel verder worden ontwikkeld. Welke mogelijkheden biedt het wetsvoorstel om hierop in te spelen?

De leden van de JA21-fractie vragen of het mogelijk is dat HDV-laadvoorzieningen voor elektrische vrachtwagens op termijn als een los voorzieningstype worden gezien, gelet op de afwijkende technische specificaties van elektrische vrachtwagens ten opzichte van elektrische personenauto’s. Kan het toestaan van gecombineerde kavels, inclusief gecombineerde kavels waarop al één aanbieder van ieder voorzieningstype actief is, ook via een algemene maatregel van bestuur worden gerealiseerd?

De leden van de BBB-fractie vragen welke mogelijkheden de regering heeft om bij te sturen als netcongestie, een afwijkende ontwikkeling van de brandstofvraag, faillissementen of technologische veranderingen ertoe leiden dat een vergunning niet uitvoerbaar of een verzorgingsplaats niet volledig bruikbaar is. Welke waarborgen gelden tegen willekeur en tussentijdse wijziging van de spelregels?

De leden van de ChristenUnie-fractie waarderen dat het wetsvoorstel uitgaat van een toekomstgerichte inrichting van verzorgingsplaatsen. Tegelijkertijd ontwikkelen mobiliteit, energiedragers en voertuigtechnologie zich snel. Hoe borgt de regering dat het stelsel voldoende flexibel blijft om nieuwe ontwikkelingen te accommoderen? Hoe eenvoudig kan worden

ingespeeld op nieuwe voorzieningen, zoals waterstofinfrastructuur of andere energiedragers die nu nog beperkt aanwezig zijn? Is er voldoende ruimte voor opschaling voor elektrische laadpalen? Acht de regering de routekaart en de inrichtingsplannen voldoende flexibel om dergelijke ontwikkelingen tijdig te verwerken?

3. Alternative Fuel Infrastructure Regulation (AFIR)

De leden van de D66-fractie constateren dat het laden van vrachtwagens wezenlijk andere eisen stelt aan een verzorgingsplaats dan het laden van personenauto's, onder meer wat betreft de gevraagde capaciteit, het benodigde ruimtebeslag en de verkeersafwikkeling. Deze leden vragen de regering hoe met deze verschillen rekening wordt gehouden bij de verdere uitwerking van de routekaart en de inrichtingsplannen, en of per verzorgingsplaats kan worden gekozen voor een aparte trucklaadvoorziening dan wel een geïntegreerde voorziening voor personen- en vrachtvervoer. Deze leden vragen de regering voorts of zij bereid is bij de inrichting van verzorgingsplaatsen expliciet rekening te houden met de verwachte groei van elektrisch vrachtvervoer en de daarvoor benodigde ruimte en netcapaciteit, en hoe wordt voorkomen dat de inrichting voor de komende vijftien jaar te veel wordt gebaseerd op de huidige verhouding tussen personen- en vrachtverkeer.

De leden van de VVD-fractie vragen hoe het wetsvoorstel bijdraagt aan het tijdig behalen van de Europese verplichtingen voor laadinfrastructuur. Kan de regering kwantificeren hoeveel laadpunten en hoeveel laadvermogen op verzorgingsplaatsen nodig zijn om aan deze verplichtingen te voldoen?

De leden van de VVD-fractie vragen hoe wordt voorkomen dat de overgang naar het nieuwe stelsel juist tot een tijdelijke investeringsstop leidt. Welke gevolgen hebben netcongestie, vergunningprocedures en de beschikbare uitvoeringscapaciteit van Rijkswaterstaat voor het behalen van de Europese doelen?

De leden van de BBB-fractie vragen of de regering per relevante verplichting uit de AFIR kan aangeven welke onderdelen rechtstreeks uit de verordening volgen en welke onderdelen nationale beleidskeuzes zijn. Welke ruimte biedt de AFIR voor een geïntegreerde exploitatie van verschillende voorzieningen?

Dienstenrichtlijn
De leden van de VVD-fractie vragen waarop de regering haar oordeel baseert dat de Dienstenrichtlijn zich zou verzetten tegen het veilen van één integraal kavel. Kan de regering de concrete bepaling, jurisprudentie of juridische analyse noemen waaruit volgt dat tanken, laden en een gemakswinkel niet gezamenlijk mogen worden verdeeld?

De leden van de VVD-fractie vragen of de regering erkent dat de Dienstenrichtlijn een transparante, non-discriminatoire en proportionele verdeling verlangt, maar niet zonder meer voorschrijft dat iedere voorziening afzonderlijk wordt geveild.

De leden van de VVD-fractie vragen de regering expliciet te reageren op de juridische opvatting dat een integrale veiling Europeesrechtelijk mogelijk is wanneer alle geïnteresseerde marktpartijen en samenwerkingsverbanden onder gelijke en transparante voorwaarden kunnen

meedingen. Is een dergelijke variant juridisch onderzocht? Zo ja, kan de Kamer de betreffende juridische analyse ontvangen?

De leden van de PVV-fractie vragen de regering waarom Nederland kiest voor een systeem met verschillende afzonderlijke kavels, terwijl in verschillende omliggende Europese landen wordt gewerkt met geïntegreerde tank- en laadvoorzieningen of met één concessie of exploitant per locatie. Kan de regering toelichten of deze landen de Dienstenrichtlijn anders uitleggen dan Nederland en, indien dat het geval is, waarom? Is de regering bereid de toepassing van de Dienstenrichtlijn in dit verband opnieuw te bezien?

De leden van de JA21-fractie vragen de regering of zij er vertrouwen in heeft dat de regel van maximaal één aanbieder per voorzieningstype per locatie bij de rechter als proportioneel wordt beoordeeld, aangezien deze beperking primair is gebaseerd op een aanname over verkeersveiligheid.

De leden van de BBB-fractie vragen waarom de bestaande Benzinewet volgens de regering verenigbaar is met de Dienstenrichtlijn, maar niet als basis zou kunnen dienen voor een geïntegreerd model waarin ook laden en winkels worden betrokken. Kan de regering deze juridische redenering stap voor stap uiteenzetten?

4. Wet tot veiling van bepaalde verkooppunten van motorbrandstoffen

De leden van de VVD-fractie vragen hoe de overgang van het huidige veilingsysteem naar het nieuwe stelsel precies verloopt. Hoe wordt voorkomen dat twee verdeelregimes tijdelijk naast elkaar bestaan en tot

onduidelijkheid, procedures of ongelijke behandeling van ondernemers leiden?

De leden van de JA21-fractie vragen waarom de ‘Wet tot veiling van bepaalde verkooppunten van motorbrandstoffen’ in stand wordt gehouden in plaats van in de nieuwe wet te worden geïntegreerd. Zou het betrekken van tanklocaties bij de nieuwe wet de veilingen niet eenvoudiger maken en een voorwaarde zijn voor het kunnen uitbrengen van een gecombineerd of conditioneel bod op meerdere voorzieningen?

De leden van de BBB-fractie vragen hoe de samenloop tussen de Benzinewet en het nieuwe vergunningenstelsel in de praktijk wordt georganiseerd. Ontstaan verschillende looptijden, veilingmomenten en exploitanten op dezelfde locatie? Welke gevolgen heeft dit voor investeringen, onderhoud, personeel, gezamenlijke voorzieningen en aansprakelijkheid?
Waarom is niet gekozen voor één wettelijk kader met voldoende ruimte voor het totaalpakket van tanken, laden en winkels? Welke extra uitvoeringskosten en juridische geschillen verwacht de regering door twee stelsels naast elkaar te laten bestaan?

De Omgevingswet en daarop gebaseerde uitvoeringsregelgeving
De leden van de VVD-fractie vragen welke omgevingsrechtelijke besluiten nodig zijn om een inrichtingsplan daadwerkelijk uit te voeren. Wie is verantwoordelijk wanneer een exploitatievergunning is verleend, maar de benodigde omgevingsvergunningen niet of niet tijdig worden verkregen?

De leden van de BBB-fractie vragen welke onderdelen van de inrichting via de Omgevingswet worden geregeld en welke via

deze wet, de routekaart of het inrichtingsplan. Hoe wordt voorkomen dat ondernemers te maken krijgen met overlappende procedures, uiteenlopende bevoegde gezagen en tegenstrijdige voorschriften?

De Wegenwet
De leden van de JA21-fractie vragen of het klopt dat het huidige wetsvoorstel niet van invloed is op verzorgingsplaatsen langs wegen waarvan een provincie of gemeente de wegbeheerder is. Zo ja, hoe gaat de regering ervoor zorgen dat de regelgeving en werkwijze overzichtelijk blijven voor ondernemers?

Boek 7 van het Burgerlijk Wetboek
De leden van de VVD-fractie steunen het uitgangspunt van een restwaardevergoeding, maar vragen of ook laadpalen, transformatoren, netaansluitingen, energieopslag, luifels en bijbehorende kabelinfrastructuur daaronder vallen. Waarom wordt dit niet expliciet in de wet vastgelegd?

De leden van de VVD-fractie vragen wie vooraf bepaalt welke gebouwen, werken en installaties na afloop mogen achterblijven. Kan een exploitant vóór het nemen van een investeringsbesluit zekerheid krijgen over de toekomstige restwaardevergoeding? Hoe wordt voorkomen dat discussie over de gecorrigeerde vervangingswaarde tot langdurige procedures leidt? Wordt vooraf een onafhankelijke taxatiemethode vastgesteld en kunnen exploitanten de waardebepaling laagdrempelig laten toetsen?

5. De weggebruiker
De leden van de D66-fractie hechten eraan dat de weggebruiker in dit stelsel centraal

blijft staan, in het bijzonder als het gaat om een betaalbare en toegankelijke laad- en tankvoorziening langs de snelweg. Deze leden vragen de regering welke waarborgen dit wetsvoorstel biedt tegen het risico dat hoge veilingprijzen zich via de tarieven vertalen naar hogere kosten voor de consument, en of de regering bereid is de ontwikkeling van deze tarieven na inwerkingtreding van de wet te monitoren.

De leden van de VVD-fractie vragen welke gevolgen het wetsvoorstel naar verwachting heeft voor de prijzen, kwaliteit en beschikbaarheid van voorzieningen. Hoe wordt voorkomen dat hoge veilingopbrengsten uiteindelijk door de weggebruiker worden betaald?

De leden van de VVD-fractie vragen of is onderzocht of een zelfstandige gemakswinkel op iedere verzorgingsplaats economisch rendabel is. Hoe wordt voorkomen dat afzonderlijke exploitanten leiden tot hogere vaste kosten, versnippering en uiteindelijk verschraling of prijsverhoging van het aanbod?

De leden van de PVV-fractie vragen de regering of zij zicht heeft op de huidige beoordeling van verzorgingsplaatsen door automobilisten. Indien de huidige voorzieningen door automobilisten als voldoende worden beoordeeld, kan de regering dan toelichten waarom een ingrijpende herordening noodzakelijk is?

De leden van de CDA-fractie vinden dat duidelijk moet zijn welke basiskwaliteit de weggebruiker van een verzorgingsplaats mag verwachten. Welke onderdelen rekent de regering tot de publieke functie van een verzorgingsplaats en welke daarvan lenen

zich voor landelijke minimumeisen? Deze leden vragen daarbij in ieder geval in te gaan op toegankelijkheid voor mensen met een beperking, fysieke en sociale veiligheid, verlichting, veilige looproutes, rustmogelijkheden en de beschikbaarheid en betrouwbaarheid van voorzieningen voor het voertuig.

De leden van de CDA-fractie vragen hoe wordt geborgd dat verzorgingsplaatsen en de daarop aanwezige voorzieningen goed toegankelijk zijn voor mensen met een beperking. In de memorie van toelichting staat daarnaast dat een publiek toegankelijke toiletvoorziening als voorwaarde in de exploitatievergunning voor de gemakswinkel zal worden opgenomen. Hoe wil de regering de daadwerkelijke beschikbaarheid van deze voorziening borgen en welke afweging is gemaakt om dit via de exploitatievergunning te regelen en niet in de wet zelf?

De leden van de JA21-fractie vragen of het aannemelijk is dat de weggebruiker meer gaat betalen voor de diensten op verzorgingsplaatsen vanwege de kosten van de aanschaf van de vergunning. Zo ja, hoeveel? Zo nee, waarom denkt de regering dat de vergunninghouders deze kosten niet gaan doorberekenen aan de weggebruiker?

De leden van de FvD-fractie vragen of de regering erkent dat een systeem waarin exploitanten steeds hogere bedragen moeten bieden om een verzorgingsplaats te mogen exploiteren, ertoe leidt dat deze bedragen via brandstof-, laad- en shopprijzen op de weggebruiker worden afgewenteld en daarmee feitelijk functioneren als een indirecte belasting op mobiliteit.
Deze leden vragen de regering te reageren op de constatering van de Franse Autorité de

régulation des transports dat de heraanbesteding van brandstofactiviteiten op verzorgingsplaatsen in 2025 heeft geleid tot een daling van de brandstofprijs met circa zeven cent per liter. Is onderzocht of een vergelijkbare systematiek in Nederland tot lagere consumentenprijzen zou kunnen leiden?

De leden van de BBB-fractie vragen welke waarborgen er bestaan dat weggebruikers op iedere daarvoor aangewezen verzorgingsplaats kunnen blijven rekenen op een passend aanbod van energie, een winkel, sanitaire voorzieningen en een veilige rustplek. Hoe wordt specifiek rekening gehouden met ouderen, mensen met een beperking, gezinnen, beroepschauffeurs en inwoners van regio's met weinig alternatieven? Heeft de regering de gevolgen voor consumentenprijzen doorgerekend, inclusief de doorwerking van veilingbedragen, investeringsverplichtingen en dubbele organisatiekosten? Zo ja, kan zij deze berekeningen openbaar maken?

De leden van de ChristenUnie-fractie vinden het belangrijk dat voorzieningen op verzorgingsplaatsen betaalbaar blijven voor weggebruikers. Deze leden constateren dat exploitanten onder het voorgestelde stelsel aanzienlijke bedragen kunnen betalen voor het verkrijgen van een exploitatievergunning. Die kosten zullen uiteindelijk moeten worden terugverdiend. Deze leden vragen daarom welke effecten de regering verwacht op de prijzen voor laden, tanken, eten en drinken op verzorgingsplaatsen. Heeft de regering onderzocht in hoeverre veilingopbrengsten kunnen leiden tot hogere tarieven voor weggebruikers? Zo ja, wat waren hiervan de uitkomsten? Zo nee, waarom niet? Acht de regering het wenselijk dat automobilisten en

vrachtwagenchauffeurs indirect bijdragen aan hogere inkomsten voor de Staat via hogere prijzen op verzorgingsplaatsen? Hoe verhoudt dit zich tot de publieke functie die verzorgingsplaatsen vervullen?

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat het wetsvoorstel ruimte biedt voor zelfstandige en veelal onbemande laad- en tankvoorzieningen. Maar een verzorgingsplaats is meer dan een plek om brandstof of stroom af te nemen. Het is ook een plaats waar mensen onderweg rusten, elkaar ontmoeten, hulp kunnen vragen en zich veilig moeten kunnen voelen, juist op late tijdstippen of op afgelegen locaties. Deze leden vragen welke gevolgen de regering verwacht voor de sociale veiligheid op verzorgingsplaatsen wanneer voorzieningen in toenemende mate onbemand worden geëxploiteerd. Wordt hierbij ook gekeken naar de ervaringen van weggebruikers, beroepschauffeurs en hulpdiensten? Op welke wijze worden aspecten als menselijke aanwezigheid, toezicht en aanspreekbaarheid betrokken bij de inrichting van verzorgingsplaatsen en de voorwaarden die aan exploitatievergunningen worden verbonden?

Het bedrijfsleven
De leden van de D66-fractie onderschrijven het uitgangspunt dat kapitaalkrachtige partijen niet onevenredig moeten worden bevoordeeld bij de veilingen. Deze leden vragen in dit verband ook aandacht voor de positie van lokale en familiebedrijven die als tankstationhouder al fors hebben geïnvesteerd in laadpalen en de bijbehorende netaansluiting op hun eigen terrein. Nu de transitievoorziening is geschrapt, vragen deze leden de regering of en, zo ja, hoe met deze reeds gedane investeringen rekening

wordt gehouden op het moment dat deze ondernemers de laaddiensten niet langer zelf mogen aanbieden. Deze leden vragen de regering oog te houden voor de positie van het mkb in dit nieuwe stelsel.

De leden van de VVD-fractie vragen welke gevolgen het wetsvoorstel heeft voor mkb- en familiebedrijven. Hoeveel bestaande exploitanten kunnen naar verwachting zelfstandig aan de nieuwe veilingen deelnemen? Welke gevolgen heeft het stelsel voor franchiseondernemers en ondernemers die afhankelijk zijn van de combinatie van brandstofverkoop, laden en winkelomzet?

De leden van de VVD-fractie vragen welke technische en financiële minimumeisen aan bieders worden gesteld. Wordt een concreet realisatieplan, aantoonbare financiering en voldoende uitvoeringscapaciteit verlangd? Hoe wordt voorkomen dat een partij het hoogste bod uitbrengt, maar vervolgens onvoldoende financiële ruimte heeft om de noodzakelijke investeringen te realiseren?

De leden van de PVV-fractie vragen de regering welke gevolgen het wetsvoorstel heeft voor bestaande ondernemers die meerdere voorzieningen op één verzorgingsplaats exploiteren. Welke waarborgen zijn er dat het nieuwe systeem niet feitelijk leidt tot een sterfhuisconstructie voor bestaande ondernemers?

De leden van de PVV-fractie vragen de regering in hoeverre het wetsvoorstel naar verwachting leidt tot verdere weglek van bedrijvigheid naar de ons omringende landen. Kan de regering aangeven welke maatregelen worden genomen om dit te voorkomen?

De leden van de PVV-fractie vragen de regering hoe zij voorkomt dat ondernemers door de nieuwe systematiek verder onder druk komen te staan en dat daardoor voorzieningen verdwijnen of prijzen voor consumenten stijgen.

De leden van de CDA-fractie hechten er tegelijkertijd aan dat ondernemers binnen de publieke randvoorwaarden voldoende ruimte houden om zelf keuzes te maken over hun dienstverlening, technologie, assortiment en bedrijfsconcept. Hoe wil de regering voorkomen dat publieke eisen leiden tot onnodig gedetailleerde regels voor ondernemers?

De leden van de CDA-fractie vragen welke maatregelen bij de inrichting van de veiling de drempels voor startende ondernemingen en het mkb kunnen verlagen. Kan de regering daarbij ingaan op de financiële zekerheid die een bieder bij zijn aanvraag moet stellen, het moment waarop betalingen moeten worden gedaan, de informatie die vooraf beschikbaar wordt gesteld en de administratieve lasten van deelname?

De leden van de CDA-fractie vragen hoe het mkb wordt betrokken bij de verdere uitwerking van de veilingvoorwaarden en hoe wordt getoetst of deze voorwaarden in de praktijk ook voor kleinere ondernemingen werkbaar zijn. Het ATR heeft specifiek aandacht gevraagd voor de werkbaarheid van de vergunningvoorwaarden en de voorwaarden voor deelname aan de veiling voor het mkb. Hoe wordt deze aandacht bij de verdere uitwerking meegenomen?
De memorie van toelichting maakt duidelijk dat een vergunninghouder werkzaamheden kan laten uitvoeren door bijvoorbeeld leveranciers, onderaannemers of

franchisenemers en dat de vergunninghouder daarbij verantwoordelijk blijft voor de activiteiten die onder de vergunning vallen. Deze leden vragen welke praktische belemmeringen er nog kunnen bestaan voor een familiebedrijf dat met een gespecialiseerd laadbedrijf wil samenwerken. Welke mogelijkheden ziet de regering om dergelijke samenwerkingsvormen eenvoudiger te maken, zonder onduidelijkheid te creëren over de verantwoordelijkheid voor de vergunning?

De leden van de CDA-fractie vragen welke andere praktische mogelijkheden er zijn om startende ondernemingen, het mkb en bestaande familiebedrijven in staat te stellen te investeren in nieuwe voorzieningen op verzorgingsplaatsen. Kan de regering daarbij ingaan op toegang tot gedeelde energie-infrastructuur, beschikbaarheid van marktinformatie, samenwerking tussen ondernemingen en mogelijkheden om op meerdere afzonderlijke exploitatierechten te bieden?
Het wetsvoorstel kent een maximale vergunningduur van vijftien jaar en biedt ruimte voor kortere looptijden om vergunningen op dezelfde verzorgingsplaats op elkaar af te stemmen. Daarbij is de terugverdientijd van investeringen betrokken. De leden van de CDA-fractie vragen hoe bij een kortere vergunningduur wordt voorkomen dat investeringen voor kleinere ondernemingen moeilijk financierbaar worden. Hoe worden de terugverdientijd en de wettelijke vergoeding van de restwaarde van achtergelaten gebouwen, werken en beplantingen daarbij betrokken?
Voor motorbrandstofverkooppunten blijft de verdeling plaatsvinden via de Wet tot veiling van bepaalde verkooppunten van

motorbrandstoffen, terwijl het nieuwe wetsvoorstel voor laadstations en gemakswinkels een eigen veilingsystematiek introduceert. Deze leden vragen hoe de planning van deze verschillende uitgifteprocedures op elkaar wordt afgestemd. Hoe wordt het voor ondernemers praktisch mogelijk gemaakt om gelijktijdig naar verschillende afzonderlijke rechten op dezelfde verzorgingsplaats mee te dingen?

De leden van de JA21-fractie vragen of laadpalen, transformatoren, kabels, netaansluitingen en andere door de vertrekkende exploitant aangebrachte installaties volledig vallen onder de vergoeding van de gecorrigeerde vervangingswaarde als bedoeld in artikel 6.1, vijfde lid. Zo nee, welke investeringen vallen daarbuiten en voor wiens rekening komt de resterende boekwaarde? De memorie van toelichting stelt dat er expliciet rekening is gehouden met de positie van het mkb. Waar blijkt dit uit? Kan de regering de uitkomsten van het doorlopen participatietraject toelichten en aangeven hoe deze in het wetsvoorstel zijn verwerkt?
Hoe beschouwt de regering het risico dat mkb-ondernemers niet kapitaalkrachtig genoeg zijn om de benodigde combinatie van vergunningen te verkrijgen bij veilingen waaraan ook het grootbedrijf meedoet?

De leden van de FvD-fractie vragen de regering uiteen te zetten of zij bij de gekozen marktordening rekening heeft gehouden met het verschil tussen landelijk opererende ondernemingen, die activiteiten en risico's over meerdere verzorgingsplaatsen kunnen spreiden, en familiebedrijven die veelal afhankelijk zijn van de exploitatie van één of enkele locaties.

De leden van de BBB-fractie vragen hoeveel bestaande mkb- en familiebedrijven als gevolg van de herordening één of meer huidige activiteiten niet kunnen voortzetten. Wat is de verwachte omvang van desinvesteringen in laadinfra, winkels, installaties en opstallen?
Deze leden vragen hoe wordt omgegaan met ondernemers die op basis van het bestaande beleid langjarige investeringen hebben gedaan en door de nieuwe ordening hun positie verliezen. Welke restwaardevergoeding, overgangstermijn of andere compensatie is voorzien? Hoe wordt het risico op schadeclaims beoordeeld?
Is een mkb-toets uitgevoerd met ondernemers uit verschillende regio's en met zowel tank-, laad- als winkelexploitanten? Welke bezwaren zijn daarbij naar voren gebracht en welke wijzigingen zijn naar aanleiding daarvan in het wetsvoorstel aangebracht?

De leden van de Groep Markuszower zijn van mening dat veel ondernemers keihard geraakt zullen worden door dit ingrijpende wetsvoorstel. De leden willen weten of de regering heeft onderzocht hoeveel bestaande ondernemers naar verwachting één of meerdere onderdelen van hun huidige exploitatie zullen verliezen door het nieuwe stelsel en om hoeveel ondernemers en exploitatieonderdelen het gaat.

Verantwoordelijkheden en risico's voor de Rijksoverheid
De leden van de D66-fractie vragen aandacht voor het risico op marktverstoring als gevolg van de manier waarop netaansluitingen juridisch zijn geregeld. Een netaansluiting en de bijbehorende transportcapaciteit zijn private contracten tussen de zittende exploitant en de netbeheerder, en het

wetsvoorstel bevat naar het oordeel van deze leden vooralsnog geen garantie dat een nieuwe vergunninghouder de bestaande aansluiting van zijn voorganger kan overnemen. Deze leden vragen de regering of zij het risico onderkent dat een partij die een veiling wint wel over een vergunning beschikt, maar bij gebrek aan een overgedragen netaansluiting geen stroom kan leveren, met als gevolg dat een verzorgingsplaats geruime tijd onbenut blijft. Deze leden vragen de regering tevens of zij onderkent dat de zittende exploitant, doordat deze al over een netaansluiting beschikt, een niet te overbruggen biedvoordeel heeft ten opzichte van nieuwe toetreders, waardoor bestaande marktposities via de veiling verder kunnen worden verstevigd. Welke maatregelen overweegt de regering om dit risico op marktverstoring te ondervangen, bijvoorbeeld door een overdrachtsgarantie voor netaansluitingen in de wet te verankeren?

De leden van de VVD-fractie vragen wie het risico draagt wanneer een laadstation door netcongestie, bodemproblematiek, vertraagde werkzaamheden van Rijkswaterstaat of procedures bij andere overheden niet tijdig kan worden gerealiseerd. Welke informatie wordt in het biedboek opgenomen over netcapaciteit, geplande netverzwaring, bodemgesteldheid, bestaande installaties, vergunningen, verwachte verkeersstromen en toekomstige herinrichting? Wie draagt het risico wanneer deze informatie achteraf onjuist of onvolledig blijkt?

De leden van de PVV-fractie vragen de regering wie onder het voorgestelde stelsel verantwoordelijk is voor medische hulp, technische hulp bij installaties en

hulpverlening in geval van nood. Hoe wordt voorkomen dat bij meerdere ondernemers op één verzorgingsplaats onduidelijkheid ontstaat over verantwoordelijkheden?

De leden van de JA21-fractie vragen waarom de regering het verantwoord acht om in de overgangsperiode vergunningen te veilen zonder voorafgaand inrichtingsplan, terwijl volgens de memorie van toelichting juist het ontbreken van regie op de inrichting een belangrijke tekortkoming van het huidige stelsel vormt. Hoe wordt bij het veilen van vergunningen zonder inrichtingsplan bepaald wat exact de reikwijdte is van deze vergunningen?

De leden van de BBB-fractie vragen welke financiële en juridische risico's de Staat draagt bij mislukte veilingen, faillissementen, niet-beschikbare netcapaciteit, bodemverontreiniging, niet-overdraagbare aansluitingen en conflicten tussen exploitanten. Kan de regering een volledig risicodossier aan de Kamer verstrekken?

Looptijden exploitatievergunning
De leden van de VVD-fractie constateren dat de maximale vergunningduur vijftien jaar bedraagt, maar dat vergunningen ook voor een aanzienlijk kortere periode kunnen worden verleend om looptijden gelijk te trekken. Hoe wordt bij het vaststellen van de looptijd rekening gehouden met de terugverdientijd van laadpalen, netaansluitingen, transformatoren, energieopslag, luifels en andere investeringen?

De leden van de VVD-fractie vragen welke minimale vergunningduur in de praktijk wordt voorzien. Hoe wordt voorkomen dat korte vergunningen leiden tot hogere

financieringskosten, lagere investeringen of het geheel uitblijven van investeringen?

De leden van de CDA-fractie vragen hoe gedurende de overgangsperiode wordt voorkomen dat het opnieuw uitgeven van bestaande locaties zonder inrichtingsplan een later gewenste verkeersveilige herinrichting belemmert. Hoe wordt bij de looptijd van deze vergunningen rekening gehouden met een latere herinrichting en uitbreiding van voorzieningen?

De leden van de JA21-fractie merken op dat het wetsvoorstel verschillende looptijden voor de vergunningen mogelijk maakt. Is het de intentie om op termijn de looptijden en veilmomenten van voorzieningen op dezelfde verzorgingsplaats gelijk te schakelen, zodat gecombineerde of conditionele biedingen kunnen worden uitgebracht voor meerdere voorzieningen op dezelfde verzorgingsplaats? Zo nee, hoe voorziet dit wetsvoorstel dan in een oplossing voor verzorgingsplaatsen waar een combinatie van voorzieningen nodig is voor een rendabel verdienmodel?

De leden van de BBB-fractie vragen hoe de looptijden zijn afgestemd op de terugverdientijd van investeringen in laadinfra, winkels en overige voorzieningen. Welke ruimte bestaat voor verlenging wanneer vertraging buiten de schuld van de ondernemer ligt, bijvoorbeeld door netcongestie of vergunningprocedures?

6. Uitvoering, toezicht en handhaving

De leden van de VVD-fractie vragen hoeveel extra personele capaciteit Rijkswaterstaat en het Rijksvastgoedbedrijf nodig hebben voor het opstellen van inrichtingsplannen, het organiseren van veilingen, het beheren van biedboeken en het toezicht op de naleving.

Kan de regering per jaar aangeven hoeveel vergunningen opnieuw moeten worden verdeeld en hoeveel veilingen de uitvoeringsorganisaties maximaal kunnen uitvoeren? Welke risico's zijn vastgesteld in de uitvoeringstoetsen en welke maatregelen worden genomen om deze risico's te beheersen?

De leden van de VVD-fractie vragen hoe snel een vergunning opnieuw kan worden verdeeld, wanneer deze wordt ingetrokken. Welke tijdelijke voorzieningen zijn mogelijk om te voorkomen dat automobilisten gedurende een lange periode niet kunnen laden, tanken of gebruikmaken van een gemakswinkel?

De leden van de BBB-fractie vragen welke uitvoeringsorganisaties zijn betrokken en of zij het voorstel uitvoerbaar achten. Kan de regering de uitvoeringstoetsen en de reactie daarop openbaar maken? Beschikken Rijkswaterstaat, het Rijksvastgoedbedrijf en toezichthouders over voldoende capaciteit en expertise voor de veilingen, inrichtingsplannen, dataverplichtingen en handhaving? Wie handhaaft de beschikbaarheid en kwaliteit van voorzieningen als een exploitant zijn verplichtingen niet nakomt? Welke noodvoorziening geldt bij faillissement of langdurige uitval, zodat een verzorgingsplaats niet zonder laadpunt, winkel of essentiële dienstverlening komt te zitten?

Uitvoering van het wetsvoorstel
De leden van de PVV-fractie vragen de regering hoeveel extra administratieve handelingen de nieuwe systematiek van inrichtingsplannen, kavels, veilingen, vergunningen en overgangsregelingen naar

verwachting jaarlijks van ondernemers vraagt.

Rijkswaterstaat
De leden van de D66-fractie vragen de regering nader in te gaan op de vraag of Rijkswaterstaat is toegerust om de veilingen van exploitatievergunningen zorgvuldig en tijdig uit te voeren, mede gezien het feit dat Rijkswaterstaat hier geen ervaring mee heeft. Kan de regering aangeven welke extra capaciteit en expertise hiervoor bij Rijkswaterstaat wordt georganiseerd, en hoe wordt voorkomen dat een tekort aan uitvoeringscapaciteit alsnog tot vertraging bij de herinrichting van verzorgingsplaatsen leidt?

Volgens de leden van de CDA-fractie verdient de uitvoerbaarheid bijzondere aandacht. Volgens de memorie van toelichting lopen tussen 2028 en 2030 op ruim 170 verzorgingsplaatsen bestaande laadvergunningen af. Rijkswaterstaat heeft aangegeven kennis en ervaring met het organiseren van veilingen te moeten opbouwen en heeft ook gewezen op de benodigde organisatie en ICT. Het Rijksvastgoedbedrijf heeft aangegeven dat de beschikbare capaciteit al onder druk staat en dat extra capaciteit nodig is. Deze leden vragen wat de actuele stand van zaken is van de personele capaciteit, expertise, organisatie en ICT die nodig zijn om de nieuwe uitgiftesystematiek uit te voeren. Welke onderdelen moeten nog gereedkomen, voordat het grote aantal vergunningen vanaf 2028 opnieuw wordt verdeeld?

De leden van de JA21-fractie merken op dat Rijkswaterstaat aangeeft tijdens de overgangsperiode uitsluitend laadvoorzieningen te moeten veilen zonder

inrichtingsplan. Hoe wordt gewaarborgd dat potentiële uitbaters voldoende geïnformeerd zijn over de toekomstige netaansluiting, de te verwachten omzet, de uitbreidingsmogelijkheden en de bereikbaarheid van de voorziening wanneer er zonder inrichtingsplan wordt geveild? Rijkswaterstaat geeft aan dat er binnen de organisatie geen ervaring is met veilen en dat er dus een nieuwe organisatie-eenheid moet worden opgebouwd en personeel moet worden opgeleid. Welke eenmalige en structurele kosten zijn hierbij te verwachten? Kan Rijkswaterstaat gebruikmaken van overheidsdiensten die al beschikken over kennis van het veilen van vergunningen en de bijbehorende systemen?

7. Rechtsbescherming
De leden van de JA21-fractie lezen in de memorie van toelichting dat de vergunningen zelf relatief goede rechtszekerheid zullen bieden en dat het grootste juridische risico bij de inrichtingsplannen ligt. Kan de regering reflecteren op het juridische risico bij het opstellen van het inrichtingsplan, met inachtneming van de zeer korte termijn waarop de eerste inrichtingsplannen nodig zullen zijn?

8. Financiële gevolgen
De leden van de VVD-fractie vragen een nadere onderbouwing van de uitvoeringskosten en de kosten van herinrichting. In hoeverre worden deze kosten gedekt uit de veiling- en huurontvangsten? Welke kosten moeten ondernemers maken om aan een veiling deel te nemen en aan de nieuwe eisen te voldoen? Zijn hierbij ook financieringskosten, advieskosten en de kosten van deelname aan meerdere afzonderlijke veilingen betrokken?

De leden van de VVD-fractie vragen hoe het advies van het ATR is verwerkt. Welke concrete wijzigingen zijn naar aanleiding van dit advies in het wetsvoorstel aangebracht?

De leden van de BBB-fractie vragen of de regering een meerjarige raming kan geven van de uitvoeringskosten voor het Rijk, inclusief voorbereiding van veilingen, inrichtingsplannen, juridische procedures, toezicht, handhaving en eventuele compensatie. Welke opbrengsten worden verwacht en in hoeverre is opbrengstmaximalisatie een doel van het veilingmodel?

Ontvangsten vanuit de veilingen
De leden van de PVV-fractie vragen de regering of de opbrengsten uit de veilingen worden ingezet voor lastenverlichting voor de automobilist. Zo ja, op welke wijze?

De leden van de JA21-fractie vragen of de opbrengsten van de veilingen naar de algemene middelen gaan. Is het mogelijk om de opbrengsten te oormerken voor investeringen in de herinrichting en uitbreiding van de verzorgingsplaatsen?

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat het voorgestelde stelsel naar verwachting aanzienlijke opbrengsten voor de Staat zal genereren door de ontvangsten vanuit veilingen. Deelt de regering de analyse dat exploitanten de kosten van een veiling uiteindelijk zullen moeten terugverdienen, waarmee de rekening terecht zal komen bij de weggebruiker in de vorm van hogere prijzen voor laden, tanken, eten en drinken? Is de regering het met deze leden eens dat het onwenselijk is als de prijzen voor weggebruikers omhoog zullen

gaan, zonder dat zij noodzakelijk profiteren van een betere dienstverlening?

De leden van de ChristenUnie-fractie vinden het onwenselijk wanneer verzorgingsplaatsen, die primair een publieke functie vervullen, in de praktijk vooral een middel worden om extra inkomsten voor de Rijksbegroting te genereren. Kan de regering inzichtelijk maken wat de verwachte inkomsten zijn voor de Rijksbegroting vanuit het veilen van de vergunningen? Kan de regering inzichtelijk maken op welke manier deze inkomsten ten gunste komen aan de gebruiker? Hoe voorkomt de regering dat dit stelsel een verkapte belasting is voor weggebruikers?

Huurontvangsten
De leden van de JA21-fractie vragen hoe wordt voorkomen dat de combinatie van het financiële bod voor de exploitatievergunning, de verschuldigde huurprijs en de noodzakelijke investeringen leidt tot dubbele lasten en uiteindelijk tot hogere prijzen voor de weggebruiker.

Analyse regeldrukgevolgen
De leden van de JA21-fractie vragen de regering of zij kan toelichten of de aannames waarop het Sira-onderzoek is gebaseerd nog actueel zijn ten opzichte van het wetsvoorstel. Zo nee, wat is er veranderd ten opzichte van de start van het Sira-onderzoek en welke conclusies kunnen daaruit worden getrokken? Deze leden vragen of de regering kan reflecteren op het feit dat het Sira-onderzoek uitwijst dat in alle scenario’s de regeldruk en de kosten daarvan toenemen ten opzichte van het huidige stelsel, terwijl het doel van deze regering juist het verlagen van de regeldruk is.

Toets regeldrukgevolgen (ATR)
De leden van de JA21-fractie vragen de regering of zij kan toelichten waarom een volledige PxQ-berekening van de structurele regeldruk ontbreekt. Gaat de regering tijdens de evaluatie van het wetsvoorstel een nieuwe regeldruktoets laten uitvoeren, aangezien veel praktische kwesties aan lagere regelgeving worden overgelaten? Kan de regering haar antwoord toelichten?

9. Advies en consultatie
De leden van de VVD-fractie vragen welke bezwaren marktpartijen, brancheorganisaties en gebruikersorganisaties tijdens de consultatie hebben geuit tegen de verplichte knip tussen voorzieningen. Kan de regering per belangrijk bezwaar aangeven hoe dit is gewogen en waarom dit wel of niet tot aanpassing van het wetsvoorstel heeft geleid?

De leden van de VVD-fractie vragen of de ACM heeft geconcludeerd dat een integraal kavel juridisch of mededingingstechnisch onmogelijk is, of heeft de ACM slechts aandacht gevraagd voor voldoende markttoegang en concurrentie? Kan de regering dit onderscheid expliciet toelichten?

De leden van de VVD-fractie vragen welke positie Rijkswaterstaat, het Rijksvastgoedbedrijf, netbeheerders en vertegenwoordigers van vrachtwagenchauffeurs hebben ingenomen ten aanzien van de gevolgen voor de inrichting, netcapaciteit en vrachtwagenparkeerplaatsen.

De leden van de BBB-fractie vragen om een overzicht van alle wezenlijke bezwaren uit de internetconsultatie, adviezen en gesprekken met de sector, inclusief de wijze waarop

ieder bezwaar is verwerkt. Welke bezwaren zijn niet overgenomen en waarom niet? Welke wijzigingen in het wetsvoorstel zijn rechtstreeks voortgekomen uit overleg met ondernemers uit de tank-, laad- of winkelsector? Hoe is de transportsector betrokken, in het bijzonder organisaties van beroepsgoederenvervoer en chauffeurs? Welke gevolgen van de wet voor vrachtwagenparkeren, rusttijden, sanitaire voorzieningen en sociale veiligheid zijn daarbij naar voren gekomen?

Consultatie belanghebbende partijen
De leden van de PVV-fractie vragen de regering welke bezwaren en aandachtspunten vanuit belanghebbende partijen naar voren zijn gebracht en welke daarvan daadwerkelijk in het wetsvoorstel zijn verwerkt.

Beleidskeuzes op basis van uitgevoerde onderzoeken
De leden van de PVV-fractie vragen de regering hoe de uiteindelijke keuze voor concurrentie tussen verzorgingsplaatsen zich verhoudt tot de mogelijkheid om concurrentie op de verzorgingsplaats voor laden te bevorderen. Kan de regering toelichten waarom voor deze benadering is gekozen en welke onderzoeksresultaten deze keuze onderbouwen?

Internetconsultatie
De leden van de JA12-fractie vragen de regering of zij een matrix kan aanleveren waaruit duidelijk wordt hoe vaak elk punt van kritiek in de 130 reacties werd aangedragen, welk type bedrijf dit punt naar voren bracht en welk soort voorziening deze bedrijven leveren.

Aanbieders op de verzorgingsplaats

De leden van de CDA-fractie merken op dat zich op enkele tientallen verzorgingsplaatsen wegrestaurants bevinden met langlopende erfpachtrechten. De memorie van toelichting beschrijft dat deze rechten nog tientallen jaren kunnen doorlopen en dat de betreffende grond zonder instemming van de erfpachter niet voor een herinrichting kan worden gebruikt. De regering heeft tevens aangegeven dat buiten het wetsvoorstel mogelijkheden bestaan om dergelijke rechten tegen vergoeding te beëindigen, maar ziet daarvoor op dit moment geen algemene noodzaak. Deze leden vragen onder welke omstandigheden het volgens de regering wel aan de orde kan zijn om hierover met een wegrestauranthouder afspraken te maken, bijvoorbeeld wanneer een langlopend erfpachtrecht een noodzakelijke verkeersveilige herinrichting of uitbreiding van voorzieningen belemmert.

De leden van de CDA-fractie merken op dat verzorgingsplaatsen op belangrijke goederenvervoercorridors volgens de memorie van toelichting om meer voorzieningen voor zware voertuigen vragen. Deze leden vragen hoe de specifieke behoeften van zwaar vervoer in de routekaart en de inrichtingsplannen worden verwerkt. Hoe wordt daarbij rekening gehouden met veilige verkeersstromen, laadvoorzieningen voor zwaar vervoer en voldoende ruimte om te parkeren en te rusten? Deze leden wijzen daarbij op het feit dat FNV, TLN en CNV recent gezamenlijk de noodklok hebben geluid over het tekort aan vrachtwagenparkeerplaatsen en rustvoorzieningen. Chauffeurs geven aan steeds meer moeite te hebben om tijdig een geschikte rustplaats te vinden voor het naleven van de rij- en rusttijden. Deze leden vragen of de regering deze signalen herkent.

Zij vragen of de regering kan aangeven hoe de herinrichting van verzorgingsplaatsen eraan gaat bijdragen dat de beschikbare ruimte voor vrachtwagenparkeren en rusten de komende jaren daadwerkelijk toeneemt in plaats van dat het verder onder druk komt te staan.

De leden van de CDA-fractie merken op dat daarnaast een tekort aan vrachtwagenparkeerplaatsen bestaat. Zij vragen hoe de aanpak van het tekort aan vrachtwagenparkeerplaatsen inmiddels is uitgewerkt en hoe deze wordt betrokken bij de routekaart en de herinrichting van verzorgingsplaatsen. Hoe wordt bij schaarse ruimte de afweging gemaakt tussen parkeren, laden en andere voorzieningen? De wet maakt het mogelijk om bij ministeriële regeling naast laadstations, gemakswinkels en motorbrandstofverkooppunten ook andere weggebonden voorzieningen aan te wijzen. De memorie van toelichting noemt daarbij bijvoorbeeld waterstofstations. De leden van de CDA-fractie vragen hoe bij de routekaart en inrichtingsplannen rekening wordt gehouden met mogelijke toekomstige energiedragers die andere eisen kunnen stellen aan ruimte, infrastructuur of veiligheid. Hoe wordt voldoende ruimte gehouden om op nieuwe ontwikkelingen in te spelen zonder nu al onnodig ruimte vast te leggen?

10. Overgangsrecht en inwerkingtreding

De leden van de VVD-fractie maken zich zorgen over de grote hoeveelheid laadvergunningen die tussen 2028 en 2030 afloopt. Kan de regering per jaar aangeven hoeveel vergunningen opnieuw moeten worden verdeeld, hoeveel veilingen Rijkswaterstaat kan uitvoeren en welke

personele capaciteit hiervoor beschikbaar is? Hoe wordt voorkomen dat de overgangsperiode tot een investeringsstop leidt? Welke mogelijkheden hebben bestaande exploitanten om vóór 2028 nieuwe laadpunten te plaatsen of bestaande laadstations uit te breiden?

De leden van de VVD-fractie wijzen erop dat brancheorganisaties hebben aangeboden om onder voorwaarden vóór 2030 circa 1.500 nieuwe snellaadplekken te realiseren. Is de regering bereid hierover concrete afspraken te maken? Zo nee, waarom niet en hoe wordt zonder dergelijke afspraken het benodigde tempo behaald?

De leden van de VVD-fractie vragen welke gevolgen de Tijdelijke beleidsregel heeft voor de aanleg van laadpunten tot 2028. Hoeveel laadpunten kunnen volgens de regering met en zonder deze beleidsregel worden gerealiseerd? Is de regering bereid deze beleidsregel in te trekken of gericht te versoepelen, wanneer marktpartijen zich aantoonbaar committeren aan een versnelde uitrol?

De leden van de VVD-fractie vragen of inwerkingtreding in de loop van 2027 nog realistisch is. Welke lagere regelgeving, inrichtingsplannen, ICT-systemen en uitvoeringsprocessen moeten vóór dat moment gereed zijn? Is de regering bereid de wet pas in werking te laten treden, wanneer Rijkswaterstaat aantoonbaar over voldoende capaciteit beschikt, de veilingregels bekend zijn en ondernemers voldoende voorbereidingstijd hebben gehad?

De leden van de CDA-fractie merken op dat het overgangsrecht het mogelijk maakt om in de jaren 2028 tot en met 2030 bestaande

laad- en shoplocaties zonder inrichtingsplan opnieuw uit te geven. Daarbij wordt alleen de bestaande locatie uitgegeven, waardoor uitbreiding van een laadlocatie via het overgangsrecht niet mogelijk is. Deze leden vragen hoe wordt voorkomen dat het overgangsrecht de benodigde uitbreiding van laadvoorzieningen voor personen- en vrachtverkeer voor langere tijd belemmert. Welke mogelijkheden zijn er om op locaties waar uitbreiding snel nodig is toch tijdig tot een inrichtingsplan en een ruimere laadlocatie te komen?

De leden van de BBB-fractie vragen of de regering per groep bestaande vergunninghouders kan aangeven welke rechten, termijnen en verplichtingen tijdens de overgang gelden. Hoe wordt voorkomen dat ondernemers tussen verschillende regimes in komen te vallen of investeringen moeten afschrijven, voordat zij redelijkerwijs zijn terugverdiend? Aan welke voorwaarden moet zijn voldaan, voordat de eerste veilingen plaatsvinden? Is de regering bereid als voorwaarden te stellen dat het inrichtingsplan definitief is, de netcapaciteit voldoende zeker is, alle relevante locatiegegevens beschikbaar zijn en het overgangsrecht operationeel uitvoerbaar is?

Eerbiedigen looptijd bestaande overeenkomsten
De leden van de JA21-fractie vragen de regering of zij kan toelichten of pomphouders die hebben geïnvesteerd in laadpalen en de bijbehorende netaansluiting, maar vanwege het nieuwe stelsel niet langer een vergunning zullen hebben om laaddiensten aan te bieden, hun netaansluiting wel behouden. Zo nee, hoe worden deze ondernemers gecompenseerd?

Veiling van locaties zonder inrichtingsplannen
De leden van de JA21-fractie vragen de regering of zij kan toelichten of de gemakswinkel bij een veiling zonder inrichtingsplan wel op dezelfde locatie mag blijven staan, wanneer deze voorheen samen met een tankstation, en dus op hetzelfde kavel, werd geëxploiteerd. Kunnen pomphouders en exploitanten van gemakswinkels onderling afspraken maken over de betaalmogelijkheden voor de klanten van het tankstation, ook wanneer de vergunning voor het tankstation uitgaat van betaalmogelijkheden bij de pomp? Kunnen aan de vergunningen voor gemakswinkels eisen worden verbonden aangaande openingstijden, geldende cao's voor het personeel en de (sociale) veiligheid, ook wanneer het inrichtingsplan nog ontbreekt? Kan de regering een overzicht en tijdlijn toesturen met daarin per locatie de verwachte veilmomenten per voorziening en de verwachte opleverdatum van het inrichtingsplan? Is het niet mogelijk om voor een beperkt aantal locaties de bestaande vergunningen met twee tot drie jaar te verlengen, zodat er voldoende tijd is een inrichtingsplan op te stellen voor de eerste veiling?

Overgangsbeleid wegrestaurants
De leden van de D66-fractie constateren dat wegrestaurants met een erfpachtrecht van soms wel 99 jaar veel ruimte innemen op verzorgingsplaatsen, terwijl deze ruimte in de toekomst hard nodig kan zijn, bijvoorbeeld voor vrachtwagenparkeren of extra laadvoorzieningen. Deze leden begrijpen de keuze van de regering om de omzetting naar een exploitatievergunning voor een gemakswinkel op vrijwillige basis te laten plaatsvinden, gelet op de zwaarwegende

eigendomsrechten die hier spelen. Deze leden vragen de regering wel welk perspectief zij heeft op de herinrichting van verzorgingsplaatsen waar restauranthouders niet kiezen voor deze vrijwillige omzetting. Kan de regering aangeven op welke andere manieren de gewenste herinrichting, bijvoorbeeld ten behoeve van vrachtwagenladen, op dergelijke locaties alsnog kan worden gerealiseerd, en welk tijdpad zij daarbij voor ogen heeft?

Biedbeperking
De leden van de D66-fractie onderschrijven het doel van de biedbeperking, namelijk het voorkomen dat een zittende exploitant door strategisch overbieden een concurrerende laadvoorziening op dezelfde verzorgingsplaats buiten de deur houdt. Deze leden delen de opvatting dat een dergelijke biedingsoorlog de consument raakt, omdat de kosten daarvan uiteindelijk via de tarieven worden doorberekend, en zij willen dat voorkomen. Tegelijkertijd vragen deze leden of een verbod op meebieden de meest gerichte manier is om dit doel te bereiken.

Overige
De leden van de D66-fractie sluiten af met de constatering dat een snelle energietransitie en een goede, betaalbare dienstverlening aan de weggebruiker voor deze leden de belangrijkste ijkpunten zijn bij de beoordeling van dit wetsvoorstel. Deze leden zien de hierboven gestelde vragen als een uitnodiging aan de regering om nader te onderbouwen hoe het gekozen stelsel aan beide uitgangspunten recht doet, en zien de beantwoording met belangstelling tegemoet.

II. ARTIKELGEWIJZE TOELICHTING

De leden van de BBB-fractie verzoeken de regering bij de beantwoording van bovenstaande vragen steeds aan te geven op welke artikelen of lagere regelgeving de betreffende waarborgen berusten. Waar essentiële keuzes thans uitsluitend in de routekaart, inrichtingsplannen of lagere regelgeving worden voorzien, vragen deze leden waarom deze niet in de wet zelf worden vastgelegd en hoe de parlementaire betrokkenheid wordt geborgd.

Artikel 1.2 (doelstellingen)
De leden van de VVD-fractie vragen waarom een integrale, overzichtelijke en sociaal veilige inrichting niet expliciet tot de doelstellingen van het wetsvoorstel behoort. Is de regering bereid artikel 1.2 op dit punt aan te vullen?

Artikel 2.1 (inrichtingsplannen)
De leden van de VVD-fractie vragen of in artikel 2.1 expliciet kan worden vastgelegd dat bij het vaststellen van een inrichtingsplan rekening wordt gehouden met verkeersveiligheid, sociale veiligheid, netcapaciteit, investeringszekerheid, de laadbehoefte en het behoud van voldoende vrachtwagenparkeerplaatsen.

Artikel 2.3 (voorbereiding en bekendmaking inrichtingsplan)
De leden van de VVD-fractie vragen welke maximale doorlooptijd voor het vaststellen van een inrichtingsplan wordt gehanteerd en hoe belanghebbenden vroegtijdig bij de voorbereiding worden betrokken.

Artikel 3.1 (exploitatievergunning)
De leden van de VVD-fractie constateren dat artikel 3.1 per type weggebonden voorziening maximaal één afzonderlijke exploitatievergunning beschikbaar stelt.

Klopt het dat hierdoor geen integrale exploitatievergunning kan worden verleend voor één kavel waarop tanken, laden en een gemakswinkel gezamenlijk worden aangeboden? Klopt het bovendien dat een ondernemer die op alle afzonderlijke vergunningen biedt, vooraf geen zekerheid heeft dat hij deze ook alle verkrijgt?
Deze leden constateren dat deze systematiek niet overeenkomt met de aangenomen motie-Heutink c.s. Deze motie vraagt expliciet om ten minste één kavel dat zowel fossiele brandstoffen, laden als een gemakswinkel omvat. Erkent de regering dat het wetsvoorstel een dergelijke integrale kavel uitsluit en zij de motie daarmee niet uitvoert? Zo nee, kan de regering exact aanwijzen waar deze integrale kavel juridisch mogelijk wordt gemaakt?
De leden van de VVD-fractie herinneren eraan dat de toenmalige minister heeft toegezegd de in de motie voorgestelde variant serieus bij de uitwerking van het wetsvoorstel te betrekken. Welke varianten zijn naar aanleiding hiervan onderzocht? Waarom wordt in de memorie van toelichting niet expliciet verantwoord hoe aan de motie uitvoering is gegeven? Waarom is niet gekozen voor een model waarin ten minste één geïntegreerd kavel voor tanken, laden en een gemakswinkel wordt geveild en daarnaast, waar ruimte en verkeersveiligheid dit toelaten, een afzonderlijke laadvergunning beschikbaar wordt gesteld?
De leden van de VVD-fractie vragen de regering artikel 3.1 zodanig aan te passen dat ten minste één integraal kavel mogelijk wordt waarop tanken, laden en een gemakswinkel gezamenlijk kunnen worden aangeboden. Is de regering daartoe bereid? Zo nee, hoe rechtvaardigt zij dat een aangenomen Kamermotie niet wordt uitgevoerd?

Artikel 3.2 (keuzevrijheid weggebruiker)
De leden van de VVD-fractie vragen om een nadere onderbouwing van het gebiedscriterium van 25 kilometer. Hoe worden franchise-, merk- en eigendomsconstructies bij de toepassing van dit artikel behandeld?

Artikel 4.1 (veiling)
De leden van de VVD-fractie vragen of een consortium of samenwerkingsverband als één aanvrager aan een veiling kan deelnemen. Is een gecombineerde of voorwaardelijke bieding op meerdere samenhangende vergunningen mogelijk?

Artikel 4.4 (minimumeisen)
De leden van de VVD-fractie vragen of bij de minimumeisen een concreet realisatieplan, aantoonbare financiering en voldoende uitvoeringscapaciteit worden verlangd. Binnen welke termijn moet een vergunde voorziening operationeel zijn?

Artikel 4.5 (besluitvorming)
De leden van de VVD-fractie vragen waarom uitsluitend het hoogste financiële bod bepalend is. Hoe wordt voorkomen dat dit ten koste gaat van kwaliteit, realisatiesnelheid, innovatie en betaalbaarheid voor de weggebruiker?

Artikel 4.6 (voorwaarden en voorschriften exploitatievergunning)
De leden van de VVD-fractie vragen hoe bij het bepalen van de vergunningduur rekening wordt gehouden met de terugverdientijd van investeringen. Wie draagt het risico van netcongestie en vertraagde netverzwaring? Kan het aantal laadpunten tussentijds eenvoudig worden uitgebreid, wanneer de vraag sneller groeit dan verwacht?

Artikel 4.7 (wijziging, intrekking)
De leden van de VVD-fractie vragen welke hersteltermijn wordt geboden, wanneer vertraging buiten de invloedssfeer van de exploitant ligt. Hoe wordt de continuïteit van voorzieningen gewaarborgd, wanneer een vergunning wordt ingetrokken?

Artikel 5.1 (biedboek)
De leden van de VVD-fractie vragen hoe lang vóór de veiling het biedboek beschikbaar wordt gesteld. Is de regering bereid een minimale voorbereidingstermijn vast te leggen, zodat ook nieuwe en kleinere aanbieders financiering kunnen regelen en een zorgvuldig bod kunnen uitbrengen?

Artikel 5.2 (gegevensverstrekking)
De leden van de VVD-fractie vragen hoe bedrijfsvertrouwelijke gegevens worden beschermd en of naast historische gegevens ook objectieve toekomstprognoses aan potentiële bieders worden verstrekt.

Artikel 6.1 (verhouding tot huurrecht)
De leden van de VVD-fractie vragen om expliciet vast te leggen welke laad- en energie-infrastructuur voor een restwaardevergoeding in aanmerking komt. Kan een exploitant daarover vóór een investeringsbesluit zekerheid verkrijgen?

Artikel 9.1 (overgangsrecht: 2028-2030)
De leden van de VVD-fractie vragen hoe een investeringsstop in de jaren voorafgaand aan de eerste veilingen wordt voorkomen. Is de regering bereid met de sector concrete afspraken te maken over een versnelde uitrol van laadinfrastructuur, investeringszekerheid, netcapaciteit en de restwaarderegeling?

Artikel 9.3 (biedbeperking bij bestaande gemakswinkels)
De leden van de VVD-fractie vragen of het volledig uitsluiten van een bestaande vergunninghouder van deelname aan een veiling proportioneel is. Welke minder ingrijpende alternatieven zijn onderzocht om strategisch overbieden te voorkomen?
Deze leden vragen hoe wordt vastgesteld of een bestaande gemakswinkel daadwerkelijk een zodanig voordeel heeft dat uitsluiting gerechtvaardigd is. Welke rechtsbescherming staat voor de betrokken ondernemer open? Kan de biedbeperking ertoe leiden dat juist een ondernemer die reeds op de locatie heeft geïnvesteerd, wordt uitgesloten van de toekomstige exploitatie?

Artikel 9.4 (overgangsrecht gebiedscriterium)
De leden van de VVD-fractie vragen of het gebiedscriterium ertoe kan leiden dat een exploitant een bestaande locatie niet langer onder zijn merk mag exploiteren, voordat de oorspronkelijke vergunning afloopt. Hoe verhoudt dit zich tot de rechtszekerheid? Is compensatie voorzien, wanneer een rechtmatig verleende vergunning hierdoor feitelijk minder waard wordt?

Artikel 10.1 (evaluatie)
De leden van de VVD-fractie vragen uiterlijk drie jaar na de eerste veilingen een invoeringstoets uit te voeren en de Kamer daarover te informeren. Is de regering bereid dit in artikel 10.1 vast te leggen?

De leden van de Groep Markuszower zijn van mening dat het wetsvoorstel zeer ingrijpende gevolgen kan hebben voor ondernemers en gebruikers van verzorgingsplaatsen.
Derhalve vragen de leden waarom de regering heeft gekozen voor een

evaluatiemoment na zeven jaar. Ook willen de leden weten of de regering die termijn wil verlagen naar drie jaar.

Artikel 10.2 (inwerkingtreding)
De leden van de VVD-fractie vragen de regering de wet pas in werking te laten treden, wanneer de lagere regelgeving en veilingprocedure bekend zijn, Rijkswaterstaat over voldoende uitvoeringscapaciteit beschikt en ondernemers voldoende voorbereidingstijd hebben gehad.
De leden van de VVD-fractie concluderen dat het wetsvoorstel in de huidige vorm onvoldoende uitvoering geeft aan de uitgesproken wens van de Kamer voor een integrale uitgifte van tanken, laden en een gemakswinkel. Deze leden verzoeken de regering het wetsvoorstel zodanig aan te passen dat een geïntegreerd kavel onder één luifel daadwerkelijk mogelijk wordt, de motie-Heutink c.s. aantoonbaar wordt uitgevoerd en voldoende investeringszekerheid ontstaat om de aanleg van laadinfrastructuur te versnellen.

Voorzitter van de vaste commissie,
Huizenga

Adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman