

Vergaderjaar 2023–2024

31 305

Mobiliteitsbeleid

Nr. 462

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 15 mei 2024

Mede naar aanleiding van een toezegging aan het lid Veltman in het debat duurzame mobiliteit van 31 januari jl. (Kamerstuk 31 305, nr. 448) wordt de Kamer in deze brief, mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, geïnformeerd over de uitrol van (logistieke) laadinfrastructuur op verzorgingsplaatsen. Tegelijk wordt de Kamer over de moties van de leden Koerhuis/Van der Plas (motie 31 305, nr. 400 en motie 31 305, nr. 401) geïnformeerd.

1. De uitrol van laadinfrastructuur voor (vracht)auto's op verzorgingsplaatsen onder het huidige vergunningenbeleid

Tijdens het debat duurzame mobiliteit vroeg het lid Veltman aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat hoe verwacht wordt dat het vraagstuk van het laden van het vrachtverkeer uiteindelijk samenkomt met het nieuwe voorzieningenbeleid voor verzorgingsplaatsen. Bij de beantwoording van deze vraag wordt uitgegaan van het huidige beleid. Het nieuwe beleid voor het voorzieningenbeleid op verzorgingsplaatsen is controversieel verklaard door de Kamer en de besluitvorming ligt daarom stil.¹

Volgens de inschatting van Elaad zal het vrachtvervoer voor ongeveer 7% van de laadsessies aangewezen zijn op verzorgingsplaatsen.² Het gaat dan met name om langeafstands- en internationaal vervoer. Verder maken chauffeurs met name gebruik van private laadinfrastructuur bij het bedrijf. Voor de realisatie van private laadinfrastructuur wordt op dit moment een subsidieregeling voorbereid die naar verwachting rond de zomer van dit jaar zal worden opengesteld. Voor publiek toegankelijke logistieke laadinfrastructuur is er ook een subsidieregeling in ontwikkeling.

¹ De laatste Kamerbrief 31 305, nr. 410, van 14 juli 2023, is controversieel verklaard.

² https://topsectorlogistiek.nl/wp-content/uploads/2024/02/TSL52.61.014-Literatuur-Elaad-2020-Outlook_E-trucks_internationale_logistiek.pdf

De basisvoorziening e-laden

Op verzorgingsplaatsen kunnen vergunningen voor laadpalen aangevraagd worden. Het huidige beleid kent geen specifieke vergunning voor laadpalen voor zwaar vervoer. Het beleid maakt wel onderscheid tussen basis- en aanvullende voorzieningen. De meeste laadpunten langs het hoofdwegennet zijn gerealiseerd als basisvoorziening. Het gaat om laadpunten op ruim 130 verzorgingsplaatsen.³ Nederland is daarmee koploper in Europa. Deze laadpunten zijn echter met name aangelegd met het oog op personenauto's. De lopende vergunningen voor een zogenaamde basisvoorziening e-laden (een zelfstandig laadstation) zijn in 2012 toegekend aan exploitanten door middel van een loting. De eerste vergunningen die volgens dit systeem zijn toegekend verlopen in 2028, vanaf dat moment kunnen ze worden toegewezen aan een nieuwe aanbieder.

Laden als aanvullende voorziening

Andere partijen dan de exploitant van het zelfstandige laadstation (de houder van de vergunning basisvoorziening e-laden) kunnen eveneens laadpalen plaatsen onder het huidige beleid. Ze moeten hiervoor een vergunning aanvragen bij Rijkswaterstaat voor een «aanvullende voorziening». Deze laadpunten worden veelal op het voorterrein van, of naast, een tankstation geplaatst.

Voor vrachtverkeer zijn aanvullende voorzieningen vaak lastiger veilig in te passen. Dit gezien de grootte van vrachtwagens. Rijkswaterstaat beoordeelt aanvragen van vergunningen op veiligheid en doelmatigheid en heeft enkele vergunningen afgegeven om bijvoorbeeld een dieselstraat om te bouwen tot een laadpunt. Waar vergunningsaanvragen zijn afgewezen, hangt dat dus vaak samen met de veilige inpassing op de verzorgingsplaatsen.

Daarnaast zijn aanvullende voorzieningen specifiek bedoeld als toevoeging op de hoofdactiviteit, zoals tanken of eten en drinken aanbieden en is de looptijd van aangevraagde vergunningen, in afwachting van het nieuwe beleid, gelijkgetrokken met de afloop van een eventuele basisvoorziening laden.⁴ Hier geldt dus dat de mogelijkheid om nieuwe laadpunten te realiseren beperkt mogelijk is volgens het bestaande vergunningenbeleid.

Omdat in 2028 de meeste vergunningen voor e-laden verlopen, is dat een moment waarop alles samenkomt: de e-laadvergunningen moeten herverdeeld worden, daar is nieuw beleid voor nodig. Maar er is ook een aantal praktische randvoorwaarden dat dan vervuld moet zijn: zo moet er een voldoende net- en transportcapaciteit zijn en is meer regie nodig op de inrichting van de verzorgingsplaats om deze veilig en doelmatig te houden. Zo kan laadinfrastructuur, juist ook voor vracht, beter ingepast worden op bestaande verzorgingsplaatsen. Voor dit nieuwe beleid is een wetsvoorstel nodig dat dan tijdig door de Kamer behandeld dient te worden. Op dit moment is dit dossier controversieel verklaard door de Kamer.

³ <https://duurzamemobiliteit.databank.nl/mosaic/nl-nl/elektrisch-vervoer/laadinfra-in-nederland>

⁴ Tijdelijke beleidsregel inzake de toepassing van de Omgevingswet op elektrische laadpunten op verzorgingsplaatsen, Staatscourant 2022, 32554

2. De moties Koerhuis/Van der Plas en Van der Plas/Koerhuis

In december 2022 heeft de Kamer de beleidsvisie «Verzorgingsplaats van de toekomst» ontvangen.⁵ Tijdens het tweeminutendebat Update «Verzorgingsplaats van de Toekomst» zijn onderstaande moties aangenomen. Omdat de laatste Kamerbrief over het onderwerp controversieel verklaard is, ligt de besluitvorming over het nieuwe voorzieningenbeleid op het moment stil.⁶ Onderstaande maatregelen kunnen worden meegenomen bij de uitwerking van een wetsvoorstel.

A. Motie over de positie van het mkb op de (kleine) verzorgingsplaatsen en het verbeteren van verkeersveiligheid en het tegengaan van overlast

De motie-Koerhuis/Van der Plas (motie 31 305, nr. 400) heeft twee onderdelen. Het eerste onderdeel ziet op het meenemen van de verkeersveiligheid en het voorkomen van overlast. Het tweede deel ziet op de positie van mkb-partijen op kleine verzorgingsplaatsen bij de uitwerking van het beleid.

I. De verkeersveiligheid en terugdringen van verkeersoverlast in het nieuwe beleid

In de visie «Verzorgingsplaats van de toekomst» is opgenomen dat Ministerie van IenW wil gaan werken met inrichtingsplannen. Dit om een integrale inrichting (en daarmee de veiligheid van weggebruikers) van de verzorgingsplaatsen te borgen. Zo kan de overheid zelf bepalen wat de optimale plek op de verzorgingsplaats is om de voorzieningen voor weggebruikers aan te leggen. Het Rijk is hiervoor niet langer enkel afhankelijk van de markt. In de motie-Koerhuis/Van der Plas verzoekt de Kamer het ministerie om hierbij extra aandacht te geven aan de verkeersveiligheid op verzorgingsplaatsen en het terugdringen van overlast.

Naar aanleiding van de motie is allereerst gekeken naar de actuele stand van zaken omtrent de verkeersveiligheid op verzorgingsplaatsen. Data over het aantal verkeersgewonden en -doden worden geregistreerd in het Bestand geregistreerde Ongevallen in Nederland (BRON). In de data van 2020 t/m 2022 op verzorgingsplaatsen waar het Rijk wegbeheerder is, zijn geen ongevalsdata bekend waarbij de betrokkene(n) in het ziekenhuis moest worden opgenomen.⁷

Dat neemt niet weg dat er de nodige aandachtspunten zijn bij de inrichting van verzorgingsplaatsen en mogelijkheden om via de inrichting de verkeersveiligheid te verbeteren. Dit te meer omdat de forse groei aan laadinfrastructuur nodig is om de weggebruiker in de toekomst te kunnen blijven bedienen. Er is extern onderzoek uitgevoerd door Arcadis (rapport meegezonden met deze Kamerbrief) naar mogelijke maatregelen. Het advies is onder meer om bij een herinrichting van verzorgingsplaatsen onder het nieuwe beleid parkeerplaatsen en laadplekken op het voorterrein van het tankstation niet meer toe te staan. Dit om te zorgen voor voldoende wachtruimte in de buurt van laadpunten en te zorgen voor duidelijke en verharde looppaden tussen voorzieningen op de verzorgingsplaats.

⁵ Kamerstuk 31 305, nr. 376

⁶ Kamerstuk 31 305, nr. 410

⁷ Er hebben in deze periode negen ongevallen plaats gevonden waarbij de betrokkene(n) licht gewond is geraakt en één ongeval waarbij de betrokkenen naar de spoedeisende hulp moest. Er zijn 624 ongevallen bekend met Uitsluitend Materiele Schade (UMS). De oorzaken hiervan variëren, van een eenzijdig ongeval tot aanrijding met een geparkeerd voertuig. In veel gevallen is de oorzaak onbekend. Het grootste aantal ongevallen vindt plaats op parkeerplaatsen met een benzinstation.

Deze maatregelen worden nader uitgewerkt in een aantal voorbeeld inrichtingsplannen. Immers is het voornemen om per verzorgingsplaats een integraal inrichtingsplan vast te stellen. Iedere verzorgingsplaats is anders, qua omvang, ligging en gebruik door de (vrachtwagen)chauffeurs. Hoewel iedere verzorgingsplaats anders is, moeten zij wel zo veel mogelijk op uniform ingericht worden. Dit o.a. om de voorspelbaarheid en daarmee de veiligheid voor de weggebruiker te borgen. Om de voorgestelde inrichtingsmaatregelen te nemen, zijn er middelen nodig. Aan de hand van de voorbeeld inrichtingsplannen kan beter worden ingeschat welke maatregelen haalbaar en betaalbaar zijn.

II. De positie van het mkb op kleine verzorgingsplaatsen

Het tweede deel van de motie Koerhuis/Van der Plas (motie 31 305, nr. 400) ziet op de positie van mkb-partijen op kleine verzorgingsplaatsen bij de uitwerking van het beleid.

Een belangrijk doel van het beleid op de verzorgingsplaatsen is dat het voor kleine ondernemers mogelijk blijft diensten aan te bieden op verzorgingsplaatsen. De ondernemers die op dit moment actief zijn (of willen zijn) op de verzorgingsplaats vormen een diverse groep. Deze groep bestaat uit grote multinationale ondernemingen, maar ook uit kleinere (familie-)bedrijven. Sommige ondernemers zijn actief in een enkele markt, bijvoorbeeld elektrisch laden of het aanbieden van eten en drinken, anderen bieden juist een breed pakket van verschillende diensten aan.

In de beleidsvisie «verzorgingsplaatsen van de toekomst» is opgenomen dat Ministerie van IenW voornemens is om de voorzieningen laden en tanken als separate kavels in de markt te zetten. Een belangrijke reden hiervoor is dat de separate voorzieningen voor een bredere groep ondernemers bereikbaar zijn. Dit verbetert markttoegang voor kleinere partijen, nieuwe toetreders en innovatieve partijen. Een aandachtspunt bij de uitwerking van een nieuw beleid is dat de administratieve lasten zo laag mogelijk worden gehouden. Dit komt alle ondernemers ten goede maar met name kleinere partijen. Daarnaast wijst de evaluatie van de Benzinewet uit dat het feit dat ondernemers hun bieding op een kavel in een keer moeten betalen, een drempel voor mkb-partijen kan vormen. Bij de uitwerking van het beleid kan worden onderzocht of dit aangepast kan worden. Besluitvorming hierover en over het verdere voorzieningenbeleid is aan een nieuw kabinet. De Kamer wordt bij de behandeling van het wetsvoorstel geïnformeerd over de uitwerking van deze maatregelen.

B. Motie Van der Plas/Koerhuis (31 305, nr. 401) die ziet op het doen van onderzoek naar de koppelkansen met grootschalige opwek en opslag per verzorgingsplaats

De verwachting is dat de toenemende elektrificatie van het wegverkeer resulteert in een aanzienlijk grotere laadbehoefte op verzorgingsplaatsen langs het hoofdwegennet. Dit geldt in het bijzonder op locaties waar zwaar vervoer moet laden. Om op verzorgingsplaatsen te voorzien in deze toekomstige laadbehoefte, is hier de realisatie van grotere netaansluitingen noodzakelijk. In het geval dat deze grotere netaansluiting (en/of transportcapaciteit) niet tijdig verkregen kan worden, is een koppeling met grootschalige opwek en opslag in theorie een mogelijke oplossing voor de vermogensvraag op verzorgingsplaatsen. Daarbij is een koppeling met grootschalige opwek en opslag ook een kans om de laadinfrastructuur (deels) te voorzien van duurzame elektriciteit en het elektriciteitsnet te ontlasten. Er is sprake van een koppelkans met grootschalige opwek en opslag op een verzorgingsplaats als zich binnen een hemelsbrede afstand

van 5 km van een verzorgingsplaats een RES-zoekgebied voor «zon op land» of «wind op land» bevindt. Conform de voorgenoemde definitiebepaling voorzie ik op dit moment op 163 verzorgingsplaatsen mogelijke koppelkansen met grootschalige opwek en opslag. Op deze verzorgingsplaatsen is het mogelijk en enigszins aannemelijk dat in de toekomst op beperkte afstand (< 5 km) een duurzaam opwekproject gerealiseerd kan worden. Een lijst van deze verzorgingsplaatsen met mogelijke koppelkansen is bijgevoegd als bijlage aan deze beantwoording. Het is nadrukkelijk aan de markt om de koppelkans al dan niet te benutten.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers