

31 305 Mobiliteitsbeleid

Nr. 377 Verslag van een schriftelijk overleg
Vastgesteld 10 januari 2023

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 4 november 2022 met antwoorden op vragen commissie over update 'Verzorgingsplaats van de Toekomst' (Kamerstuk 31 305, nr. 361).

De vragen en opmerkingen zijn op 16 november 2022 aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 23 december 2022 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Tjeerd de Groot

Adjunct-griffier van de commissie,
Meedendorp

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave

Inleiding

VVD-fractie

CDA-fractie

BBB-fractie

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de antwoorden op vragen van de commissie over de update ‘Verzorgingsplaats van de toekomst’. Deze leden hebben hierbij nog enkele vragen.

De leden van de CDA-fractie spreken hun dank uit voor de beantwoording van de gestelde vragen. Met betrekking tot de beantwoording van de vraag over de restwaardevergoeding voor overdraagbare investeringen voor elektrisch laden hebben deze leden nog vervolgvragen.

Het lid van de BBB-fractie heeft kennisgenomen van de beantwoording van de vragen die gesteld zijn bij het schriftelijk overleg over de verzorgingsplaats van de toekomst. Dit lid heeft hierover een aantal vervolgvragen.

VVD-fractie

De leden van de VVD-fractie lezen dat 70% van de vergunde laadpalen in Nederland van Fastned is. Deze leden willen weten of dit aandeel is toegenomen door de overname van Mistergreen en of dit marktaandeel verder is gestegen naar 75%. Deze leden willen weten, in het licht van dit marktaandeel van Fastned, hoe de minister de marktpositie en businesscase voor mkbMKB-aanbieders van laadpalen en brandstoffen ziet. Deze leden willen weten of de minister de dominante marktpositie van Fastned goed vindt voor de marktwerking op de laadmarkt. Ook willen deze leden weten welke gevolgen de dominante marktpositie van Fastned heeft en gaat hebben voor de prijs en kwaliteit voor laadpaalgebruikers. Deze leden willen weten wat er gebeurt met de laadstations op verzorgingsplaatsen van Fastned als Fastned omvalt.

De leden van de VVD-fractie lezen dat Fastned de vergunningen had voor 650 laadpalen op verzorgingsplaatsen in 2020. Deze leden willen weten hoeveel laadpalen per concessie worden vergund. Ook willen deze leden weten hoeveel laadpalen Fastned heeft uitgerold, wanneer de uiterste datum voor de uitrolverplichting verloopt en, indien deze al is verlopen, welke acties hier nu op lopen. Deze leden lezen dat er een uitroltermijn van anderhalf jaar gold, maar dat onvoorziene omstandigheden hebben geleid tot vertraagde uitrol. Deze leden willen weten welke omstandigheden dit precies waren. Ook willen deze leden weten of de minister bereid is om bij het ontbreken van geldige redenen de bestaande vergunningen in te trekken. Deze leden vragen of de minister de Kamer een overzicht kan sturen van het totaal aantal aanvragen voor laadstations op verzorgingsplaatsen en welke partijen de aanvragen hebben gedaan. Deze leden willen ook weten in hoeverre andere partijen worden geremd om laadstations op verzorgingsplaatsen te plaatsen, omdat Fastned op bepaalde verzorgingsplaatsen ieder moment een laadstation kan uitrollen. Ook willen deze leden ook weten in hoeverre Fastned al een claim heeft gelegd op de netcapaciteit op bepaalde verzorgingsplaatsen.

De leden van de VVD-fractie lezen dat de minister de Kamer voor het einde van het jaar zal informeren over de indeling van verzorgingsplaatsen en het wel of niet werken met exclusieve rechten. Deze leden willen weten of de minister een voorgenomen besluit wil nemen en of de minister bereid is om het voorgenomen besluit eerst voor te leggen aan de Kamer en ter consultatie aan de markt. Ook lezen deze leden dat de minister het onderzoek naar het beleid van andere EU- landen pas medio 2023 zal afronden. Deze leden vragen zich af hoe de minister de keuze voor de indeling van verzorgingsplaatsen kan nemen zonder dat er een volledig beeld is van het beleid van andere EU-landen. Deze leden willen weten hoe de minister wil voorkomen dat eventuele exclusiviteit in het nieuwe beleid de bestaande rechten aantast, inclusief het bestaande recht op aanvullende voorzieningen van laadpalen bij tankstations.

De leden van de VVD-fractie lezen dat de veiling van rechten als negatief wordt gezien, omdat de biedingen de prijs zouden opdrijven. Deze leden willen weten hoe de verschillende laad- en brandstofaanbieders dit zien.

De leden van de VVD-fractie lezen dat concurrentie op verzorgingsplaatsen niet tot onveiligheid hoeft te leiden, omdat Rijkswaterstaat partijen kan afwijzen als het ‘veilig en doelmatig’ gebruik van het ‘waterstaatswerk’ in geding is. Deze leden lezen ook dat er wordt geadviseerd om diensten in verschillende kavels aan te besteden. Deze leden willen weten of verschillende concurrerende diensten een toename voor het aantal verkeersbewegingen op verzorgingsplaatsen kunnen veroorzaken en daarmee leidt tot een toename in het risico voor de verkeersveiligheid. Deze leden willen weten of de minister bereid is om te onderzoeken of één vergunninghouder de hele vergunning krijgt, inclusief het beheer van het terrein, en bepaalde delen van de vergunning kan onderaanbesteden aan andere aanbieders om zo de verkeersveiligheid te verbeteren en om mkb-aanbieders toegang te blijven geven tot de markt.

De leden van de VVD-fractie lezen dat het aanbesteden van diensten in verschillende kavels een manier is om mkb'ers toegang te geven tot de markt. Deze leden willen weten of de minister heeft onderzocht in hoeverre het voor partijen rendabel is om slechts één type energiedrager (waterstof, elektriciteit) op één of enkele verzorgingsplaatsen aan te bieden.

De leden van de VVD-fractie lezen dat de minister onderzoekt of exclusiviteit kan worden geboden aan laadpaalaanbieders en of dat te verenigen is met de Dienstenrichtlijn. Deze leden constateren dat de minister kennelijk ervan uitgaat dat een laadpaalaanbieder een andere, exclusieve concessie krijgt dan de brandstofaanbieder die vaak ook laadpalen aanbiedt. Deze leden willen weten of er ook vice versa gekeken wordt, waarbij de brandstofaanbieder een exclusief recht krijgt om ook laadpalen aan te bieden.

CDA-fractie

De leden van de CDA-fractie hebben nog vragen met betrekking tot de beantwoording van de vraag over de restwaardevergoeding voor overdraagbare investeringen voor elektrisch laden. In de beantwoording gaat het over het opstarten van een onderzoek naar een eventuele meerwaarde van een restwaarderegeling in het beleid voor de verzorgingsplaats van de toekomst. De Kamer wordt hierover in de eerste helft van 2023 geïnformeerd, zo staat in de beantwoording. Op 10 december 2019 is er een motie aangenomen van de leden Von Martels en Postma (Kamerstuk 31305, nr. 305) die het ministerie vraagt om de Regeling Restwaarde Opstallen aan te passen vóór mei 2020. De gedachte achter die keuze voor mei is dat het kader dan op tijd gereed zou zijn voor de veiling van de concessies die in 2020 geveild

zouden worden. De leden van de CDA-fractie vragen zich af waarom er nu, enige tijd later, wederom een onderzoek wordt gestart, zeker gezien het feit dat snelle aanpassing van de regeling gewenst is vanuit het perspectief van verduurzaming. Waarom wordt de bestaande Regeling Restwaarde Opstallen, conform de genoemde motie, niet op korte termijn aangepast, zodat ook duurzame voorzieningen zoals laadstations, CNG of waterstofstations daar vanaf de volgende veilingen in 2023 in opgenomen zijn?

BBB-fractie

Het lid van de BBB-fractie leest in het antwoord van de minister op de vraag met welke innovatieve en nieuwe energievormen rekening gehouden wordt, dat naast het elektrisch rijden, ook het gebruik van waterstof en hernieuwbare brandstoffen wordt gestimuleerd. Zullen er in de nabije toekomst nog meer infrastructurele veranderingen nodig zijn aan verzorgingsplaatsen voor deze brandstoffen en wordt hierop voorgesorteerd?

Het lid van de BBB-fractie leest dat de routekaart inzicht geeft aan de netbeheerders over de opgave per verzorgingsplaats en dat dit inzicht (netcapaciteit) de kans verkleint op desinvesteringen en het tijdig uitrollen van snelladers op verzorgingsplaatsen faciliteert. Hoe groot is überhaupt het risico op desinvesteringen in verband met de ambities van het ministerie en de praktische uitvoerbaarheid?

II Reactie van de bewindspersoon

1. De ordening van de snellaadmarkt langs het hoofdwegennet

1.1 Marktpositie Fastned

De leden van de VVD-fractie hebben vragen over de positie van Fastned. Zij vragen hoe de marktpositie en businesscase voor mkb-aanbieders van laadpalen en brandstoffen wordt gezien en of de dominante marktpositie van Fastned goed is voor de marktwerking op de laadmarkt. Ook willen deze leden weten welke gevolgen de dominante marktpositie van Fastned heeft en gaat hebben voor de prijs en kwaliteit voor laadpaalgebruikers.

De beleidsvisie ‘verzorgingsplaatsen van de toekomst’ is onder meer gericht op lage toetredingsdrempels en een (meer) diverse markt. Daartoe wordt in de bijgevoegde visie voorgesteld om te werken met een kavel voor snelladen dat separaat is van de verkoop van motorbrandstoffen en om een gebiedscriterium voor snelladen te introduceren. Hiermee wordt onder meer invulling gegeven aan de doelstelling van het nieuwe beleid om te zorgen voor een goede marktwerking, zoals opgenomen in het afweegkader dat eerder met de Kamer is gedeeld. Een goede werking van de markt is van belang om te blijven voorzien in de wensen van weggebruikers. Bijvoorbeeld een zo laag mogelijke prijs van tanken of laden en/of een divers aanbod van iets te eten of te drinken. In dit kader is in het bijzonder opgenomen dat het nieuwe beleid voldoende waarborgen moet bieden om te voorkomen dat één of enkele partijen een dominante positie verwerven ten aanzien van een van de diensten aangeboden op de verzorgingsplaats.

De leden van de VVD-fractie willen tevens weten wat er gebeurt met de laadstations op verzorgingsplaatsen van Fastned als Fastned omvalt.

Bij het ministerie zijn geen signalen bekend dat dit op dit moment een reëel risico is. In algemene zin geldt echter dat als een vergunninghouder zijn activiteiten staakt, althans geen gebruik meer maakt van de vergunning, dat een vergunning dan op enig moment kan worden ingetrokken en opnieuw kan worden verleend.

De leden van de VVD-fractie vragen of de minister de Kamer een overzicht kan sturen van het totaal aantal aanvragen voor laadstations op verzorgingsplaatsen en welke partijen de aanvragen hebben gedaan. Deze leden willen weten hoeveel laadpalen per concessie worden

vergund. Deze leden willen ook weten in hoeverre andere partijen worden geremd om laadstations op verzorgingsplaatsen te plaatsen, omdat Fastned op bepaalde verzorgingsplaatsen ieder moment een laadstation kan uitrollen.

In 2012 heeft RWS ondernemers via een openbare procedure de gelegenheid gegeven om via een vergunningsaanvraag hun interesse kenbaar te maken voor de realisatie van een (of meerdere) basisvoorziening e-laden op verzorgingsplaatsen. De aanvraag betrof een recht om op een bepaalde verzorgingsplaats een Wbr-vergunning voor de basisvoorziening e-laden aan te vragen. Zoals uit onderstaande tabel blijkt, heeft RWS ruim 400 aanvragen ontvangen van geïnteresseerde partijen. Er is geloot voor verzorgingsplaatsen waar meer aanbieders in aanmerking zouden willen komen dan dat er plek was. Uiteindelijk kwamen ruim 300 van de 400 aanvragen in aanmerking voor het daadwerkelijk indienen van een vergunningsaanvraag. Partijen die in 2012 aanvragen deden op een verzorgingsplaats en vervolgens in aanmerking kwamen voor realisatie van een laadstation zijn Breesaap/Fastned, Liandon, Greenflux, Shell/NewMotion, ANWB en Mistergreen. Fastned heeft voor veruit de meeste locaties (+200) haar interesse in een vergunningsaanvraag kenbaar gemaakt. Zodoende hebben zij een groot deel van de laadrechten langs het hoofdwegennet verkregen.

Na de loting moesten de vergunningen daadwerkelijk aangevraagd worden bij RWS en bijvoorbeeld ook bij lokale overheden. Een aantal partijen heeft uiteindelijk hun aanvraag ingetrokken, zoals bijvoorbeeld de ANWB. De leden van de VVD-fractie wijzen er terecht op dat Fastned in 2020 MisterGreen heeft overgenomen, waardoor haar marktaandeel logischerwijs is toegenomen.

Aantal aanvragen voor de basisvoorziening snelladen n.a.v. de procedure van 2012	Aantal verleende Wbr-vergunningen voor de basisvoorziening snelladen	Aantal gerealiseerde basisvoorziening en snelladen op verzorgingsplaatsen	Totaal aantal verzorgingsplaatsen (met voorzieningen)
400	198	121	233

De looptijd van de vergunningen voor het aanbieden van snelladen is beperkt tot 15 jaar, net als de vergunning voor de verkoop van motorbrandstoffen. Wanneer deze vergunningen aflopen worden deze, in lijn met de nieuwe wetgeving op basis van het beleid zoals dat nu in de Kamer voorligt, opnieuw verdeeld. Dan is het voor alle geïnteresseerde partijen weer mogelijk om mee te dingen naar deze rechten. In het kader van de 'routekaart' wordt een planning gemaakt wanneer het laadrecht op welke verzorgingsplaats verdeeld wordt. Over de voortgang van het opstellen van de routekaart wordt de Kamer conform een eerdere toezegging medio 2023 wordt geïnformeerd.¹

1.2 Handhaving van vergunningsvoorschriften

De leden van de VVD fractie vragen naar de hoeveelheid laadpalen die Fastned heeft uitgerold, wanneer de uiterste datum voor de uitrolverplichting verloopt en, indien deze al is verlopen, welke acties hier nu op lopen. Deze leden lezen dat er een uitroltermijn van anderhalf jaar gold, maar dat onvoorziene omstandigheden hebben geleid tot vertraagde uitrol. Deze leden willen weten welke omstandigheden dit precies waren. Ook willen deze leden weten of de minister bereid is om bij het ontbreken van geldige redenen de bestaande vergunningen in te trekken.

Eerder werd aan de Kamer gemeld dat partijen voor de realisatie van laadpalen afhankelijk zijn van meerdere factoren. Naast een Wbr-vergunning dient de initiatiefnemer voor de realisatie te beschikken over een huurovereenkomst met de Staat (Rijksvastgoedbedrijf) voor het privaatrechtelijke gebruik van de grond, een omgevingsvergunning en dient de netbeheerder te zorgen voor een netaansluiting. Het is aan de aanvrager van een vergunning voor laadpunten om, waar nodig, bij de netbeheerder een verzoek voor netverzwaring in te

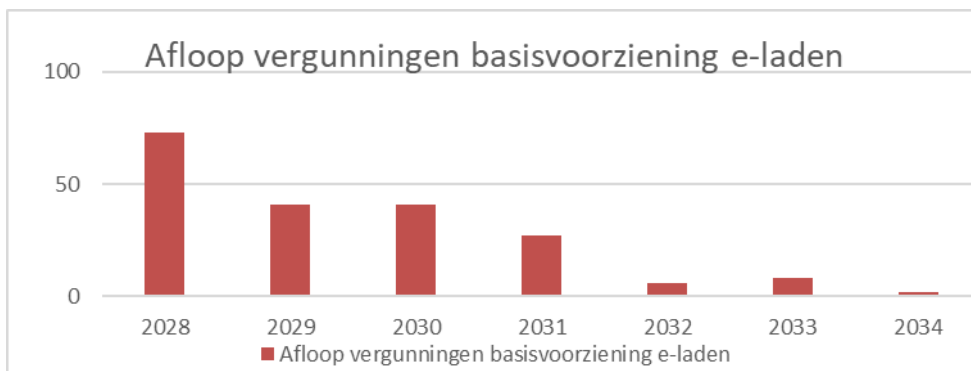
¹ Kamerstuk 31 305, nr. 361

dienen.

Handhavend optreden betekent in deze context het intrekken van de vergunning van een marktpartij wegens een niet tijdige realisatie. Dit vergt een belangenafweging en wordt van geval tot geval beoordeeld. Intrekken is tot nu toe niet aan de orde geweest. Wel is in verband met de nieuwe visie op de verzorgingsplaats een tijdelijke beleidsregel vastgesteld. Hierin wordt de looptijd van vergunningen voor laadpunten als aanvullende voorziening verder beperkt. Ook wordt een vergunningsstop ingevoerd voor aanvragen van basisvoorzieningen snelladen waar de aanvraag nog niet tot concrete plannen heeft geleid. Dit met het oog op de verwezenlijking van de visie.

Ook laat bovenstaand onverlet dat na het aflopen van de geldigheidsduur van maximaal 15 jaar van de vergunningen op de betreffende verzorgingsplaatsen de rechten voor de nieuwe kavels snelladen zullen worden verdeeld conform de nog op te stellen regelgeving op basis van voorliggend beleid.

Hieronder is een tabel opgenomen waarin, bij benadering, wordt omschreven wanneer de basisvergunningen snelladen langs het hoofdwegennet aflopen.



Bron:

Rijkswaterstaat

1.3 Exclusieve rechten voor snelladen en verkoop van motorbrandstoffen

De leden van de VVD-fractie lezen dat de minister de Kamer voor het einde van het jaar zal informeren over de indeling van verzorgingsplaatsen en het wel of niet werken met exclusieve rechten. Deze leden willen weten of de minister een voorgenomen besluit wil nemen en of de minister bereid is om het voorgenomen besluit eerst voor te leggen aan de Kamer en ter consultatie aan de markt. Deze leden willen weten hoe de minister wil voorkomen dat eventuele exclusiviteit in het nieuwe beleid de bestaande rechten aantast, inclusief het bestaande recht op aanvullende voorzieningen van laadpalen bij tankstations.

In de beleidsvisie is opgenomen dat voor de 'verzorgingsplaats van de toekomst' concurrentie plaatsvindt tussen verzorgingsplaatsen en niet, zoals nu het geval is, op verzorgingsplaatsen. Het organiseren van concurrentie op netwerkniveau betekent dat snelladen per verzorgingsplaats als exclusief recht in de markt wordt gezet. Dit is een belangrijke maatregel, bedoeld om exploitanten op de verzorgingsplaats duidelijkheid te bieden en de investeringsbereidheid te vergroten en daarmee de energietransitie langs het hoofdwegennet te versnellen. Daarmee zijn weggebruikers het beste af.

Deze exclusiviteit wordt stapsgewijs ingevoerd. Als eerste stap in die richting is, gelijktijdig met de verzending van de beleidsvisie naar uw Kamer, een wijziging doorgevoerd in de werkwijze van de vergunningverlening voor laadvoorzieningen op verzorgingsplaatsen. Concreet betekent deze wijziging onder meer dat de geldigheidsduur van vergunningen voor laadvoorzieningen (als aanvullende voorziening) die worden verleend na publicatie hiervan beperkt zal worden tot het moment waarop de bestaande basisvoorziening snelladen op diezelfde verzorgingsplaats afloopt. Voor al verleende vergunningen blijft de geldigheidsduur

zoals bij verlening.

Over de beleidskeuzes is de afgelopen jaren uitgebreid met de branchepartijen gesproken en hun input is meegenomen in de visie. Er is bijvoorbeeld uitgebreid gesproken over de keuze tussen ‘alles in één hand’ en de variant waarin met meerdere kavels gewerkt wordt. In het wetgevingstraject en de nadere uitwerking van een beleidswijziging zal ook het overgangsrecht bij de verdeling van de nieuwe exclusieve kavels snelladen nader vormgegeven worden. Een marktconsultatie is onderdeel van het wetgevingsproces.

De leden van de VVD-fractie lezen dat concurrentie op verzorgingsplaatsen niet tot onveiligheid hoeft te leiden, omdat Rijkswaterstaat partijen kan afwijzen als het ‘veilig en doelmatig’ gebruik van het ‘waterstaatswerk’ in geding is. Deze leden lezen ook dat er wordt geadviseerd om diensten in verschillende kavels aan te besteden. Deze leden willen weten of verschillende concurrerende diensten een toename voor het aantal verkeersbewegingen op verzorgingsplaatsen kunnen veroorzaken en daarmee leidt tot een toename in het risico voor de verkeersveiligheid.

In de beleidsvisie ‘verzorgingsplaats van de toekomst’ is opgenomen dat het aanbod van snelladen op verzorgingsplaatsen op netwerkniveau wordt geordend door concurrentie mogelijk te maken tussen verzorgingsplaatsen (in plaats van de huidige concurrentie van snelladers op verzorgingsplaatsen). Er is daarmee in het eindbeeld geen sprake meer van concurrerende snellaaddiensten op verzorgingsplaatsen. Zo wordt de energietransitie bevorderd en blijft het voorzieningenniveau voor weggebruikers op verzorgingsplaatsen hoog.

De leden van de VVD-fractie willen weten of de minister bereid is om te onderzoeken of één vergunninghouder de hele vergunning krijgt, inclusief het beheer van het terrein, en bepaalde delen van de vergunning kan onderaannemen aan andere aanbieders om zo de verkeersveiligheid te verbeteren en om mkb-aanbieders toegang te blijven geven tot de markt. De leden van de VVD-fractie lezen dat de minister onderzoekt of exclusiviteit kan worden geboden aan laadpaalaanbieders en of dat te verenigen is met de Dienstenrichtlijn. Deze leden constateren dat de minister kennelijk ervan uitgaat dat een laadpaalaanbieder een andere, exclusieve concessie krijgt dan de brandstofaanbieder die vaak ook laadpalen aanbiedt. Deze leden willen weten of er ook vice versa gekeken wordt, waarbij de brandstofaanbieder een exclusief recht krijgt om ook laadpalen aan te bieden.

Er is inderdaad onderzocht of het mogelijk is om de vergunning bij een enkele vergunninghouder onder te brengen. In het rapport van Pels Rijcken, dat is meegestuurd met de beleidsvisie, wordt aangegeven dat dit juridisch kwetsbaar is. Dit omdat de variant waarbij de verschillende voorzieningen gebundeld zijn in één enkel kavel, gelet op de economische rapporten geen (minder beperkend) alternatief vormt om de beoogde doelstellingen te bereiken. De doelstellingen zijn behalve het veilig en doelmatig gebruik, ook het faciliteren van de energietransitie in het belang van het milieu.

2. Verzorgingsplaatsen elders in de EU

De leden van de VVD-fractie vragen zich af hoe de minister de keuze voor de indeling van verzorgingsplaatsen kan nemen zonder dat er een volledig beeld is van het beleid van andere EU-landen.

Om de beleidskeuzes in het kader van de visie ‘verzorgingsplaats van de toekomst’ te nemen is het nodige economische en juridische onderzoek uitgevoerd. De resultaten van deze onderzoeken zijn met de Kamer gedeeld.² Het beleid op de verzorgingsplaatsen dient daarnaast in eerste instantie goed aan te sluiten op de Nederlandse situatie. Hoewel landen tot op zekere hoogte dezelfde uitdagingen kennen ten aanzien van verzorgingsplaatsen, zijn er lokaal belangrijke verschillen. Denk bijvoorbeeld aan de mate waarin de beschikbaarheid van

² Kamerstuk 31 305, nr. 361

fysieke ruimte een beperking is, bij welke partij het eigendom van de grond ligt of de dichtheid van het wegennet. Uiteraard kijkt het ministerie met interesse naar andere (EU-)landen, maar voor de totstandkoming van een nieuw beleid zijn de Nederlandse context en opgaven leidend. Lessen uit de internationale vergelijking die in 2023 wordt afgerond, worden uiteraard meegenomen in de uitwerking van nieuw beleid – bijvoorbeeld de keuze om rechten aan te besteden of te veilen – en de totstandkoming van de wetgeving.

3. Veilen of aanbesteden?

De leden van de VVD-fractie lezen dat de veiling van rechten als negatief wordt gezien, omdat de biedingen de prijs zouden opdrijven. Deze leden willen weten hoe de verschillende laad- en brandstofaanbieders dit zien.

In het kort kan gesteld worden dat de laadbranche kritisch staat tegenover het veilen van snellaadrechten, terwijl de (huidige) brandstofaanbieders hier juist positief tegenover staan.

De Nederlandse Vereniging voor Duurzame Energie (NVDE) geeft bijvoorbeeld aan de verdeling van de rechten het liefst vorm te zien krijgen via een tender op basis van kwalitatieve criteria. Zij wijst op het gevaar dat hoge prijzen die tijdens de veiling worden geboden voor kavels, mogelijk een negatieve impact hebben op de kwaliteit van laders die vervolgens geboden worden. Daarom pleit de NVDE voor het kwalitatief beoordelen van biedingen op kavels. Kwaliteitscriteria zouden volgens hen bijvoorbeeld kunnen zijn de mate waarin de aanvraag bijdraagt aan CO₂-reductie, de bijdrage aan efficiënt netgebruik en/of het voorkomen van piekbelasting. Ook Fastned geeft aan dat zij bezorgd zijn dat een veiling leidt tot hogere laadtarieven en ten koste zal gaan van de kwaliteit van de dienstverlening en uitrolsnelheid, omdat de (hoge) veilingprijs terug moet worden verdiend. Fastned raadt daarom aan te kiezen voor verdeling op basis van criteria, waarbij getoetst zou kunnen worden aan de kwaliteit van dienstverlening, duurzaamheid, laadsnelheden, aantallen laders en groeistrategie.

Vemobin, VPR en BETA, als vertegenwoordigers van de partijen die (primair) motorbrandstoffen verkopen, hebben geen bezwaar tegen veilen.

4. Restwaarde

De leden van de CDA-fractie vragen zich af waarom er nu, enige tijd later, wederom een onderzoek wordt gestart, zeker gezien het feit dat snelle aanpassing van de regeling gewenst is vanuit het perspectief van verduurzaming. Waarom wordt de bestaande Regeling Restwaarde Opstellen, conform de genoemde motie (Kamerstuk 31 305, nr. 305), niet op korte termijn aangepast, zodat ook duurzame voorzieningen zoals laadstations, CNG of waterstofstations daar vanaf de volgende veilingen in 2023 in opgenomen zijn?

Over de invulling die is gegeven aan de motie is de Kamer op 22 maart 2022 geïnformeerd.³ Dat gaat over de vergoeding van de restwaarde van achtergelaten energielaadpunten als aanvullende voorzieningen bij benzinestations. Het aangekondigde onderzoek gaat over de vergoeding van de restwaarde van energielaadpunten als basisvoorziening.

5. Nieuwe energiedragers

De leden van de VVD-fractie willen weten of de minister heeft onderzocht in hoeverre het voor partijen rendabel is om slechts één type energiedrager (waterstof, elektriciteit) op één of enkele verzorgingsplaatsen aan te bieden.

Voor nieuwe energiedragers, met name elektriciteit en waterstof, geldt dat deze nog volop in ontwikkeling zijn. Op dit moment is een beperkt deel van het wagenpark zero-emissie, maar naarmate dit aandeel toeneemt zal dit de vraag naar nieuwe energiedragers – en daarmee het

³ Kamerstukken 32 813 en 31 305, nr. 1004

verdienvermogen van het aanbieden hiervan – naar verwachting toenemen.

Eerder gaf ik in dit verband al aan te onderzoeken of het mogelijk is om op enkele verzorgingsplaatsen te starten met een volledig ‘zero-emissie’ verzorgingsplaats. Bijvoorbeeld door de ruimte op verzorgingsplaatsen die nu nog geen voorzieningen hebben (‘solitaire verzorgingsplaatsen’) daarvoor te gebruiken.⁴ De Kamer wordt hierover in het kader van de ‘routekaart’ in 2023 geïnformeerd.

Het lid van de BBB-fractie vraagt er in de nabije toekomst nog meer infrastructurele veranderingen nodig zijn aan verzorgingsplaatsen voor deze brandstoffen en of hierop wordt voorgesorteerd.

Op dit moment lijkt vooral voor een snelle groei van de laadinfra en voor waterstof behoefte te zijn aan aanpassingen van de bestaande infrastructuur. Op veel verzorgingsplaatsen is al snellaadinfrastructuur aanwezig. Deze zal echter veelal nog uitgebreid moeten worden. Dit vergt onder meer aanpassing van de ondergrondse infrastructuur, zoals netverzwaring. Voor waterstoftankinfrastructuur dient rekening gehouden te worden met opslag en met geldende eisen op het gebied van omgevingsveiligheid. Voor hernieuwbare brandstoffen, zoals biobrandstoffen en synthetische brandstoffen, geldt dat deze gebruik kunnen maken van de bestaande infrastructuur. Specifiek voor CNG/LNG/LPG geldt dat deze reeds een dekkend netwerk kennen waar ook tot 100% hernieuwbare varianten in kunnen.

6. Netcapaciteit

De leden van de VVD-fractie vragen in hoeverre Fastned al een claim heeft gelegd op de netcapaciteit op bepaalde verzorgingsplaatsen.

In het kader van de vergunningsverlening wordt niet bijgehouden welke partijen op welke locaties netverzwaring aanvragen.

Het lid van de BBB-fractie leest dat de routekaart inzicht geeft aan de netbeheerders over de opgave per verzorgingsplaats en dat dit inzicht (netcapaciteit) de kans verkleint op desinvesteringen en het tijdig uitrollen van snelladers op verzorgingsplaatsen faciliteert. Hoe groot is überhaupt het risico op desinvesteringen in verband met de ambities van het ministerie en de praktische uitvoerbaarheid?

In de huidige praktijk worden er door verschillende exploitanten van snelladers, los van elkaar, aanvragen gedaan voor netverzwaringen. Hierdoor worden er onder het huidige beleid meerdere, relatief kleine aansluitingen per verzorgingsplaats gerealiseerd. Op het moment dat deze aansluitingen als gevolg van een toename naar de vraag aan snelladers niet meer toereikend zijn, moet er door de netbeheerder een nieuwe, grotere aansluiting worden gerealiseerd en komen de kleinere aansluitingen te vervallen. Het voorgaande betekent extra (maatschappelijke) kosten en extra uitvoeringslasten doordat een netbeheerder meerdere malen een (zwaardere) aansluiting naar een verzorgingsplaats moet realiseren. Bovendien is er sprake van desinvesteringen omdat kleinere aansluitingen voor einde levensduur alweer komen te vervallen. Daarom wordt in de pilot ‘stopcontact op het land’ gekeken naar het aanvragen van één toekomstvast aansluiting door het Rijk. Door in de routekaart, samen met de netbeheerder, vooruit te plannen bij de aanleg van de netverzwaring, wordt tevens verwacht dat de doorlooptijden verkort kunnen worden.

⁴ Kamerstuk 31 305, nr. 367