



Aan

Minister

nota

Aanbieden stukken verzorgingsplaatsen in de MR [redacted]

[redacted]
[redacted]

TER BESLISSING

Datum

20 december 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/307842

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Wegverkeersbeleid

Beslistermijn

21 december

Bijlage(n)

8

Aanleiding

Op 16 november jl. stemde u in met de visie 'verzorgingsplaats van de toekomst' en met een spoedaanpassing van de beleidsregel voor vergunningsverlening op verzorgingsplaatsen toekomst' (IENW/BSK-2022/260872). Deze aanpassing is, parallel aan het traject voor afstemming van de visie via de CFL/RFL, opgesteld door HBJZ, in samenwerking met RWS en DGMO (bijlage 5).

[redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]

[In verband met WOO Art. 5.1, lid 2 onder b en i]

Gevraagd besluit

- Instemmen met het versturen van de [redacted] Kamerbrief via de MR van 23 december 2022. Deadline voor aanleveren van de stukken bij AZ is uiterlijk woensdag 21 december 12.00u.

Kernpunten

- DG Mo is bezig met het maken van nieuw beleid voor verzorgingsplaatsen zoals neergelegd in de 'visie verzorgingsplaats van de toekomst' (bijlage 4). Belangrijke wijziging is dat snelladen – net als tanken – een exclusief recht wordt. In de toekomst kan dus per verzorgingsplaats slechts een partij, aan wie het kavel snelladen gegund is, laadpalen aanbieden.
- Dit beleid wordt ingevoerd na afronding van het wetgevingstraject, naar verwachting rond 2026. Op 16 november jl. stemde u in met het afstemmen van de visie 'verzorgingsplaats van de toekomst' via de CFL/RFL (IENW/BSK-2022/260872).
- Voor vergunningsaanvragen is tussentijds een tijdelijke beleid nodig om te voorkomen dat de implementatie van m.n. de 'exclusiviteit' bemoeilijkt wordt door (langlopende) vergunningen voor (aanvullende) voorzieningen laadpalen bij tankstations, wegrestaurants en op de algemene parkeervoorziening die worden uitgegeven kort voor de invoering van nieuw beleid en tenminste 15 jaar lopen.

[redacted]
[redacted]

Government	Percentage
Current government	85%
Previous government	15%

- [In verband met WOO Art. 5.1, lid 2 onder b en i].

A horizontal bar chart titled "U.S. should take action to address climate change" showing the percentage of respondents who believe the U.S. should take action to address climate change. The chart is broken down by age group (18-29, 30-49, 50-69, 70+) and gender (Male, Female). The y-axis lists the categories, and the x-axis shows the percentage from 0 to 100. The bars are dark gray.

Category	Percentage
18-29	95
30-49	97
50-69	94
70+	90
Male	97
Female	86
White	96
Black	90
Hispanic	81
U.S. born	94
Foreign born	100
Rep/Lean Rep	94
Dem/Lean Dem	97
Mod/Cons	61
Mod/Lib	99
Cons	92
Lib	56
Mod/Cons	83
Mod/Lib	96
Cons	93
Lib	88
Rep/Lean Rep	91
Dem/Lean Dem	97

Onderstaande informatie wordt niet openbaar gemaakt op grond van de WOO Art. 5.1, lid 2 onder i en/of WOO Art. 5.2, lid 1.

Government	Percentage
Current government	85%
Previous government	15%

8

v.m. WOO art. 5.1, lid 2 onder i en/of WOO art. 5.2 lid 1

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

Niet voor verzending/openbaarmaking

v.m. WOO art. 5.1, lid 2 onder i en/of WOO art. 5.2 lid 1

[Redacted text block]

Datum

20 december 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/307842

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Wegverkeersbeleid

Aan

Minister

Bijlage(n)

8

Datum

20 december 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/307842

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Wegverkeersbeleid

Aan

Minister

Bijlage(n)

8



Aan

Minister
Cc Stas

nota

Kamerbrief verzorgingsplaats van de toekomst

TER BESLISSING

Datum

16 november 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/260872

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Wegverkeersbeleid

Beslistermijn

20-11-2022

Bijlage(n)

7

Aanleiding

Op 12 juli jl. heeft u de Kamer geïnformeerd over het traject 'verzorgingsplaatsen van de toekomst'. In de brief zijn de centrale beleidskeuzes geschetst en de eerste onderzoeksresultaten gedeeld. U heeft de Kamer toegezegd om in de tweede helft van dit jaar de conceptvisie met daarin de beleidskeuzes te sturen. Dit na oplevering van o.a. de juridische onderzoeken, toetsen van de uitvoerbaarheid en verdere afstemming met de branche. Inmiddels is het juridisch advies over deze vraagstukken goeddeels afgerond en hebben RWS en RVB hun voorlopige standpunt middels een QuickScan kenbaar gemaakt. In deze nota wordt u gevraagd om de visie verzorgingsplaats van de toekomst met de Kamer te delen. De centrale beleidskeuzes worden in deze nota onderbouwd. Deze nota is afgestemd met HBJZ, RWS, RVB en het ministerie van EZK.

Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd:

- De visie met de voorgenomen richtinggevendende keuzes (die hieronder als kernpunten zijn beschreven) naar de Tweede Kamer te sturen, om daarover het debat te voeren, alvorens tot vaststelling van de visie over te gaan;
- De visie, Kamerbrief en bijgevoegde stukken interdepartementaal af te stemmen door deze in te brengen bij de CFL (deadline voor insturen: voor maandag 21 november);
- Voor nadere uitleg een specifieke toelichtende sessie te laten organiseren.

Kernpunten

In de voorgestelde visie op de verzorgingsplaatsen staan de volgende publieke belangen centraal:

- Op verzorgingsplaatsen kunnen weggebruikers rusten, eten en hun voertuig opladen of tanken. Zo wordt bijgedragen aan het veilig en doelmatig gebruik van het hoofdwegennet.
- Op verzorgingsplaatsen voorzien ondernemingen in de toenemende vraag naar snelladen door realisatie van fors meer snellaadinfrastructuur.
- Op verzorgingsplaatsen hanteert het Rijk een duidelijke ordening van het aanbod snelladen op netwerkniveau, biedt zij duidelijkheid en borgt ze lage toetredingsdrempels. Zo ontstaat een diverse markt waarvan het (innovatie-) potentieel goed wordt benut.

In het licht van bovengenoemde publieke doelen worden de volgende keuzes voorgesteld:

Gewenst eindbeeld

- Het wagenpark wordt in toenemende mate elektrisch. Het aanbod van snelladen op verzorgingsplaatsen ordent u daarom op netwerkniveau door concurrentie mogelijk te maken *tussen* verzorgingsplaatsen (i.p.v. de huidige concurrentie van snelladers *op* verzorgingsplaatsen). Een dergelijke organisatie van de markt doet recht aan de volwassen wordende markt voor snelladen en maakt een einde aan de huidige strijd om laadvoorzieningen op verzorgingsplaatsen. Een gebiedscriterium¹ zorgt voor voldoende diversiteit in het aanbod op trajecten.
- Het Rijk stelt per verzorgingsplaats één kavel beschikbaar dat uitsluitend bestemd en ingericht is voor snelladen. Op andere kavels van de verzorgingsplaats worden geen nieuwe snellaadvoorzieningen meer toegelaten. Ook is dit eenvoudiger bij realiseren van de netaansluiting.
- Het kavel snelladen op een verzorgingsplaats wordt periodiek via een transparante verdeelmethode voor bepaalde duur (bijv. 10 jaar) in gebruik gegeven aan één onderneming (of een consortium van ondernemers). Door het kavel periodiek via een transparante verdeelmethode in de markt te zetten, houdt iedereen toegang tot de snellaadmarkt op het hoofdwegennet. De keuze voor de verdeelmethode (vergelijkende toets of veiling) en de daarbij te stellen voorwaarden en verplichtingen wordt in de eerste helft van 2023 gemaakt.
- Naar verwachting kan al vanaf 2026 gestart worden met de eerste 'zero-emissie verzorgingsplaatsen'. De uitrolplanning wordt opgenomen in een routekaart: zo kan flexibel worden ingespeeld op het veranderende wagenpark en weten ondernemers wanneer welke kavels op verzorgingsplaatsen beschikbaar komen.

Datum

16 november 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/260872

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Wegverkeersbeleid

Aan

Minister

Bijlage(n)

7

Transitie naar gewenst eindbeeld

- Tijdens de transitie blijven kavels motorbrandstofverkooppunten, vanwege de vraag naar benzine en diesel, bestaan. Deze kavels worden, net als nu, door het Rijksvastgoed geveild overeenkomstig de Benzinewet. Het is voor een aanbieder niet mogelijk beide kavels op een verzorgingsplaats te verwerven. Dit is bedoeld om opkoop van alle rechten op een verzorgingsplaats door grote 'full service' partijen te voorkomen, waarmee in de praktijk alsnog een alles in één hand situatie ontstaat. Dit verkleint de kans voor kleinere of specialistische partijen een kavel te verwerven en heeft mogelijk een negatief effect op de snelheid van de transitie naar duurzame mobiliteit.
- Op beide kavels bestaat tijdens de transitie de gelegenheid om shops te exploiteren.
- Voor het tankstation, laadstation en de benodigde uitbreiding van het aantal laadpalen is behoorlijk wat ruimte nodig. Die ruimte kan gemaakt worden door:
 - › Dubbelgebruik parkeren en laden voor auto's of bestelvoertuigen toe te staan. Zo kan met minimaal verlies van rustplekken toch extra laadcapaciteit gerealiseerd worden.
 - › Te zorgen dat vrachtwagenchauffeurs voor hun lange rust parkeergelegenheid hebben op safe&secure truckparkings zodat ze niet langer aangewezen zijn op verzorgingsplaatsen. Waar al voldoende alternatieve parkeergelegenheid is, wordt voorgesteld een pilot parkeerduurbepering te doen.²

¹ Een gebiedscriterium houdt in dat een aanbieder van een bepaalde voorziening, bijvoorbeeld laden, diezelfde voorziening niet mag uitbaten op de eerstvolgende verzorgingsplaats in dezelfde rijrichting. Een dergelijke maatregel geldt op dit moment al voor benzinestations, en is bedoeld om een gevarieerd aanbod op netwerkniveau te borgen.

² Op 14 april jl. is in de 'Voortgangsbrief verkeersveiligheid' (Kmst. 29 398-998) toegezegd de juridische en technische haalbaarheid van een pilot parkeerduurbepering op verzorgingsplaatsen te onderzoeken. De onderzoeken zijn inmiddels afgerond en tonen aan dat een pilot juridisch haalbaar is.

- › Als dit geen uitkomst biedt kan – aan de hand van de transitie van het wagenpark en de lokale behoefte – gekozen worden tot het inrichten van een volledig zero emissie verzorgingsplaats of van een volledig klassieke verzorgingsplaats zonder snelladen.
- Tijdens de transitiefase zijn er twee type kavels: tankstation met shop/horeca en snelladen met shop/horeca. De huidige wegrestaurants worden gerespecteerd.

Krachtenveld

VEMOBIN, BETA, VPR

De Vereniging Energie voor Mobiliteit en Industrie "VEMOBIN", de Vereniging van Particuliere Vergunninghouders langs Rijkswegen "VPR" en de Belangenvereniging Tankstations "BETA" hebben hun zienswijze middels een brief kenbaar gemaakt (zie bijlage 4). Partijen benadrukken dat hun achterban inzet op duurzame energiebronnen, onder meer door het aanbieden van laaddiensten, om te voorzien in de veranderende behoeften van de weggebruiker. Zij zien een bundeling van alle voorzieningen in een enkele concessie per verzorgingsplaats (alles in één hand) als de optimale manier om op een verzorgingsplaats de transitie naar een zero-emissie aanbod te kunnen maken en het kwaliteitsniveau te borgen. Het voornaamste argument hiervoor is dat een bundeling van voorzieningen de aanbieder in staat stelt een geleidelijke transitie te maken op het eigen terrein. Zij merken op dat dit ruimte-efficiënter en veiliger is dan een situatie met separate rechten en tot minder conflicten zal leiden. Dit standpunt is niet in lijn met de beleidsinzet, toelichting hierop is gegeven onder 'Kernpunten' en in bijgevoegde beleidsvisie en Kamerbrief. De branchepartijen zijn overigens voorstander van een gebiedscriterium voor de voorziening e-laden, in lijn met bestaande criterium zoals dat nu geldt voor motorbrandstofverkoop-punten. Het op enige wijze toepassen van biedbeperkingen bij uitgifte in het nieuwe beleid zal bij partijen naar verwachting op verzet stuiten.

Nederlandse Vereniging voor Duurzame Energie (NVDE)

De Nederlandse Vereniging Duurzame Energie heeft hun zienswijze middels een brief kenbaar gemaakt (zie bijlage 3). Zij roept op tot een marktmodel dat een gelijk speelveld faciliteert met eerlijke toegang voor zowel nieuwe als bestaande aanbieders van diensten op verzorgingsplaatsen. Het bundelen van diensten (alles in één hand) werpt volgens hen juist een toetredingsdrempel op voor nieuwe partijen die geen fossiele brandstoffen willen verkopen. Ook geven zij aan dat concurrentie voor zero-emissie tank- en laaddiensten beter tussen verzorgingsplaatsen georganiseerd kan worden om die onwenselijke conflicten te voorkomen en voldoende afzet te garanderen voor aanbieders per verzorgingsplaats. Dit is in lijn met de voorgestelde beleidsinzet. De NVDE is een voorstander van de invoering van een gebiedscriterium voor e-laden, zoals nu ook geldt voor het aanbieden van fossiele brandstoffen, voor nieuw uit te geven rechten.

Federatie wegverzorgende horeca (FWH)

Voor de FWH is, aangaande de keuze 'alles in een hand' of 'doen waar je goed in bent', van belang dat zij langlopende rechten hebben voor de wegrestaurants. Zij vernemen graag of deze onder het nieuwe beleid gerespecteerd blijven. Voor snellaadrechten langs het hoofdwegennet geven zij vervolgens aan voorstander te zijn van een vorm van concurrentie die vergelijkbaar is met de concurrentie-voorwaarden zoals die voor tankstations geldt, namelijk het 'gebiedscriterium'. Wegrestaurants mogen onder het huidige beleid laadpalen als aanvullende voorziening aanvragen. Zij zien dit recht graag gecontinueerd onder het nieuwe beleid. Indien dit niet het geval is, geven zij aan dat de restaurants voor al hun verloren contractjaren gecompenseerd dienen te worden.

Datum

16 november 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/260872

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Wegverkeersbeleid

Aan

Minister

Bijlage(n)

7

Toelichting

Juridische overwegingen

Voor enkele van de keuzes is een wetswijziging vereist. Het gaat dan bijvoorbeeld om de introductie van een gebiedscriterium³ en de afstemming van het reguliere huurrecht op de nog te ontwerpen verdeelmethode (vergelijkende toets of aanbesteden). Parallel aan de keuze voor de verdeelmethode in de eerste helft van 2023 zullen deze en mogelijk andere juridische aspecten nader uitgewerkt worden in een wetgevingsnotitie. Daarin zal ook aandacht worden besteed aan de vormgeving van deze wetgeving, als nieuwe wet 'Wet op de verzorgingsplaatsen' of als wijziging van bestaande wetgeving (zoals de Wet beheer rijkswaterstaatswerken of de Omgevingswet). Voorgenoemde keuzes kunnen over ordening en inrichting kunnen gemaakt worden zonder dat nu al keuzes gemaakt hoeven te worden voor deze juridische aspecten.

Datum

16 november 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/260872

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Wegverkeersbeleid

Aan

Minister

Bijlage(n)

7

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Onderstaande informatie wordt niet openbaar gemaakt op grond van de WOO Art. 5.1, lid 2 onder b en i.

I.v.m. WOO art. 5.1, lid 2 onder b en i

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

³ Een gebiedscriterium houdt in dat een aanbieder van een bepaalde voorziening, bijvoorbeeld laden, diezelfde voorziening niet mag uitbaten op de eerstvolgende verzorgingsplaats in dezelfde rijrichting. Een dergelijke maatregel geldt op dit moment al voor benzinstations, en is bedoeld om een gevarieerd aanbod op netwerkniveau te borgen.

I.v.m. WOO art. 5.1, lid 2 onder b en i

Datum

16 november 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/260872

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Wegverkeersbeleid

Aan

Minister

Bijlage(n)

7

I.v.m. WOO art. 5.1, lid 2 onder b en i

Datum

16 november 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/260872

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Wegverkeersbeleid

Aan

Minister

Bijlage(n)

7

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
1	Visie verzorgingsplaatsen van de toekomst	De voorgestelde visie met daarin verschillende voorgenomen besluiten ten aanzien van een nieuw beleid op de verzorgingsplaatsen
2	Kamerbrief verzorgingsplaatsen van de toekomst	Begeleidende Kamerbrief voor verzending van de visie naar de Kamer
3	Brief van de NVDE	Brief met de belangrijkste standpunten/aandachtspunten van de NVDE t.a.v. de verzorgingsplaatsen van de toekomst
4	Brief van VEMOBIN	Brief met de belangrijkste standpunten/aandachtspunten van VEMOBIN t.a.v. de verzorgingsplaatsen van de toekomst
5	Rapportage Pels Rijcken parkeerduurbepering	Juridische analyse pilot parkeerduurbepering en aandachtspunten bij eventuele opschaling
6	Rapportage parkeerduurbepering Royal Haskoning DHV	Operationele beschouwingen parkeerduurbepering op de Slenk
7	Concept Rapportage Pels Rijcken Dienstenrichtlijn op verzorgingsplaatsen	Concept advies toepassing Dienstenrichtlijn op het voorgestelde beleid

Datum

16 november 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/260872

Opgesteld doorBestuurskern
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Wegverkeersbeleid**Aan**

Minister

Bijlage(n)

7



TER BESLISSING

Datum

1 december 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/290800

Opgesteld door

Bestuurskern

Dir. Wegen en

Verkeersveiligheid

Wegverkeersbeleid

Beslistermijn

5-12-2022

Bijlage(n)

8

Aan

Minister

Cc Stas

nota

Kamerbrief verzorgingsplaats van de toekomst

Aanleiding

Op 12 juli jl. heeft u de Kamer geïnformeerd over het traject 'verzorgingsplaatsen van de toekomst'. In de brief zijn de centrale beleidskeuzes geschetst en de eerste onderzoeksresultaten gedeeld. U heeft de Kamer toegezegd om in de tweede helft van dit jaar de visie met daarin de beleidskeuzes te sturen. Dit na oplevering van o.a. de juridische onderzoeken, toetsen van de uitvoerbaarheid en verdere afstemming met de branche. Eerder stemde u in de met voorgestelde beleidskeuzes (IENW/BSK-2022/260872). In deze nota wordt u gevraagd om de visie verzorgingsplaats van de toekomst met de Kamer te delen. De centrale beleidskeuzes worden in deze nota onderbouwd. Deze nota is afgestemd met HBJZ, RWS, RVB en het ministerie van EZK.

Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd:

- De Kamerbrief, visie en bijgevoegde stukken te versturen naar de Tweede Kamer na interdepartementale afstemming in de RFL van 13 december en bekrachtigd in de MR op 16 december (bijlagen 1, 2, 3, 4 en 5);
- Het daarvoor benodigde formulier te tekenen (bijlage 6);
- Instemmen met het laten ondertekenen van de tijdelijke beleidsregel verzorgingsplaatsen door de DG RWS (bijlage 7).

Kernpunten

In de voorgestelde visie op de verzorgingsplaatsen staan de volgende publieke belangen centraal:

- Op verzorgingsplaatsen kunnen weggebruikers rusten, eten en hun voertuig opladen of tanken. Zo wordt bijgedragen aan het veilig en doelmatig gebruik van het hoofdwegennet.
- Op verzorgingsplaatsen voorzien ondernemingen in de toenemende vraag naar snelladen door realisatie van fors meer snellaadinfrastructuur.
- Op verzorgingsplaatsen hanteert het Rijk een duidelijke ordening van het aanbod snelladen op netwerkniveau, biedt zij duidelijkheid en borgt ze lage toetredingsdrempels. Zo ontstaat een diverse markt waarvan het (innovatie-) potentieel goed wordt benut.

Gewenst eindbeeld

- Het wagenpark wordt in toenemende mate elektrisch. Het aanbod van snelladen op verzorgingsplaatsen ordent u daarom op netwerkniveau door

concurrentie mogelijk te maken *tussen* verzorgingsplaatsen (i.p.v. de huidige concurrentie van snelladers *op* verzorgingsplaatsen). Een dergelijke organisatie van de markt doet recht aan de volwassen wordende markt voor snelladen en maakt een einde aan de huidige strijd om laadvoorzieningen op verzorgingsplaatsen. Een gebiedscriterium¹ zorgt voor voldoende diversiteit in het aanbod op trajecten.

- Het Rijk stelt per verzorgingsplaats één kavel beschikbaar dat uitsluitend bestemd en ingericht is voor snelladen. Op andere kavels van de verzorgingsplaats worden geen nieuwe snellaadvoorzieningen meer toegelaten. Ook is dit eenvoudiger bij realiseren van de netaansluiting.
- Het kavel snelladen op een verzorgingsplaats wordt periodiek via een transparante verdeelmethode voor bepaalde duur (bijv. 10 jaar) in gebruik gegeven aan één onderneming (of een consortium van ondernemers). Door het kavel periodiek via een transparante verdeelmethode in de markt te zetten, houdt iedereen toegang tot de snellaadmarkt op het hoofdwegennet. De keuze voor de verdeelmethode (vergelijkende toets of veiling) en de daarbij te stellen voorwaarden en verplichtingen wordt in de eerste helft van 2023 gemaakt.
- Naar verwachting kan al vanaf 2026, maar in elk geval vanaf 2028, gestart worden met de eerste 'zero-emissie verzorgingsplaatsen'. De uitrolplanning wordt opgenomen in een routekaart: zo kan flexibel worden ingespeeld op het veranderende wagenpark en weten ondernemers wanneer welke kavels op verzorgingsplaatsen beschikbaar komen.

Transitie naar gewenst eindbeeld

- Tijdens de transitie blijven kavels motorbrandstofverkooppunten, vanwege de vraag naar benzine en diesel, bestaan. Deze kavels worden, net als nu, door het Rijksvastgoed geveild overeenkomstig de Benzinewet. Het is voor een aanbieder niet mogelijk beide kavels op een verzorgingsplaats te verwerven. Dit is bedoeld om opkoop van alle rechten op een verzorgingsplaats door grote 'full service' partijen te voorkomen, waarmee in de praktijk alsnog een alles in één hand situatie ontstaat. Dit verkleint de kans voor kleinere of specialistische partijen een kavel te verwerven en heeft mogelijk een negatief effect op de snelheid van de transitie naar duurzame mobiliteit.
- Op beide kavels bestaat tijdens de transitie de gelegenheid om shops te exploiteren.
- Voor het tankstation, laadstation en de benodigde uitbreiding van het aantal laadpalen is behoorlijk wat ruimte nodig. Die ruimte kan gemaakt worden door:
 - › Dubbelgebruik parkeren en laden voor auto's of bestelvoertuigen toe te staan. Zo kan met minimaal verlies van rustplekken toch extra laadcapaciteit gerealiseerd worden.
 - › Te zorgen dat vrachtwagenchauffeurs voor hun lange rust parkeergelegenheid hebben op safe&secure truckparkings zodat ze niet langer aangewezen zijn op verzorgingsplaatsen. Waar al voldoende alternatieve parkeergelegenheid is, wordt voorgesteld een kleinschalige pilot parkeerdurbeperking te doen.²

¹ Een gebiedscriterium houdt in dat een aanbieder van een bepaalde voorziening, bijvoorbeeld laden, diezelfde voorziening niet mag uitzagen op de eerstvolgende verzorgingsplaats in dezelfde rijrichting. Een dergelijke maatregel geldt op dit moment al voor benzinestations, en is bedoeld om een gevarieerd aanbod op netwerkniveau te borgen.

² Op 14 april jl. is in de 'Voortgangsbrieven verkeersveiligheid' (Kmst. 29 398-998) toegezegd de juridische en technische haalbaarheid van een pilot parkeerdurbeperking op verzorgingsplaatsen te onderzoeken. De onderzoeken zijn inmiddels afgerond en tonen aan dat een pilot juridisch haalbaar is. Voor eventuele opschalingen worden de resultaten van de pilot en de uitspraak van het Europese Hof afgewacht.

Datum

1 december 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/290800

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Wegverkeersbeleid

Aan

Minister

Bijlage(n)

8

- › Als dit geen uitkomst biedt kan – aan de hand van de transitie van het wagenpark en de lokale behoefte – gekozen worden tot het inrichten van een volledig zero emissie verzorgingsplaats of van een volledig klassieke verzorgingsplaats zonder snelladen.
- Tijdens de transitiefase zijn er twee type kavels: tankstation met shop/horeca en snelladen met shop/horeca. De huidige wegrestaurants worden gerespecteerd.

Datum

1 december 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/290800

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Wegverkeersbeleid

Aan

Minister

Bijlage(n)

8

Tijdelijke beleidsregel

- De Kennisgeving (beleidsregel) die geldt voor de vergunningverlening door RWS, is aangepast. Deze tijdelijke beleidsregel gaat, na ondertekening door de DG RWS, gelijktijdig met het moment waarop de beleidsvisie naar de Kamer wordt gezonden, in.
- Het doel van de wijziging van de Kennisgeving is de implementatie van een nieuw beleid niet te bemoeilijken of vertragen. De uitgifte van nieuwe langlopende rechten kort voor de inwerkingtreding van een nieuw beleid, betekent dat het langer zal duren voordat de verzorgingsplaatsen waar deze rechten zijn toegekend volledig onder het nieuwe regime vallen.

Krachtenveld

Marktpartijen

In een eerdere nota zijn de standpunten van de sector uitgebreid toegelicht (zie ook IENW/BSK-2022/260872). Hieronder zijn de standpunten in relatie tot de visie nog eens kort samengevat.

VEMOBIN, BETA, VPR

De vertegenwoordigers van de (MKB) petroleumsector zijn een voorstander van een 'alles in een hand benadering'. U heeft ingestemd met een gesprek hierover (IENW/BSK-2022/287354) begin 2023.

Nederlandse Vereniging voor Duurzame Energie (NVDE)

De Nederlandse Vereniging Duurzame Energie roept op tot een marktmodel dat een gelijk speelveld faciliteert met eerlijke toegang voor zowel nieuwe als bestaande aanbieders van diensten op verzorgingsplaatsen. Het bundelen van diensten (alles in één hand) werpt volgens hen juist een toetredingsdrempel op voor nieuwe partijen die geen fossiele brandstoffen willen verkopen. U heeft ingestemd met een gesprek hierover (IENW/BSK-2022/287354) begin 2023.

Federatie wegverzorgende horeca (FWH)

Wegrestaurants mogen onder het huidige beleid laadpalen als aanvullende voorziening aanvragen. Zij zien dit recht graag gecontinueerd onder het nieuwe beleid. Onder de tijdelijke beleidsmaatregel worden de looptijd van de aanvullende voorziening e-laden gelijkgetrokken met die van de basisvoorziening e-laden. Daarmee wordt de looptijd van de vergunning korter dan wegrestaurants dan ze gewend zijn. Eerder gaven zij aan dat zij, voor eventueel verloren contractjaren, gecompenseerd willen worden (zie ook IENW/BSK-2022/260872).

Onderstaande informatie wordt niet openbaar gemaakt op grond van de WOO Art. 5.1, lid 2 onder i en/of WOO Art. 5.2, lid 1.

I.v.m. WOO art. 5.1, lid 2 onder i en/of WOO art. 5.2, lid 1

Datum

1 december 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/290800

Toelichting

Politieke context

De Kamer is op 12 juli jl. geïnformeerd over het traject 'verzorgingsplaatsen van de toekomst'. Naar aanleiding van deze Kamerbrief zijn er vragen gesteld door verschillende Kamerfracties: de VVD, D66, het CDA, GroenLinks en de BBB. De gestelde vragen gingen onder meer over de marktordening op verzorgingsplaatsen, de invulling van de transitie op verzorgingsplaatsen (afbouw benzinestation en realisatie laadpalen) en de netcapaciteit. Deze vragen zijn inmiddels beantwoord.³ Op 16 november jl. zijn ook vervolgvragen gesteld, door de VVD, CDA en BBB. I.v.m. WOO art. 5.1, lid 2 onder i en/of WOO art. 5.2, lid 1

Onderstaande informatie wordt niet openbaar gemaakt op grond van de WOO Art. 5.1, lid 2 onder i.

Een voorstel voor een rondetafelgesprek van de leden Koerhuis (VVD) en Madlener (PVV) van 29 november jl. vindt geen doorgang omdat onvoldoende leden van de vaste commissie zich hebben aangemeld. Voor het rondetafelgesprek waren, naast twee chauffeurs, vertegenwoordigers van MKB tankstations uitgenodigd (BETA en VPR).

Juridische overwegingen

Voor enkele van de keuzes is een wetswijziging vereist. Het gaat dan bijvoorbeeld om de introductie van een gebiedscriterium⁴ en de afstemming van het reguliere huurrecht op de nog te ontwerpen verdeelmethode (vergelijkende toets of aanbesteden). Parallel aan de keuze voor de verdeelmethode in de eerste helft van 2023 zullen deze en mogelijk andere juridische aspecten nader uitgewerkt worden in een wetgevingsnotitie. Daarin zal ook aandacht worden besteed aan de vormgeving van deze wetgeving, als nieuwe wet 'Wet op de verzorgingsplaatsen' of als wijziging van bestaande wetgeving (zoals de Wet beheer rijkswaterstaatswerken of de Omgevingswet). Voorgenoemde keuzes kunnen over ordening en inrichting kunnen gemaakt worden zonder dat nu al keuzes gemaakt hoeven te worden voor deze juridische aspecten.

I.v.m. WOO art. 5.1, lid 2 onder i en/of WOO art. 5.2, lid 1

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

n.v.t.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
------------	------	------------

³ Kamerstuk 31305-361

⁴ Een gebiedscriterium houdt in dat een aanbieder van een bepaalde voorziening, bijvoorbeeld laden, diezelfde voorziening niet mag u tbaten op de eerstvolgende verzorgingsplaats in dezelfde rijrichting. Een dergelijke maatregel geldt op dit moment al voor benzinestationen, en is bedoeld om een gevarieerd aanbod op netwerkniveau te borgen.

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Wegverkeersbeleid

Aan

Minister

Bijlage(n)

8

1	Visie verzorgingsplaatsen van de toekomst	De voorgestelde visie met daarin verschillende voorgenomen besluiten ten aanzien van een nieuw beleid op de verzorgingsplaatsen
2	Kamerbrief verzorgingsplaatsen van de toekomst	Begeleidende Kamerbrief voor verzending van de visie naar de Kamer
3	Rapportage Pels Rijcken parkeerduurbepanking	Juridische analyse pilot parkeerduurbepanking en aandachtspunten bij eventuele opschaling
4	Rapportage parkeerduurbepanking Royal Haskoning DHV	Operationele beschouwingen parkeerduurbepanking op de Slenk
5	Concept Rapportage Pels Rijcken Dienstenrichtlijn op verzorgingsplaatsen	Concept advies toepassing Dienstenrichtlijn op het voorgestelde beleid
6	Aanbiedingsformulier Ministerraad	Ingevuld ter ondertekening
7	Concept tijdelijke beleidsregel vergunningsverlening	Tijdelijke beleidsregel waar o.a. de looptijd van de aanvullende voorziening laden gelijk wordt getrokken met de basisvoorziening laden
8	Adviesnota RFL	Uitkomsten CFL en spreekpunten RFL

Datum

1 december 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/290800

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir.Wegen en
Verkeersveiligheid
Wegverkeersbeleid

Aan

Minister

Bijlage(n)

8