



D66 Initiatiefvoorstel Modernisering Tankstationbeleid



Snelladen net zo vanzelfsprekend als benzine tanken!

Inleiding

Naar aanleiding van de [antwoorden op de schriftelijke vragen](#) over de nog onvoldoende beschikbaarheid van elektrische laadpalen in de provincie Noord-Holland, de nieuwe [Greendeal elektrisch vervoer 2016-2020](#) en de aanbevelingen van het in opdracht van het Ministerie van I&M opgestelde [Kwink-rapport](#) over het beleid voor elektrisch vervoer in Nederland, neemt D66 Noord-Holland het initiatief voor een voorstel voor modernisering van het provinciaal tankstationbeleid. Het tanken van fossiele brandstoffen is een uitstervende business. Verzorgingsplaatsen voor langere afstanden blijven nodig. Tankstations zullen hun [concept moeten aanpassen](#). Storend is dat provinciale regels dit veranderingsproces nu lijken te frustreren.



Een traditioneel tankstation

Modernisering van het tankstationbeleid levert onder meer een bijdrage aan de provinciale doelen voor een goede infrastructuur, duurzame mobiliteit en luchtkwaliteit. De ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit gaan snel. Nieuwe markten ontstaan en bestaande provinciale aanpak van het beleid voor verzorgingsplaatsen langs rijks- en provinciale wegen past niet meer op de actuele situatie en duurzame uitdagingen. Het is een terrein waarop de provincie al beleid voert – het Tankstationbeleid – dat nu aangepast kan worden aan de veranderende omstandigheden en de actuele doelen.



Gloucester Services Northbound M5 UK

Elektrisch rijden

De Nederlandse overheid stimuleert [duurzame mobiliteit](#). Elektrisch rijden, rijden op waterstof

en het overheidsprogramma dat zich richt op hogere blends biobrandstoffen zijn hier voorbeelden van. [Elektrisch rijden](#) speelt een belangrijke rol in het reduceren van de CO₂-uitstoot en het verbeteren van de luchtkwaliteit. Opbouw van een laadinfrastructuur voor de stijgende vraag is essentieel voor het succes van deze verduurzaming. Opladen moet in de toekomst net zo makkelijk zijn als fossiele brandstoffen tanken bij een tankstation. Of eigenlijk nog beter: veel gemakkelijker!

In de antwoorden op schriftelijke vragen van D66 Noord-Holland bevestigt het college dat “het netwerk nog onvoldoende dekkend is. De ambitie van het college is om samen met de partners een adequaat dekkend laadnetwerk te organiseren. Het college realiseert zich zeer goed dat een

dekkend netwerk voorwaarde is voor het succes en verdere groei van elektrisch rijden. Elektrisch rijden draagt bij aan een aantrekkelijk leef- en vestigingsklimaat voor mens en bedrijf in Noord-Holland. Het [coalitieakkoord](#) is helder over het uitvoeren van de Green Deal CO2, en daar past elektrische mobiliteit goed in.



Een traditioneel tankstation

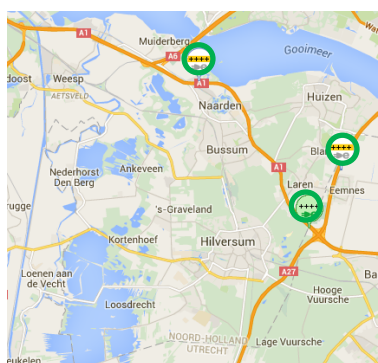
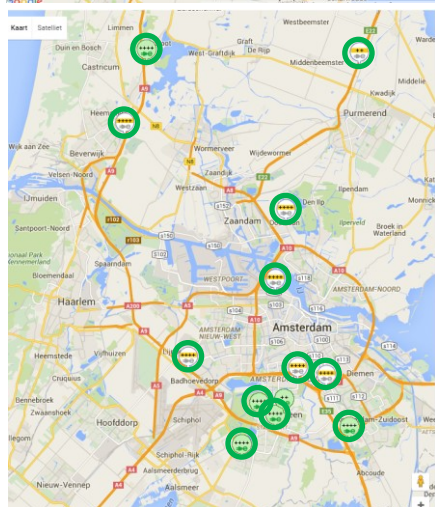
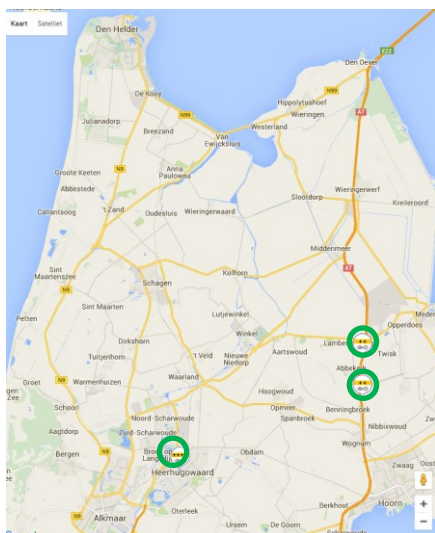
Voor elektrische auto's is [laden hetzelfde als tanken](#). Het kan aan een

stopcontact of een openbare laadpaal. Dan duurt het enkele uren om bij te laden. Bij een snellaadstation kan het veel sneller: in 15-30 minuten. Het ligt voor de hand dat mensen op doorreis, langs snelwegen en provinciale wegen snel willen kunnen bijladen.

Laadpalen en snellaadstations worden momenteel op verschillende manieren gerealiseerd: particulieren schaffen ze zelf aan op eigen terrein; inwoners vragen via gemeenten openbare laadpalen dichtbij hun woning aan; het bedrijfsleven installeert ze op eigen parkeerterreinen; winkels en winkelcentra leggen ze aan voor hun klanten; en tankstation-exploitanten, energieleveranciers maar ook de ANWB realiseren ze - soms met en soms zonder subsidie. Het zijn veelal langzame laadpalen, maar er is in Nederland in de laatste jaren veel bereikt. Daardoor is Nederland een van de koplopers op het gebied van de uitrol van elektrisch vervoer (bron: [Kwink-rapport](#)).

Snelladen heeft de toekomst. Snelladen vergt grote investeringen. Op dit moment openen en exploiteren alleen [gespecialiseerde bedrijven](#) snellaadstations. Snelladen vereist middenstroom en kan daardoor niet overal. Het [snellaadnetwerk](#) is op dit moment nog niet fijnmazig genoeg om de groei van elektrisch rijden adequaat te ondersteunen.

Uitbreiding van het netwerk van snellaadstations is essentieel om vaart te maken met elektrisch rijden in Nederland.



Er zijn momenteel 570 publieke laadpalen en 24 snellaadstations in NH.
In groen op de kaart de snelladers.

Green Deal elektrisch vervoer 2016-2020

Met [Green Deals](#) maakt de overheid afspraken met bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties over gezamenlijk te bereiken duurzame doelen. In 2015 heeft de provincie Noord-Holland getekend voor de [Greendeal openbaar toegankelijke elektrische infrastructuur](#), resulterend in het [MRA-E programma](#) voor laadpalen.

[Onlangs](#) is een nieuwe [Green Deal elektrisch vervoer 2016-2020](#) afgesloten tussen marktpartijen, brancheverenigingen, milieuorganisaties, universiteiten en overheden, weer inclusief de provincie Noord-Holland en MRA.

Partijen hebben als ambitie dat in 2025 50% van de nieuw verkochte auto's een elektrische aandrijflijn en stekker heeft en dat minimaal 30% daarvan – oftewel 15% – volledig elektrisch is. Hierdoor kan Nederland internationaal haar voorloper positie continueren. Daarbij streven partijen er naar om het huidige, zakelijke elektrische wagenpark – nadat deze uit de lease zijn gegaan – zoveel mogelijk voor de consumentenmarkt in Nederland te behouden om het aandeel elektrische kilometers te vergroten¹ en om instrumenten aan te reiken die dit mogelijk maken.

Geweldig dat de Provincie Noord-Holland weer aan deze Green Deal mee doet!

Aanbevelingen voor vervolgbeleid elektrisch vervoer

Het Ministerie van I&M heeft de uitvoering en resultaten van het beleid op het gebied van elektrisch vervoer laten onderzoeken. Het [Kwink-rapport](#) dat in maart 2016 gepubliceerd is, bevat aanbevelingen voor vervolgbeleid met goede aanknopingspunten voor de provincie.

Opmerkelijk is dat er in Nederland nu al wel [veel elektrische auto's](#) zijn, maar dat er te weinig kilometers mee gereden worden. Om het aantal kilometers met elektrische auto's te vergroten is breed verandering nodig in het mobiliteitssysteem. Het gaat daarbij om gedragsverandering en laadinfrastructuur. Regelgeving blokkeert veelal snelle ontwikkelingen.

Hoe krijgen we meer mensen in een elektrische auto? Deze maand is het actieplan "[Maak elektrisch rijden groot](#)" gepubliceerd om bij consumenten belemmeringen voor elektrisch rijden weg te nemen. De laadinfrastructuur is er een van. Voor gebruik van de elektrische auto voor langere afstanden is snelladen een voorwaarde.

De eerste snelladers staan nu klaar langs de snelweg in Nederland, maar het netwerk is nog onvoldoende. Steeds meer elektrische auto's kunnen snelladen en dat vergroot de gebruiksmogelijkheden. Bij snellaadstations ontbreken op dit moment – mede door [regelgeving](#) - veelal de "normale" tankstation faciliteiten om de wachttijd door te komen – tenzij deze bij bijvoorbeeld een benzinestation of winkelcentrum staan.

Daarom is bij D66 de vraag ontstaan welke provinciale regels er in Noord-Holland zijn voor tankstations? Belemmeren deze het ontstaan van een goede laadinfrastructuur?



Snellaadstation bij Winkelcentrum Middenwaard

¹ Gestreefd wordt in 2020 naar 75.000 particulier gereden elektrische auto's, waarvan 50.000 tweedehands auto's en 25.000 nieuwe voertuigen.

Provinciaal tankstationbeleid

In Nederland zijn de Rijksoverheid en de Provincies verantwoordelijk voor de beschikbaarheid van [verzorgingsplaatsen](#) langs de rijks- en provinciale wegen. De komende jaren blijven deze verzorgingsplaatsen nodig als rustplaats en tankgelegenheid voor korte en langere afstanden. Het [tankstationbeleid](#) (2012) van de provincie Noord-Holland kent zowel verkeers-, ruimtelijke als milieuaspecten, maar valt onder de portefeuille verkeer & vervoer.

Het huidige tankstationbeleid is gericht op de gebruikelijke tankstations voor fossiele brandstoffen. Hierin klinkt nog geen enkele ambitie op duurzaamheid door. Het laatste provinciale initiatief op het gebied van verduurzaming van mobiliteit op dit terrein dateert uit 2009, toen 10 tankstations gesubsidieerd werden om groen gas te kunnen gaan leveren. Elektrisch opladen moet een plek krijgen in het huidige tankstationbeleid of zijn eigen plek in het verzorgingsplaatsenbeleid van de provinciale infrastructuur.

Een snellaadstation is een nieuw type verzorgingsplaats. Door deze een plek te geven in een vernieuwd verzorgingsplaatsenbeleid stimuleert de provincie elektrisch rijden, kunnen er extra pachtopbrengsten gegenereerd worden en blijft het serviceniveau van de provinciale infrastructuur hoog.

D66 vraagt het college

Met inachtneming van het ingezette MRA-E onderzoek

- Te onderzoeken of, en zo ja hoe, het snellaadstation opgenomen kan worden als categorie primaire verzorgingsplaats in het te actualiseren tankstationbeleid;
- Te onderzoeken welke secundaire verzorgingsfuncties toegestaan kunnen worden bij de exploitatie van een snellaadstation;
- Te onderzoeken welke andere duurzame quick wins in een nieuw verzorgingsplaatsenbeleid te behalen zijn, en
- voor het einde van 2016 daarover aan PS te rapporteren.

Andries Tijssens en Suzanne Klaassen
Statenleden D66 Noord-Holland



BIJLAGE – Suggesties n.a.v. huidig tankstationbeleid.

D66 nodigt het college uit om de onderstaande suggesties mee te nemen in de actualisering van het tankstationbeleid, wanneer deze nog relevant zijn in een verbreed beleid voor verzorgingsplaatsen.

Er zijn twee juridische componenten van belang:

- Publiekrechtelijk: Provinciaal advies aan bevoegd gezag voor omgevingsvergunning en ontheffing op provinciale wegenverordening;
- Privaatrechtelijk: Betreffende het gebruik van provinciale grond.

Beleidsmatig is de provincie verantwoordelijk voor het verzorgingsniveau² van de provinciale infrastructuur, milieu-inspecties en de ruimtelijke inpassing. Veel aangrijpingspunten om de regie stevig in handen te hebben.

1. Bij aanvragen voor een omgevingsvergunning (H1.2) voor een nieuw, op te heffen of te wijzigen tankstation vraagt het bevoegd gezag altijd een provinciaal advies. Het provinciaal advies is gebaseerd op toetsing op het tankstationbeleid in combinatie met de wegenverordening. Leidend zijn daarbij instandhouding en bruikbaarheid van de wegen of de vrije, veilige en vlotte afwikkeling van het verkeer. Naast deze criteria uit de wegenverordening worden ook andere integrale provinciale belangen meegenomen in het advies, zoals milieu-, natuur- en landschapsaspecten en ruimtelijke ordeningsaspecten. *Maar nog geen duurzaamheidsaspecten. Dat moet veranderen.*
2. De provincie hanteert een toetsingskader (H2) voor goedkeuring van locaties van tankstations. De drie toetsingscriteria zijn:
 - Afstand (i.v.m. serviceniveau van de weg). *Bij het serviceniveau van een weg zou toegevoegd kunnen worden: beschikbaarheid van snellaadstation.*
 - Verkeersveiligheid
 - Milieu-, natuur-, landschapsaspecten en ruimtelijke ordeningsaspecten. *Hier zou heel goed paragraaf 2.3.10 toegevoegd kunnen worden over schone brandstoffen.*
3. De provincie hanteert een categorisering voor tankstations (H2.4) *waarin het elektrische snellaadstation nu geheel in ontbreekt. Actualisering van de categorieën is noodzakelijk.*
4. In H3 staat het beleid voor uitgifte van tankstations beschreven, en in H4 de uitgiftelvorm (erfpachtovereenkomst). *Hier zijn wellicht ook mogelijkheden voor duurzaamheidscriteria.*
5. De vergoedingssystematiek (H5) is van toepassing op gebruik van provinciale grond en bestaat uit vaste en variabele componenten. De hoogte van de vergoeding wordt bepaald op basis van de locatiekwaliteit (REN score) en hoogte van de omzet van fossiele brandstoffen. *Het lijkt D66 een goed idee om de omzet te splitsen in CO2-neutrale omzet en CO2 belastende omzet en op de eerste een korting te geven.*

V12 – 25 september 2016

² Automobilisten moeten voldoende rusten en aan brandstof kunnen komen.