

Beleidskompasformulier voor internetconsultatie

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

∞ Wie zijn belanghebbenden en waarom?

Hulpvragen

- Wie zijn direct of indirect belanghebbenden bij het betreffende vraagstuk?
Aanbieders van laadvoorzieningen, gemakswinkels, wegrestaurants en motorbrandstoffen op verzorgingsplaatsen van de autowegen en autosnelwegen in beheer bij het Rijk.

Gebruikers van de autowegen en autosnelwegen in beheer bij het Rijk. Deze groep bestaat onder andere uit professionele (vrachtwagen-)chauffeurs, bestuurders van personenauto's en alle overige personen die gebruik maken van de verzorgingsplaats.
- Wie beschikken er over relevante kennis over en ervaring met het vraagstuk?
Er zijn meerdere partijen die beschikken over relevante kennis en ervaring. Een belangrijk deel van de voorzieningen op de verzorgingsplaats (zoals het tankstation, het laadstation en de gemakswinkel) wordt aangeboden door marktpartijen. De uitbaters van de tankstations, laadstations en gemakswinkels op verzorgingsplaatsen weten goed wat er speelt op de verzorgingsplaats. Andere partijen met veel kennis en ervaring zijn Rijkswaterstaat en het Rijksvastgoedbedrijf. Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor het verlenen van vergunningen op de verzorgingsplaats en het beheer van het terrein. Het Rijksvastgoedbedrijf organiseert de veilingen van de tankstations en gaat huurovereenkomsten aan met de exploitanten op de verzorgingsplaats. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat komt graag in contact met eventuele andere partijen met relevante kennis.
- Op welke wijze zijn belanghebbenden tot nu toe in de verschillende fasen van het beleidstraject betrokken?

Belanghebbende partijen, waaronder de uitbaters van tankstations, laadstations, wegrestaurants en vertegenwoordigers van de weggebruikers, zijn de afgelopen jaren regelmatig uitgenodigd voor diverse speciale 'stakeholdersessies', waar zij de gelegenheid kregen om te reageren op voorgenomen beleidskeuzes. Daarnaast zijn met deze belanghebbenden gesprekken gevoerd.

De overheidspartijen, Rijkswaterstaat en het Rijksvastgoedbedrijf, zijn vanaf het begin van het beleidstraject betrokken. Deze organisaties hebben meegewerkt aan het nieuwe beleid door deel te nemen in werkgroepen waar het beleid werd vormgegeven. Beide organisaties waren ook onderdeel van de besluitvorming over het nieuwe beleid. Ook het ministerie van Economische Zaken (EZ) is betrokken bij het beleid, omdat een nieuw beleid op de verzorgingsplaats ook een economische impact heeft.

Tot slot is het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in gesprek gegaan met verschillende partijen die zich als belanghebbende hebben gemeld, of die hun zorgen hebben geuit.

1. Wat is het probleem?

Hulpvragen

a) Wat is het probleem?

De vergunningen die vanaf 2012 zijn verleend voor zelfstandige laadstations lopen vanaf 2028 af. De vergunningen worden dan opnieuw verdeeld onder geïnteresseerde partijen, waarbij de belangstelling naar verwachting groter zal zijn dan het aantal beschikbare vergunningen.

Ook zal de inrichting van verzorgingsplaatsen zal in de toekomst moeten veranderen om aan te blijven sluiten bij een veranderende behoefte van de weggebruiker. Met name de afnemende vraag naar fossiele brandstoffen en een groeiende vraag naar uitstootvrije alternatieven, vooral (snel)laden. Tegelijkertijd is er grotere behoefte aan parkeergelegenheid voor vrachtverkeer. Dit alles betekent dat meer ruimte nodig is voor laadinfrastructuur en parkeerplaatsen, en dat er minder locaties voor tankstations nodig zullen zijn. Vanaf 2050 zullen tankstations geheel van de verzorgingsplaatsen zijn verdwenen.

Het bestaande stelsel van vergunningverlening is niet geschikt om deze overgang van fossiele brandstoffen naar uitstootvrije alternatieven in goede banen te leiden. Met het huidige stelsel kan maar beperkt worden gestuurd op de inrichting van de verzorgingsplaats. Dit maakt het moeilijker om de verzorgingsplaats beter in te richten en ruimte voor de weggebruiker beter te benutten. Het gevolg is dat de verzorgingsplaats een minder prettige en minder overzichtelijke plek (en veilige) wordt, waar weggebruikers niet goed kunnen rusten tijdens hun reis. Dat is onwenselijk omdat het afbreuk doet aan de functie van verzorgingsplaatsen voor een veilig en doelmatig gebruik van de autowegen en autosnelwegen. Verzorgingsplaatsen zijn een integraal onderdeel van deze wegen. De verzorgingsplaats is een belangrijke rustplaats voor weggebruikers. Hier kunnen zij stoppen, om te tanken of laden, voor een wc-bezoek of om iets te eten of drinken.

Het huidige stelsel voor het verlenen van vergunningen voor laadpalen en shops leidt in de praktijk tot geschillen tussen aanbieders onderling en tussen aanbieders en het bevoegd gezag.¹ Deze geschillen leiden tot onduidelijkheid. Dit maakt het voor ondernemers op de verzorgingsplaats minder aantrekkelijk om te investeren in nieuwe en betere voorzieningen, bijvoorbeeld laadpalen. Het resultaat is dat weggebruikers minder goed bediend worden.

b) Wat zijn de oorzaken van het probleem?

De belangrijkste oorzaak is dat het bestaande stelsel voor vergunningverlening niet toereikend is om vergunningen voor laadpalen en shops te verdelen op een manier die potentiële gegadigden gelijkwaardige kansen biedt. Bovendien kunnen locaties voor voorzieningen onder het huidige stelsel niet worden uitgegeven op een manier die past bij een goede en veilige inrichting van de verzorgingsplaatsen. Dit komt omdat het initiatief voor het aanvragen van vergunningen onder het huidige stelsel bij de aanvrager ligt. De aanvrager bepaalt wanneer, voor welke activiteit en waar op de verzorgingsplaats hij een vergunning aanvraagt. Rijkswaterstaat beoordeelt vervolgens de aanvraag. De aanvraag kan alleen worden geweigerd als deze niet voldoet aan criteria voor de veiligheid of een doelmatig gebruik van de verzorgingsplaats. Rijkswaterstaat kan de verzorgingsplaats dus niet inrichten volgens één duidelijk plan. Met elke vergunningaanvraag die wordt

¹ Exploitanten op de verzorgingsplaats hebben rechtszaken aangespannen tegen De Staat over onder meer de mogelijkheid om shop aan te vragen als aanvullende voorziening, de interpretatie van het begrip 'motorbrandstoffen' in de Benzinewet en het aanvragen van laadpalen als een aanvullende voorziening door derden (andere partijen dan de houders van de basisvergunning eladen of het motorbrandstofverkooppunt).

toegekend moet de verzorgingsplaats worden gewijzigd. Nieuwe vergunningen op de verzorgingsplaats leiden ook vaak tot geschillen tussen ondernemers, of tussen ondernemers en de overheid. Zie ook het antwoord onder de vraag hierboven.

c) Wat is de omvang van het probleem?

Het probleem speelt op alle circa 288 verzorgingsplaatsen op de autowegen en autosnelwegen die in beheer zijn bij het Rijk. Het probleem neemt toe naarmate het elektrische wagenpark groeit en de vraag naar snelladen op verzorgingsplaatsen toeneemt.

d) Wat is het huidige beleid en wat heeft de evaluatie opgeleverd?

Onder het huidige beleid worden vergunningen verleend op aanvraag. Dit betekent dat initiatiefnemers keuzes maken over het moment van de aanvraag, de locatie op de verzorgingsplaats en de omvang van het aanbod. Ondernemers kunnen bijvoorbeeld een laadpaal aanvragen, een bandenpompstation of een winkel op de verzorgingsplaats. Rijkswaterstaat beoordeelt deze vergunningaanvragen en besluit vervolgens per aanvraag om wel of niet een vergunning te verlenen. Deze manier van vergunning verlenen werkt steeds minder goed. Rijkswaterstaat heeft weinig invloed op de inrichting van de verzorgingsplaats en op het moment dat nieuwe vergunninghouders toetreden. Dit leidt niet alleen tot een minder goede inrichting van de verzorgingsplaats, maar ook tot meer onzekerheid bij de ondernemers die er actief zijn. Om beter te kunnen sturen op de inrichting van de verzorgingsplaats, en om ondernemers meer duidelijkheid te bieden, is een nieuw beleidskader nodig.

e) Wat gebeurt er als de overheid niets doet (Nuloptie)? Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

De bestaande vergunningen voor zelfstandige laadstations op verzorgingsplaatsen lopen vanaf 2028 af. De locaties worden na het verlopen van de vergunning leeg opgeleverd door de vergunninghouder. Een nieuw systeem om deze locaties opnieuw toe te wijzen aan vergunninghouders is nodig. Als de overheid niets doet bestaat de kans dat een belangrijk deel van het huidige netwerk van snelladers langs autosnelwegen verdwijnt en niet op korte termijn kan worden vervangen. Bovendien komt een verdere opschaling van het snellaadnetwerk zonder nieuw beleid waarschijnlijk niet goed van de grond. De beperkte ruimte op de verzorgingsplaats kan niet goed worden vrijgemaakt voor de realisatie van meer laadpalen. Ook blijft er onduidelijkheid bestaan over wie wanneer laadpalen realiseert op de verzorgingsplaats. Dit leidt tot onzekerheid en betekent dat het voor ondernemers op de verzorgingsplaats minder aantrekkelijk wordt om te investeren in nieuwe voorzieningen. Dit betekent dat de kwaliteit van het aanbod op de verzorgingsplaats achteruit gaat en dat weggebruikers minder goed bediend worden. In het ergste geval kan dit ertoe leiden dat verzorgingsplaatsen geen goede locatie zijn om een reis te onderbreken.

2. Wat is het beoogde doel?

Hulpvragen

a) Wat zijn de beleidsdoelen?

Het belangrijkste beleidsdoel is dat verzorgingsplaatsen hun functie kunnen blijven vervullen voor een veilig en doelmatig gebruik van de hoofdwegen door weggebruikers. Dat betekent dat er voldoende voorzieningen zijn die weggebruikers nodig hebben om hun reis kort te kunnen onderbreken. Dat begint met voldoende gelegenheid om te stoppen en te parkeren en kort te kunnen rusten. Daarnaast moet een weggebruiker zijn voertuig onderweg kunnen opladen of kunnen tanken. Ook is wenselijk dat er aanbod is van eten, drinken en wc's langs de snelweg. Dit betekent ook dat de verzorgingsplaats moet zijn ingericht met voldoende schaduw en groen (voor hitte of ander extreem weer). Ook moet de verzorgingsplaats een (verkeers-)veilige plek zijn.

Een tweede beleidsdoel is het bijdragen aan de energie- en mobiliteitstransitie. Dit betekent dat het nieuwe beleid ruimte geeft voor de bouw van nieuwe infrastructuur voor uitstootvrije voertuigen. Dit zijn met name laadpalen. Dit betekent dat het nieuwe beleid het voor een zo groot mogelijke groep ondernemers aantrekkelijk maakt om te investeren

in verzorgingsplaatsen. Dit wordt onder meer gedaan door ondernemers met een nieuw beleidskader meer duidelijkheid te bieden.

- b) [Aan welke duurzame ontwikkelingsdoelen \(sustainable development goals, SDG's\) en brede welvaartsuitkomsten](#) dragen de doelen bij?

De beleidsdoelen dragen bij aan (het behoud van) goede infrastructuur (SDG 9: industrie, innovatie en infrastructuur). De verzorgingsplaatsen hebben een belangrijke rol in het veilig en begaanbaar houden van de snelwegen omdat ze weggebruikers een veilige rustplaats bieden. Ook hoeven weggebruikers dankzij de verzorgingsplaatsen de snelweg niet te verlaten voor het onderbreken van de reis. Dit betekent dat het onderliggend wegennet niet onnodig wordt belast. Dit is goed voor de doorstroming.

De beleidsdoelen dragen ook bij aan een prettige en leefbare omgeving op de verzorgingsplaats (SDG 15: leven op het land). Het doel is om weggebruikers de voorzieningen te bieden die zij nodig hebben om hun reis op een veilige en comfortabele manier te vervolgen.

Tot slot spelen de beleidsdoelen een belangrijke ondersteunende rol in de energie- en mobiliteitstransitie (SDG 7: betaalbare en duurzame energie; SDG 11: duurzame steden en gemeenschappen). Doel van het beleid is onder andere dat er voldoende laadpalen geplaatst worden voor het groeiende aantal elektrische voertuigen.

3. Wat zijn opties om het doel te realiseren?

Hulpvragen

- a) Wat zijn kansrijke aangrijpingspunten om het doel te realiseren?

Om ervoor te zorgen dat de verzorgingsplaats alle voorzieningen biedt die een weggebruiker nodig heeft tijdens zijn reis, is het belangrijk dat de wegbeheerder (Rijkswaterstaat) voldoende invloed heeft op de inrichting van de verzorgingsplaats. Deze invloed is nodig om ervoor te zorgen dat de overgang van fossiele brandstoffen naar uitstootvrije alternatieven (met name elektrisch laden) goed verloopt. Een grotere rol van de overheid in de inrichting van de verzorgingsplaats en een duidelijk beleidskader zijn ook belangrijk om ondernemers op de verzorgingsplaats meer zekerheid te bieden. Meer zekerheid betekent dat het voor ondernemers aantrekkelijker is om te investeren in voorzieningen voor de weggebruiker.

- b) Wat zijn, gegeven de aangrijpingspunten, kansrijke beleidsopties?

Vergunningen voor het bouwen en uitbaten van voorzieningen op de verzorgingsplaats worden via een openbare verdeelprocedure, een veiling, toegekend aan exploitanten. Voor de shop en het laadstation worden aparte vergunningen gevraagd. De tankstations op verzorgingsplaatsen werden al gevraagd op basis van de Benzinewet. Dit zal zo blijven. Het wetsvoorstel introduceert een veiling als verdeelmethode voor de voorzieningen laden en shop. Welke vergunningen er te verdelen zijn, op welke verzorgingsplaats, is bepaald in de routekaart en het inrichtingsplan. Het is alleen mogelijk een vergunning te krijgen via deze verdeelprocedures. Burgers, bedrijven of andere organisaties kunnen voor deze voorzieningen geen vergunning aanvragen buiten de verdeelmomenten om, of op andere locaties dan is aangegeven in het inrichtingsplan. De inrichting wordt bepaald voordat de vergunningen worden toegekend, en verandert daarna in principe niet totdat de vergunningen aflopen en opnieuw worden verdeeld. Deze manier van vergunning verlenen betekent dat een verzorgingsplaats beter kan worden ingericht volgens een eenduidig plan. Dit is goed voor een veilige en doelmatige inrichting van de verzorgingsplaats, maar ook voor de ondernemers zelf. Doordat er geen vergunningaanvragen mogelijk zijn buiten de verdeelmomenten weten de vergunninghouders beter wat zij kunnen verwachten tijdens de looptijd van hun vergunning. Zij hoeven geen rekening te houden met onzekerheid over de vraag of er tussentijds wel of geen nieuwe partijen bij komen op een

verzorgingsplaats. Deze zekerheid maakt investeringen in de verzorgingsplaats aantrekkelijker.

- c) Wat is de [beleidstheorie \(doelenboom\)](#) per kansrijke beleidsoptie?

Met de instrumenten die hierboven beschreven zijn krijgt de wegbeheerder meer invloed op de inrichting en vormgeving van de verzorgingsplaats. Deze invloed is belangrijk omdat verzorgingsplaatsen een belangrijke rol vervullen in het veilig en begaanbaar houden van het wegennet.

Tegelijk hebben ondernemers een belangrijke rol op de verzorgingsplaats, zij bieden een belangrijk deel van de voorzieningen die de weggebruikers nodig hebben tijdens hun reis van A naar B. Om deze ondernemers goed in staat te stellen om deze voorzieningen aan te bieden, is het belangrijk dat het aantrekkelijk blijft om te ondernemen op de verzorgingsplaats. Daarom wordt er een andere manier van vergunning verlenen voorgesteld, die vergunninghouders meer zekerheid biedt.

4. Wat zijn de gevolgen van de opties?

Hulpvragen

- a) Wat zijn de verwachte gevolgen per beleidsoptie?

Het beoogde effect van het voorstel is dat de verzorgingsplaatsen een plek blijven waar de weggebruiker zijn reis kort kan onderbreken om te rusten of zijn voertuig van energie te voorzien, ook tijdens de transitie naar uitstootvrije mobiliteit. Dit effect wordt bereikt door de wegbeheerder beter in staat te stellen regie te voeren op de inrichting van de verzorgingsplaats. Met deze regie kan het aanbod van voorzieningen beter op peil gehouden worden tijdens de transitie van fossiele brandstoffen naar uitstootvrije alternatieven, zoals laadpalen. De regie is ook nodig om ervoor te zorgen dat de inrichting van de verzorgingsplaats veilig en doelmatig blijft. Zo blijven verzorgingsplaatsen een veilig en doelmatig gebruik van het hoofdwegennet ondersteunen, doordat de verschillende functies en voorzieningen die hiervoor nodig zijn voldoende ruimte krijgen. Een ander beoogd effect van het voorstel is dat er met een nieuwe verdeelmethode en vergunning systematiek betere omstandigheden gecreëerd worden voor ondernemers om hun diensten aan te bieden op verzorgingsplaatsen. Het wordt voor een bredere groep ondernemers aantrekkelijk diensten aan te bieden en te investeren in de verzorgingsplaats, dit komt het aanbod van de voorzieningen – zowel de hoeveelheid als de kwaliteit ervan – ten goede.

Belangrijke belanghebbenden bij het voorstel zijn de weggebruikers, de ondernemers op de verzorgingsplaats (het bedrijfsleven) en de uitvoeringsorganisaties.

De weggebruiker

Voor de weggebruiker betekent het nieuwe beleid dat het aanbod van voorzieningen op peil blijft. Of deze weggebruiker nu rijdt in een elektrisch of brandstofvoertuig, hij kan terecht op de verzorgingsplaats om zijn voertuig te tanken of op te laden. Ook blijft de verzorgingsplaats een prettige en verkeersveilige omgeving, waar weggebruikers kunnen stoppen in geval van nood of voor een korte onderbreking van hun reis.

Het bedrijfsleven

Het bedrijfsleven gaat merken dat de manier van vergunningverlening op verzorgingsplaatsen verandert. Het initiatief voor vergunningaanvragen ligt niet meer bij de aanvrager. In plaats daarvan worden vergunningen op vooraf bepaalde momenten via een openbare procedure verdeeld. Er komt duidelijkheid over welke vergunningen op welk moment verdeeld worden. Bovendien komt voor iedere voorziening een aparte vergunning die geveild wordt. Dit komt veel ondernemers ten goede, omdat deze manier van vergunningverlening meer zekerheid biedt. Alle partijen mogen onder dezelfde voorwaarden meedoen aan de veiling. Ook maakt het verlenen van aparte vergunningen per voorziening het voor een bredere groep aanbieders mogelijk diensten aan te bieden op een verzorgingsplaats. Dit omdat zij ervoor kunnen kiezen om slechts één dienst aan te

bieden (bijvoorbeeld een winkel, een laadstation of een tankstation) en niet een gebundeld pakket aan voorzieningen.

- b) Welke [verplichte toetsen](#) zijn van toepassing en wat zijn daarvan de uitkomsten (voor zover bekend)?

Er zijn meerdere toetsen van toepassing op het wetsvoorstel:

- Een toets op de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid. Deze toets wordt gedaan door de uitvoeringsorganisaties die een belangrijke rol vervullen in het voorgestelde beleid: Rijkswaterstaat en het Rijksvastgoedbedrijf.
- Een toets op de regeldrukeffecten. Deze toets wordt uitgevoerd door het Adviescollege Toetsing Regeldruk (ATR), tegelijk met de internetconsultatie.

Deze toetsen worden op dit moment voorbereid of zijn in uitvoering. De uitkomsten ervan zijn dus nog niet beschikbaar.

5. Wat is de voorkeursoptie?

Hulpvragen

- a) Wat is het voorstel?

Zie voor een beschrijving van het voorstel de beantwoording van de vragen onder 3.

- b) Hoe houdt het voorstel rekening met:

- [doeltreffendheid](#) en [doelmatigheid](#);
- uitvoerbaarheid voor alle relevante partijen (inclusief [doenvermogen](#), [regeldruk](#) en [handhaving](#));
- brede maatschappelijke impact?

Een belangrijk uitgangspunt van het wetsvoorstel is dat de realisatie van de voorzieningen op de verzorgingsplaats aan de vergunninghouder is. Er wordt weinig gestuurd op hoe vergunninghouders op verzorgingsplaatsen hun voorziening vormgeven. Zij bepalen dit voor een belangrijk deel zelf. Wel gelden er verschillende randvoorwaarden, deze worden onder andere vastgelegd in onderliggende regelgeving. Een vergunninghouder bepaalt bijvoorbeeld zelf hoeveel laadpalen hij plaatst, of hoe het assortiment van de gemakswinkel eruit ziet. Het wetsvoorstel zorgt voor een gelijk speelveld, zodat vergunningen op een eerlijke manier verdeeld worden.

Omdat het wetsvoorstel niet stuurt op de realisatie van voorzieningen op de verzorgingsplaats, is het beter uitvoerbaar en handhaafbaar voor de uitvoeringsorganisaties. Het wetsvoorstel beperkt daarmee ook de regeldruk voor ondernemers die graag een vergunning willen op de verzorgingsplaats.

Doordat het wetsvoorstel zich vooral richt op (een eerlijk verloop van) het verdeelproces, is het doelmatiger en doeltreffender. Het wetsvoorstel zorgt er zo voor dat de partijen die het meest geschikt zijn om voorzieningen te kunnen aanbieden op de verzorgingsplaats, een vergunning krijgen. Het is dan niet nodig dat de overheid sterk ingrijpt bij de realisatie van voorzieningen, bijvoorbeeld door een minimum aantal laadpalen vast te stellen. Juist door vergunninghouders hierin vrijheid te bieden is de kans het grootst dat het aanbod op de verzorgingsplaatsen ook in de toekomst blijft aansluiten bij de behoefte van de weggebruiker.

- c) Wat zijn de risico's en onzekerheden van dit voorstel?

Een belangrijke onzekerheid is de snelheid waarmee de vraag naar fossiele brandstoffen afneemt en de vraag naar uitstootvrije energiebronnen toeneemt. De ontwikkeling van de

vraag heeft grote gevolgen voor de inrichting van de verzorgingsplaats. Als de vraag naar fossiele brandstoffen snel afneemt, gaan tankstations eerder verdwijnen. Er komt dan meer ruimte vrij voor laadpalen en andere energiebronnen die misschien nodig zijn. Als de vraag naar fossiele brandstoffen nog lang hoog blijft, blijven tankstations en laadstations langer naast elkaar bestaan. Dit vraagt om meer ruimte op de verzorgingsplaats.

Een andere onzekerheid is het effect dat de veiling van de vergunningen gaat hebben op de ondernemers op de verzorgingsplaats. Bij de vorming van het beleid is goed gekeken naar veilingtheorie en er zijn meerdere onderzoeken uitgevoerd. De veiling wordt zo ingericht dat deze zoveel mogelijk gelijke kansen biedt aan geïnteresseerde partijen. Het is niet de bedoeling dat sommige ondernemers een oneerlijk voordeel hebben. De praktijk moet uitwijzen of de inrichting van de veiling inderdaad gelijkwaardige kansen biedt aan kleinere partijen of nieuwe toetreders. Dit is moeilijk op voorhand met zekerheid te voorspellen.

d) Hoe ziet de voorgenomen [monitoring en evaluatie](#) eruit?

De ontwikkeling van de vraag naar fossiele brandstoffen en emissievrije energiebronnen wordt nauw gevolgd. Dit gebeurt als onderdeel van het opstellen van de routekaart. De routekaart is geen eenmalig document, maar een werkwijze die steeds wordt bijgesteld op basis van nieuwe ontwikkelingen. Via de routekaart is het mogelijk bij te sturen op de inrichting van de verzorgingsplaatsen, als nieuwe ontwikkelingen of voortschrijdend inzicht dat vragen.

Er is een evaluatiemoment opgenomen in het wetsvoorstel. Het is de bedoeling dat deze evaluatie wordt gedaan als de wet een aantal jaar bestaat, zodat de doeltreffendheid en de effecten ervan in de praktijk kunnen worden beoordeeld.