

Minister van Infrastructuur & Milieu
T.a.v. mevrouw drs. M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

CC: De heer M.E.P. Dierikx, de heer J.H. Dronkers, de heer B. Klerk, de heer F. ten Wolde en mevrouw P. Frederiks-Renckens, de heer A. H. Bruggeman, mevrouw J.G.F.M. Williams-Jacobse en de heer R. Vrugt.

Betreft: Inperking rechten van concessiehouders van laadstations langs Rijkswegen

Amsterdam, maandag 30 december 2013

Zeer geachte mevrouw de Minister,

Wij vragen uw aandacht voor het navolgende.

Afgelopen maandag hebben wij met verbazing kennis genomen van een publicatie in de Staatscourant die concessiehouders van een laadstation (in het **Beleid** ook wel “energielaadpunt”) het recht ontnemt om net als exploitanten van andere basisvoorzieningen (een benzinstation en/of wegrestaurant) op verzorgingsplaatsen de benodigde vergunningen te verkrijgen voor het plaatsen van aanvullende voorzieningen. Zulke aanvullende voorzieningen bestaan bijvoorbeeld uit het aanbieden van een kop koffie of een broodje gedurende het opladen van de auto.

Achtergrond

Op 20 december 2011 is in de Staatscourant een beleidswijziging gepubliceerd die het mogelijk maakt voor partijen om een vergunning te verkrijgen voor het realiseren en exploiteren van een laadstation. Hierbij is het laadstation - net als een benzinstation of wegrestaurant - aangemerkt als basisvoorziening en komt het dus in aanmerking voor het aanbieden van aanvullende voorzieningen. Het ging hier om de mogelijkheid om een recht te verkrijgen op de realisatie en exploitatie van volwaardige laadstations, met vergelijkbare rechten als bestaande benzinstations, maar dan alleen gericht op elektriciteit.

Er volgde een inschrijvingsprocedure waar veel belangstelling voor was. Er waren zelfs meer inschrijvingen dan beschikbare vergunningen. Daarom werd er geloot onder leiding van een notaris van Pels Rijcken in Den Haag. Fastned verkreeg hierbij rechten op de realisatie en exploitatie van laadstations op 201 van de 245 beschikbare verzorgingsplaatsen en werd daarmee een belangrijke oplaaddienstverlener.

Fastned is met zeer veel energie aan de slag gegaan en heeft inmiddels de eerste vijf laadstations geopend (zie bijgaande video <http://youtu.be/Zj9MAdf62AU>). In de afgelopen twee jaar werden

enkele duizenden bouwtekeningen gemaakt, honderden locatiebezoeken verricht en met alle 17 wegendistricten werd per verzorgingsplaats het bouwplan van het daar te realiseren laadstation besproken. Dit alles met het oog op het verkrijgen van de benodigde vergunningen. Inmiddels zijn voor meer dan 90 locaties de vergunningen op grond van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken (**Wbr**) definitief verleend. Een dertigtal omgevingsvergunningen voor bouwen liggen klaar. Op tientallen locaties zijn de netbeheerders al bezig met de netaansluiting om deze laadstations van energie te voorzien. Fastned is dus heel hard bezig en heel hard aan het investeren om te zorgen dat Nederland elektrisch kan gaan rijden.

Knelpunt

De beleidswijziging is een eenzijdige wijziging van de voorwaarden van de aanspraak op vergunningen die Fastned nog geen anderhalf jaar geleden heeft verkregen. Fastned is fors gaan investeren op basis van de voorwaarden voor laadstations (in **Beleid** ook wel energielaadpunten) zoals die bekend zijn gemaakt in de Staatscourant van 20 december 2011. Fastned gaat er dan ook vanuit dat zij de mogelijkheid heeft om volwaardige laadstations te kunnen opereren, zoals ook exploitanten van benzinestations dat mogen. Het zou in strijd zijn met de rechtszekerheid als de spelregels gewijzigd worden na toekenning van de rechten op de nodige vergunningen en nadat de investeringsbeslissing door Fastned is genomen.

In 2020 verwacht de Nederlandse overheid 200.000 elektrische auto's op het rijkswegennet. Ervan uitgaande dat deze auto's gemiddeld één keer per week langs de snelweg komen opladen bij de 245 laadstations, dan betekent dit dat er elke week circa duizend bezoekers per laadstation zullen zijn, of, anders gezegd, dat er elk uur een tiental auto's wordt opgeladen. Deze rijders van elektrische auto's verwachten terecht dat zij op het laadstation een kopje koffie kunnen drinken en een broodje kunnen eten en daarvoor niet door de regen naar het nabijgelegen benzinestation hoeven te lopen.

Vandaag is een plan voor het opzetten van zulke voorzieningen nog niet aan de orde. Het eerste waar Fastned voor wil zorgen, is dat mensen elektrisch kunnen rijden door heel Nederland. Maar als er grotere aantallen bezoekers komen, zullen we niet alleen het opladen van de auto aanbieden maar ook een oplossing voor de vraag "wat doe ik tijdens die 20 minuten wachten".

De concessie waarop Fastned zich heeft ingeschreven, waarop de gunning bij de notaris heeft plaatsgevonden en waarvoor door Fastned leges zijn betaald, is een concessie die Fastned de mogelijkheid biedt om rijders van elektrische auto's volwaardige voorzieningen te bieden.

Geen consultatie

Wat ons verbaasd is dat wij als belangrijke concessiehouder nooit door Rijkswaterstaat op de hoogte zijn gesteld van het voornemen om het beleid aan te passen. Wij zijn niet in gelegenheid gesteld om mee te denken over de mogelijke gevolgen hiervan. Verdere verbazing ontstond toen wij contact zochten met de belangrijkste stakeholders zoals het Formule E-team van Economische Zaken en de Directie van Rijkswaterstaat. Ook zij blijken niet op de hoogte te zijn gesteld van deze zeer impactvolle beleidswijziging. Dit alles leidt ertoe dat wij niet anders kunnen concluderen dan dat de besluitvorming omtrent deze beleidswijziging onzorgvuldig is geweest. Daardoor is ook het vertrouwen in een solide overheidsbeleid met betrekking tot elektrisch rijden beschadigd.

Beleidswijziging onrechtmatig

In de "Kennisgeving voorzieningen op verzorgingsplaatsen langs rijkswegen" is het beleid verankerd inzake het al dan niet verlenen van vergunningen die op basis van de Wbr vereist zijn voor het plaatsen en exploiteren van voorzieningen op verzorgingsplaatsen (het **Beleid**). Dit beleid onderscheidt drie basisvoorzieningen: (i) benzinestation, (ii) wegrestaurant en (iii) energielaadpunt. Op grond van het Beleid is het de vergunninghouder van een basisvoorziening toegestaan om aanvullende voorzieningen aan te bieden mits deze een functionele relatie hebben met het weggebruik, geen verkeersaantrekkende werking hebben en de verkeersveiligheid niet negatief beïnvloeden.

Met de recente wijziging van het Beleid (zoals bekendgemaakt in de Staatscourant van 20 november 2013, nr. 32624) heeft u echter, als gezegd, vergunninghouders van de basisvoorziening laadstation uitgesloten van de mogelijkheid aanvullende voorzieningen aan te bieden. Fastned is het daar niet mee eens. Er is geen enkele reden om vergunninghouders van de basisvoorziening laadstation anders te behandelen dan vergunninghouders van de basisvoorziening benzinstation en/of wegrestaurant. De beleidswijziging licht ook niet toe waarom die ongelijke behandeling gerechtvaardigd zou zijn. De enige toelichting die op de wijziging wordt gegeven is:

De doelmatige inrichting van een verzorgingsplaats met inachtneming van een zo (verkeers)veilig mogelijke indeling zijn gediend met zo min mogelijk versnippering van aanvullende voorzieningen. Daartoe worden bij energielaadpunten als basisvoorziening geen aanvullende voorzieningen (bijvoorbeeld een gemakswinkel, autowasstraat, snoepautomaat, etc.) toegestaan.

Deze toelichting is onvoldoende als motivering van de beleidswijziging. Er blijkt geenszins uit waarom een (verkeers)veilige indeling van een verzorgingsplaats steeds zou vereisen dat aanvullende voorzieningen zo min mogelijk versnipperd moeten worden aangeboden. Het is onder het Beleid al jarenlang zo dat op verzorgingsplaatsen met zowel een wegrestaurant als een benzinstation deze beide aanvullende voorzieningen (mogen) aanbieden. Dat is ook na deze beleidswijziging nog steeds zo. Het is in dat licht onverklaarbaar dat de beleidswijziging gestoeld lijkt te zijn op de stelling dat aanvullende voorzieningen bij een laadstation zouden leiden tot een dusdanig versnipperd aanbod dat sprake is van (verkeers)onveiligheid. Deze stelling is ook niet onderbouwd. Zo lijkt er geen enkel verkeerskundig onderzoek aan de beleidswijziging en de gegeven motivering ten grondslag te liggen. Bovendien zijn de belanghebbende partijen op geen enkele wijze bij de beleidswijziging betrokken. Deze wijziging is dan ook onzorgvuldig tot stand gekomen.

De gegeven motivering is niet alleen onvoldoende, maar ook onjuist. Zodra veel mensen gebruik gaan maken van de laadstations, is het wenselijk dat zij gedurende het opladen van hun auto ter plekke wat kunnen eten en/of drinken. Het gebrek aan voorzieningen zal er anders toe leiden dat mensen tijdens het opladen van hun elektrische auto te voet over de verzorgingsplaats moeten lopen naar de aanvullende voorzieningen bij het benzinstation en/of wegrestaurant.

Het effect van veelvuldig gebruik van de laadstations is ook al meerdere malen naar boven gekomen uit de gesprekken met de verkeerskundigen bij de wegendistricten. Ook zij verwachten dat als elektrisch vervoer een vlucht neemt dat deze dan veelvuldige bewegingen tussen de voorzieningen op de verzorgingsplaats tot onveilige situaties gaan leiden.

Het uitlokken van deze bewegingen tussen de voorzieningen op de verzorgingsplaats zal dus eerder tot onveilige situaties leiden dan het aanbieden van aanvullende voorzieningen bij de basisvoorziening laadstation. Het algehele verbod op aanvullende voorzieningen bij laadstations is dan ook niet in overeenstemming met het doel van een veilige en doelmatige inrichting van verzorgingsplaatsen langs de snelweg. Evenmin is het verbod te rijmen met het doel van het Beleid om de weggebruiker in de gelegenheid te stellen om zijn reis te onderbreken om uit te rusten, iets te drinken of te eten, te tanken en dergelijke. Tevens is het strijdig met het dereguleringsstreven dat aan het Beleid ten grondslag ligt.

Op grond van de Wbr moet bij een aanvraag om een vergunning worden getoetst of deze past binnen het veilig en doelmatig gebruik van de publieke functie van de verzorgingsplaats als onderdeel van de infrastructuur. Ten aanzien van aanvullende voorzieningen bij benzinstations is al bepaald dat deze passen binnen de publieke functie van de verzorgingsplaats waarop het benzinstation is gelegen. Voor laadstations is dat niet anders. Het hanteren van een andere toets dan op de doelmatige inrichting van de verzorgingsplaats is in strijd met het specialiteitsbeginsel. Indien een voorziening is gericht op “het faciliteren van het lange afstandsverkeer en de goede verzorging van mens en voertuig gedurende de reis met het oog op de verkeersveiligheid” strekt de vestiging ervan in beginsel ter verzekering van een doelmatig en veilig gebruik van een

verzorgingsplaats (ABRvS 18 augustus 2010, ECLI:NL:RVS:2010:BN4285). Het niet toestaan van aanvullende voorzieningen aan laadstations en het wel toestaan van dezelfde aanvullende voorzieningen aan benzinstations is in strijd met het gelijkheidsbeginsel.

Het gebrek aan toelichting op de beleidswijziging doet vermoeden dat deze eigenlijk ten doel heeft de positie van de benzinstations te beschermen. De vergunninghouders voor de basisvoorziening benzinstation zijn tegen de komst van laadstations op de verzorgingsplaatsen. Die kunnen zij echter niet tegenhouden. Daarnaast is elektrisch rijden een gewenste ontwikkeling mede in het licht van het realiseren van de klimaatdoelstellingen. Het is niet toegestaan om de benzinstations nu tegemoet te komen door laadstations de mogelijkheid te ontzeggen aanvullende voorzieningen aan te bieden. Het door de beleidswijziging beschermen van de benzinstations tegen aanvullende voorzieningen bij laadstations is niet alleen het gebruiken van het middel van de Wbr-vergunning voor een ander doel dan waarvoor de wetgever het heeft toegekend. Het verstoort ook de opkomende concurrentie van elektrisch rijden ten opzichte van auto's op fossiele brandstoffen. Door de beleidswijziging wordt het namelijk minder aantrekkelijk om te kiezen voor elektrisch rijden, omdat tijdens het laden langs de snelweg geen mogelijkheid is om in het zicht van de opladende auto een krant te kopen, een kop koffie te drinken of een broodje te eten. Door de beleidswijziging wordt zodoende de eerlijke mededinging tussen benzinstations en laadstations en tussen elektrisch rijden en auto's op fossiele brandstoffen verstoord. Daarvoor bestaat geen enkele rechtvaardiging. Het creëren en in stand houden van onvervalste concurrentievoorwaarden is juist de doelstelling van zowel het nationale als het Europese mededingingsrecht.

Verzoek

Wij verzoeken u om deze beleidswijziging te heroverwegen en naar aanleiding daarvan te herroepen. U dient benzinstations en laadstations op gelijke wijze te behandelen en dezelfde mogelijkheden te bieden om weggebruikers te faciliteren. De beleidswijziging verstoort de eerlijke verhouding tussen beide zonder dat daarvoor een noodzakelijke reden bestaat uit oogpunt van een doelmatige indeling van de verzorgingsplaats. Voor het geval u deze beleidswijziging handhaaft, deel ik u op voorhand mede dat Fastned zich niet bij deze beleidswijziging zal neerleggen. Fastned en andere partijen moeten de mogelijkheid worden gegeven om verder te bouwen aan een infrastructuur voor elektrische auto's. Alleen met een solide en koersvast overheidsbeleid kunnen wij investeren in deze voorzieningen en meehelpen om elektrisch rijden een succes te maken.

Wij zien uw reactie met belangstelling tegemoet.

Michiel Langezaal

Bart Lubbers

Directeur

Directeur

Bijlagen:

- Staatscourant d.d. 20 november 2013
- Staatscourant d.d. 20 december 2011
- Concessie gunning - Notaris afschrift en brief Rijkswaterstaat
- Foto's eerste laadstations