

10.2.e

T: 020 – 261 89 22

F: 020 – 261 89 23

█@winthagemensink.nl

www.winthagemensink.nl

Per aangetekende post

Minister van Infrastructuur en Waterstaat
t.a.v. Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid
afdeling Werkenpakket
Postbus 2232
3500 GE Utrecht

Adres
Sarphatistraat 370
1018 GW Amsterdam

Tevens per e-mail: vergunningen.wnz@rws.nl

Amsterdam 3 september 2020
Ons kenmerk 20170004Blom
Onderwerp bezwaarschrift c.q. handhavingsverzoek inzake laadstation Shell op verzorgingsplaats Blommendaal
Van █, advocaat

Excellentie,

Namens Fastned B.V., statutair gevestigd te Amsterdam en kantoorhoudende te (1097DL) Amsterdam aan de James Wattstraat 77 (hierna: **Fastned**), dien ik hierbij een bezwaarschrift dan wel verzoek om handhaving in. Fastned kiest voor deze zaak woonplaats ten kantore van WinthagenMensink advocaten te (1018GW) Amsterdam aan de Sarphatistraat 370, █ treedt op als gemachtigde.

Dit bezwaarschrift of handhavingsverzoek is gericht tegen het laadstation dat door Shell Nederland Verkoopmaatschappij B.V. (hierna: **Shell**) momenteel wordt aangelegd op verzorgingsplaats Blommendaal (langs de A27 in de gemeente Zederik). Door eigen waarneming is Fastned daarvan begin deze week op de hoogte geraakt. Fastned is nimmer geïnformeerd over een daarvoor verleende Wbr-vergunning, ondanks dat zij al sinds 5

augustus 2014 over een Wbr-vergunning beschikt voor een laadstation als basisvoorziening op deze verzorgingsplaats. Ervan uitgaande dat die vergunning inderdaad ontbreekt, verzoekt Fastned u om handhavend op te treden tegen de aanleg van het laadstation zonder benodigde vergunning.

Indien u wel een vergunning heeft verleend voor dit laadstation (hierna ook: **Bestreden Besluit**), dan maakt Fastned hierbij bezwaar tegen die vergunning, verzoekt zij om toezending ervan aan ondergetekende en houdt zij zich het recht voor onderstaande bezwaargronden nader aan te vullen na ontvangst van die vergunning. In dat geval is dit bezwaarschrift tegen de vergunning voor het laadstation binnen twee weken nadat zij ervan op de hoogte is geraakt alsnog verschoonbaar te laat ingediend.¹

In dit bezwaarschrift gaat Fastned er achtereenvolgens op in dat (i) twee aanbieders van snellaadvoorzieningen op dezelfde verzorgingsplaats ter verzekering van veilig en doelmatig gebruik zou moeten worden geweigerd; en (ii) het ontoelaatbaar is om speciaal voor benzinstations Wbr-vergunningen voor energielaadpunten als aanvullende voorzieningen te reserveren zodat andere gegadigden niet in aanmerking kunnen komen voor die vergunningen.

Veilig en doelmatig gebruik verzorgingsplaatsen

1. Indien op verschillende locaties op dezelfde verzorgingsplaats snellaadvoorzieningen worden aangeboden, leidt dat tot onveilige situaties. Het gevolg daarvan is namelijk dat weggebruikers tegen het verkeer in van de ene naar de andere aanbieder gaan rijden en dat zij op de eerste splitsing na het verlaten van de snelweg een keuze moeten maken tussen de beide aanbieders. Dat kan leiden tot onzeker en impulsief rijgedrag waarmee de verkeersveiligheid in gevaar wordt gebracht. Het is niet voor niets dat er op de verzorgingsplaatsen langs de Nederlandse snelweg steeds maar één benzinstation aanwezig is en de Kennisgeving ook maar één snellaadstation als basisvoorziening toestaat. Deze gevaarlijke situaties zullen zich steeds vaker voordoen door de groei van het aantal elektrische auto's op de Nederlandse snelweg.
2. Fastned merkt op dat het Bestreden Besluit kennelijk zoals vaker door de Minister onterecht is gebaseerd op de veronderstelling dat een laadstation als aanvullende voorziening minder effecten zou hebben op de veiligheid en doelmatigheid dan een laadstation als basisvoorziening. De effecten op de verkeersveiligheid en het doelmatig gebruik van de verzorgingsplaats doen zich in dezelfde mate voor. Het maakt daarvoor geen verschil of bestaande parkeerplaatsen van een benzinstation of wegrestaurant worden omgevormd tot een laadstation of bestaande parkeerplaatsen elders op de verzorgingsplaats, zie bijvoorbeeld de 'aanvullende voorziening' op verzorgingsplaats Aalscholver:

¹ Zie bijvoorbeeld ABRvS 11 juli 2018, ECLI:NL:RVS:2018:2286.



3. De Minister acht terecht een tweede laadstation als basisvoorziening in strijd met het veilig en doelmatig gebruik van de verzorgingsplaats. Er bestaat echter geen rechtvaardiging om daar specifiek ten gunste van de zittende benzinstations van af te wijken.
4. Fastned verwijst naar de eerder door haar aan de hand van het onderstaande gemotiveerd gegeven toegelicht dat er onveilige situaties zullen ontstaan:
 - (a) het 'Kader Verkeersveiligheid' van 19 april 2017 van Rijkswaterstaat waarin staat dat twijfel of onduidelijkheid bij weggebruikers kan leiden tot onaangepast rijgedrag, onverwachte manoeuvres, plotseling remmen, stressvolle situaties en impulshandelingen waardoor het risico op verkeersongevallen toeneemt;
 - (b) de bevindingen van Royal HaskoningDHV (o.a. de rapporten 'Verzorgingsplaats Den Ruygen Hoek-West, A4 Rijsenhout' en 'De Watering, A8 Zaandam');
 - (c) de bevindingen van de Verkeerspsycholoog GTi ('Verkeerspsychologisch advies laadstations op verzorgingsplaatsen', 18 september 2016);
 - (d) de beslissing op bezwaar over verzorgingsplaats De Hackelaar waarin de Minister expliciet onderkent dat routes en plannen onderweg kunnen wijzigen en dat de mogelijkheden voor snelladen en tanken langs de snelweg, zeker in de randstad, nu al bijna gelijk zijn. Dat in het Bestreden Besluit staat dat elektrische rijders voor hun rit al zullen bepalen waar zij gaan laden is daarmee in strijd en bovendien feitelijk onjuist;

- (e) onderzoek onder klanten van Fastned waaruit volgt dat de meeste elektrische rijders niet al voor hun rit kiezen op welke verzorgingsplaats en bij welke aanbieder zij onderweg zullen gaan snelladen. Die conclusie trekt ook Royal HaskoningDHV en wordt door de Minister expliciet onderschreven: "*Ook deel ik de opvatting van RHDHV dat bestuurders die "een tijdje elektrisch hebben gereden weten dat er op bijna alle routes meerdere laadmogelijkheden zijn en kiezen pas onderweg welke daarvan zal worden gebruikt"*";
- (f) het besluit van de Minister van 30 november 2018 waarin een vergunning voor een prijspaal van Fastned op verzorgingsplaats Den Andel is geweigerd, omdat bij het oprijden van de verzorgingsplaats sprake is van een verhoogde rijtaakbelasting en er grote kans is dat informatie door bebording op die plek niet tijdig kan worden geïnterpreteerd, wat tot onvoorspelbaar rijgedrag en dus onveilige situaties leidt;
- (g) de bebording elektrische rijders niet in één oogopslag duidelijk maakt waar zij heen moeten, omdat deze geen inzicht verschaft in de parameters op basis waarvan de keuze tussen de twee (of meer) aanwezige aanbieders wordt gemaakt (beschikbaarheid laders, laadsnelheid, aanvullende voorzieningen, tariefstructuur);
- (h) het voorkomen van twijfel en onzekerheid bij automobilisten is één van de grondbeginselen van de 'Duurzaam Veilig'-principes is;
- (i) de 'DV3 - Visie Duurzaam Veilig Wegverkeer 2018-2030. Principes voor ontwerp en organisatie van een slachtoffervrij verkeerssysteem' waaruit volgt dat men tot het inzicht is gekomen dat de effecten van het informeren van en regels stellen voor weggebruikers beperkt zijn, maar juist het ontwerp van het wegsysteem fouten en gevaarlijk gedrag kan voorkomen. Volgens de visie moet het systeem worden aangepast aan wat mensen kunnen en willen ('*safety by design*');
- (j) de bevindingen van Roelofs neergelegd in het rapport van 22 januari 2019 dat is opgesteld in een procedure tegen een Wbr-vergunning van Fastned: "*De kans op verkeersonveiligheid door het aanbieden van twee laadstations neemt inderdaad toe. De rapporten zijn logisch opgebouwd volgens verkeerskundige principes. We onderschrijven dan ook de uitkomsten van de andere adviesbureaus*" en: "*Verder kunnen wij het memo van RWS niet onderschrijven, omdat wij te theoretisch van aard vinden*";
- (k) het gegeven dat de gevolgen van verkeersongevallen niet per se beperkt zullen blijven tot uitsluitend lichte materiële schade. Zo blijkt uit een analyse van SWOV dat bij een frontale botsing binnen de bebouwde kom ('bibeko') - dus bij snelheden van 50 of 30 km/u - ruim 29% van de bestuurders naar het ziekenhuis moest of spoedeisende hulp (SEH) nodig had. Bij een kop-staartbotsing was dat bijna 10%.²

² Zie het rapport 'De invloed van voertuigmassa, voertuigtype en type botsing op de ernst van letsel' van Ir. L.T.B. van Kampen dat is te vinden op de website van SWOV.

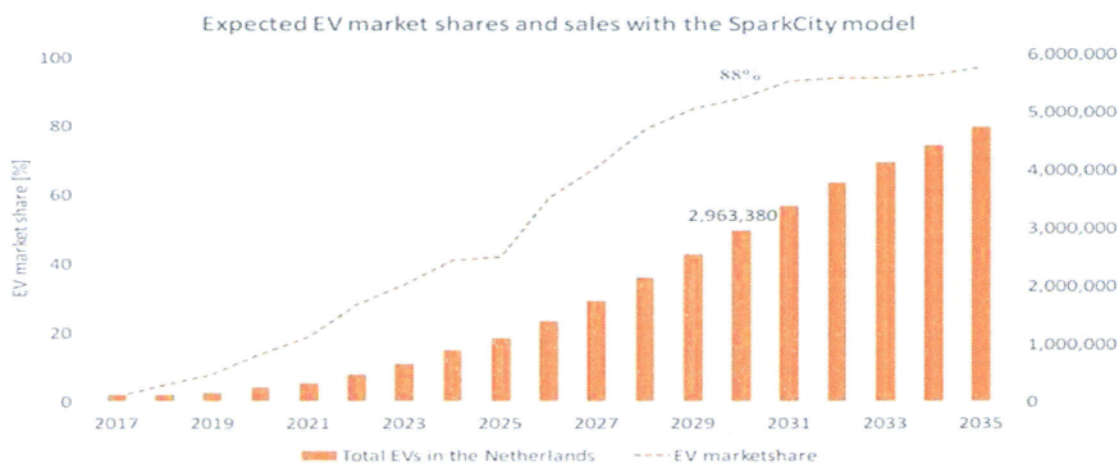
Tabel 6.1 toont de letselernst van de bestuurders van voertuigen met frontschade in de drie verschillende typen botsingen.

| Letselernst | Aandeel bestuurders van voertuigen met frontschade (%) | | | | | |
|-------------|--|--------|----------------|--------|--------------------|--------|
| | Frontale botsingen | | Flankbotsingen | | Achteraanrijdingen | |
| | Bibeko | Bubeko | Bibeko | Bubeko | Bibeko | Bubeko |
| Dood | 0,5 | 3,4 | - | 0,1 | - | - |
| Ziekenhuis | 10,1 | 26 | 4,7 | 11 | 2,4 | 5,7 |
| SEH | 19 | 14,2 | 14 | 12,3 | 7,3 | 10,5 |
| Overig | 21,9 | 23,6 | 15,1 | 21,2 | 9,2 | 12,1 |
| Niet gewond | 48,6 | 32,9 | 66,3 | 55,2 | 81,1 | 71,6 |
| Totaal | N=1500 | N=1446 | N=2236 | N=1436 | N=2157 | N=1749 |

(l) het gegeven dat automobilisten ondanks het verbod daarop om egoïstische redenen toch tegen het verkeer in gaan rijden. Dat bleek bijvoorbeeld toen de Leidsche Rijntunnel in Utrecht door een ongeluk tijdelijk dicht was en 50 automobilisten hun auto keerden en tegen de rijrichting in over de vluchtstrook terug naar de oprit van de snelweg reden.

5. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: de **Afdeling**) onderkent in de uitspraak van 31 juli 2019 dat weggebruikers tegen het verkeer in van de ene naar de andere aanbieder gaan rijden en dat zij op de eerste splitsing na het verlaten van de snelweg een keuze moeten maken tussen de beide aanbieders.³ De Afdeling overweegt echter ten aanzien van verzorgingsplaats Den Ruygen Hoek-West dat Fastned niet aannemelijk heeft gemaakt dat weggebruikers veelvuldig tegen het verkeer in zullen rijden en overweegt dat als het toch gebeurt de weggebruikers dat zorgvuldig zullen doen. Naar de mening van Fastned kan dat geen rechtvaardiging vormen om een Wbr-vergunning te verlenen voor een snellaadstation van Shell op verzorgingsplaats Blommendaal. Dat gevaarlijke situaties zich in de toekomst veelvuldig zullen gaan voordoen, blijkt namelijk uit de redelijkerwijs te verwachten toename van het aantal elektrische auto's waardoor logischerwijs ook het aantal gevaarlijke situaties zal toenemen. Alle nieuwe auto's moeten in 2030 elektrisch zijn, het overheidsbeleid stuurt op 1 miljoen elektrische auto's in 2025. Dat is een veelvoud van het huidige aantal. Volgens de raming van TU Delft zullen in 2026 voor het eerst meer dan 1 miljoen elektrische auto's in Nederland rondrijden:

³ ABRvS 31 juli 2019, ECLI:NL:RVS:2019:2645.



6. Net als bij onderzoek naar de verkeersgevolgen van ruimtelijke ontwikkelingen, zou ook in dit geval de verkeerssituatie ter plekke in een toekomstig prognosejaar moeten worden betrokken.⁴ Gelet op de standaard vergunningsduur van 15 jaar voor laadstations als basisvoorziening is het aangewezen om betrouwbare prognoses van de situatie over 10 en/of 15 jaar in ogenschouw te nemen. In die situatie zijn er veel meer elektrische auto's op de weg dan in de situatie van vandaag de dag waarin al met enige regelmaat sprake is van verkeer tegen de rijrichting in tussen benzinestations met laadvoorzieningen en zelfstandige snellaadstations en van plotselinge, onverwachte manoeuvres als gevolg van de te maken keuze tussen meerdere aanbieders van snellaadvoorzieningen op dezelfde verzorgingsplaats.
7. Dat weggebruikers voorzichtig tegen het verkeer in zullen rijden, kan volgens Fastned geen rechtvaardiging vormen voor de aan Shell verleende vergunning. Tegen het verkeer in rijden is per definitie onvoorzichtig. Bovendien zijn andere verkeersdeelnemers er niet op voorbereid. Verzorgingsplaats Blommendaal wordt ook gebruikt door zwaar vrachtverkeer dat minder snel kan reageren op onverwachte manoeuvres of tegenliggers. Dat automobilisten "extra voorzichtig" tegen het verkeer in zullen rijden en daarbij langzaam rijden, zoals de Minister veronderstelt, is onjuist. In werkelijkheid wordt juist op relatief hoge snelheid tegen het verkeer ingereeden, vermoedelijk om de verkeersregels zo kort mogelijk te overtreden.
8. Het Bestreden Besluit draagt aldus bij aan de trend van toenemende verkeersonveiligheid op de Nederlandse snelwegen.⁵ In plaats daarvan zou de Minister gebruik moeten maken

⁴ Zie bijv. ABRvS 26 juni 2013, ECLI:NL:RVS:2013:42, r.o. 4.1 en ABRvS 3 oktober 2018, ECLI:NL:RVS:2018:3227, r.o. 19.

⁵ <https://www.nu.nl/binnenland/6003837/aantal-ongevallen-op-de-snelweg-in-vijf-jaar-verdubbeld.html>

van zijn mogelijkheid de verkeersveiligheid te bevorderen door het ontstaan van verkeersonveilige situaties zoveel mogelijk te voorkomen.

9. Daarnaast is het laadstation dat Shell aan eht aanleggen is, gesitueerd onder de luifel van het benzinestation waar fossiele brandstoffen worden verkocht. De blusstrategie in geval van een brand van een elektrische auto wijkt in belangrijke mate af van die bij brand van het benzinestation zelf of van een benzine- of dieselauto. Een deel van de aangevraagde snelladers bevindt zich onder de luifel en daarmee in of vlak bij de zones waarbinnen de kans op een ontplofbare atmosfeer bij normale bedrijfsvoering groot is.
10. Bij vergelijkbare besluiten over laadstations onder de luifel van bestaande benzinestations ontbreekt het aan een toelichting wat de minimaal in acht te nemen afstand tussen snelladers en afleverzuilen voor benzine en diesel zou moeten zijn. De Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen geeft daarover geen uitsluitend, maar kent uitsluitend een adviesafstand van 5 meter voor het bepalen van de omvang van de zone rondom een aflevertuistel voor benzine en diesel. Een adviesafstand voor snelladers ontbreekt. Laat staan dat er iets wordt gezegd over de samenloop van elektrische apparatuur waarmee met hoog vermogen elektrische accu's kunnen worden geladen en apparatuur om benzine en diesel te tanken. Echter gelet op het inherente gevaar dat bij het opladen van elektrische accu's vonkjes of zelfs brand ontstaat,⁶ is het onwaarschijnlijk dat het simpelweg aanhouden onder de luifel van een benzinestation van een minimale afstand van 5 meter tussen enerzijds aflevertuistellen voor benzine en diesel en anderzijds snellaadvoorzieningen wel zal volstaan. Als een elektrische auto in de brand vliegt door het opladen van de accu dan kunnen de gevolgen onder de luifel van een benzinestation waar benzine, diesel en LPG wordt getankt natuurlijk heel groot zijn.
11. Om te voorkomen dat zich gevaarlijke situaties voordoen waarbij een mobiele telefoon als ontstekingsbron fungeert, verzoekt Shell de gebruikers van haar benzinestations om deze elektrische apparaten uit te schakelen (zie onderstaande foto). Het is daarmee niet te rijmen om wel elektrische auto's op hoog vermogen te laten snelladen onder de luifel van het benzinestation.

⁶ Zie bijvoorbeeld: <https://www.risicosinbeeld.nl/risicos-en-preventie-2/brand/het-brandgevaar-van-accus-laden/>



12. In het buitenland bestaat ook discussie over de vraag of het voorterrein van een benzinstation wel geschikt is voor het plaatsen van snelladers voor elektrische auto's.⁷

John Dallimore, chair of the APEA's electrical sub group and consultant Gareth Bourhill, who have been involved in drawing up guidelines for the APEA, warned that many forecourts may not be suitable for a charger, while the cost of obtaining the electrical infrastructure required may be prohibitive for others. Dallimore did not mince his words when he started his presentation by saying: "My personal opinion is the worst place on earth you can put an EV charger is on a filling station. I'm trying to have an open mind but it really is a nightmare." He criticised politicians for making decisions without appreciating the difficulties involved, but did concede later on that chargers on big sites, such as motorway services, would be "probably fine".

13. Een Wbr-vergunning voor het laadstation van Shell op Blommendaal kan dan ook in ieder geval niet worden verleend zolang niet een gespecialiseerd onderzoek is verricht naar de veiligheidsaspecten van het plaatsen van snelladers onder de luifel van een benzinstation in de directe nabijheid van aflevertuinen voor benzine en diesel.

⁷ https://forecourtrader.co.uk/news/fullstory.php/aid/15157/Fuel_for_thought.html

14. Bovendien is het niet doelmatig om twee afzonderlijke laadstations op dezelfde verzorgingsplaats te realiseren, omdat het elektriciteitsnet daar niet op is toegerust. Verschillende initiatieven (zoals zonneparken en snellaadstations) kunnen niet tijdig een aansluiting op het net krijgen en krijgen evenmin de door hen benodigde transportcapaciteit. Het situeren van twee laadstations ten behoeve van elektrische auto's vlak bij elkaar vergroot die druk op het bestaande elektriciteitsnetwerk verder zonder dat zij een toevoeging vormen op de mogelijkheden voor snelweggebruikers om op de verzorgingsplaatsen langs de snelweg hun elektrische auto's op te kunnen laden.

Reserveren van vergunningen speciaal voor benzinstations en wegrestaurants ontoelaatbaar

15. Ook is het in strijd met zowel de Dienstenrichtlijn als de Unierechtelijke en nationale rechtsbeginselen om bepaalde Wbr-vergunningen voor laadvoorzieningen te reserveren voor benzinstations, zonder dat andere gegadigden daarvoor in aanmerking kunnen komen. Er bestaat geen dwingende reden van algemeen belang voor deze ongelijke behandeling tussen (potentiële) aanbieders van laaddiensten langs de snelweg.
16. Oftewel: als er al een tweede vergunning zou kunnen worden verleend, dan is het niet toegestaan om die uitsluitend aan benzinstationhouders te verlenen. In plaats daarvan moet een transparante, eerlijke en objectieve verdelingsprocedure worden gehouden waaraan ook Fastned deel kan nemen. Er bestaat geen objectieve rechtvaardiging op grond van een dwingende reden van algemeen belang die het achterwege laten van zo'n procedure rechtvaardigt. Dat heeft Rechtbank Noord-Holland ook overwogen in de zaak over het reserveren van de Wbr-vergunning voor een laadstation als aanvullende voorziening voor het wegrestaurant op verzorgingsplaats Den Ruygen Hoek oost.
17. De conclusie dat de Minister ook andere (potentiële) gegadigden de mogelijkheid moet bieden om mee te dingen naar het verkrijgen van de vergunning voor een laadstation als aanvullende voorziening op een verzorgingsplaats langs de snelweg is in overeenstemming met het gelijkheidsbeginsel. Dat beginsel strekt in deze context tot het bieden van gelijke kansen aan potentiële aanvragers (en niet tot het bieden van gelijke uitkomsten, want dan zou iedere gegadigde een vergunning moeten krijgen). Om gelijke kansen te realiseren moet het bestuursorgaan zorgen voor een passende mate van openbaarheid over de beschikbaarheid van de vergunning, de verdelingsprocedure, het aanvraagtijdstip en de toe te passen criteria.
18. Het sluit ook aan bij de Richtlijn betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen.⁸ In overweging 30 bij die richtlijn staat: *"De installatie en het beheer van oplaadpunten voor elektrische voertuigen moeten op basis van een concurrerende marktwerking worden ontwikkeld, waarbij die markt vrij toegankelijk moet zijn voor alle*

⁸ Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (PB 2014, L 307/1).

partijen die geïnteresseerd zijn in het aanleggen of beheren van oplaadinfrastructuur.” Dat geldt uiteraard ook voor het toekennen van vergunningen voor het realiseren en exploiteren van laadstations op verzorgingsplaatsen langs de snelweg.

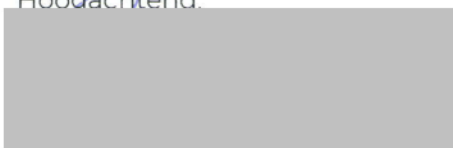
19. Kortom, de Minister had de vergunningen niet zonder meer aan de zittende partijen mogen verlenen, maar ook andere partijen daarvoor in aanmerking moeten laten komen.
20. Dat Fastned ook in de gelegenheid gesteld had moeten worden om mee te dingen naar het verkrijgen van de voor Shell gereserveerde vergunning wordt benadrukt door het gegeven dat het verlenen van die vergunning haar uitbreidingsmogelijkheden op verzorgingsplaats Blommendaal verkleind. Die uitbreiding wordt door de Minister namelijk slechts toegestaan als uit onafhankelijk onderzoek blijkt dat de bestaande capaciteit tekortschiet. Als er meer laadpalen op dezelfde verzorgingsplaats beschikbaar zijn, dan zal de bestaande capaciteit van Fastned minder snel onvoldoende zijn om in de vraag naar laden op die verzorgingsplaats te voorzien. In het geval in dezelfde winkelstraat waar al een ijswinkel is gevestigd ook de banketbakker ijs gaat verkopen, dan zal die gaan voorzien in een deel van de vraag naar ijsjes ter plekke. Het logische gevolg is dat de capaciteit van de eerdere ijswinkel minder snel aantoonbaar te laag is voor de ter plekke bestaande behoefte aan ijsjes. Ook als er bijvoorbeeld op een verzorgingsplaats met al een benzinestation van Shell tevens een benzinestation van BP zou komen, zal de vraag in eerstgenoemd benzinestation dalen en de capaciteit daarvan dus minder snel aantoonbaar tekortschieten om in de behoefte op die verzorgingsplaats te voorzien. Deze situatie zal zich echter niet voordoen, omdat de Minister slechts één benzinestation per verzorgingsplaats toestaat (en een laadstation als basisvoorziening tot 2024 ook niet als aanvullende voorziening een benzinepomp mag plaatsen).
21. Het voorliggende vergunningstelsel vormt daarmee in twee opzichten een beperking voor Fastned: (i) om zich te vestigen als de aanbieder van het laadstation als aanvullende voorziening en (ii) van de uitbreidingsmogelijkheden van haar bestaande laadstations als basisvoorziening. Die beperking moeten voldoen aan de eisen van de Dienstenrichtlijn (op basis van artikel 10 dan wel artikel 15 Dienstenrichtlijn). Bescherming van gevestigde partijen op de verzorgingsplaats kan nimmer een reden vormen om een dergelijke beperking te rechtvaardigen.
22. Rechtbank Noord-Holland heeft overwogen dat het reserveren van vergunningen voor laadstations voor uitsluitend de zittende houders van een andere basisvoorziening onrechtmatig is.
23. Vergunningen voor laadstations als basisvoorziening worden gelet op de snelle ontwikkelingen op het gebied van alternatieve energie, die een voorspelling over het doelmatige gebruik van het waterstaatswerk in de toekomst onmogelijk maakt, verleend met een maximale looptijd van 15 jaren. De aan Shell verleende vergunning kent geen enkele beperking in looptijd. Dat is in strijd met het gelijkheidsbeginsel. Als de Minister in

de toekomst tot het inzicht komt dat toch slechts één aanbieder van laadvoorzieningen per verzorgingsplaats toelaatbaar is uit oogpunt van veilig en doelmatig gebruik van de verzorgingsplaats (zoals tot op heden ook maar één benzinestation per verzorgingsplaats wordt toegestaan) dan wordt Fastned benadeeld als Shell beschikt over een vergunning voor onbepaalde tijd en Fastned zelf niet. Voor de goede orde merkt Fastned op dat zij deze grond niet kon aanvoeren tegen haar eigen vergunning aangezien de Dienstenrichtlijn het verbiedt om schaarse vergunningen (zoals die voor een laadstation als basisvoorziening) voor onbepaalde tijd te verlenen.

Conclusie

24. Op grond van het voorgaande is er of geen vergunning verleend voor een laadstation van Shell op verzorgingsplaats Blommendaal, in welk geval Fastned u verzoekt daartegen handhavend op te treden, of is die vergunning wel verleend maar kan deze gelet op het bovenstaande niet in stand blijven. Fastned verzoekt u om dit bezwaar gegrond te verklaren, de vergunning te herroepen en haar een vergoeding toe te kennen van de kosten die zij heeft gemaakt ten behoeve van deze bezwaarprocedure.

Hoogachtend,





R AANGETEKENDE BRIEF NL

NL Frankering betaald €8.8

98 gr.

166122

03-09-2020 13:07

D

PostNL

NL



3SRPKS449178681

3500GE 2232

INGEKOMEN 04 SEP. 2020

WINTHAGEN
MENSINK
advocaten

1018 GW
370