

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
p.a. de hoofdingenieur-directeur van
Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid
t.a.v. afdeling Werkenpakket
Postbus 2232
3500 GE Utrecht

Adres

Sarphatistraat 370
1018 GW Amsterdam

Tevens per e-mail: █@rws.nl en █@rws.nl

Amsterdam	6 oktober 2020
Uw kenmerk	RWS-2020/25021
Ons kenmerk	20170004Zuid
Onderwerp	bezwaarschrift tegen laadstation Shell op verzorgingsplaats Zuidpunt
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 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 is gericht tegen de vergunning voor het laadstation van Shell Nederland Verkoopmaatschappij B.V. (hierna: **Shell**) op verzorgingsplaats Zuidpunt (langs de A16 in de gemeente Dordrecht). Door eigen waarneming is Fastned daarvan op de hoogte geraakt, de kennelijk al op 21 april 2020 al verleende vergunning (hierna: **Bestreden Besluit**) is pas bij e-

mail van 25 september jl. aan Fastned toegezonden. Dit bezwaarschrift is binnen twee weken nadat Fastned ervan op de hoogte is geraakt alsnog ingediend en daarmee verschoonbaar te laat.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; (ii) het ontoelaatbaar is om speciaal voor benzinestations Wbr-vergunningen voor energielaadpunten als aanvullende voorzieningen te reserveren zodat andere gegadigden niet in aanmerking kunnen komen voor die vergunningen; en (iii) aan Shell ten onrechte een vergunning is verleend voor een laadstation als aanvullende voorziening dat in omvang gelijk(waardig) is aan een laadstation als basisvoorziening.

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 benzinestation 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. Specifiek voor verzorgingsplaats Zuidpunt komt daar nog bij dat de vergunde locatie zich niet leent voor speciale verrichtingen als achteruit inparkeren om het opladen van elektrische auto's met de laadstekker aan de achterkant mogelijk te maken.
2. Fastned merkt op dat het Bestreden Besluit 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 benzinestation 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-startbotsing was dat bijna 10%.²

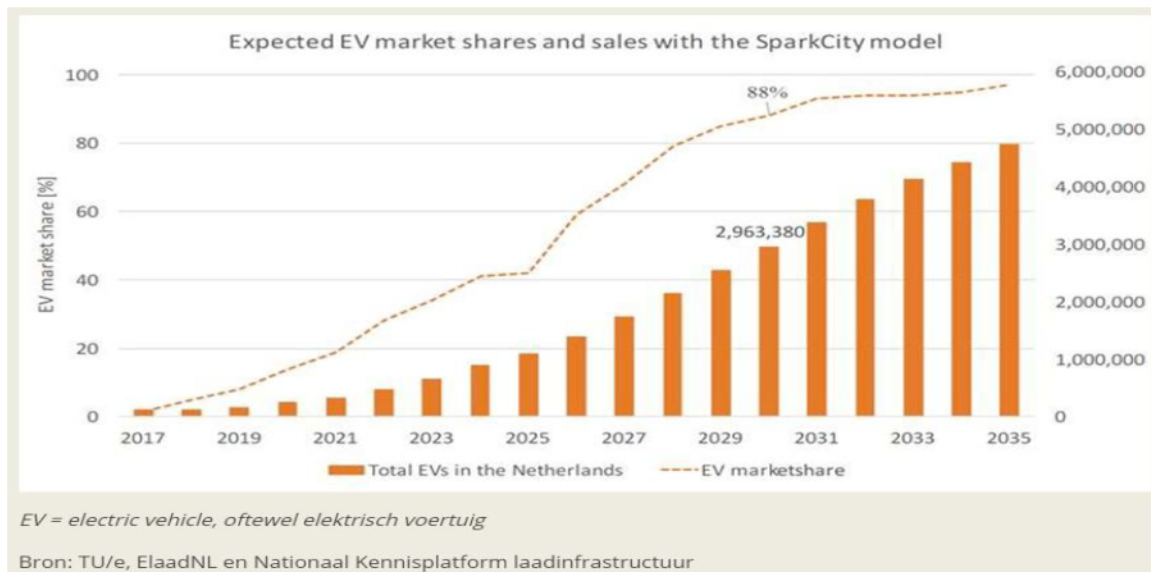
² Zie het rapport 'De invloed van voertuigmassa, voertuigtype en type botsing op de ernst van letsel' van Ir. L.T.B. van Kampen dat is te vinden op de website van SWOV.

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 Zuidpunt. 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 benzinstations 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 Zuidpunt 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. 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

10. 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.
11. 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.
12. 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.

13. Het sluit ook aan bij de Richtlijn betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen.⁶ 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 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.
14. 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.
15. 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 Zuidpunt 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).
16. 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.

⁶ 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).

19. 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 benzinstation 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.

Vanwege omvang kwalificeert laadstation Shell niet als aanvullende voorziening

20. Uit het arrest van 24 juli 2018 van het Gerechtshof Den Haag (hierna: het **Hof**)⁷ volgt dat in een laadstation als aanvullende voorzieningen minder laadpunten zijn toegestaan dan in een laadstation als basisvoorziening. In het arrest overweegt het Hof als volgt over het beroep van Fastned op artikel 10 Dienstenrichtlijn:

Fastned c.s. heeft ook nog een beroep gedaan op artikel 10 van die Dienstenrichtlijn (memorie van grieven alinea 37 e.v.). Voor zover het hof begrijpt betoogt Fastned c.s. dat na een verdeelprocedure niet nog eens dezelfde soort concurrerende rechten mogen worden toegedeeld aan gevestigde partijen in een andere procedure die niet voldoet aan de eisen van transparantie en gelijkheid. Dat is in beginsel juist, maar het doet niet ter zake nu het in dit geval gaat om toedeling aan gevestigde partijen van een ander recht (aanvullende voorzieningen) dan in de eerdere verdeelprocedure (basisvoorzieningen). (onderstreping toegevoegd, advocaat)

21. Het is volgens het Hof dus in beginsel in strijd met artikel 10 Dienstenrichtlijn om dezelfde soort concurrerende rechten als al eerder toegekend voor laadstations als basisvoorziening nogmaals toe te delen uitsluitend aan al op de verzorgingsplaats gevestigde partijen. Dat oordeel past goed binnen de doelstelling van de Dienstenrichtlijn. Die richtlijn beoogt namelijk bij te dragen aan de verwezenlijking van een vrije en concurrerende interne markt.⁸ Volgens het Hof was echter in die zaak geen sprake van dezelfde soort concurrerende rechten, omdat de gevestigde partijen een ander recht zouden krijgen dan al eerder verleend aan de houders van een vergunning voor een laadstation als basisvoorziening. Het verschil tussen beide rechten (laadstation als aanvullende

⁷ Gerechtshof Den Haag 24 juli 2018, ECLI:NL:GHDHA:2018:2469.

⁸ HvJEU 1 oktober 2015, zaken C-340/14 en C341-14 Trijber en Harmsen, ECLI:EU:C:2015:641, r.o. 44.

voorziening versus laadstation als basisvoorziening) is volgens het Hof gelegen in de omvang van het aantal laadpalen, zo blijkt uit de volgende rechtsoverwegingen:

6. Meer in het algemeen is niet juist dat een bepaalde voorziening niet zowel in de categorie "basis" als in de categorie "aanvullend" kan vallen. Ook het aanbieden van eten en drinken kan bijvoorbeeld in beide categorieën vallen. Daarbij geldt wel dat de dienst in omvang kan verschillen al naar gelang het gaat om een basisvoorziening of een aanvullende voorziening, dit omdat een aanvullende voorziening ondergeschikt moet zijn aan de basisvoorziening. Ter zitting heeft de Staat verklaard dat dit ook geldt voor het aantal laadpalen; hoewel daarvoor op dit moment nog geen vaste richtlijnen gelden en het afhankelijk is van de situatie ter plaatse, kan op een bepaalde verzorgingsplaats voor een laadstation als basisvoorziening een groter aantal laadpalen worden toegestaan dan voor een laadstation als aanvullende voorziening (zie ook hierna, onder 15). (...)

15. In het verlengde van het voorgaande geldt dat evenmin sprake is van strijd met het gelijkheidsbeginsel. Van gelijke gevallen is immers geen sprake. Het gaat enerzijds om een nieuwe vergunning voor een toekomstige basisvoorziening en anderzijds om een uitbreiding van een reeds bestaande vergunning voor een aanvullende voorziening bij een reeds aanwezige basisvoorziening. Daarbij geldt nog dat een snellaadstation als aanvullende voorziening ondergeschikt moet zijn aan de basisvoorziening, hetgeen van belang is voor het maximum aantal laadpalen dat kan worden toegestaan (zie ook hierboven onder 6). Een aanvullende voorziening heeft in die zin (veel) minder "impact" op de inrichting van een verzorgingsplaats, zoals de Staat het formuleert. De Staat heeft in dit verband ter zitting opgemerkt dat het ook niet zo kan zijn dat als elektrisch rijden in de toekomst veel groter wordt, een benzinestationhouder eigenmachtig alle benzinepompen op één na kan vervangen door laadpalen.

22. Als de omvang van het aantal laadpalen niet minder is, dan is er wel sprake van "dezelfde soort concurrerende rechten", zodat volgens het arrest van het Hof toedeling daarvan "aan gevestigde partijen in een andere procedure die niet voldoet aan de eisen van transparantie en gelijkheid" in strijd is met artikel 10 Dienstenrichtlijn. De aan Shell verleende vergunning ziet op vier opstelplaatsen en is daarmee gelijkwaardig aan de invulling van het recht op een laadstation als basisvoorziening. Er is dus sprake van dezelfde soort concurrerende rechten. De toekenning van deze vergunning aan Shell voldoet echter niet aan de eisen van transparantie en gelijkheid en is volgens het arrest van het Hof dan ook in strijd met artikel 10 Dienstenrichtlijn.

Conclusie

23. Op grond van het voorgaande kan de Wbr-vergunning voor een laadstation van Shell op verzorgingsplaats Zuidpunt niet in stand blijven. Fastned verzoekt u om toezending van alle op de zaak betrekking hebbende stukken waaronder de aanvraag en alle correspondentie tussen Rijkswaterstaat en aanvrager. Voorts verzoekt Fastned 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,

