

## **Reactie op vragen van FASTNED.**

### **Recht op uitbreiding**

Naar aanleiding van het overleg van ...jl tussen Fastned, RWS, FIN en EZ is aan EZ in samenwerking met Financiën de vraag gesteld welke mogelijkheden er zijn om Fastned exclusiviteit te geven als aanbieder van elektriciteit langs Rijkswegen. Hierbij is vooral gekeken naar de juridische en marktwerking/concurrentie aspecten.

Fastned geeft aan dat zij nu (op het moment dat er nog weinig vraag is naar elektriciteit van laadstations) bereid zijn om een omvangrijke en risicovolle investering te doen, maar dat partijen als Shell met een relatief kleine investering ook elektriciteit kan gaan aanbieden op het moment dat de vraag toeneemt. Fastned wil exclusiviteit om dit te voorkomen. Exclusiviteit die ook op basis van de benzinewet wordt gegeven volgens Fastned.

De mogelijkheden zijn juridisch gezien daartoe beperkt. Een constructie zoals is bedacht in de Benzinewet is een echte uitzondering en zou hier niet opgaan.

De Benzinewet is een codificatie van afspraken die zijn gemaakt in verschillende convenanten die tot doel hebben de benzinemarkt langs snelwegen te hervormen. Van een geheel gesloten markt met eeuwigdurende erfpachtrechten waarbij nieuwe toetreders geen kans hadden, gaan we geleidelijk naar een meer open marktstructuur waarbij ieder jaar via een veiling ook nieuwkomers huurovereenkomsten voor 15 jaar kunnen verwerven. In de onderhandelingen die voorafgingen aan het sluiten van de convenanten heeft de Staat een aantal wensen prijsgegeven om de zittende partijen te bewegen vrijwillig afstand te doen van hun eeuwigdurende rechten. Eén van de "offers" die door de Staat is gebracht, is de verplichting tot 2024 geen nieuwe verkooppunten voor motorbrandstoffen langs bestaande snelwegen in gebruik te geven, behoudens een beperkt aantal uitzonderingen. In die zin is er sprake van een zekere bescherming van zittende partijen. Het totaal aantal locaties zal tot 2024 niet groeien. De afspraak draagt ertoe bij dat de veilingopbrengsten van de eerste veiling van een locatie niet te zeer gedrukt wordt door het handhaven van een zekere schaarste. Ook de Staat heeft daar belang bij, omdat de opbrengst van die eerste veiling de compensatie vormt voor het opgeven van de eeuwigdurende erfpachtrechten door de zittende partijen (bij een te lage veilingopbrengst van de eerste veiling zou de Staat mogelijk uit de schatkist geld bij hebben moeten leggen, vanwege de onteigening van eeuwigdurende rechten die feitelijk via de convenanten en de Benzinewet is geregeld). De zittende partijen ontvangen de eerste veilingopbrengst. Na 2024 zijn alle locaties tenminste één keer geveild en speelt deze factor niet meer. Alle veilingopbrengsten van de tweede veiling en verder van iedere locatie komen toe aan de Staat.

Bij het vestigen van e-laadpalen is sprake van een compleet andere situatie. Er is geen sprake van een onteigening waarbij een passende compensatie betaald hoeft te worden en waarbij er een aanvullend mechanisme noodzakelijk is om te borgen dat de veilingopbrengst van de eerste veiling voldoende is. Er worden bij de e-laadpalen juist nieuwe rechten toegekend die voorheen niet bestonden, in de vorm van een Wbr-vergunning. Die wordt niet geveild, maar om niet verleend. Op termijn zou het wellicht een idee zijn dat anders in te richten en wel via een veiling de schaarse Wbr-vergunningen toe te kennen.

In het licht van het voorgaande is er dus geen enkele reden of noodzaak vanuit de Staat om een vorm van exclusiviteit toe te kennen die verder gaat dan de exclusiviteit die al wordt verworven door het verlenen van een Wbr-vergunning. In het stelsel van de Wbr-vergunning zou zoiets ook niet passen, omdat er geen wettelijke grondslag voor is.

Vanuit het stimuleren van elektrische mobiliteit is een dergelijke exclusiviteit ook niet wenselijk. Fastned is verreweg de grootste aanvrager van vergunningen, en krijgt zodoende al een heel groot marktaandeel. Op het moment dat ze ook nog exclusiviteit (r.i. benzinstations) krijgen, creëert de overheid in feite een (bijna-)monopolie. Ook een beginnende markt is gebaat bij gezonde concurrentie en meerdere aanbieders. Het stimuleren van elektrisch vervoer is dan ook eerder gebaat bij een marktgerichte benadering door het stimuleren van de vraagkant. Niet het stimuleren van de aanbodkant (door exclusiviteit te verlenen).

**Conclusie:** EZ/FIN ziet geen mogelijkheden tot exclusiviteit voor uitbreiding voor Fastned

### **Omgevingsvergunning**

Naar aanleiding van de mail van Fastned en de bevindingen in Rotterdam is nogmaals gekeken naar de benodigde vergunningen. De juristen van het ministerie van I&M, RWS en AGNL komen tot de volgende conclusie.

#### *De laadpaal is vergunningvrij.*

In artikel 2 lid 18 sub b van bijlage II (hoofdstuk II categorieën waarin voor bouwactiviteiten en planologische gebruiksactiviteiten) staat dat een bouwwerk, geen gebouw zijnde ten behoeve van het opladen van accu's van voertuigen met een elektromotor als hoofdmotor vergunningvrij zijn.

#### *Overkapping*

Voor de overkapping zal FastNed een omgevingsvergunning per lokatie moeten aanvragen en afhankelijk van de lokale regels en de uit te voeren werkzaamheden (aanleg, kap) andere toestemmingen binnen die omgevingsvergunning. Dit is één omgevingsvergunning die in één keer kan worden aangevraagd via het omgevingsloket. Hiervoor geldt de reguliere procedure (8 weken).

De overkapping is vergunningplichtig aangezien het specifieke bouwwerk niet in het BOR genoemd wordt: het kan niet gezien worden als bijbehorend bouwwerk en het is geen bouwwerken ten dienste van het wegverkeer. Het gaat dan wel om een zogenoemd kruimelgeval (artikel 4 van BOR bijlage II).

Of een aanlegvergunning moet worden aangevraagd is afhankelijk hoe de bestaande verzorgingsplaatsen in het bestemmingsplan zijn opgenomen. Veelal zal er sprake zijn van de bestemming verkeersdoeleinden. Als de bestemming verkeer is is er wat ons betreft geen sprake van een wijziging van het bestemmingsplan. De laadpalen zijn immers vergunningvrij, dat betekent volgens het BOR, bijlage 2 artikel 2 lid 18 onder b dat het opladen van accus van voertuigen met een elektromotor als hoofdmotor geen vergunning behoeft en ook **geen** wijziging van het bestemmingsplan.

Mochten er nog bomen gekapt moeten worden dan is het afhankelijk van de plaatselijke regelgeving of daarvoor een vergunning moet worden afgegeven (APV).

Er is (normaliter) sprake van een vergunningplicht te behandelen volgens de reguliere procedure onder de Wabo (8 weken). Slopen is met het nieuwe Bouwbesluit 2012 meldingsplichtig geworden. De benodigde vergunningen/meldingen kunnen in één omgevingsvergunning aangevraagd of gemeld worden via het Omgevingsloket online.

Een groot aantal plannen is te raadplegen op [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl)

AGNL kan op verzoek van FASTNED eventueel een concept vergunningsaanvraag opstellen die Fastned kan hanteren.

Daarnaast is de Taskforce EV middels het gemeenteloket van AGNL bereid de vragen van gemeenten m.b.t. de procedures rond vergunningaanvragen voor snellaadstations te behandelen.

**Conclusie:** Procedure aanvraag onder de WABO, 8 weken. Taskforce EV ondersteunt middels het gemeenteloket AGNL bij de vergunningverlening indien noodzakelijk en gewenst.