



Rijksvastgoedbedrijf  
Ministerie van Binnenlandse Zaken en  
Koninkrijksrelaties

> Retouradres Postbus 16169 2500 BD Den Haag

Rijksvastgoedbedrijf  
bureau dg

Korte Voorhout 7  
Postbus 16169  
2500 BD Den Haag  
[www.rijksvastgoedbedrijf.nl](http://www.rijksvastgoedbedrijf.nl)

Ons kenmerk  
7800000251

KvK nummer  
65890604

BTW nummer  
NL8563.05.765.B.01

Datum **04 JUN 2018**  
Betreft Tweede deelbesluit Wob inzake Benzinewet

In uw brief van 7 februari 2018, ontvangen op 12 februari 2018, heeft u met een beroep op de Wet openbaarheid van bestuur (Wob) informatie verzocht over de toepassing van de Benzinewet op andere voorzieningen dan motorbrandstofverkooppunten in de enge zin van het woord. Uw verzoek betreft in ieder geval, maar is niet noodzakelijkerwijs beperkt tot, documenten die geheel of gedeeltelijk betrekking hebben op de vraag of het aanbieden van voorzieningen als een gemakswinkel of laadvoorzieningen ten behoeve van elektrische auto's onder het toepassingsbereik van de Benzinewet vallen. Het verzoek is in eerste instantie beperkt tot de periode vanaf 2013.

#### **Procedure**

De ontvangst van uw verzoek is schriftelijk bevestigd bij brief van 13 februari 2018. In de brief van 8 maart 2018 is de beslistermijn met vier weken verdaagd tot en met 9 april 2018. In de brief van 30 maart 2018 is aan u medegedeeld dat de beslistermijn met vier weken is opgeschort vanwege het vragen van zienswijzen aan derden.

In uw e-mailberichten van 5 en 6 april 2018 heeft u een medewerker van het Rijksvastgoedbedrijf verzocht alvast een deelbesluit te nemen over de documenten waarover niet bij derden om hun zienswijze is gevraagd. Dit verzoek is ingewilligd door mijn besluit van 14 mei 2018. Het onderhavige besluit betreft de documenten waarover wel bij derden om hun zienswijze is gevraagd.

#### **Wettelijk kader**

Uw verzoek valt onder de reikwijdte van de Wob. Voor de relevante Wob-artikelen verwijs ik u naar de bijlage 1.

#### **Inventarisatie documenten**

Op basis van uw verzoek zijn in totaal 19 documenten aangetroffen. Deze documenten zijn opgenomen in een inventarislijst, die als bijlage 2 bij dit besluit is gevoegd. In dit besluit wordt verwezen naar de corresponderende nummers uit de inventarislijst, zodat per document duidelijk is wat is besloten.

### **Zienswijzen**

U bent erover geïnformeerd in de brief van 30 maart 2018 dat er derde belanghebbenden zijn bij de openbaarmaking van de documenten en dat deze in de gelegenheid zijn gesteld hierover hun zienswijze te geven. De zienswijzen van de derde belanghebbenden heb ik in mijn belangenafweging meegenomen.

Rijksvastgoedbedrijf  
bureau dg

Datum

### **Besluit**

Ik heb besloten de bijlage bij het document met nummer 15 niet openbaar te maken. De Wob is op dit document niet van toepassing.

Verder heb ik besloten gedeeltelijk aan uw verzoek tegemoet te komen. Ik maak alle documenten – met uitzondering van de bijlagen bij document 16 – deels openbaar. De bijlagen bij document 16 maak ik in hun geheel niet openbaar omdat dit zal leiden tot een onevenredige bevoordeling of benadeling van de daarbij betrokken partijen. De passages in de overige documenten die ik niet openbaar maak betreffen persoonsgegevens en persoonlijke beleidsopvattingen in een stuk bedoeld voor intern beraad.

Voor de motivering verwijs ik naar het onderdeel "Overwegingen" van dit besluit.

### **Overwegingen**

Allereerst wil ik u wijzen op het volgende. Ingevolge artikel 3, vijfde lid, van de Wob, wordt een verzoek om informatie ingewilligd met inachtneming van het bepaalde in de artikelen 10 en 11.

Het recht op openbaarmaking op grond van de Wob dient uitsluitend het publieke belang van een goede en democratische bestuursvoering. Het komt iedere burger in gelijke mate toe. Daarom kan ten aanzien van de openbaarheid geen onderscheid worden gemaakt naar gelang de persoon of de bedoeling of belangen van de verzoeker. Bij de te verrichten belangenafweging worden dan ook betrokken het algemene belang bij openbaarmaking van de gevraagde informatie en de door de weigeringsgronden te beschermen belangen, maar niet het specifieke belang van de verzoeker.

Evenmin kent de Wob een beperkte vorm van openbaarmaking. Dit betekent dat openbaarmaking van de gevraagde documenten uitsluitend aan u op grond van de Wob niet mogelijk is. Indien ik aan u de betreffende documenten verstrek, moet ik deze ook aan anderen geven indien zij daarom verzoeken. In dat licht vindt de onderstaande belangenafweging/vinden de onderstaande belangenafwegingen dan ook plaats.

#### **Wob is niet van toepassing**

De bijlage bij document met nummer 15 betreft een stuk uit een procesdossier. Op dergelijke stukken is de Wob niet van toepassing vanwege een bijzondere openbaarmakingsregeling met een uitputtend karakter. Voor deze stukken geldt hetgeen is bepaald in artikel 8:79, tweede lid, van de Algemene wet bestuursrecht en/of artikel 28 jo. artikel 838 Wetboek van burgerlijke rechtsvordering. Zoals blijkt uit de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (Afdeling) van 22 april 2015 (ECLI:NL:RVS:2015:1232). Ik maak dit document dan ook niet openbaar.

De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer (art. 10, lid 2 sub e Wob)

Op grond van artikel 10, tweede lid, aanhef en onder e, van de Wob blijft verstrekking van informatie achterwege voor zover het belang daarvan niet opweegt tegen het belang dat de persoonlijke levenssfeer wordt geëerbiedigd. In alle documenten staan persoonsgegevens, zoals namen en parafen/handtekeningen. Ik ben van oordeel dat t.a.v. deze gegevens het belang dat de persoonlijke levenssfeer wordt geëerbiedigd, zwaarder moet wegen dan het belang van openbaarheid. Daarom heb ik de persoonsgegevens verwijderd uit deze documenten.

Het voorkomen van onevenredige bevoordeling of benadeling (art. 10, lid 2 sub g Wob)

De bijlagen bij het document met nummer 16 betreffen drie artikelen uit tijdschriften, waarop het auteursrecht van toepassing is<sup>1</sup>. Zoals blijkt uit de uitspraak van de Afdeling van 20 december 2017 (ECLI:NL:RVS:2017:3527) vormt de openbaarmakingsregeling van de Wob een beperking op het auteursrecht als bedoeld in artikel 1 van de Auteurswet.

Op grond van artikel 10, tweede, lid, aanhef en onder g, van de Wob blijft verstrekking van informatie achterwege ter voorkoming van onevenredige bevoordeling of benadeling van bij de aangelegenheid betrokken natuurlijke personen of rechtspersonen dan wel van derden.

In alle drie artikelen is de volgende frase opgenomen: "Alle (auteurs-)rechten op dit document berusten bij Wolters Kluwer Nederland B.V. of haar licentiegevers en worden uitdrukkelijk voorbehouden". Als deze artikelen op grond van de Wob openbaar worden gemaakt dan zullen de auteurs, uitgevers en/of licentiegevers van de artikelen daar geen verdiensten meer mee kunnen genereren. De artikelen zijn dan immers door iedereen te raadplegen waardoor er geen toestemming meer hoeft te worden gevraagd aan voornoemde partijen of de artikelen gepubliceerd mogen worden. Ik ben van oordeel dat het belang van de auteurs, uitgevers en/of licentiegevers om verdiensten te verkrijgen zwaarder weegt dan openbaarmaking van de artikelen aan eenieder.

Documenten ten behoeve van intern beraad (art. 11, lid 1 van de Wob)

Artikel 11, eerste lid, van de Wob bepaalt dat in geval van een verzoek om informatie uit documenten, opgesteld ten behoeve van intern beraad, geen informatie wordt verstrekt over daarin opgenomen persoonlijke beleidsopvattingen.

Op grond van artikel 1, onder c, van de Wob wordt onder intern beraad verstaan: het beraad over een bestuurlijke aangelegenheid binnen een bestuursorgaan, dan wel binnen een kring van bestuursorganen in het kader van de gezamenlijke verantwoordelijkheid voor een bestuurlijke aangelegenheid. Een persoonlijke beleidsopvatting is "een opvatting, aanbeveling of conclusie van één of meer personen over een bestuurlijke aangelegenheid en de daartoe door hen aangevoerde argumenten" (artikel 1, onder f, van de Wob).

<sup>1</sup> De Hoge Raad koersvast - prof. mr. H.Ph.J.A.M. Hennekens  
Misbruik van bevoegdheid; weigering door gemeente van privaatrechtelijke toestemming tot benutten publiekrechtelijke vergunning; onaanvaardbare doorkruising publiekrechtelijke regeling?; maatstaf. - G.A. van der Veen  
Rijnland/Götte - H.Ph.J.A.M. Hennekens

Als documenten van intern beraad worden blijkens de toelichting op de Wob en bestendige jurisprudentie o.a. aangemerkt: nota's van ambtenaren aan hun politieke en ambtelijke leidinggevenden, correspondentie tussen ministeries of andere bestuursorganen onderling en concepten van stukken. Ook documenten afkomstig van externe personen of organisaties die bij de beleidsvorming en besluitvorming worden betrokken, kunnen als documenten bestemd voor intern beraad worden aangemerkt. Deze beperking op de informatieverplichting is in de Wob opgenomen omdat een ongehinderde bijdrage van ambtenaren en van hen die van buiten bij het intern beraad zijn betrokken bij de beleidsvorming en -voorbereiding gewaarborgd moet zijn. Zij moeten in alle openhartigheid onderling en met bewindspersonen kunnen communiceren. Staatsrechtelijk zijn slechts de standpunten die het bestuursorgaan voor zijn rekening wil nemen relevant.

Rijksvastgoedbedrijf  
bureau dg

Datum

De documenten met nummers 1, 2, 4 t/m 8, 12, 13 en 16 t/m 18 zijn (mede) opgesteld ten behoeve van intern beraad en bevatten persoonlijke beleidsopvattingen. Deze persoonlijke beleidsopvattingen heb ik uit het document verwijderd.

#### **Wijze van openbaarmaking**

De documenten treft u bij dit besluit in kopie aan. Op de gelakte passages in de documenten is vermeld op basis van welke grond is gelakt. Hierbij ziet "11.2.e" op persoonsgegevens en "11" op persoonlijke beleidsopvattingen ten behoeve van intern beraad.

De stukken die met dit besluit voor eenieder openbaar worden, zullen op [www.rijksoverheid.nl](http://www.rijksoverheid.nl) worden geplaatst.

Hoogachtend,

 Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties,

*Secretaris-generaal*

Belanghebbenden kunnen binnen zes weken na bekendmaking van dit besluit brief bezwaar maken bij de staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, Secretaris-generaal Cluster, Directie Constitutionele Zaken en Wetgeving, Postbus 20011, 2500 EA Den Haag. Het bezwaarschrift moet zijn ondertekend, voorzien zijn van een datum alsmede de naam en het adres van de indiener en dient vergezeld te gaan van de gronden waarop het bezwaar berust en, zo mogelijk, een afschrift van het besluit waartegen het bezwaar is gericht. In het geval bezwaren zijn gericht tegen met elkaar samenhangende deelbesluiten zullen de bezwaren gelijktijdig worden behandeld.



## **Bijlage 1 – Relevante artikelen uit de Wob**

**Rijksvastgoedbedrijf**  
bureau dg

### Artikel 1

**Datum**

In deze wet en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

- a. document: een bij een bestuursorgaan berustend schriftelijk stuk of ander materiaal dat gegevens bevat;
- b. bestuurlijke aangelegenheid: een aangelegenheid die betrekking heeft op beleid van een bestuursorgaan, daaronder begrepen de voorbereiding en de uitvoering ervan;
- c. intern beraad: het beraad over een bestuurlijke aangelegenheid binnen een bestuursorgaan, dan wel binnen een kring van bestuursorganen in het kader van de gezamenlijke verantwoordelijkheid voor een bestuurlijke aangelegenheid;
- d. niet-ambtelijke adviescommissie: een van overheidswege ingestelde instantie, met als taak het adviseren van een of meer bestuursorganen en waarvan geen ambtenaren lid zijn, die het bestuursorgaan waaronder zij ressorteren adviseren over de onderwerpen die aan de instantie zijn voorgelegd. Ambtenaren, die secretaris of adviserend lid zijn van een adviesinstantie, worden voor de toepassing van deze bepaling niet als leden daarvan beschouwd;
- e. ambtelijke of gemengd samengestelde adviescommissie: een instantie, met als taak het adviseren van één of meer bestuursorganen, die geheel of gedeeltelijk is samengesteld uit ambtenaren, tot wier functie behoort het adviseren van het bestuursorgaan waaronder zij ressorteren over de onderwerpen die aan de instantie zijn voorgelegd;
- f. persoonlijke beleidsopvatting: een opvatting, voorstel, aanbeveling of conclusie van een of meer personen over een bestuurlijke aangelegenheid en de daartoe door hen aangevoerde argumenten;
- g. milieu-informatie: hetgeen daaronder wordt verstaan in artikel 19.1a van de Wet milieubeheer;
- h. hergebruik: het gebruik van informatie die openbaar is op grond van deze of een andere wet en die is neergelegd in documenten berustend bij een overheidsorgaan, voor andere doeleinden dan het oorspronkelijke doel binnen de publieke taak waarvoor de informatie is geproduceerd;
- i. overheidsorgaan:
  - 1°. een orgaan van een rechtspersoon die krachtens publiekrecht is ingesteld, of
  - 2°. een ander persoon of college, met enig openbaar gezag bekleed.

### Artikel 3

1. Een ieder kan een verzoek om informatie neergelegd in documenten over een bestuurlijke aangelegenheid richten tot een bestuursorgaan of een onder verantwoordelijkheid van een bestuursorgaan werkzame instelling, dienst of bedrijf.
2. De verzoeker vermeldt bij zijn verzoek de bestuurlijke aangelegenheid of het daarop betrekking hebbend document, waarover hij informatie wenst te ontvangen.
3. De verzoeker behoeft bij zijn verzoek geen belang te stellen.
4. Indien een verzoek te algemeen geformuleerd is, verzoekt het bestuursorgaan de verzoeker zo spoedig mogelijk om zijn verzoek te preciseren en is het hem daarbij behulpzaam.

5. Een verzoek om informatie wordt ingewilligd met inachtneming van het bepaalde in de artikelen 10 en 11.

**Rijksvastgoedbedrijf**  
bureau dg

**Datum**

#### Artikel 6

1. Het bestuursorgaan beslist op het verzoek om informatie zo spoedig mogelijk, doch uiterlijk binnen vier weken gerekend vanaf de dag na die waarop het verzoek is ontvangen.
2. Het bestuursorgaan kan de beslissing voor ten hoogste vier weken verdagen. Van de verdaging wordt voor de afloop van de eerste termijn schriftelijk gemotiveerd mededeling gedaan aan de verzoeker.
3. Onverminderd artikel 4:15 van de Algemene wet bestuursrecht wordt de termijn voor het geven van een beschikking opgeschort gerekend vanaf de dag na die waarop het bestuursorgaan de verzoeker meedeelt dat toepassing is gegeven aan artikel 4:8 van de Algemene wet bestuursrecht, tot de dag waarop door de belanghebbende of belanghebbenden een zienswijze naar voren is gebracht of de daarvoor gestelde termijn ongebruikt is verstreken.
4. Indien de opschorting, bedoeld in het derde lid, eindigt, doet het bestuursorgaan daarvan zo spoedig mogelijk mededeling aan de verzoeker, onder vermelding van de termijn binnen welke de beschikking alsnog moet worden gegeven.
5. Indien het bestuursorgaan heeft besloten informatie te verstrekken, wordt de informatie verstrekt tegelijk met de bekendmaking van het besluit, tenzij naar verwachting een belanghebbende bezwaar daar tegen heeft, in welk geval de informatie niet eerder wordt verstrekt dan twee weken nadat de beslissing is bekendgemaakt.
6. Voor zover het verzoek betrekking heeft op het verstrekken van milieu-informatie:
  - a. bedraagt de uiterste beslistermijn in afwijking van het eerste lid twee weken indien het bestuursorgaan voornemens is de milieu-informatie te verstrekken terwijl naar verwachting een belanghebbende daar bezwaar tegen heeft;
  - b. kan de beslissing slechts worden verdaagd op grond van het tweede lid, indien de omvang of de gecompliceerdheid van de milieu-informatie een verlenging rechtvaardigt;
  - c. zijn het derde en vierde lid niet van toepassing.

#### Artikel 7

1. Het bestuursorgaan verstrekt de informatie met betrekking tot de documenten die de verlangde informatie bevatten door:
  - a. kopie ervan te geven of de letterlijke inhoud ervan in andere vorm te verstrekken,
  - b. kennisneming van de inhoud toe te staan,
  - c. een uittreksel of een samenvatting van de inhoud te geven, of
  - d. inlichtingen daaruit te verschaffen.
2. Het bestuursorgaan verstrekt de informatie in de door de verzoeker verzochte vorm, tenzij:
  - a. het verstrekken van de informatie in die vorm redelijkerwijs niet geveerd kan worden;
  - b. de informatie reeds in een andere, voor de verzoeker gemakkelijk toegankelijke vorm voor het publiek beschikbaar is.

3. Indien het verzoek betrekking heeft op milieu-informatie als bedoeld in artikel 19.1a, eerste lid, onder b, van de Wet milieubeheer, verstrekt het bestuursorgaan, zo nodig, en indien deze informatie voorhanden is, tevens informatie over de methoden die zijn gebruikt bij het samenstellen van eerstbedoelde informatie.

**Rijksvastgoedbedrijf**  
bureau dg

**Datum**

#### Artikel 10

1. Het verstrekken van informatie ingevolge deze wet blijft achterwege voor zover dit:

- a. de eenheid van de Kroon in gevaar zou kunnen brengen;
- b. de veiligheid van de Staat zou kunnen schaden;
- c. bedrijfs- en fabricagegegevens betreft, die door natuurlijke personen of rechtspersonen vertrouwelijk aan de overheid zijn meegedeeld;
- d. persoonsgegevens betreft als bedoeld in paragraaf 2 van hoofdstuk 2 van de Wet bescherming persoonsgegevens, tenzij de verstrekking kennelijk geen inbreuk op de persoonlijke levenssfeer maakt.

2. Het verstrekken van informatie ingevolge deze wet blijft eveneens achterwege voor zover het belang daarvan niet opweegt tegen de volgende belangen:

- a. de betrekkingen van Nederland met andere staten en met internationale organisaties;
- b. de economische of financiële belangen van de Staat, de andere publiekrechtelijke lichamen of de in artikel 1a, onder c en d, bedoelde bestuursorganen;
- c. de opsporing en vervolging van strafbare feiten;
- d. inspectie, controle en toezicht door bestuursorganen;
- e. de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer;
- f. het belang, dat de geadresseerde erbij heeft als eerste kennis te kunnen nemen van de informatie;
- g. het voorkomen van onevenredige bevoordeling of benadeling van bij de aangelegenheid betrokken natuurlijke personen of rechtspersonen dan wel van derden.

3. Het tweede lid, aanhef en onder e, is niet van toepassing voorzover de betrokken persoon heeft ingestemd met openbaarmaking.

4. Het eerste lid, aanhef en onder c en d, het tweede lid, aanhef en onder e, en het zevende lid, aanhef en onder a, zijn niet van toepassing voorzover het milieu-informatie betreft die betrekking heeft op emissies in het milieu. Voorts blijft in afwijking van het eerste lid, aanhef en onder c, het verstrekken van milieu-informatie uitsluitend achterwege voorzover het belang van openbaarmaking niet opweegt tegen het daar genoemde belang.

5. Het tweede lid, aanhef en onder b, is van toepassing op het verstrekken van milieu-informatie voor zover deze handelingen betreft met een vertrouwelijk karakter.

6. Het tweede lid, aanhef en onder g, is niet van toepassing op het verstrekken van milieu-informatie.

7. Het verstrekken van milieu-informatie ingevolge deze wet blijft eveneens achterwege voorzover het belang daarvan niet opweegt tegen de volgende belangen:

- a. de bescherming van het milieu waarop deze informatie betrekking heeft;
- b. de beveiliging van bedrijven en het voorkomen van sabotage.

8. Voorzover het vierde lid, eerste volzin, niet van toepassing is, wordt bij het toepassen van het eerste, tweede en zevende lid op milieu-informatie in

aanmerking genomen of deze informatie betrekking heeft op emissies in het milieu.

**Rijksvastgoedbedrijf**  
bureau dg

**Datum**

#### Artikel 11

1. In geval van een verzoek om informatie uit documenten, opgesteld ten behoeve van intern beraad, wordt geen informatie verstrekt over daarin opgenomen persoonlijke beleidsopvattingen.
2. Over persoonlijke beleidsopvattingen kan met het oog op een goede en democratische bestuursvoering informatie worden verstrekt in niet tot personen herleidbare vorm. Indien degene die deze opvattingen heeft geuit of zich erachter heeft gesteld, daarmee heeft ingestemd, kan de informatie in tot personen herleidbare vorm worden verstrekt.
3. Met betrekking tot adviezen van een ambtelijke of gemengd samengestelde adviescommissie kan het verstrekken van informatie over de daarin opgenomen persoonlijke beleidsopvattingen plaatsvinden, indien het voornemen daartoe door het bestuursorgaan dat het rechtstreeks aangaat aan de leden van de adviescommissie voor de aanvang van hun werkzaamheden kenbaar is gemaakt.
4. In afwijking van het eerste lid wordt bij milieu-informatie het belang van de bescherming van de persoonlijke beleidsopvattingen afgewogen tegen het belang van openbaarmaking. Informatie over persoonlijke beleidsopvattingen kan worden verstrekt in niet tot personen herleidbare vorm. Het tweede lid, tweede volzin, is van overeenkomstige toepassing.

**Bijlage 2**

Nr	Type	Onderwerp	Beoordeling	Wob	afzender / opsteller	ontvanger	(laatste) datum	Toelichting
1	mails	aanvullende voorziening laadstation	Beperkt openbaar	art. 10 lid 2 sub e en art. 11 lid 1 Wob	RWS	RWS	11-mrt-13	Bevat persoonsgegevens en persoonlijke beleidsopvattingen (intern beraad).
2	mails	vragen van Fastned over de wbr-vergunning	Beperkt openbaar	art. 10 lid 2 sub e en art. 11 lid 1 Wob	RWS	Fastned	8-apr-13	Bevat persoonsgegevens en persoonlijke beleidsopvattingen (intern beraad).
3	brief	laadpalen bij MBVP	Beperkt openbaar	art. 10 lid 2 sub e Wob	Boekel de Neree	RVB	6-mei-13	Bevat persoonsgegevens.
4	mails	laadpalen bij MBVP	Beperkt openbaar, deels eerder openbaar gemaakt	art. 10 lid 2 sub e en art. 11 lid 1 Wob	RVB	RWS	7-jan-14	Bevat persoonsgegevens en persoonlijke beleidsopvattingen (intern beraad) en twee Staatscourantpublicaties.
5	mails	aanvullende voorziening laadstation	Beperkt openbaar	art. 10 lid 2 sub e en art. 11 lid 1 Wob	RVB	RWS	16-jul-15	Bevat persoonsgegevens en persoonlijke beleidsopvattingen (intern beraad).
6	mails	aanvullende voorziening laadstation de Horn	Beperkt openbaar	art. 10 lid 2 sub e en art. 11 lid 1 Wob	RVB	RWS	16-jul-15	Bevat persoonsgegevens en persoonlijke beleidsopvattingen (intern beraad).
7	brief en mail	aanvullende voorziening laadstation	Beperkt openbaar	art. 10 lid 2 sub e en art. 11 lid 1 Wob	RWS	RVB	29-okt-15	Bevat persoonsgegevens en mail bevat persoonlijke beleidsopvattingen (intern beraad).
8	mails	De Velder, Vraag RWS, veiling, gemakswinkel	Beperkt openbaar	art. 10 lid 2 sub e en art. 11 lid 1 Wob	RVB	RVB	10-dec-15	Bevat persoonsgegevens en persoonlijke beleidsopvattingen (intern beraad).
9	brief	aanvullende voorziening laadstation	Beperkt openbaar	art. 10 lid 2 sub e Wob	VNPI/VPR	RVB	23-mei-16	Bevat persoonsgegevens.
10	brief	aanvullende voorziening laadstation	Beperkt openbaar	art. 10 lid 2 sub e Wob	VNPI	RVB	13-okt-16	Bevat persoonsgegevens.
11	Reactienota	ontwerp-wbr laadpalen bij MBVP	Beperkt openbaar	art. 10 lid 2 sub e Wob	RWS		23-nov-16	Bevat persoonsgegevens.
12	mails, concept-rapport	WOB Fastned 2016	Mails niet openbaar, conceptrapport openbaar	art. 11 lid 1 en art. 10 lid 2 sub e Wob	RWS	RVB	23-dec-16	Mails bevatten geen wezenlijke informatie.
13	mails	brief advocaat pomphouders, voorzieningenbeleid	Beperkt openbaar	art. 10 lid 2 sub e en art. 11 lid 1 Wob	RWS	RVB	22-aug-17	Mail bevat persoonsgegevens en persoonlijke beleidsopvattingen (intern beraad). Betreft correspondentie over concept reactie op brief. Brief bevat persoonsgegevens.
14	brief	sommatie laadpalen bij MBVP	Beperkt openbaar	art. 10 lid 2 sub e Wob	Winthagen Mensink	RVB	4-okt-17	Brief en bijlagen bevatten persoonsgegevens.
15	brief	sommatie huurovereenkomst De Horn	Beperkt openbaar	art. 10 lid 2 sub e Wob en art. 8:79 Awb	Winthagen Mensink	RVB	10-okt-17	Brief bevat persoonsgegevens. Bijlage is processtuk (nadere reactie)
16	mails, artikelen	exclusiviteit oplaadstation	Beperkt openbaar, artikelen niet openbaar	art. 10 lid 2 sub e en sub g, art. 11 lid 1 Wob	RVB	RVB	27-okt-17	Mails bevatten persoonsgegevens en persoonlijke beleidsopvattingen (intern beraad). Bijlagen zijn artikelen uit tijdschriften (auteursrecht).
17	mails	gemakswinkel bij MBVP	Beperkt openbaar	art. 10 lid 2 sub e en art. 11 lid 1 Wob	RVB	RWS	6-nov-17	Mails bevatten persoonsgegevens en persoonlijke beleidsopvattingen (intern beraad).
18	mails	Overleg Fastned/Rijkswaterstaat	Beperkt openbaar	art. 10 lid 2 sub e en art. 11 lid 1 Wob	RWS	RVB	15-1-2018	Mails en bijlage bevatten persoonsgegevens en persoonlijke beleidsopvattingen (intern beraad).
19	brief	uw brief over de Benzinewet	Beperkt openbaar	art. 10 lid 2 sub e Wob	RWS	Fastned	30-jan-18	Brief bevat persoonsgegevens.

10.2.e

**Van:** 10.2.e  
**Verzonden:** maandag 11 maart 2013 9:59  
**Aan:** 10.2.e  
**Onderwerp:** FW: Vragen Fastned

Ter info,  
 Gr 10.2.

**Van:** 10.2.e (CDR) [<mailto:10.2.e@rws.nl>]  
**Verzonden:** maandag 11 maart 2013 9:56  
**Aan:** 10.2.e (CDR)  
**CC:** 10.2.e (CDR)  
**Onderwerp:** FW: Vragen Fastned

Hoi 10.2.,

11

11

Deze tekst is afgestemd met 10.2.e.

Met vriendelijke groet,  
 10.2.e

**Van:** 10.2.e (CDR)  
**Verzonden:** dinsdag 5 maart 2013 10:36  
**Aan:** 10.2.e (CDR)  
**CC:** 10.2.e (SDG)  
**Onderwerp:** Vragen Fastned

Beste 10.2. en 10.

Enkele weken geleden is er een gesprek geweest tussen Fastned, DG EMT van EZ en RWS. Fastned zou graag expliciet antwoord willen hebben op onderstaande vragen.

- Is het voor Fastned mogelijk om aanvullende diensten (lees het hebben van een winkel) aan te bieden of is dit recht al vergeven aan op de locatie al aanwezige concessiehouders



- In de benzinewet staat niets over exclusiviteit over het hebben van een winkel
- In de Kennisgevingen over de verzorgingslocaties staat glashelder dat basisvoorzieningen, zijnde een Motorbrandstofverkooppunt, wegrestaurant en een energielaadpunt, allen het recht hebben op aanvullende voorzieningen (zijnde winkel e.d.).

De antwoorden hebben wij al eens gegeven. Ik wil jullie vragen mij te helpen met het antwoorden van deze vragen.

11

Met de door jullie verkregen antwoorden, zal ik een antwoord opstellen dat dan namens de drie ministeries (EZ, IenM en BZK) uit kan gaan.

Alvast dank voor jullie medewerking.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

10.2.e

.....  
**Rijkswaterstaat Corporate Dienst**

Griffioenlaan 2 | 3526 LA Utrecht

Postbus 2232 | 3500 GE Utrecht  
.....

T

10.2.e

M

10.2.e

10.2.e [@rws.nl](mailto:10.2.e@rws.nl)  
[www.rijkswaterstaat.nl](http://www.rijkswaterstaat.nl)  
.....

**Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.**  
.....



10.2.e

Van: 10.2.e (CD) 10.2.e @rws.nl]

Verzonden: maandag 8 april 2013 15:48

Aan: 10.2.e

CC: 10.2.e (BS); 10.2.e (CD); 10.2.e

Onderwerp: Antwoord op uw vragen

Beste 10.2.e

Uit gesprekken met EZ en RWS zijn door Fastned enkele vragen gedefinieerd. Deze vragen heeft Fastned verwoord in een mail welke is verstuurd op 15 februari gericht aan 10.2.e. De hieronder gestelde antwoorden hebben betrekking op de vragen welke onder punt 3 "vragen die Fastned heeft mbt de uit te geven concessie" in eerder genoemde mail zijn gesteld.

### 3. De vragen die Fastned heeft mbt de uit te geven concessie

#### 1. Wat is de betekenis van de concessie die Fastned gaat verkrijgen?

Antwoord: Rijkswaterstaat geeft geen concessie maar een vergunning op basis van de Wet beheer Rijkswaterstaatwerken. Naast de vergunning heeft u voor het gebruik van staatsgrond ook nog toestemming nodig van het Rijksvastgoed- en ontwikkelingsbedrijf (RVOB). Het is belangrijk om te weten dat het RVOB aan een dergelijke privaatrechtelijke regeling nog nadere voorwaarden kan stellen. Zoals het betalen van een (marktconforme) gebruiksvergoeding. Juridisch gezien is er geen sprake is van een concessie. Zie ook [http://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/wetten\\_en\\_regelgeving/wet\\_beheer\\_rijkswaterstaatwerken/index.aspx](http://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/wetten_en_regelgeving/wet_beheer_rijkswaterstaatwerken/index.aspx) en [http://wetten.overheid.nl/bwbr0008331/geldigheidsdatum\\_11-03-2013](http://wetten.overheid.nl/bwbr0008331/geldigheidsdatum_11-03-2013). Voor benzinstations is de toestemming voor het gebruik van rijksground juridisch gezien een huurovereenkomst, ook wel eens (niet correct) aangeduid als een concessie.

#### 2. Hebben de benzinstations het recht om op de vergunde verzorgingslocaties alsnog laaddiensten aan te bieden aan weggebruikers

- Immers alle vergunningen zijn vergeven, er is een lotingvolgorde met wachtende voor u
- Stilzitten na 16 Januari 2012 is ongewenst: "Free Riders\*" zijn dus ongewenst.
- Dat benzinstations ook een vergunning mogen aanvragen staat in de toelichting van de Staatscourant en is dus contextuele informatie over waarom er een nieuwe basisvoorziening komt, namelijk ze mochten al een vergunning aanvragen voor een laadpunt in tegenstelling tot de nieuwkomers, maar doen en willen dit niet. Dit zou niet noodzakelijkerwijs impliceren dat ze zich als "superburger" mogen gedragen en buiten de in de Staatscourant aangekondigde procedure om kunnen.
- In het geval de bovenstaande drie bullits geen hout snijden, dan is alsnog de vraag. In het geval van opladen bij een motorbrandstofverkooppunt is het bedoeld als aanvullende voorziening. Wat is de scheidslijn tussen aanvullend en hoofdactiviteit. Het lijkt mij dat de rechter bij het realiseren van meerdere laders toch snel zal oordelen dat dit teveel lijkt op de hoofdactiviteit van de concessiehouder van een laadstation.

Antwoord: Houders van een bestaand motorbrandstofverkooppunt kunnen nog steeds een aanvraag doen voor het plaatsen van een laadpaal op het terrein dat ze al huren. Dit valt buiten de procedure die is beschreven in de Kennisgeving van december 2011, ze vragen namelijk een aanvulling aan op de bestaande Wbr-vergunning. Een dergelijke aanvraag zal worden bekeken aan de hand van de Wbr-toetsingscriteria, waaronder een doelmatige inrichting van de verzorgingsplaats en verkeersveiligheid.

Wat betreft het onderscheid tussen de zogenaamde basisvoorzieningen en aanvullende voorzieningen is het volgende het geval: een basisvoorziening is een voorziening die zelfstandig kan worden toegestaan op een verzorgingsplaats. Voor aanvullende voorzieningen geldt dit niet, die kunnen alleen als aanvulling op een basisvoorziening worden toegestaan. Dit betekent echter niet dat een basisvoorziening niet ook als aanvullende voorziening kan worden aangeboden. Integendeel, uit het oogpunt van een doelmatige en verkeersveilige inrichting van de verzorgingsplaats is het wenselijk zo min mogelijk versnippering te krijgen en voorzieningen samen op een plek aan te bieden. In het verleden is echter gebleken dat de bestaande vergunninghouders op dat moment geen interesse hadden in het plaatsen van laadvoorzieningen, daarom is ervoor gekozen deze laadvoorzieningen ook als basisvoorziening toe te staan.

#### 3. Is het voor Fastned mogelijk om aanvullende diensten (lees het hebben van een winkel) aan te bieden of is dit recht al vergeven aan op de locatie al aanwezige concessiehouders

- In de benzinewet staat niets over exclusiviteit over het hebben van een winkel
- In de Kennisgevingen over de verzorgingslocaties staat glashelder dat basisvoorzieningen, zijnde een Motorbrandstofverkooppunt, wegrestaurant en een energielaadpunt, allen het recht hebben op aanvullende voorzieningen (zijnde winkel e.d.).



Antwoord: De door Fastned gestelde vragen hebben betrekking op de toelaatbaarheid van een aanvullende voorziening, te weten het hebben van een winkel.

De aangehaalde Kennisgeving (Voorzieningen op verzorgingsplaatsen langs rijkswegen, Stcrt. 2004, nr. 56) is daarover helder. Een aanvullende voorziening kan worden aangeboden door een vergunninghouder, indien aan een aantal randvoorwaarden is voldaan. In dit verband kunnen worden genoemd de eisen dat er geen verkeersaantrekkende werking is, dat er voldoende ruimte op de verzorgingsplaats beschikbaar is (vgl. hoofdstuk 2, 3 en 5) en dat de doelmatige inrichting van de verzorgingsplaats verzekerd is (hoofdstuk 5). Van belang is dat bij de benzinestations een gemakswinkel aanwezig is (en op een enkele locatie ook bij een wegrestaurant). Door een dergelijke faciliteit wordt al voorzien in het winkelaanbod ten behoeve van de weggebruiker, zoals aangegeven in de Kennisgeving. Met een doelmatige inrichting van de veelal beperkte ruimte op een verzorgingsplaats, verdraagt zich veelal niet dat een aanvullende voorziening op dezelfde verzorgingsplaats op meer dan één plaats aanwezig is. Dat hierop een uitzondering moet worden gemaakt voor een door Fastned te exploiteren winkel is niet gebleken op één van de verzorgingsplaatsen waar Fastned een energielaadpunt wenst te realiseren. Dat de Kennisgeving zou aangeven dat elke basisvoorziening een aanvullende voorziening zou mogen exploiteren, is een misvatting gelet op de door deze Kennisgeving gestelde randvoorwaarden. Voor zover de beoogde winkel een horeca-functie zou hebben, stuit dat (eveneens) af op het verbod van de Benzinewet (Wet tot veiling van bepaalde verkooppunten van motorbrandstoffen) dat tot 1-1-2024 geen nieuw servicestation mag worden opgericht.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

10.2.e

10.2.e

.....  
**T** 10.2.e  
**M** 10.2.e  
10.2.e @rws.nl  
.....

Postbus 75510, 1070 AM Amsterdam  
Gustav Mahlerplein 2, 1082 MA Amsterdam  
T +31(20)7953953 F +31(20)7953900  
www.boekel.com

**PER AANGETEKENDE POST EN PER FAX 070-424 5800**

Rijksvastgoed- en ontwikkelingsbedrijf  
Directie Vastgoed  
T.a.v. 10.2.e  
Postbus 16700  
2500 BS DEN HAAG

**RVOB Dir. Vastgoed Directie Vastgoed**

Rel. Nr. 154844 Datum ontv. 07-05-2013

ZaakNr

Behandelaar

10.2.e



\*101032584901\*

Advocaat : 10.2.e  
Direct tel : 10.2.e  
Direct fax : 10.2.e  
E-mail : 10.2.e@boekel.com

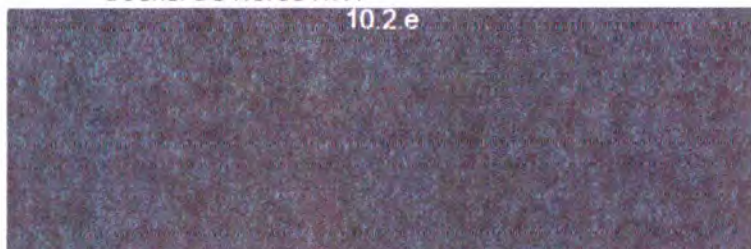
Amsterdam : 6 mei 2013  
Referentie : A.171142.01/2250869

Inzake : Exploitatie van energielaadpunten door derden bij bestaande tankstations langs de rijkswegen

Geachte 10.2.e,

Hierbij zend ik u ter kennisneming een afschrift van mijn brief van heden aan het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Kortheidshalve verwijs ik u naar de inhoud daarvan.

Hoogachtend,  
Boekel De Nerée N.V.



# BOEKEL DE NERÉE

Postbus 75510, 1070 AM Amsterdam  
Gustav Mahlerplein 2, 1082 MA Amsterdam  
T +31(20)7953953 F +31(20)7953900  
www.boekel.com

**PER AANGETEKENDE POST EN PER FAX 070-456 1111**

Staat der Nederlanden  
p/a Ministerie van Infrastructuur en Milieu  
t.a.v. de minister van Infrastructuur en Milieu  
Postbus 20901  
2500 EX DEN HAAG

Advocaat : [REDACTED]  
Direct tel. : [REDACTED]  
Direct fax : [REDACTED]  
E-mail : [REDACTED]@boekel.com

Amsterdam : 6 mei 2013  
Referentie : A.171142.01/2250712

Inzake : Exploitatie van energielaadpunten door derden bij bestaande tank- en servicestations langs de rijkswegen

Excellentie,

Namens de Vereniging Particuliere Rijkswegvergunningen van Tankstations ('VPR') en haar leden (zoals weergegeven in bijlage 1), bericht ik u als volgt.

Bij brief van 3 augustus 2012 aan de Directeur Generaal van Rijkswaterstaat heb ik namens VPR bezwaren geuit tegen het beleid van de overheid met betrekking tot energielaadpunten voor motorvoertuigen langs het rijkswegennet. In die brief is – kort samengevat – weergegeven dat voornoemd beleid in 2011 zodanig is gewijzigd, dat daarmee de staat de op hem rustende verplichtingen richting (de leden van) VPR niet eerbiedigt. Deze brief hecht ik aan als bijlage 2.

In vervolg op de brief van 3 augustus 2012 heeft op 24 september 2012 overleg plaatsgevonden tussen VPR, Rijkswaterstaat en het Rijksvastgoed- en Ontwikkelingsbedrijf ('RVOB') en zijn vervolgens nog enkele brieven gewisseld tussen VPR enerzijds en Rijkswaterstaat en RVOB anderzijds. Deze briefwisseling hecht ik aan als bijlage 3.

In de meest recente brief van 19 april jl. van Rijkswaterstaat is aangegeven dat Rijkswaterstaat het beleid en de daarbij behorende besluitvorming onverminderd zal voortzetten. Daaruit volgt dat u (middels Rijkswaterstaat) vergunningen aan derde partijen zal verlenen om laadpunten te exploiteren op verzorgingsplaatsen waar de leden van VPR een concessie hebben verkregen voor de exploitatie van een tankstation. Dit proces tot vergunningverlening is inmiddels in een vergevorderd stadium wat betreft acht verzorgingsplaatsen waar leden van VPR concessiehouder zijn. Er zijn ontwerpbesluiten ter inzage gelegd, zodat na de termijn voor het indienen van zienswijzen door belanghebbenden de aangevraagde vergunningen kunnen worden verleend.

Het voornemen om deze vergunningen te verlenen, is echter in strijd met het “Convenant Alternatief Traject ‘MDW Benzine Hoofdwegenet’” (‘het Convenant’) en de door de leden van de VPR met de staat gesloten bilaterale overeenkomsten. De achterliggende gedachte van deze overeenkomsten is immers dat de leden van de VPR is toegezegd, in ruil voor hun medewerking aan het veilingssysteem, dat (tot en met 2023) langs bestaande rijkswegen geen nieuwe tankstations zouden bijkomen en dat de opbrengst van de eerste veiling van een nieuwe concessie ten goede zou komen aan de houder van de voorgaande concessie. Dit uitgangspunt is terug te vinden in artikel 7.1 en 4.3 van het Convenant en (gelijkluidend) artikel 17 en 7.3 van de Benzinewet.

VPR en haar leden moeten constateren dat door de komst van laadpunten in samenhang met de exploitatie daarvan door derden, te kort wordt geschoten in het nakomen van de bilaterale overeenkomsten (en het daarbij behorende Convenant) en in strijd wordt gehandeld met de Benzinewet. Op de bestaande verzorgingsplaatsen van de leden wordt immers aan derden het recht gegeven om ook energie voor motorvoertuigen te leveren, hetgeen de essentie en het bestaansrecht van een tankstation betreft. Als gevolg daarvan worden de leden van VPR geconfronteerd met concurrentie, wordt daarmee (ook) hun huurgenot aangetast en zal bovendien de waarde van de opbrengst van eerste veiling lager zijn, omdat de ‘concessie’ (kennelijk) geen exclusief recht (meer) inhoudt om motorvoertuigen van energie te voorzien. Het voorgaande staat lijnrecht tegenover de toezeggingen die aan VPR en haar leden zijn gedaan bij het tot stand komen van het Convenant.

Daar komt bij dat de staat geen gebruiksvergoeding van derde partijen zal heffen die een vergunning zullen verkrijgen om een laadpunt te exploiteren. Zittende concessiehouders betalen daarentegen wel een (progressieve en) aanzienlijke gebruiksvergoeding die met het Convenant is geïntroduceerd en is betiteld als “fundamentele wijziging van de voorwaarden waaronder de leden van VPR de concessies in gebruik hebben gekregen en (doen) exploiteren.” Zoals in de voornoemde briefwisseling vermeld, betreft de vrijstelling van de gebruiksvergoeding voor de exploitatie van laadpunten een steunmaatregel die had moeten worden gemeld bij de Europese Commissie.

Namens VPR en haar leden verzoek ik voor de laatste maal de voorgenomen vergunningverlening op te schorten met betrekking tot de verzorgingsplaatsen waar de VPR leden al concessiehouder zijn en in overleg te treden met VPR en haar leden. Wat VPR en haar leden betreft, kan dat overleg ook conform de tussen partijen in de bilaterale overeenkomsten opgenomen Geschillenregeling plaatsvinden (mits de rechten van de leden van VPR gedurende die geschillenbeslechtingsprocedure niet worden aangetast). Indien u niet bereid bent de vergunningverlening op te schorten en in overleg te treden met VPR (en haar leden), hebben VPR en haar leden mij verzocht een gerechtelijke procedure te starten om haar rechten zeker te stellen. In deze procedure zullen VPR en haar leden onder meer – kort gezegd – vorderen dat derden geen laadpunten zullen mogen exploiteren op de verzorgingsplaatsen ten aanzien waarvan haar leden concessiehouder zijn.

Graag ontvang ik uiterlijk op maandag 13 mei 2013 de toezegging dat de vergunningverlening voor laadpunten op de verzorgingsplaatsen waar VPR leden concessiehouder zijn, zal worden opgeschort en dat u met VPR (en haar leden) in overleg zal treden. Ontvang ik deze toezegging niet binnen de gestelde termijn, dan zal ik voornoemde gerechtelijke procedure starten.

Rest mij namens VPR en haar leden te benadrukken dat zij geen tegenstanders zijn van het gebruiken van nieuwe, althans minder traditionele energiebronnen voor motorvoertuigen (zoals elektriciteit of bijvoorbeeld waterstof). Integendeel zelfs: de leden van VPR zijn allen ondernemers die ernaar streven de (gemotoriseerde) weggebruiker zo goed en volledig mogelijk te bedienen, met inachtneming van de rechten en plichten die de leden richting de staat hebben.



Aangezien ook het RVOB als eigenaar van de grond van de betreffende verzorgingsplaatsen betrokken is, zend ik een kopie van deze brief aan de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en de Directie Vastgoed van het RVOB. Daarnaast zend ik een kopie van deze brief aan de Directeur Generaal van Rijkswaterstaat.

Ik verneem graag van u.

10.2.e

10.2.e

## BIJLAGE 1

Tankstationhouders en naam verzorgingsplaats waar zij een concessie hebben verkregen voor de exploitatie van een tankstation

1. Panheld B.V.	A2-Bosserhof
2. A.J.J. Hermes B.V.	A50-Ganzenven
3. Automobielbedrijf van Gompel BV-	A67-Oeienbosch
4. Founders Belangen Coöperatie U.A.	A1-Lonnekermeer
5. B.V. Vechtbrug	A1-Honswijck
6. Brandstof Expl. Mij. Roeleveld B.V.	A2-Ruwiel
7. Wiks Holding B.V.	A27-Eemakker
8. De Haan Minerale Oliën B.V.	A27-De Keizer
9. De Haan Minerale Oliën B.V.	A28-'tLoo
10. De Lucht Tankstations BV	A2-De Lucht West
11. De Wegman Muiden BV	A1-De Hackelaar
12. VOF Firma Zuiderveld	A7-Dikke Linde
13. E.M. Maatje Heemskerk B.V.	A9-Akermaat
14. VOF J.G. Bruijnen & Zn.	A11-Bodegraven
15. Fillingstation 't Hoekske	A16-Streepland
16. H.J. Dekker Vergunningen B.V.	A9-Bergermeer
17. Ooiendonk BV	A2-Ooiendonk
18. P. Kok en Zonen C.V.	A1-Den Ruygen Hoek westz.
19. Servicestation Smetsers B.V.	A58-Kriekampen
20. Exploitiemij. Van Eck B.V.	A2-Lingehorst
21. Tankstation De Wagenaar B.V.	A27-Scheiwijk
22. Thijs Reijnen B.V.	A67-Arcen/Velden
23. Van Doorn en Top B.V.	A28-De Vanenburg
24. Velder B.V.	A2-Velder
25. SnelWegService B.V.	A59-Geffense Barrière
26. VOF J.L. Aers en Zoon	N61-Ijzendijke
27. Maatschap Oudbroeken	A12-Oudbroeken

\* \* \*

## BIJLAGE 2



# BOEKEL DE NERÉE

Postbus 75510, 1070 AM Amsterdam  
Gustav Mahlerplein 2, 1082 MA Amsterdam  
T +31 (0)20 795 39 53 F +31 (0)20 795 39 00  
www.boekel.com

## AANTEKENEN

Rijkswaterstaat  
T.a.v. de Directeur-Generaal Rijkswaterstaat  
de heer mr. ing. J.H. Dronkers  
Postbus 20906  
2500 EX DEN HAAG

Advocaat : 10.2.e  
Direct tel. : 10.2.e  
Direct fax : 10.2.e  
E-mail : 10.2.e@boekel.com

Amsterdam : 3 augustus 2012  
Referentie : A.171142.01/1650766

Inzake : VPR / concessies elektronische laadpunten

Geachte heer Dronkers,

Namens VPR (Vereniging Particuliere Rijkswegvergunningen van Tankstations) licht ik hierbij graag het standpunt toe over het beleid dat door de overheid wordt gevoerd met betrekking tot energielaadpunten op verzorgingsplaatsen langs het rijkswegennet. Vastgesteld kan worden dat het beleid onzorgvuldig tot stand is gekomen, onredelijk uitwerkt voor de bestaande vergunninghouders en – gelet op alle feiten en omstandigheden – tot aanpassing noopt.

### *Wijziging Kennisgeving*

Op 20 december 2011 is de "Kennisgeving Wijziging Voorzieningen op verzorgingsplaatsen langs rijkswegen (energielaadpunten)" gepubliceerd, wat heeft geleid tot wijziging van de Kennisgeving van 22 maart 2004 over het "Voorzieningenbeleid op verzorgingsplaatsen langs rijkswegen" (hierna aangehaald als "Kennisgeving"). De wijziging van de Kennisgeving betreft, zoals bekend, de aanwijzing van energielaadpunten als vierde basisvoorziening langs rijkswegen, naast benzinestations, wegrestarters en servicestations.

### *Richtlijn Rijkswaterstaat 31 januari 2011*

Voorafgaand aan de wijziging van de Kennisgeving heeft op 24 oktober 2011 overleg plaatsgevonden met VPR over een aantal zaken, waaronder het voorzieningenbeleid ten aanzien van energielaadpunten. Daaraan voorafgaand heeft van begin 2010 tot oktober 2010 uitvoerig overleg plaatsgevonden in de zogenaamde Formule E-groep. Uitgangspunt bij de bespreking van 24 oktober 2011 vormde de interne richtlijn van Rijkswaterstaat van 31 januari 2011, die pas op 18 november 2011 aan VPR ter hand is gesteld en waaruit bleek dat de richtlijn eind 2011 geëvalueerd zou worden.

Uit deze richtlijn volgt in de eerste plaats dat Rijkswaterstaat de energielaadpunten als aanvullende voorzieningen beschouwde in de zin van de Kennisgeving, met als gevolg dat alleen bestaande

vergunninghouders – te weten de exploitanten van benzinestations, wegrestaurants en servicestations langs het rijkswegennet – een aanvraag voor plaatsing konden indienen. In de richtlijn komt verder tot uitdrukking dat Rijkswaterstaat het uitdrukkelijk niet als een probleem zag dat er geen zelfstandige vergunningen zouden kunnen worden verleend aan marktpartijen. Rijkswaterstaat had de gerede verwachting dat de huidige vergunninghouders voldoende interesse zouden tonen in het plaatsen van energielaadpunten. Tot slot wordt in de richtlijn geconcludeerd dat het erkennen van een vierde basisvoorziening onder de Kennisgeving niet mogelijk was omdat de Staat één vergunninghouder als aanspreekpunt wenste te hebben.

Uit voorgaande volgt dan ook waarom VPR (en uiteraard ook VNPI) primair aanspreekpunt was in het proces van de totstandkoming van het beleid voor energielaadpunten. VPR heeft zelfs nog op 22 december 2011 een schriftelijke reactie gegeven op de richtlijn van Rijkswaterstaat in een brief aan het RVOB. In deze brief heeft VPR verzocht het standpunt toe te lichten dat elektriciteit geen motorbrandstof zou zijn in de zin van de Benzinewet. Evident is dat VPR toen in de door Rijkswaterstaat opgewekte veronderstelling verkeerde dat de Kennisgeving ongewijzigd zou blijven en dat geen nieuwe vergunninghouders zouden worden toegelaten.

Niets is minder waar. Rijkswaterstaat heeft eind 2011 besloten de Kennisgeving – zonder VPR daarin vooraf te kennen en zonder de interesse van de exploitanten van benzinestations te hebben getoetst – te wijzigen op een voor de bestaande vergunninghouders ongunstige wijze. Er is immers – in strijd met het bepaalde in de richtlijn – gekozen voor het toevoegen van een extra basisvoorziening aan de Kennisgeving en de toelating van nieuwe vergunninghouders. VPR kan deze plotselinge wending in het proces niet verklaren en is van oordeel dat Rijkswaterstaat hiermee onzorgvuldig heeft gehandeld. Het RVOB heeft vervolgens pas op 3 februari 2012 schriftelijk gereageerd op de brief van VPR van 22 december 2011 terwijl de Kennisgeving al vanaf 20 december 2011 een andere lading kende. VPR was in de tussentijd ook niet door Rijkswaterstaat geïnformeerd over de wijziging van de Kennisgeving. Inmiddels was de eerste – buitengewoon korte – termijn voor inschrijving al verstreken en verkeerde VPR nog in de veronderstelling in overleg te zijn met Rijkswaterstaat. VPR kan dan ook geen andere conclusie trekken dan dat Rijkswaterstaat onzorgvuldig heeft gehandeld. Door VPR niet langer in het proces te betrekken en de regelgeving eenzijdig te wijzigen, zijn de belangen van de exploitanten van benzinestations ernstig geschaad.

#### *Beleid in strijd met Benzinewet en de Convenanten*

Aan de wijziging van de Benzinewet en het sluiten van de Convenanten zijn lange onderhandelingen voorafgegaan. De bestaande vergunninghouders hebben daarbij *de facto* hun toenmalige rechten van exploitatie voor onbepaalde duur opgegeven om tot de huidige invulling van de Benzinewet en de Convenanten te komen. In het kader van die onderhandelingen heeft de overheid zich gecommitteerd om slechts één (of maximaal twee indien sprake is van een wegrestaurant op dezelfde verzorgingsplaats) vergunninghouder aan te wijzen op voorzieningenplaatsen langs het rijkswegennet en het aantal verkooppunten niet uit te breiden.

Tijdens de onderhandelingen was het voor alle betrokkenen duidelijk dat alleen de bestaande vergunninghouders het recht zouden hebben om als verkooppunt van energie voor voertuigen te fungeren, ongeacht het soort energie dat geleverd wordt. Zelfs als het zo is dat elektriciteit niet letterlijk als motorbrandstof in de zin van de Benzinewet kwalificeert – op welk standpunt de overheid zich kennelijk na ampel intern overleg stelt – dan dient in ieder geval in lijn met de uitgangspunten van de Benzinewet en de Convenanten te worden gehandeld, rekening houdend met de belangen van de bestaande vergunninghouders. Het feit dat de overheid intern vragen heeft gesteld over de toepasselijkheid van de Benzinewet en de Convenanten (zie bijgevoegde brief van

het RVOB aan Rijkswaterstaat van 14 juli 2011) illustreert dat ook de overheid zich dat realiseert. In deze brief van ROVB wordt ook opgemerkt dat ten tijde van het sluiten van de Convenanten geen rekening is gehouden met de snelle ontwikkeling die het elektrisch rijden zou gaan doormaken. Had men dit destijds wel geweten, dan was de exploitatie van energielaadpunten wel expliciet in de Convenanten meegenomen.

Het gekozen beleid van de overheid ten aanzien van de energielaadpunten heeft nu tot gevolg dat de overheid haar verplichtingen uit de Benzinewet en de Convenanten om het aantal verkooppunten niet uit te breiden niet nakomt. Het nieuwe beleid is nog ingrijpender dan het plan van de overheid van destijds om het aantal verkooppunten uit te breiden. De aanwijzing van nieuwe vergunninghouders leidt namelijk niet alleen tot uitbreiding van het aantal verkooppunten maar ook tot meerdere (concurrerende) verkooppunten per verzorgingsplaats.

De nieuwe koers van de overheid is opmerkelijk en lijkt erop te duiden dat de overheid zich kennelijk (ook) aan andere partijen heeft gecommitteerd. De overheid heeft daarbij de gemaakte afspraken met en de belangen van de bestaande vergunninghouders uit het oog verloren.

#### *Bezwaren VPR tegen gekozen aanpak*

De aanduiding van energielaadpunten als basisvoorziening brengt nadelige gevolgen voor de bestaande vergunninghouders met zich mee.

Zoals eerder aangegeven door het RVOB, worden de laadvoorzieningen onderdeel van het bestaande gebruiksrecht van locaties. Exploitanten van benzinestations hebben op grond van de Benzinewet en de Convenanten een groot aantal (financiële) verplichtingen jegens de overheid. Daarnaast zijn en worden er belangrijke investeringen in de infrastructuur van de voorzieningsplaatsen gedaan, zoals het verzorgen van de op- en afritten en het in stand houden van andere voorzieningen ter plaatse. Het is de verwachting dat de exploitanten van de energielaadpunten voordeel zullen genieten van alle inspanningen van de bestaande vergunninghouders. Onduidelijk is hoe de nieuwe vergunninghouders hieraan gaan bijdragen. Daarnaast zullen de nieuwe vergunninghouders naar verwachting ook zelf faciliteiten gaan aanbieden, waardoor zij rechtstreeks in concurrentie met de exploitanten van benzinestations treden, met als belangrijk voordeel dat zij niet gebonden zijn aan de verplichtingen voortvloeiende uit de Benzinewet en de Convenanten en bovendien geen vergoeding verschuldigd zijn aan RVOB. De overheid dient ervoor te waken dat een gelijk speelveld wordt gecreëerd waarin de bestaande rechten van de exploitanten van benzinestations in lijn met de Benzinewet en de gesloten Convenanten worden gewaarborgd.

Daarnaast wijst VPR op de concurrentieverstorende gevolgen van de gebruiksvergoeding die in ieder geval tot en met 2015 voor de nieuwe vergunninghouders op nul euro zal worden vastgesteld. De hiervoor aangehaalde (financiële) verplichtingen van de exploitanten van benzinestations, inclusief de gebruiksvergoeding, hebben een belangrijke impact op het verdienmodel van de exploitanten. De nieuwe vergunninghouders worden op een aanzienlijke voorsprong gezet doordat zij geen (extra) huur- of erfpacht verschuldigd zijn. Dit leidt tot een ongelijk speelveld dat een ernstige verstoring van de concurrentie tot gevolg heeft. VPR is dan ook van mening dat de vrijstelling van de gebruiksvergoeding voor nieuwe vergunninghouders in strijd is met de Europese staatssteunregels. Hierover zal VPR op korte termijn in overleg treden met het Coördinatiepunt Staatssteun van het ministerie van Binnenlandse Zaken. Daarnaast wenst VPR in overleg te treden met het RVOB om te komen tot een regeling waarbij de nieuwe vergunninghouders evenredig bijdragen in de kosten, inclusief de gebruiksvergoeding.

*WOB-verzoek*

Ter ondersteuning van het overleg met het Coördinatiepunt Staatssteun en ter voorbereiding van de volgende stappen, ontvangt VPR graag zo spoedig mogelijk – maar in ieder geval binnen twee weken na heden – alle correspondentie en stukken met betrekking tot de (uitgifte van vergunningen voor) energielaadpunten langs het rijkswegennet, waaronder in ieder geval, maar niet uitsluitend:

- alle correspondentie met andere instanties (waaronder, maar niet beperkt tot, de correspondentie met het ministerie van Financiën/RVOB);
- alle correspondentie tussen uw ministerie en de nieuwe vergunninghouders.

Voor zover nodig kunt u dit verzoek beschouwen als een verzoek in de zin van artikel 3 van de Wet openbaarheid bestuur. Een gelijk verzoek zal worden gericht aan het ministerie van Financiën/RVOB.

Wij treden graag – voordat verdere stappen worden ondernomen – met u in overleg over een manier waarop de gesignaleerde bezwaren kunnen worden weggenomen en recht wordt gedaan aan de rechten van de bestaande vergunninghouders, te weten dat slechts de vergunninghouder(s) op de voorzieningenplaats zou(den) worden aangewezen. Gelet op de geuite bezwaren gaat VPR ervan uit dat de overheid vanuit zorgvuldigheidsoogpunt vooralsnog geen nieuwe vergunningen zal uitgeven en uiterlijk in de week van 27 augustus a.s. een bespreking met u kan plaatsvinden. Anders ziet VPR zich genoodzaakt andere stappen te ondernemen.

Wij zien uw reactie graag binnen twee weken na heden tegemoet.

Hoogachtend,  
Boekel De Nerée N.V.

10.2.e

## Bijlage



Rijksvastgoed- en  
ontwikkelingsbedrijf  
Ministerie van Financiën

> Retouradres Postbus 20201 2500 EE Den Haag

Rijkswaterstaat  
t.a.v. de Directeur-Generaal Rijkswaterstaat  
mr. ing. J. H. Dronkers  
Postbus 20906  
2500 EX Den Haag

STAF DG

RWS/SDG-2011/1402

Directie Vastgoed  
Korte Voorhout 7  
2511 CW Den Haag  
Postbus 20201  
2500 EE Den Haag  
www.rijksoverheid.nl

18 JULI 2011

Inlichtingen

10.2e  
10.2e  
10.2e

Ons kenmerk  
RVOB/2011/241

Uw brief (kenmerk)  
SDG/NW2011/1031/111093  
Bijlagen

Datum 14 juli 2011

Betreft Elektrisch laden in relatie tot de Benzine

MOEDING	C&S	Deposities
Ad.	NW	19/7/11
Par.		
	Weg m. RWS	Voigt.
	SDG-2011/1031	

Geachte heer Dronkers,

In uw brief dd. 25 mei jl. over het stimuleren van het plaatsen van elektrische laadvoorzieningen op verzorgingsplaatsen langs rijkswegen geeft u aan dat Rijkswaterstaat dit als vergunningverlener zo goed mogelijk wil faciliteren. Het ministerie van Financiën/RVOB wil, vanuit zijn privaatrechtelijke betrokkenheid hierbij, graag hieraan meewerken. In verband hiermee verzoekt u mij uitsluitend te geven over de volgende vragen:

- 1) Kan ervan worden uitgegaan dat elektriciteit uit een elektrische laadvoorziening niet behoeft te worden aangemerkt als een fossiele motorbrandstof?
- 2) Als dit juist is, betekent het dat met het plaatsen van een elektrische laadvoorziening geen sprake is van het creëren van een nieuw motorbrandstoffenverkoopspunt (nieuwe locatie), zoals bedoeld in de Benzinewet. Is deze conclusie juist?
- 3) Indien vraag 2 bevestigend kan worden beantwoord, betekent dit dan dat als op een bestaand motorbrandstoffenverkoopspunt een benzinepomphouder besluit om een elektrische laadvoorziening te plaatsen, de laadvoorziening een onderdeel wordt van het bestaande gebruiksrecht van de locatie? En dat bij de periodieke (15-jarige) veiling ook het gebruiksrecht van de laadvoorziening overgaat naar degene die de veiling wint?
- 4) Wegrestauranthouders hebben veelal een erfpachtovereenkomst met een looptijd van 99 jaar. Is het juist dat, uitgaande van een bevestigend antwoord op de vraagpunten 1 en 2, de erfpachtovereenkomsten van wegrestauranthouders tijdens de looptijd niet zullen wijzigen door het aanbieden van elektrische laadvoorzieningen? En dat na verloop van de erfpachttermijn volgens het nieuwe uitgiftebeleid voor een periode van 15 jaar zal worden geveild?

Hieronder ga ik in op de bovenstaande vragen.

- Ad 1) Elektriciteit uit een elektrische laadvoorziening wordt niet aangemerkt als een fossiele motorbrandstof in de zin van de Benzinewet. Hoewel elektriciteit net als fossiele motorbrandstoffen een motor aandrijft is het naar haar aard heel verschillend.

Elektriciteit heeft een aantal kenmerken die dit duidelijk maken. Het meeste belangrijke kenmerk is wel dat elektriciteit niet alleen bij motorbrandstoffenverkooppunten kan worden 'getankt' maar bijvoorbeeld ook thuis. De meeste elektrische auto's zullen dus met een volle batterij de weg opgaan en niet hoeven worden opladen aan de snelweg. Voor veel ritten (ook over de snelweg) binnen Nederland zal met de actieradius van 150-200 km onderweg niet hoeven te worden opgeladen. De belangrijkste concurrentie voor al bestaande motorbrandstoffenverkooppunten zal dan ook niet komen van elektronische oplaadpunten langs de snelweg, maar van de oplaadmogelijkheden bij mensen thuis. Dit is heel anders dan in het geval van de huidige motorbrandstoffen die alleen bij een tankstation kunnen worden gehaald.

Directie Vastgoed

Ons kenmerk  
RVOB 2011/241

Vanuit milieutechnisch oogpunt is elektriciteit als aandrijving voor een motor heel anders dan benzine, diesel en lpg. Elektriciteit zit niet in tanks onder het motorbrandstoffenverkoop punt, maar komt via een kabel vanaf het elektriciteitsnetwerk. De tanks onder een motorbrandstoffenverkoop punt kunnen gaan lekken en veel milieuschade veroorzaken. Dit is niet het geval bij elektriciteit. Elektriciteit is vanuit milieutechnisch oogpunt uitermate schoon en veilig.

- Ad 2) De Benzinewet heeft betrekking op het veilen van verkooppunten van motorbrandstoffen langs rijkswegen en schrijft in het kader van een overgangsregeling voor dat langs deze rijkswegen tot 2024 geen nieuwe locaties (verkooppunten van motorbrandstoffen) mogen worden gecreëerd. Aangezien elektriciteit geen motorbrandstof is in de zin van de Benzinewet, valt elektriciteit buiten dit regime. Dit betekent dat het plaatsen van elektrische oplaadvoorzieningen bij verkooppunten van motorbrandstoffen, wegrestarters en andere verzorgingsplaatsen niet uitgesloten wordt door de Benzinewet en de Convenanten die daaronder liggen. Er moeten echter wel een aantal zaken in het oog worden gehouden. Het belangrijkste is dat tankstationhouders langs de snelwegen toch bezwaren zouden kunnen uiten als blijkt dat, door het succes van elektrisch rijden, hun omzet of aantal klanten daalt. Daarom is het van belang om van tevoren duidelijk te maken naar partijen waarom elektriciteit wordt geacht niet onder de Benzinewet te vallen. Naast de argumenten die onder 1 zijn genoemd kan ook nog worden aangegeven dat het feit dat elektrisch rijden zo'n vlucht zou nemen een onvoorziene omstandigheid is. Dit was niet voorzien toen de Convenanten werden gesloten. Daarnaast moet ook duidelijk naar voren worden gebracht dat het hier gaat om een nieuwe ontwikkeling in de markt die niet tegen te houden is door het toepassen van de Benzinewet. Gezien de aard van elektriciteit wordt de concurrentiepositie van de motorbrandstoffenverkooppunten onderling niet significant verminderd. Het feit dat de overheid elektrisch rijden wil stimuleren doet hier niets aan af.
- Ad 3) Bij plaatsing van een elektrische oplaadvoorziening bij een bestaand motorbrandstoffenverkoop punt, wordt de laadvoorziening onderdeel van het bestaande gebruiksrecht van de locatie. Dit moet echter wel worden geregeld. Dit betekent dat een aparte Wbr-vergunning moet worden afgegeven in het geval van een bestaande locatie. Het is ook mogelijk de

huidige vergunningsbeschikking te wijzigen. Daarnaast moet de gebruiksovereenkomst met het RVOB worden aangepast. Dit kan het beste gedaan worden met een addendum bij de bestaande overeenkomst. Bij de 15-jarige veiling van het huurrecht van de locatie gaat het gebruiksrecht van de laadvoorziening over naar degene die de veiling wint.

Directie Vastgoed

Ons kenmerk  
RVOB 2011/241

- Ad 4) Bij plaatsing van een elektrische oplaadvoorziening bij een wegrestaurant zal de bestaande erfpachtovereenkomst gewijzigd moeten worden. Ook hier moet echter weer de Wbr-vergunning worden aangepast of een nieuwe aangevraagd. Daarnaast wordt de overeenkomst met het RVOB aangepast met behulp van een addendum. Na ommekomst van de erfpachttermijn (meestal 99-jarige uitgifte) zullen de wegrestaurants, inclusief de elektrische oplaadvoorziening volgens het nieuwe uitgiftebeleid voor een periode van 15 jaar worden geveild.

Tot slot merk ik op dat het Rijksvastgoed en -ontwikkelingsbedrijf (RVOB) van het Ministerie van Financiën met het oog op het stimuleren van het plaatsen en exploiteren van elektrische oplaadvoorzieningen langs rijkswegen tot en met 2015 de extra huur/erfpachtcanon op € 0 zal stellen.

In 2016 zal aan de hand van een evaluatie over de ontwikkeling van de verkoop van elektriciteit uit de elektrische oplaadvoorzieningen langs rijkswegen worden bezien of een extra vergoeding/heffing gewenst is.

10.2.e

Hoogachtend,

10.2.e

Dr. A.S.M. Koppelman  
Plv. Secretaris-Generaal



## BIJLAGE 3

# BOEKEL DE NERÉE

Postbus 75510, 1070 AM Amsterdam  
 Gustav Mahlerplein 2, 1082 MA Amsterdam  
 T +31 (0)20 795 39 53 F +31 (0)20 795 39 00  
 www.boekel.com

## AANTEKENEN

Ministerie van Financiën  
 Directie Bestuurlijke en Juridische Zaken  
 T.a.v. 10.2.e  
 Postbus 20201  
 2500 EE DEN HAAG

Van	: 10.2.e	Amsterdam	: 5 december 2012
Direct tel.	: 10.2.e	Uw referentie	: BJZ/2012/514 M
Direct fax	: 10.2.e	Referentie	: A.171142.01/1944151
E-mail	: 10.2.e@boekel.com		

Inzake : VPR / bezwaarschrift besluit afwijzing WOB-verzoek d.d. 24 september 2012

Geachte heer 10.2.e

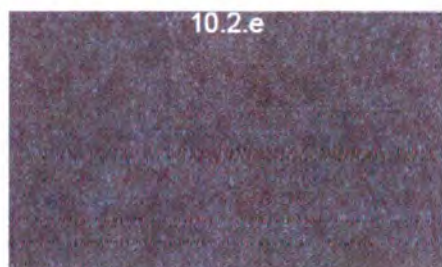
In aanvulling op het bezwaarschrift zoals ingediend op 2 november 2012, richt ik mij namens cliënte, Vereniging Particuliere Rijkswegvergunningen van Tankstations ("VPR"), tot u met het volgende informatieverzoek.

Op 24 september jl. heeft een bespreking plaatsgevonden met Rijkswaterstaat, het Rijksvastgoed- en Ontwikkelingsbedrijf ("RVOB") en VPR over de nieuwe concessies die RWS voornemens is te verlenen aan marktpartijen voor het plaatsen en exploiteren van elektrische laadpalen op verzorgingsplaatsen langs het rijkswegennet. Bij deze bespreking waren namens RVOB 10.2.e en 10.2.e aanwezig.

10.2.e en 10.2.e hebben tijdens de bespreking aangegeven dat er één of meer memoranda door RVOB zijn opgesteld over – de vrijstelling tot en met 2015 van – de gebruiksvergoeding die door de concessiehouders moet worden betaald voor het gebruik van de locatie waarop de elektrische laadpaal wordt geplaatst (*de facto* 0 euro). Tijdens de bespreking is door hen toegezegd dat deze memoranda met VPR zouden worden gedeeld. Deze memoranda zijn echter tot op heden nog niet aan VPR verstrekt, evenmin in het kader van het WOB-verzoek.

Ik verzoek u dan ook om op de kortst mogelijke termijn – maar in ieder geval binnen zeven dagen – een afschrift van deze memoranda (en eventuele andere relevante stukken in dat kader) aan VPR te verstrekken. Na verstrekking van deze stukken zal VPR intrekking van het bezwaarschrift in overweging nemen.

Een kopie van deze brief zend ik aan **10.2.e** en **10.2.e**.



# BOEKEL DE NERÉE

3S RRRE 5572128

Postbus 75510, 1070 AM Amsterdam  
Gustav Mahlerplein 2, 1082 MA Amsterdam  
T +31 (0)20 795 39 53 F +31 (0)20 795 39 00  
www.boekel.com

## AANTEKENEN

Rijksvastgoed- en Ontwikkelingsbedrijf  
Directie Vastgoed  
T.a.v. 10.2.e  
Postbus 20201  
2500 EE DEN HAAG

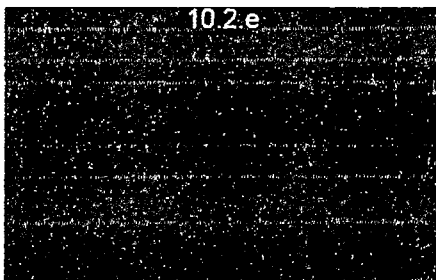
Van : 10.2.e  
Direct tel. : 10.2.e  
Direct fax : 10.2.e  
E-mail : 10.2.e@boekel.com

Amsterdam : 5 december 2012  
Referentie : A.171142.01/1951411

Inzake : VPR / concessies elektronische laadpunten

Geachte 10.2.e,

Hierbij zend ik u een kopie van de brief die ik heden aan 10.2.e van het  
Ministerie van Financiën heb gezonden.



Postbus 75510, 1070 AM Amsterdam  
Gustav Mahlerplein 2, 1082 MA Amsterdam  
T +31 (0)20 795 39 53 F +31 (0)20 795 39 00  
www.boekel.com

## AANTEKENEN

Rijksvastgoed- en Ontwikkelingsbedrijf  
Directie Vastgoed Regionale directie West

10.2.e

Postbus 16350  
2500 BJ DEN HAAG

Van : 10.2.e  
Direct tel. : 10.2.e  
Direct fax : 10.2.e  
E-mail : 10.2.e@boekel.com

Amsterdam : 5 december 2012  
Referentie : A.171142.01/1951411

Inzake : VPR / concessies elektronische laadpunten

Geachte 10.2.e,

Hierbij zend ik u een kopie van de brief die ik heden aan 10.2.e van het  
Ministerie van Financiën heb gezonden.

10.2.e

# BOEKEL DE NERÉE

Postbus 75510, 1070 AM Amsterdam  
Gustav Mahlerplein 2, 1082 MA Amsterdam  
T +31 (0)20 795 39 53 F +31 (0)20 795 39 00  
www.boekel.com

## AANTEKENEN

Aan Zijne Excellentie De heer drs. S.A. Blok  
Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties  
Postbus 20011  
2500 EA 's-Gravenhage

Van : **102 e**  
Direct tel. : 020 795 31 54  
Direct fax : 020 517 91 54  
E-mail : **102 e** boekel.com

Amsterdam : 13 december 2012  
Referentie : A.171142.01/1959168

Inzake : Steunmaatregel gebruiksvergoeding elektrische laadpalen

Excellentie,

Namens cliënte, Vereniging Particuliere Rijkswegvergunningen van Tankstations (VPR), wijs ik u op de standstill-verplichting die geldt voor de niet aangemelde steunmaatregel met betrekking tot de gebruiksvergoeding voor nieuwe concessiehouders, belast met de exploitatie van elektrische laadpalen langs het rijkswegennet, die door Rijksvastgoed- en Ontwikkelingsbedrijf (RVOB) in samenspraak met het ministerie van Financiën op 0 euro is vastgesteld. Ik licht dit hierna toe.

- ./ Op 20 december 2011 is de "*Kennisgeving Wijziging Voorzieningen op verzorgingsplaatsen langs rijkswegen (energielaadpunten)*" (Bijlage 1) gepubliceerd, wat heeft geleid tot wijziging van de Kennisgeving van 22 maart 2004 over het "*Voorzieningenbeleid op verzorgingsplaatsen langs rijkswegen*" (hierna aangehaald als "*Kennisgeving*"). De wijziging van de Kennisgeving betreft, zoals bekend, de aanwijzing van energiolaadpunten als vierde basisvoorziening langs rijkswegen, naast benzinestations, wegrestaurants en servicestations. Dit brengt met zich dat – naast de bestaande concessiehouders van de bestaande basisvoorzieningen – nieuwe marktpartijen als concessiehouder kunnen worden aangewezen voor de exploitatie van elektrische laadpalen langs het rijkswegennet. VPR heeft tegen de wijziging van de Kennisgeving en de manier waarop die wijziging tot stand is gekomen bezwaar gemaakt bij brief van 3 augustus 2012 (Bijlage 2).
- ./ Deze aanwijzing gebeurt door middel van uitgifte van nieuwe WBR-vergunningen door Rijkswaterstaat voor de exploitatie van elektrische laadpalen op een bepaalde locatie langs het rijkswegennet. Wij hebben begrepen dat de eerste vergunningverleningen zich reeds in een vergevorderd stadium bevinden. VPR maakt uit de antwoordbrief van RVOB aan RWS van 14 juli 2011 (Bijlage 3) op dat de nieuwe concessiehouders een gebruiksovereenkomst met RVOB zullen aangaan waarin het gebruik van de locatie waarop de elektrische laadpalen worden geplaatst, wordt geregeld. Uit deze brief – en de e-mailwisseling van 7 juli 2011 tussen RVOB en de Directie Bestuurlijke en Juridische Zaken van het ministerie van Financiën die daaraan mede ten grondslag ligt –



volgt tevens dat RVOB in samenspraak met het ministerie van Financiën heeft besloten dat de nieuwe concessiehouders voor het gebruik van de locatie in ieder geval tot en met 2015 geen gebruiksvergoeding zijn verschuldigd. In de e-mailwisseling van 7 juli 2011 wordt zelfs gesproken van een vrijstelling van de gebruiksvergoeding die pas na vijf jaar wordt geëvalueerd, wat zou inhouden dat de vrijstelling ook na 2015 nog zou doorlopen.

De vrijstelling van de gebruiksvergoeding komt neer op een steunmaatregel van de Nederlandse overheid die had moeten worden aangemeld bij de Europese Commissie. De steunmaatregel leidt tot de bevoordeling van een beperkte groep, ten nadele van andere ondernemingen (waaronder de bestaande concessiehouders) en de Nederlandse Staat die door de maatregel overheidsmiddelen misloopt. Voor zover VPR heeft kunnen nagaan, is deze steunmaatregel tot op heden niet aangemeld bij de Europese Commissie, en is evenmin door RVOB of het ministerie van Financiën beoordeeld of sprake is van ongeoorloofde staatssteun. Daarmee is in ieder geval sprake van een onrechtmatige steunmaatregel.

Door de medewerking aan de wijziging van de Kennisgeving, het vaststellen van de O-leges, medewerking te verlenen aan de vergunningverlening door RWS en door het opstellen van gebruiksovereenkomsten voor de nieuwe concessiehouders wordt uitvoering gegeven aan de steunmaatregel. VPR wijst in dat verband op de standstill-verplichting die met zich brengt dat RVOB geen uitvoering mag worden gegeven aan de steunmaatregel tot de Europese Commissie over de verenigbaarheid van de maatregel met de gemeenschappelijke markt heeft beslist. De procedure tot het aangaan van nieuwe gebruiksovereenkomsten en de medewerking aan de vergunningverleningsprocedure door RWS, dient daarom te worden gestaakt. Bij voortzetting van de uitvoering handelt de Nederlandse overheid in strijd met de standstill-verplichting. Voor zover de leden van VPR schade lijden als gevolg van de uitvoering die tot op heden is of nog zal worden gegeven aan de steunmaatregel, houdt VPR daarvoor de Nederlandse overheid aansprakelijk.

Ik verneem graag uw bevestiging dat de voorgenomen steunmaatregel alsnog zal worden aangemeld bij de Europese Commissie en dat, totdat de Europese Commissie een definitief oordeel heeft gegeven, geen uitvoering wordt gegeven aan de steunmaatregel en er dus geen gebruiksovereenkomsten worden gesloten met nieuwe concessiehouders en geen medewerking wordt verleend aan de vergunningverlening. Met andere woorden: het proces van aanwijzing van nieuwe concessiehouders dient te worden gestopt. Bij het uitblijven van deze bevestiging, zal VPR zich beraden over het vragen van een voorlopige voorziening bij de voorzieningenrechter om de uitvoering op te schorten. In ieder geval zal VPR de Europese Commissie op de hoogte stellen van de steunmaatregel met het verzoek deze te onderzoeken.

Een kopie van deze brief zend ik aan de minister van Financiën aangezien RVOB ten tijde van de vaststelling van de gebruiksvergoeding voor de nieuwe concessiehouders (in juli 2011) onder de verantwoordelijkheid van zijn ministerie viel. Een kopie van deze brief zend ik tevens aan de minister van Infrastructuur en Milieu en aan Rijkswaterstaat.

Hoogachtend,  
Boekel De Nerée N.V.

10.2.e

## BIJLAGE 1



## Kennisgeving Wijziging Voorzieningen op verzorgingsplaatsen langs rijkswegen (energielaadpunten)

De Kennisgeving wordt als volgt gewijzigd:

### A.

In hoofdstuk 2. Aanleiding tot herziening, vervalt de zin 'Vanaf 1 januari 2004 kunnen dus op verzorgingsplaatsen langs rijkswegen de volgende typen basisvoorzieningen voorkomen: een benzinestation, een wegrerestaurant of een servicestation'.

### B.

Na onderdeel 2. Aanleiding tot herziening wordt een onderdeel ingevoegd, luidende:

#### *2a. Energielaadpunt*

Vanaf 10 januari 2012 kan op een verzorgingsplaats langs rijkswegen ook als basisvoorziening worden toegestaan: een energilaadpunt.

#### *Technische eisen*

De energilaadpunten, voor zover het betreft elektrische laadpunten, moeten geschikt zijn voor alle typen elektrische en hybride auto's. Er mogen geen technische belemmeringen zijn waardoor een dergelijke auto niet kan worden aangesloten op het energilaadpunt.

#### *Concessieduur en termijnen*

In aansluiting op de concessieduur van servicestations en gelet op de snelle ontwikkelingen op het gebied van alternatieve energie, zal daarom een vergunning voor een energilaadpunt worden verleend met een maximale looptijd van 15 jaren. In verband met het doelmatige gebruik van de ruimte is stilzitten na vergunningverlening ongewenst. Daartoe zal in de vergunning worden voorgescreven dat binnen 1½ jaar na verlening het energilaadpunt gebruiksgereed moet zijn, onder de sanctie van verval van de vergunning. Monitoring van de voortgang zal tevens plaatsvinden aan de hand van de indiening van een aanvraag c.q. opdracht tot netaansluiting bij de elektriciteitsnetbeheerder. Deze dient binnen 8 weken ingediend te zijn, eveneens onder de sanctie van verval van de vergunning.

#### *Procedure*

Voor verzoeken om vergunning die uiterlijk 16 januari 2012 zijn ingediend, geldt de volgende procedure. Bij voldoende ruimte op de verzorgingsplaats kunnen deze aanvragen in behandeling worden genomen. Indien er vergunningen worden aangevraagd voor meer energilaadpunten dan er ruimte is op een verzorgingsplaats worden de aangevraagde energilaadpunten naar evenredigheid verdeeld onder de aanvragers, maar zodanig dat iedere aanvrager minimaal één energilaadpunt wordt vergund. Indien ook dan nog onvoldoende plaats is, wordt er onder de aanvragers geloot. Aanvragen van na 16 januari 2012 worden behandeld op volgorde van binnenkomst.

### C.

In hoofdstuk 3. Verzorgingsplaatsen langs rijkswegen wordt na de zin 'Een servicestation heeft' een volgende zin ingevoegd, luidend:  
Een energilaadpunt heeft als hoofdactiviteit de verkoop van motorenergie.

### D.

Deze wijziging treedt in werking met ingang van 10 januari 2012.



## Toelichting

De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft bij Kennisgeving van 22 maart 2004 het 'Voorzieningenbeleid op verzorgingsplaatsen langs rijkswegen' vastgesteld. In afwachting van een algehele herziening wordt het voorzieningenbeleid spoedeshalve op één onderdeel gewijzigd. Dit beleid onderscheidt drie basisvoorzieningen op verzorgingsplaatsen: het benzinestation, het wegrestaurant en het servicestation (deze laatste voorziening biedt de mogelijkheid van exploitatie van een benzinestation en een wegrestaurant). Omdat alleen deze drie typen voorzieningen zijn toegestaan is zelfstandige exploitatie van een solitair energielaadpunt niet mogelijk. Het plaatsen en exploiteren van energielaadpunten als aanvullende voorziening door de huidige exploitant van een basisvoorziening is overigens wel toegelaten.

Dat het elektrische rijden momenteel sterk toeneemt en gestimuleerd wordt op grond van rijksbeleid is een omstandigheid die bij het opstellen van het beleid in 2004 niet voorzien was. Om het elektrisch rijden te faciliteren is het wenselijk dat er zelfstandig geëxploiteerde elektrische laadstations beschikbaar komen op de verzorgingsplaatsen langs rijkswegen. Immers, dan is de plaatsing niet alleen afhankelijk van de exploitant van al aanwezige basisvoorzieningen. Daarom is het wenselijk om naast het benzinestation, het wegrestaurant en het servicestation ook het energielaadpunt als basisvoorziening aan te merken. Om andere toekomstige motorenergievoorzieningen op verzorgingsplaatsen mogelijk te maken, voor zover niet in strijd met de Benzinewet, wordt in plaats van het beperktere begrip 'elektrisch laadpunt', de meer algemene term 'energielaadpunt' gebruikt. Hieronder wordt bijvoorbeeld ook begrepen een station voor het verwisselen van accu's.

Een verzoek om vergunning kan alleen gehonoreerd worden indien er voldoende ruimte op de verzorgingsplaats beschikbaar is. Deze veelal beperkte ruimte dient zo doelmatig mogelijk te worden gebruikt. Deze doelmatigheid wordt bevorderd door het stellen van technische eisen, een beperkte concessieduur en korte termijnen, en door een heldere procedure.

## Bijlage 2

# BOEKEL DE NERÉE

Postbus 75510, 1070 AM Amsterdam  
Gustav Mahlerplein 2, 1082 MA Amsterdam  
T +31 (0)20 795 39 53 F +31 (0)20 795 39 00  
www.boekel.com

## AANTEKENEN

Rijksvastgoed- en Ontwikkelingsbedrijf  
Directie Vastgoed Regionale directie West

10.2.e  
Postbus 16350  
2500 BJ DEN HAAG

Advocaat : 10.2.e  
Direct tel. : 10.2.e  
Direct fax : 10.2.e  
E-mail : 10.2.e@boekel.com

Amsterdam : 3 augustus 2012  
Referentie : A.171142.01/1650777

Inzake : VPR / concessies elektronische laadpunten

Geachte 10.2.e,

Namens VPR (Vereniging Particuliere Rijkswegvergunningen van Tankstations) licht ik hierbij graag het standpunt toe over het beleid dat door de overheid wordt gevoerd met betrekking tot energielaadpunten op verzorgingsplaatsen langs het rijkswegennet. Vastgesteld kan worden dat het beleid onzorgvuldig tot stand is gekomen, onredelijk uitwerkt voor de bestaande vergunninghouders en – gelet op alle feiten en omstandigheden – tot aanpassing noopt.

### *Wijziging Kennisgeving*

Op 20 december 2011 is de "Kennisgeving Wijziging Voorzieningen op verzorgingsplaatsen langs rijkswegen (energielaadpunten)" gepubliceerd, wat heeft geleid tot wijziging van de Kennisgeving van 22 maart 2004 over het "Voorzieningenbeleid op verzorgingsplaatsen langs rijkswegen" (hierna aangehaald als "Kennisgeving"). De wijziging van de Kennisgeving betreft, zoals bekend, de aanwijzing van energielaadpunten als vierde basisvoorziening langs rijkswegen, naast benzinestations, wegrestaurants en servicestations.

### *Richtlijn Rijkswaterstaat 31 januari 2011*

Voorafgaand aan de wijziging van de Kennisgeving heeft op 24 oktober 2011 overleg plaatsgevonden tussen VPR en RWS over het voorzieningenbeleid ten aanzien van energielaadpunten. Daaraan voorafgaand heeft van begin 2010 tot oktober 2010 uitvoerig overleg plaatsgevonden in de zogenaamde Formule E-groep. Uitgangspunt bij de bespreking van 24 oktober 2011 vormde de interne richtlijn van Rijkswaterstaat van 31 januari 2011, die pas op 18 november 2011 aan VPR ter hand is gesteld en waaruit bleek dat de richtlijn eind 2011 geëvalueerd zou worden.

Uit deze richtlijn volgt in de eerste plaats dat Rijkswaterstaat de energielaadpunten als aanvullende voorzieningen beschouwde in de zin van de Kennisgeving, met als gevolg dat alleen bestaande

vergunninghouders – te weten de exploitanten van benzinestations, wegrestaurants en servicestations langs het rijkswegennet – een aanvraag voor plaatsing konden indienen. In de richtlijn komt verder tot uitdrukking dat Rijkswaterstaat het uitdrukkelijk niet als een probleem zag dat geen zelfstandige vergunningen zouden kunnen worden verleend aan marktpartijen. Rijkswaterstaat had de gerede verwachting dat de huidige vergunninghouders voldoende interesse zouden tonen in het plaatsen van energielaadpunten. Tot slot wordt in de richtlijn geconcludeerd dat het erkennen van een vierde basisvoorziening onder de Kennisgeving niet mogelijk was omdat de Staat één vergunninghouder als aanspreekpunt wenste te hebben.

Uit voorgaande volgt dan ook waarom VPR (en uiteraard ook VNPI) primair aanspreekpunt was in het proces van de totstandkoming van het beleid voor energielaadpunten. VPR heeft zelfs nog op 22 december 2011 een schriftelijke reactie gegeven op de richtlijn van Rijkswaterstaat in een brief aan het RVOB. In deze brief heeft VPR verzocht het standpunt toe te lichten dat elektriciteit geen motorbrandstof zou zijn in de zin van de Benzinewet. Evident is dat VPR toen in de door Rijkswaterstaat opgewekte veronderstelling verkeerde dat de Kennisgeving ongewijzigd zou blijven en dat geen nieuwe vergunninghouders zouden worden toegelaten.

Niets is minder waar. Rijkswaterstaat heeft eind 2011 besloten de Kennisgeving – zonder VPR daarin vooraf te kennen en zonder de interesse van de exploitanten van benzinestations te hebben getoetst – te wijzigen op een voor de bestaande vergunninghouders ongunstige wijze. Er is immers – in strijd met het bepaalde in de richtlijn – gekozen voor het toevoegen van een extra basisvoorziening aan de Kennisgeving en de toelating van nieuwe vergunninghouders. VPR kan deze plotselinge wending in het proces niet verklaren en is van oordeel dat Rijkswaterstaat hiermee onzorgvuldig heeft gehandeld. Het RVOB heeft vervolgens pas op 3 februari 2012 schriftelijk gereageerd op de brief van VPR van 22 december 2011 terwijl de Kennisgeving al vanaf 20 december 2011 een andere lading kende. VPR was in de tussentijd ook niet door Rijkswaterstaat geïnformeerd over de wijziging van de Kennisgeving. Inmiddels was de eerste – buitengewoon korte – termijn voor inschrijving al verstreken en verkeerde VPR nog in de veronderstelling in overleg te zijn met Rijkswaterstaat. VPR kan dan ook geen andere conclusie trekken dan dat Rijkswaterstaat onzorgvuldig heeft gehandeld. Door VPR niet langer in het proces te betrekken en de regelgeving eenzijdig te wijzigen, zijn de belangen van de exploitanten van benzinestations ernstig geschaad.

#### *Beleid in strijd met Benzinewet en de Convenanten*

Aan de wijziging van de Benzinewet en het sluiten van de Convenanten zijn lange onderhandelingen voorafgegaan. De bestaande vergunninghouders hebben daarbij *de facto* hun toenmalige rechten van exploitatie voor onbepaalde duur opgegeven om tot de huidige invulling van de Benzinewet en de Convenanten te komen. In het kader van die onderhandelingen heeft de overheid zich gecommitteerd om slechts één (of maximaal twee indien sprake is van een wegrestaurant op dezelfde verzorgingsplaats) vergunninghouder aan te wijzen op voorzieningenplaatsen langs het rijkswegennet en het aantal verkooppunten niet uit te breiden.

Tijdens de onderhandelingen was het voor alle betrokkenen duidelijk dat alleen de bestaande vergunninghouders het recht zouden hebben om als verkooppunt van energie voor voertuigen te fungeren, ongeacht het soort energie dat geleverd wordt. Zelfs als het zo is dat elektriciteit niet letterlijk als motorbrandstof in de zin van de Benzinewet kwalificeert – op welk standpunt de overheid zich kennelijk na ampel intern overleg stelt – dan dient in ieder geval in lijn met de uitgangspunten van de Benzinewet en de Convenanten te worden gehandeld, rekening houdend met de belangen van de bestaande vergunninghouders. Het feit dat de overheid intern vragen heeft gesteld over de toepasselijkheid van de Benzinewet en de Convenanten (zie bijgevoegde brief van



het RVOB aan Rijkswaterstaat van 14 juli 2011) illustreert dat ook de overheid zich dat realiseert. In deze brief van ROVB wordt ook opgemerkt dat ten tijde van het sluiten van de Convenanten geen rekening is gehouden met de snelle ontwikkeling die het elektrisch rijden zou gaan doormaken. Had men dit destijds wel geweten, dan was de exploitatie van energielaadpunten wel expliciet in de Convenanten meegenomen.

Het gekozen beleid van de overheid ten aanzien van de energielaadpunten heeft nu tot gevolg dat de overheid haar verplichtingen uit de Benzinewet en de Convenanten om het aantal verkooppunten niet uit te breiden niet nakomt. Het nieuwe beleid is nog ingrijpender dan het plan van de overheid van destijds om het aantal verkooppunten uit te breiden. De aanwijzing van nieuwe vergunninghouders leidt namelijk niet alleen tot uitbreiding van het aantal verkooppunten maar ook tot meerdere (concurrerende) verkooppunten per verzorgingsplaats.

De nieuwe koers van de overheid is opmerkelijk en lijkt erop te duiden dat de overheid zich kennelijk (ook) aan andere partijen heeft gecommitteerd. De overheid heeft daarbij de gemaakte afspraken met en de belangen van de bestaande vergunninghouders uit het oog verloren.

#### *Bezwaren VPR tegen gekozen aanpak*

De aanduiding van energielaadpunten als basisvoorziening brengt nadelige gevolgen voor de bestaande vergunninghouders met zich mee.

Zoals eerder aangegeven door het RVOB, worden de laadvoorzieningen onderdeel van het bestaande gebruiksrecht van locaties. Exploitanten van benzinestations hebben op grond van de Benzinewet en de Convenanten een groot aantal (financiële) verplichtingen jegens de overheid. Daarnaast zijn en worden er belangrijke investeringen in de infrastructuur van de voorzieningsplaatsen gedaan, zoals het verzorgen van de op- en afritten en het in stand houden van andere voorzieningen ter plaatse. Het is de verwachting dat de exploitanten van de energielaadpunten voordeel zullen genieten van alle inspanningen van de bestaande vergunninghouders. Onduidelijk is hoe de nieuwe vergunninghouders hieraan gaan bijdragen. Daarnaast zullen de nieuwe vergunninghouders naar verwachting ook zelf faciliteiten gaan aanbieden, waardoor zij rechtstreeks in concurrentie met de exploitanten van benzinestations treden, met als belangrijk voordeel dat zij niet gebonden zijn aan de verplichtingen voortvloeiende uit de Benzinewet en de Convenanten en bovendien geen vergoeding verschuldigd zijn aan RVOB. De overheid dient ervoor te waken dat een gelijk speelveld wordt gecreëerd waarin de bestaande rechten van de exploitanten van benzinestations in lijn met de Benzinewet en de gesloten Convenanten worden gewaarborgd.

Daarnaast wijst VPR op de concurrentieverstorende gevolgen van de gebruiksvergoeding die in ieder geval tot en met 2015 voor de nieuwe vergunninghouders op nul euro zal worden vastgesteld. De hiervoor aangehaalde (financiële) verplichtingen van de exploitanten van benzinestations, inclusief de gebruiksvergoeding, hebben een belangrijke impact op het verdienmodel van de exploitanten. De nieuwe vergunninghouders worden op een aanzienlijke voorsprong gezet doordat zij geen (extra) huur- of erfpacht verschuldigd zijn. Dit leidt tot een ongelijk speelveld dat een ernstige verstoring van de concurrentie tot gevolg heeft. VPR is dan ook van mening dat de vrijstelling van de gebruiksvergoeding voor nieuwe vergunninghouders in strijd is met de Europese staatssteunregels. Hierover zal VPR op korte termijn in overleg treden met het Coördinatiepunt Staatssteun van het ministerie van Binnenlandse Zaken. Daarnaast wenst VPR in overleg te treden met het RVOB om te komen tot een regeling waarbij de nieuwe vergunninghouders evenredig bijdragen in de kosten, inclusief de gebruiksvergoeding.

*WOB-verzoek*

Ter ondersteuning van het overleg met het Coördinatiepunt Staatssteun en ter voorbereiding van de volgende stappen, ontvangt VPR graag zo spoedig mogelijk – maar in ieder geval binnen twee weken na heden – alle correspondentie en stukken met betrekking tot de (uitgifte van vergunningen voor) energielaadpunten langs het rijkswegennet, waaronder in ieder geval, maar niet uitsluitend:

- alle correspondentie met andere instanties (waaronder, maar niet beperkt tot, de correspondentie met Rijkswaterstaat);
- alle correspondentie tussen uw ministerie en de nieuwe vergunninghouders.

Voor zover nodig kunt u dit verzoek beschouwen als een verzoek in de zin van artikel 3 van de Wet openbaarheid bestuur. Een gelijk verzoek zal worden gericht aan Rijkswaterstaat.

Wij treden graag – voordat verdere stappen worden ondernomen – met u in overleg over een manier waarop de gesignaleerde bezwaren kunnen worden weggenomen en recht wordt gedaan aan de rechten van de bestaande vergunninghouders, te weten dat slechts de vergunninghouder(s) op de voorzieningenplaats zou(den) worden aangewezen. Gelet op de geuite bezwaren gaat VPR ervan uit dat de overheid vanuit zorgvuldigheidsoogpunt vooralsnog geen nieuwe vergunningen zal uitgeven en uiterlijk in de week van 27 augustus a.s. een bespreking met u kan plaatsvinden. Anders ziet VPR zich genoodzaakt andere stappen te ondernemen.

Wij zien uw reactie graag binnen twee weken na heden tegemoet.

Hoogachtend,  
Boekel De Nerée N.V.

10.2.e

## Bijlage



Rijksvastgoed- en  
ontwikkelingsbedrijf  
Ministerie van Financiën

> Retouradres Postbus 20201 2500 EE Den Haag

Rijkswaterstaat  
t.a.v. de Directeur-Generaal Rijkswaterstaat  
mr. ing. J. H. Dronkers  
Postbus 20906  
2500 EX Den Haag

STAF DG

RWS/SDG-2011/1402

Directie Vastgoed  
Korte Voorhout 7  
2511 CW Den Haag  
Postbus 20201  
2500 EE Den Haag  
www.rijksvastgoed.nl

15 JULI 2011

Inlichtingen

102 e

102 e

102 e

102 e

102 e

102 e

102 e

102 e

102 e

102 e

102 e

102 e

102 e

102 e

102 e

102 e

102 e

102 e

102 e

102 e

102 e

102 e

102 e

102 e

102 e

102 e

102 e

102 e

102 e

102 e

102 e

102 e

102 e

102 e

102 e

102 e

102 e

102 e

102 e

102 e

102 e

102 e

102 e

102 e

102 e

102 e

102 e

102 e

102 e

102 e

102 e

102 e

102 e

102 e

102 e

102 e

Datum 14 juli 2011

Betreft Elektrisch laden in relatie tot de Benzinetwet

Rekening	C&S	Departement	
Afd.	NW	9/74	
Par.			
Verzorging	SDG	Volgv.	
SDG-2011/1031			

Ons kenmerk

RVOB/ 2011/241

Uw brief (kenmerk)

SDG/NW2011/1031/111093

Bijlagen

Geachte heer Dronkers,

In uw brief dd. 25 mei jl. over het stimuleren van het plaatsen van elektrische laadvoorzieningen op verzorgingsplaatsen langs rijkswegen geeft u aan dat Rijkswaterstaat dit als vergunningverdiener zo goed mogelijk wil faciliteren. Het ministerie van Financiën/RVOB wil, vanuit zijn privaatrechtelijke betrokkenheid hierbij, graag hiernaan meewerken. In verband hiermee verzoekt u mij uitsluitsel te geven over de volgende vragen:

- 1) Kan ervan worden uitgegaan dat elektriciteit uit een elektrische laadvoorziening niet behoeft te worden aangemerkt als een fossiele motorbrandstof?
- 2) Als dit juist is, betekent het dat met het plaatsen van een elektrische laadvoorziening geen sprake is van het creëren van een nieuw motorbrandstoffenverkoopspunt (nieuwe locatie), zoals bedoeld in de Benzinetwet. Is deze conclusie juist?
- 3) Indien vraag 2 bevestigend kan worden beantwoord, betekent dit dan dat als op een bestaand motorbrandstoffenverkoopspunt een benzinepompouder besluit om een elektrische laadvoorziening te plaatsen, de laadvoorziening een onderdeel wordt van het bestaande gebruiksrecht van de locatie? En dat bij de periodieke (15-jarige) veiling ook het gebruiksrecht van de laadvoorziening overgaat naar degene die de veiling wint?
- 4) Wegrestauranthouders hebben veelal een erfpachtovereenkomst met een looptijd van 99 jaar. Is het juist dat, uitgaande van een bevestigend antwoord op de vraagpunten 1 en 2, de erfpachtovereenkomsten van wegrestauranthouders tijdens de looptijd niet zullen wijzigen door het aanbieden van elektrische laadvoorzieningen? En dat na verloop van de erfpachttermijn volgens het nieuwe uitgiftebeleid voor een periode van 15 jaar zal worden geveild?

Hieronder ga ik in op de bovenstaande vragen.

- Ad 1) Elektriciteit uit een elektrische laadvoorziening wordt niet aangemerkt als een fossiele motorbrandstof in de zin van de Benzinetwet. Hoewel elektriciteit net als fossiele motorbrandstoffen een motor aandrijft is het naar haar aard heel verschillend.

Elektriciteit heeft een aantal kenmerken die dit duidelijk maken. Het meeste belangrijke kenmerk is wel dat elektriciteit niet alleen bij motorbrandstoffenverkooppunten kan worden 'getankt' maar bijvoorbeeld ook thuis. De meeste elektrische auto's zullen dus met een volle batterij de weg opgaan en niet hoeven worden opgeladen aan de snelweg. Voor veel ritten (ook over de snelweg) binnen Nederland zal met de actieradius van 150-200 km onderweg niet hoeven te worden opgeladen. De belangrijkste concurrentie voor al bestaande motorbrandstoffenverkooppunten zal dan ook niet komen van elektronische oplaadpunten langs de snelweg, maar van de oplaadmogelijkheden bij mensen thuis. Dit is heel anders dan in het geval van de huidige motorbrandstoffen die alleen bij een tankstation kunnen worden gehaald.

Directie Vastgoed

Ons kenmerk  
RVOB 2011/241

Vanuit milieutechnisch oogpunt is elektriciteit als aandrijving voor een motor heel anders dan benzine, diesel en lpg. Elektriciteit zit niet in tanks onder het motorbrandstoffenverkoop punt, maar komt via een kabel vanaf het elektriciteitsnetwerk. De tanks onder een motorbrandstoffenverkoop punt kunnen gaan lekken en veel milieuschade veroorzaken. Dit is niet het geval bij elektriciteit. Elektriciteit is vanuit milieutechnisch oogpunt uitermate schoon en veilig.

- Ad 2) De Benzinewet heeft betrekking op het veilen van verkooppunten van motorbrandstoffen langs rijkswegen en schrijft in het kader van een overgangsregeling voor dat langs deze rijkswegen tot 2024 geen nieuwe locaties (verkooppunten van motorbrandstoffen) mogen worden gecreëerd. Aangezien elektriciteit geen motorbrandstof is in de zin van de Benzinewet, valt elektriciteit buiten dit regime. Dit betekent dat het plaatsen van elektrische oplaadvoorzieningen bij verkooppunten van motorbrandstoffen, wegrestarters en andere verzorgingsplaatsen niet uitgesloten wordt door de Benzinewet en de Convenanten die daaronder liggen. Er moeten echter wel een aantal zaken in het oog worden gehouden. Het belangrijkste is dat tankstationhouders langs de snelwegen toch bezwaren zouden kunnen uiten als blijkt dat, door het succes van elektrisch rijden, hun omzet of aantal klanten daalt. Daarom is het van belang om van tevoren duidelijk te maken naar partijen waarom elektriciteit wordt geacht niet onder de Benzinewet te vallen. Naast de argumenten die onder 1 zijn genoemd kan ook nog worden aangegeven dat het feit dat elektrisch rijden zo'n vlucht zou nemen een onvoorziene omstandigheid is. Dit was niet voorzien toen de Convenanten werden gesloten. Daarnaast moet ook duidelijk naar voren worden gebracht dat het hier gaat om een nieuwe ontwikkeling in de markt die niet tegen te houden is door het toepassen van de Benzinewet. Gezien de aard van elektriciteit wordt de concurrentiepositie van de motorbrandstoffenverkooppunten onderling niet significant verminderd. Het feit dat de overheid elektrisch rijden wil stimuleren doet hier niets aan af.

- Ad 3) Bij plaatsing van een elektrische oplaadvoorziening bij een bestaand motorbrandstoffenverkoop punt, wordt de laadvoorziening onderdeel van het bestaande gebruiksrecht van de locatie. Dit moet echter wel worden geregeld. Dit betekent dat een aparte Wvbr-vergunning moet worden afgegeven in het geval van een bestaande locatie. Het is ook mogelijk de



huidige vergunningsbeschikking te wijzigen. Daarnaast moet de gebruiksovereenkomst met het RVOB worden aangepast. Dit kan het beste gedaan worden met een addendum bij de bestaande overeenkomst. Bij de 15-jarige velling van het huurrecht van de locatie gaat het gebruiksrecht van de laadvoorziening over naar degene die de velling wint.

Directie Vastgoed

Ons kenmerk  
RVOB 2011/241

- Ad 4) Bij plaatsing van een elektrische oplaadvoorziening bij een wegrestaurant zal de bestaande erfpachtovereenkomst gewijzigd moeten worden. Ook hier moet echter weer de Wbr-vergunning worden aangepast of een nieuwe aangevraagd. Daarnaast wordt de overeenkomst met het RVOB aangepast met behulp van een addendum. Na ommekomst van de erfpachttermijn (meestal 99-jarige uitgifte) zullen de wegrestaurants, inclusief de elektrische oplaadvoorziening volgens het nieuwe uitgiftebeleid voor een periode van 15 jaar worden geveild.

Tot slot merk ik op dat het Rijksvastgoed en -ontwikkelingsbedrijf (RVOB) van het Ministerie van Financiën met het oog op het stimuleren van het plaatsen en exploiteren van elektrische oplaadvoorzieningen langs rijkswegen tot en met 2015 de extra huur/erfpachtcanon op € 0 zal stellen.

In 2016 zal aan de hand van een evaluatie over de ontwikkeling van de verkoop van elektriciteit uit de elektrische oplaadvoorzieningen langs rijkswegen worden bezien of een extra vergoeding/heffing gewenst is.

Hoogachtend, 10.2.e

10.2.e

Dr. A.S.M. Kooijman  
Plv. Secretaris-Generaal

## BIJLAGE 3



Rijksvastgoed- en  
ontwikkelingsbedrijf  
Ministerie van Financiën

> Retouradres Postbus 20201 2500 EE Den Haag

Rijkswaterstaat  
t.a.v. de Directeur-Generaal Rijkswaterstaat  
mr. ing. J. H. Dronkers  
Postbus 20906  
2500 EX Den Haag

STAF DG		Directie Vastgoed	
RWS/506-2011/1422		Korte Voorhout 7	
		2511 CW Den Haag	
		Postbus 20201	
		2500 EE Den Haag	
		www.rijksoverheid.nl	
13 JUL 2011		Inlichtingen	
		10.2e	
		10.2e	
		10.2e	
		10.2e	
Afd. C&S		Depositen	
Ass. -> NW		19/7/11	
Par.			
Vraag nr. RWS/		Vraag.	
506-2011/103			
		Oms kenmerk	
		RVOB/2011/241	
		Uw brief (konmerk)	
		SDG/NV2011/1031/111093	
		Bijlagen	

Datum 14 juli 2011

Betreft Elektrisch laden in relatie tot de Benzinewet

Geachte heer Dronkers,

In uw brief dd. 25 mei jl. over het stimuleren van het plaatsen van elektrische laadvoorzieningen op verzorgingsplaatsen langs rijkswegen geeft u aan dat Rijkswaterstaat dit als vergunningverlener zo goed mogelijk wil faciliteren. Het ministerie van Financiën/RVOB wil, vanuit zijn privaatrechtelijke betrokkenheid hierbij, graag hieraan meewerken. In verband hiermee verzoekt u mij uitsluitsel te geven over de volgende vragen:

- 1) Kan ervan worden uitgegaan dat elektriciteit uit een elektrische laadvoorziening niet hoeft te worden aangemerkt als een fossiele motorbrandstof?
- 2) Als dit juist is, betekent het dat met het plaatsen van een elektrische laadvoorziening geen sprake is van het creëren van een nieuw motorbrandstoffenverkoop punt (nieuwe locatie), zoals bedoeld in de Benzinewet. Is deze conclusie juist?
- 3) Indien vraag 2 bevestigend kan worden beantwoord, betekent dit dan dat als op een bestaand motorbrandstoffenverkoop punt een benzinepomp houder besluit om een elektrische laadvoorziening te plaatsen, de laadvoorziening een onderdeel wordt van het bestaande gebruiksrecht van de locatie? En dat bij de periodieke (15-jarige) veiling ook het gebruiksrecht van de laadvoorziening overgaat naar degene die de veiling wint?
- 4) Wegrestauranthouders hebben veelal een erfpachtovereenkomst met een looptijd van 99 jaar. Is het juist dat, uitgaande van een bevestigend antwoord op de vraagpunten 1 en 2, de erfpachtovereenkomsten van wegrestauranthouders tijdens de looptijd niet zullen wijzigen door het aanbieden van elektrische laadvoorzieningen? En dat na verloop van de erfpachttermijn volgens het nieuwe uitgiftebeleid voor een periode van 15 jaar zal worden geveild?

Hieronder ga ik in op de bovenstaande vragen.

- Ad 1) Elektriciteit uit een elektrische laadvoorziening wordt niet aangemerkt als een fossiele motorbrandstof in de zin van de Benzinewet. Hoewel elektriciteit net als fossiele motorbrandstoffen een motor aandrijft is het naar haar aard heel verschillend.

Elektriciteit heeft een aantal kenmerken die dit duidelijk maken. Het meeste belangrijke kenmerk is wel dat elektriciteit niet alleen bij motorbrandstoffenverkooppunten kan worden 'getankt' maar bijvoorbeeld ook thuis. De meeste elektrische auto's zullen dus met een volle batterij de weg opgaan en niet hoeven worden opgeladen aan de snelweg. Voor veel ritten (ook over de snelweg) binnen Nederland zal met de actieradius van 150-200 km onderweg niet hoeven te worden opgeladen. De belangrijkste concurrentie voor al bestaande motorbrandstoffenverkooppunten zal dan ook niet komen van elektronische oplaadpunten langs de snelweg, maar van de oplaadmogelijkheden bij mensen thuis. Dit is heel anders dan in het geval van de huidige motorbrandstoffen die alleen bij een tankstation kunnen worden gehaald.

Directie Vastgoed

ONS kenmerk  
RVOB 2011/241

Vanuit milieutechnisch oogpunt is elektriciteit als aandrijving voor een motor heel anders dan benzine, diesel en lpg. Elektriciteit zit niet in tanks onder het motorbrandstoffenverkooppunt, maar komt via een kabel vanaf het elektriciteitsnetwerk. De tanks onder een motorbrandstoffenverkooppunt kunnen gaan lekken en veel milieuschade veroorzaken. Dit is niet het geval bij elektriciteit. Elektriciteit is vanuit milieutechnisch oogpunt uitermate schoon en veilig.

- Ad 2) De Benzinewet heeft betrekking op het veilen van verkooppunten van motorbrandstoffen langs rijkswegen en schrijft in het kader van een overgangsregeling voor dat langs deze rijkswegen tot 2024 geen nieuwe locaties (verkooppunten van motorbrandstoffen) mogen worden gecreëerd. Aangezien elektriciteit geen motorbrandstof is in de zin van de Benzinewet, valt elektriciteit buiten dit regime. Dit betekent dat het plaatsen van elektrische oplaadvoorzieningen bij verkooppunten van motorbrandstoffen, wegrestaurants en andere verzorgingsplaatsen niet uitgesloten wordt door de Benzinewet en de Convenanten die daaronder liggen.

Er moeten echter wel een aantal zaken in het oog worden gehouden. Het belangrijkste is dat tankstationhouders langs de snelwegen toch bezwaren zouden kunnen uiten als blijkt dat, door het succes van elektrisch rijden, hun omzet of aantal klanten daalt. Daarom is het van belang om van tevoren duidelijk te maken naar partijen waarom elektriciteit wordt geacht niet onder de Benzinewet te vallen.

Naast de argumenten die onder 1 zijn genoemd kan ook nog worden aangegeven dat het feit dat elektrisch rijden zo'n vlucht zou nemen een onvoorziene omstandigheid is. Dit was niet voorzien toen de Convenanten werden gesloten. Daarnaast moet ook duidelijk naar voren worden gebracht dat het hier gaat om een nieuwe ontwikkeling in de markt die niet tegen te houden is door het toepassen van de Benzinewet. Gezien de aard van elektriciteit wordt de concurrentiepositie van de motorbrandstoffenverkooppunten onderling niet significant verminderd. Het feit dat de overheid elektrisch rijden wil stimuleren doet hier niets aan af.

- Ad 3) Bij plaatsing van een elektrische oplaadvoorziening bij een bestaand motorbrandstoffenverkooppunt, wordt de laadvoorziening onderdeel van het bestaande gebruiksrecht van de locatie. Dit moet echter wel worden geregeld. Dit betekent dat een aparte Wbr-vergunning moet worden afgegeven in het geval van een bestaande locatie. Het is ook mogelijk de

huidige vergunningsbeschikking te wijzigen. Daarnaast moet de gebruiksovereenkomst met het RVOB worden aangepast. Dit kan het beste gedaan worden met een addendum bij de bestaande overeenkomst. Bij de 15-jarige verlenging van het huurrecht van de locatie gaat het gebruiksrecht van de laadvoorziening over naar degene die de verlenging wint.

Directie Vastgoed

Ons kenmerk  
RVOB 2011/241

- Ad 4) Bij plaatsing van een elektrische oplaadvoorziening bij een wegrestaurant zal de bestaande erfpachtovereenkomst gewijzigd moeten worden. Ook hier moet echter weer de Wbr-vergunning worden aangepast of een nieuwe aangevraagd. Daarnaast wordt de overeenkomst met het RVOB aangepast met behulp van een addendum. Na ommekomst van de erfpachttermijn (meestal 99-jarige uitgifte) zullen de wegrestaurants, inclusief de elektrische oplaadvoorziening volgens het nieuwe uitgiftebeleid voor een periode van 15 jaar worden geveild.

Tot slot merk ik op dat het Rijksvastgoed en -ontwikkelingsbedrijf (RVOB) van het ministerie van Financiën met het oog op het stimuleren van het plaatsen en exploiteren van elektrische oplaadvoorzieningen langs rijkswegen tot en met 2015 de extra huur/erfpachtcanon op € 0 zal stellen.

In 2016 zal aan de hand van een evaluatie over de ontwikkeling van de verkoop van elektriciteit uit de elektrische oplaadvoorzieningen langs rijkswegen worden bezien of een extra vergoeding/heffing gewenst is.

Hoogachtend,

10.2e

Dr. C.S.M. Kopelman  
RK. Secretaris-Generaal



# BOEKEL DE NERÉE

Postbus 75510, 1070 AM Amsterdam  
Gustav Mahlerplein 2, 1082 MA Amsterdam  
T +31 (0)20 795 39 53 F +31 (0)20 795 39 00  
www.boekel.com

## AANTEKENEN

Aan Hare Excellentie Mw. drs. M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus  
Ministerie van Infrastructuur en Milieu  
Postbus 20901  
2500 EX 's-Gravenhage

Van	:	10.2.e	Amsterdam	:	13 december 2012
Direct tel.	:	10.2.e	Referentie	:	A.171142.01/1997378
Direct fax	:	10.2.e			
E-mail	:	10.2.e@boekel.com			

Inzake : Steunmaatregel gebruiksvergoeding elektrische laadpalen

Excellentie,

./ Hierbij zend ik u een kopie van de brief met bijlagen die ik vandaag heb toegezonden aan de minister voor Wonen en Rijksdienst, onder wiens verantwoordelijkheid het Rijksvastgoed- en Ontwikkelingsbedrijf (RVOB) valt. In de brief wijs ik namens cliënte, Vereniging Particuliere Rijkswegvergunningen van Tankstations (VPR), op de standstill-verplichting die geldt voor de niet aangemelde steunmaatregel met betrekking tot de gebruiksvergoeding voor nieuwe concessiehouders, belast met de exploitatie van elektrische laadpalen langs het rijkswegennet, die door RVOB in samenspraak met het ministerie van Financiën op 0 euro is vastgesteld.

RVOB heeft besloten dat de nieuwe concessiehouders van elektrische laadpalen voor het gebruik van de locatie langs het rijkswegennet tot en met 2015 geen gebruiksvergoeding zijn verschuldigd. Deze vrijstelling van de gebruiksvergoeding komt neer op een steunmaatregel van de Nederlandse overheid die had moeten worden aangemeld bij de Europese Commissie. Dit is echter niet gebeurd. Voor deze niet aangemelde steunmaatregel geldt een standstill-verplichting die tot gevolg heeft dat geen uitvoering mag worden gegeven aan de maatregel totdat deze is aangemeld en goedgekeurd door de Europese Commissie.

Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor de uitgifte van nieuwe WBR-vergunningen aan marktpartijen die elektrische laadpalen langs het rijkswegennet willen exploiteren. Wij hebben van Rijkswaterstaat vernomen dat de vergunningverleningsprocedure zich in een vergevorderd stadium bevindt voor in ieder geval een deel van de vergunningaanvragen. De vergunningverlening impliceert dat ook een gebruiksovereenkomst met RVOB wordt gesloten voor het gebruik van de locatie waarop de laadpalen worden geplaatst. Gelet op de geldende standstill-verplichting dient ook de

vergunningverlening te worden opgeschort totdat de Europese Commissie definitief over de steunmaatregel heeft geoordeeld.

Voor een nadere toelichting verwijs ik naar bijgevoegde brief. Ik verneem graag uw bevestiging dat geen vergunningen worden verleend voor de exploitatie van elektrische laadpalen totdat de steunmaatregel is goedgekeurd.

Een kopie van de brief aan de minister voor Wonen en Rijksdienst zond ik tevens aan de heer Dronkers van Rijkswaterstaat.

Hoogachtend,

10.2.e

Postbus 75510, 1070 AM Amsterdam  
Gustav Mahlerplein 2, 1082 MA Amsterdam  
T +31 (0)20 795 39 53 F +31 (0)20 795 39 00  
www.boekel.com

## AANTEKENEN

Rijkswaterstaat  
t.a.v. de directeur-generaal Rijkswaterstaat  
De heer mr. ing. J. H. Dronkers  
Postbus 20906  
2500 EX 's-Gravenhage

Van	: [REDACTED]	Amsterdam	: 13 december 2012
Direct tel.	: [REDACTED]	Referentie	: A.171142.01/1998857
Direct fax	: [REDACTED]		
E-mail	: [REDACTED]@boekel.com		

Inzake : Steunmaatregel gebruiksvergoeding elektrische laadpalen

Geachte heer Dronkers,

- ./ Hierbij zend ik u een kopie van de brief met bijlagen die ik vandaag heb toegezonden aan de minister voor Wonen en Rijksdienst, onder wiens verantwoordelijkheid het Rijksvastgoed- en Ontwikkelingsbedrijf (RVOB) valt. Een kopie van die brief heb ik tevens verzonden aan de minister van Infrastructuur en Milieu.

In de brief wijs ik namens cliënte, Vereniging Particuliere Rijkswegvergunningen van Tankstations (VPR), op de standstill-verplichting die geldt voor de niet aangemelde steunmaatregel met betrekking tot de gebruiksvergoeding voor nieuwe concessiehouders, belast met de exploitatie van elektrische laadpalen langs het rijkswegennet, die door RVOB in samenspraak met het ministerie van Financiën op 0 euro is vastgesteld.

RVOB heeft besloten dat de nieuwe concessiehouders van elektrische laadpalen voor het gebruik van de locatie langs het rijkswegennet tot en met 2015 geen gebruiksvergoeding zijn verschuldigd. Deze vrijstelling van de gebruiksvergoeding komt neer op een steunmaatregel van de Nederlandse overheid die had moeten worden aangemeld bij de Europese Commissie. Dit is echter niet gebeurd. Voor deze niet aangemelde steunmaatregel geldt een standstill-verplichting die tot gevolg heeft dat geen uitvoering mag worden gegeven aan de maatregel totdat deze is aangemeld en goedgekeurd door de Europese Commissie.

Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor de uitgifte van nieuwe WBR-vergunningen aan marktpartijen die elektrische laadpalen langs het rijkswegennet willen exploiteren. Wij hebben van Rijkswaterstaat vernomen dat de vergunningverleningsprocedure zich in een vergevorderd stadium bevindt voor in ieder geval een deel van de vergunningaanvragen. De vergunningverlening impliceert

dat ook een gebruiksovereenkomst met RVOB wordt gesloten voor het gebruik van de locatie waarop de laadpalen worden geplaatst. Gelet op de geldende standstill-verplichting dient ook de vergunningverlening te worden opgeschort totdat de Europese Commissie definitief over de steunmaatregel heeft geoordeeld.

Voor een nadere toelichting verwijs ik naar bijgevoegde brief. Ik verneem graag uw bevestiging dat geen vergunningen worden verleend voor de exploitatie van elektrische laadpalen totdat de steunmaatregel is goedgekeurd.

Hoogachtend,  
Boekel De Nerée N.V.

10.2.e

# BOEKEL DE NERÉE

Postbus 75510, 1070 AM Amsterdam  
Gustav Mahlerplein 2, 1082 MA Amsterdam  
T +31 (0)20 795 39 53 F +31 (0)20 795 39 00  
www.boekel.com

## AANTEKENEN

Rijkswaterstaat  
t.a.v. de directeur-generaal Rijkswaterstaat  
De heer mr. ing. J. H. Dronkers  
Postbus 20906  
2500 EX 's-Gravenhage

Van : 10.2.e  
Direct tel. : 10.2.e  
Direct fax : 10.2.e  
E-mail : 10.2.e@g@boekel.com

Amsterdam : 21 januari 2013  
Referentie : A.171142.01/2052956

Inzake : Vergunningverlening elektrische laadpalen

Geachte heer Dronkers,

In mijn brief van 13 december 2012 heb ik uiteengezet dat RWS gehouden is tot naleving van de standstill-verplichting die geldt voor de niet aangemelde steunmaatregel met betrekking tot de vrijstelling van de gebruiksvergoeding voor nieuwe concessiehouders, belast met de exploitatie van elektrische laadpalen langs het rijkswegennet. Deze standstill-verplichting impliceert dat RWS de vergunningverlening dient op te schorten totdat de Europese Commissie definitief over de steunmaatregel heeft geoordeeld. Een brief van gelijke strekking is verzonden aan de andere betrokken ministeries, te weten het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de minister voor Wonen en Rijksdienst, het Rijksvastgoed- en ontwikkelingsbedrijf (RVOB) en het ministerie van Financiën.

10.2.e van het RVOB heeft mij bij e-mail van 14 januari jl. bericht dat de hiervoor aangehaalde brief gezamenlijk wordt behandeld door de betrokken ministeries. Uw ministerie heeft niet separaat op mijn brief geantwoord. Graag ontvang ik alsnog een officiële ontvangstbevestiging. De standstill-verplichting houdt vanzelfsprekend in dat de vergunningverlening wordt gestaakt totdat de ministeries een gezamenlijk standpunt hebben ingenomen. Vanuit het oogpunt van de zorgvuldigheid die de overheid in haar besluitvorming dient te betrachten, ligt dit in ieder geval in de rede.

- ./ De zorgvuldigheid is echter niet betracht, zo volgt uit bijgevoegde brief van 10.2.e, hoofd van het Wegendistrict 's- Hertogenbosch, van 14 januari jl. aan De Haan Minerale Oliën B.V. De Haan is een van de leden van Vereniging Particuliere Rijkswegvergunningen van Tankstations (VPR) en exploiteert een tankstation langs het rijkswegennet op de verzorgingsplaats De Keizer. De Haan wordt in voormelde brief door 10.2.e "geïnformeerd" over het laadstation dat door



FastNed op verzorgingsplaats De Keizer zal worden geplaatst. Daartoe zal volgens 10.2.e binnen afzienbare tijd een ontwerp-vergunning ter inzage worden gelegd.

VPR is onaangenaam verrast door deze brief. Uit de brief volgt in de eerste plaats dat RWS de vergunningverleningsprocedure onverminderd voortzet. Dit is in strijd met de standstill-verplichting waar RWS door VPR expliciet op is gewezen bij brief van 13 december 2012. Daarnaast is de strekking van deze brief in strijd met de vergunningverleningsprocedure zoals geschetst door de heer Bruggeman aan mijn kantoorgenote, 10.2.e. Tijdens het telefoongesprek dat zij op 21 november 2012 met 10.2.e voerde, heeft hij aangekondigd dat RWS via de Wegendistricten in overleg zou treden met de bestaande concessiehouders over de vergunningaanvragen die betrekking hebben op de verzorgingsplaats waar zij reeds zijn gevestigd. Er zouden volgens 10.2.e gesprekken worden ingepland om de vergunningverlening met de bestaande concessiehouders te bespreken. 10.2.e heeft desgevraagd expliciet bevestigd dat geen ontwerp-vergunningen ter inzage worden gelegd en geen vergunningen worden verleend totdat RWS met alle betrokken bestaande concessiehouders gesprekken zou hebben gevoerd.

De brief van 14 januari jl. kan bezwaarlijk als een "uitnodiging tot een gesprek" worden gekwalificeerd. Het betreft slechts een eenzijdige aankondiging dat een nieuwe concessiehouder zal worden toegelaten op de betreffende verzorgingsplaats en dat een ontwerp-vergunning ter inzage zal worden gelegd. Dat de tankstationhouder bij vragen contact mag opnemen doet hier niets aan af. Deze handelwijze is in strijd met de eerder gedane mededelingen door RWS bij monde van 10.2.e en dient op zijn minst als onzorgvuldig te worden bestempeld.

Indien deze brief per abuis is verzonden aan 10.2.e door een miscommunicatie tussen RWS en het Wegendistrict 's-Hertogenbosch, dan verneem ik dat graag. Indien dit niet het geval is, verneem ik graag alsnog van u de bevestiging dat de vergunningverlening wordt gestaakt en dat u zich verder houdt aan de standstill-verplichting. Bij het uitblijven van die bevestiging zal VPR in kort geding nakoming van de standstill-verplichting vorderen. Ik ga ervan uit dat u het niet zover zal laten komen.

Een kopie van deze brief zend ik heden aan de minister van Infrastructuur en Milieu, de minister van Wonen en Rijksdienst, de minister van Financiën en het Rijksvastgoed- en ontwikkelingsbedrijf (RVOB).

Hoogachtend,  
Boekel De Nerée N.V.

10.2.e



Rijksvastgoed- en  
ontwikkelingsbedrijf  
Ministerie van Binnenlandse Zaken en  
Koninkrijksrelaties

> Retouradres Postbus 16700, 2500 BS Den Haag

Boekel de Nerée

10.2.e

Postbus 75510

1070 AM Amsterdam

Directie Vastgoed

Korte Voorhout 7  
2511 CW Den Haag  
Postbus 16700  
2500 BS Den Haag  
Nederland  
www.rvob.nl

BTW nummer  
NL822551810501

Kvk nummer  
27371116

Bankrekeningnummer  
56.99.92.559

Inlichtingen

10.2.e

T 10.2.e

F 10.2.e

10.2.e@rvob.nl

Ons Kenmerk  
2013-602

Ons Zaaknummer

Uw brief (kenmerk)  
13 december 2012

Bijlagen

*Het Rijksvastgoed- en  
ontwikkelingsbedrijf (RVOB)  
realiseert ruimtelijke en  
financiële doelen voor het  
Rijk. We doen dat door  
(gebieds)ontwikkeling,  
beheer, aan- en verkoop van  
rijksgronden en -gebouwen.*

Datum **26 FEB. 2013**

Betreft gebruiksvergoeding elektrische laadpalen

Geachte 10.2.e,

Hierbij geef ik mede namens het ministerie van Infrastructuur en Milieu mijn reactie op uw brief dd. 13 december 2012 (kenmerk A.171142.01/1996146) over het onderwerp gebruiksvergoeding voor elektrische laadpalen.

U stelt in uw brief dat de vrijstelling van de gebruiksvergoeding voor nieuwe concessiehouders voor het gebruik van een locatie langs het rijkswegennet neerkomt op een aanmeldingsplichtige steunmaatregel van de Nederlandse overheid. U verzoekt om bevestiging van het aanmelden van deze maatregel bij de Europese Commissie en van het afzien van uitvoering geven er van totdat de Europese Commissie een definitief oordeel heeft gegeven. Er zouden in uw ogen tot die tijd geen gebruiksovereenkomsten mogen worden gesloten en er zou geen medewerking mogen worden verleend aan vergunningverlening.

Om het plaatsen en exploiteren van elektrische oplaadvoorzieningen langs rijkswegen te stimuleren zal - zoals u aangeeft - inderdaad, tot en met 2015, de extra huur/erfpachtcanon op € 0 worden gesteld. Het effectief afzien van een gebruiksvergoeding voor nieuwe concessiehouders is pas aan de orde bij het sluiten van een gebruiksovereenkomst ter uitvoering van het verlenen van een vergunning voor een zelfstandig geëxploiteerd elektrisch laadstation op een verzorgingsplaats langs een rijksweg.

Aansluitend bij de vergoedingssystematiek die geldt voor benzinstations is aan de hand van de te verwachten ontwikkelingen van het aantal elektrische laadpalen – vooralsnog indicatief - de hoogte van de totale mogelijk te vragen gebruiksvergoedingen door het RVOB berekend. De aan de orde zijnde bedragen zijn dermate laag, dat gebruik gemaakt kan en ook zal worden van 'VERORDENING (EG) Nr. 1998/2006 VAN DE COMMISSIE van 15 december 2006 betreffende de toepassing van de artikelen 87 en 88 van het Verdrag op de-minimissteun'. Hierdoor is er geen sprake van aanmeldingsplichtige staatssteun in de zin van artikel 107 en 108 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie. Ter uitvoering hiervan zal bij het sluiten van de gebruiksovereenkomst van de nieuwe

concessiehouder verlangd worden dat een de-minimisverklaring wordt afgegeven om de correcte toepassing van genoemde verordening te waarborgen.

Volledigheidshalve vermeld ik dat huidige vergunninghouders van motorbrandstoffenverkooppunten en wegrestaurants langs rijkswegen die elektrische laadpalen installeren ook worden vrijgesteld van het daarvoor betalen van een gebruiksvergoeding. Ook daarvoor zal verlangd worden dat een de-minimisverklaring wordt ingevuld om de naleving van de de-minimisverordening te waarborgen.

Ik zie derhalve geen reden om tot aanmelding bij de Europese Commissie over te gaan en af te zien van vergunningverlening en het sluiten van gebruiksovereenkomsten.

Hoogachtend,  
De minister voor Wonen en Rijksdienst,

10.2.e

10.2.e

Mrs. S.A. Blok

Directie Vastgoed

Datum

Ons kenmerk  
20132013-602

Ons Zaaknummer



Rijkswaterstaat  
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Retouradres Postbus 20906 2500 EX Den Haag

Boekel de Nereé

10.2.e

Postbus 75510

1070 AM AMSTERDAM

Staf Directoraat-Generaal

Koningskade 4  
2596 AA Den Haag  
Postbus 20906  
2500 EX Den Haag  
T 070 456 80 80  
F 070 351 83 35  
[www.rijkswaterstaat.nl](http://www.rijkswaterstaat.nl)

Contactpersoon

10.2.e

T 10.2.e  
10.2.e@rws.nl

Datum 28 februari 2013

Onderwerp Vergunningverlening elektrische laadpalen

Ons kenmerk

RWS-2013/11322/NW135960

Uw kenmerk

A171142.01/2052956

Geachte 10.2.e

Hierbij reageer ik op uw brief van 21 januari 2013 met bovengenoemd kenmerk.

Allereerst verwijs ik naar de brief van 26 februari van minister Blok, waarin hij mede namens mijn ministerie aangeeft dat er geen aanleiding is om de vrijstelling van de gebruiksvergoeding bij de Europese Commissie aan te melden en dat er derhalve ook geen reden is om af te zien van vergunningverlening en het sluiten van gebruiksovereenkomsten.

Met betrekking tot de brief die door RWS is gestuurd aan een van uw leden en over hetgeen volgens u door 10.2.e zou zijn gesteld, merk ik het volgende op.

In een gesprek met 10.2.e van de VNPI heb ik toegezegd dat alvorens de ter inzage legging van de ontwerpbeschikking in de vergunningprocedure voor een oplaadpaal gestart zou worden er nog een mogelijkheid zou worden geboden aan de huidige concessiehouders om te reageren op het voornemen tot plaatsing van de elektrische laadpalen. De bedoeling hiervan is om te voorkomen dat de concessiehouder door een ter inzage legging van een vergunning wordt verrast en het geeft de mogelijkheid om het gevoel van de concessiehouder mee te nemen in de definitieve locatiekeuze.

Eén en ander is verwoord in de brief die aan de leden van de VNPI en de VPR wordt toegezonden alvorens tot ter inzage legging, op grond van de Algemene wet bestuursrecht, wordt overgegaan. In die brief staat expliciet aangegeven dat contact kan worden opgenomen met de Rijkswaterstaat om over het voornemen van vergunningverlening van gedachten te wisselen.

Dat er in de planning van het vergunningverleningstraject nog ruimte is voor een extra gedachtewisseling en dat deze per brief zou worden bevestigd is duidelijk aangegeven door 10.2.e en een bevestiging van mijn toezegging aan de VNPI. Er mag uiteraard van de concessiehouders verwacht worden dat zij aangeven of zij van deze ruimte gebruik willen maken. Voor zover dit anders is begrepen berust dit op een misverstand.

Hierbij wijs ik er nog op dat het bieden van bovengenoemde ruimte tot overleg, naast de zienswijze procedure van de Algemene wet bestuursrecht, beschouwd kan worden als een tegemoetkoming aan de leden van de VNPI en de VPR, om buiten de formele procedure om, hun mening kenbaar te maken.

Staf Directoraat-Generaal

Datum  
28 februari 2013

Gezien het bovenstaande zie ik geen reden om af te zien van de vergunningverlening.

Hoogachtend,

DE DIRECTEUR-GENERAAL RIJKSWATERSTAAT,

10.2.c

mr. ing. J.H. Dronkers

# BOEKEL DE NERÉE

Postbus 75510, 1070 AM Amsterdam  
Gustav Mahlerplein 2, 1082 MA Amsterdam  
T +31(20)7953953 F +31(20)7953900  
www.boekel.com

## AANTEKENEN

Rijkswaterstaat  
t.a.v. de directeur-generaal Rijkswaterstaat  
De heer mr. ing. J. H. Dronkers  
Postbus 20906  
2500 EX 's-Gravenhage

Van : 102 e  
Direct tel. : 102 e  
Direct fax : 102 e  
E-mail : 102 e@boekel.com

Amsterdam : 15 april 2013  
Uw referentie : RWS-2013/11322/NW135960  
Referentie : A.171142.01/2213886

Inzake : Nederlandse steunmaatregel gebruiksvergoeding elektrische laadpalen

Geachte heer Dronkers,

Namens cliënte, Vereniging Particuliere Rijkswegvergunningen van Tankstations (VPR), reageer ik hierbij op uw brief van 28 maart 2013. In de eerste plaats geeft u in uw brief aan dat RWS – voor wat betreft de standstill-verplichting – aansluit bij het standpunt van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties zoals verwoord in de brief van minister Blok van 26 februari jl. Daarin wordt gesteld dat sprake zou zijn van de-minimissteun in de zin van artikel 2 van Verordening 1998/2006 waardoor de steunmaatregel geen aanmelding behoeft en de standstill-verplichting niet zou gelden. De vergunningverleningsprocedure wordt momenteel dan ook onverkort voortgezet en de eerste ontwerp(vergunning)besluiten zijn ter inzage gelegd.

In de brief van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties wordt op geen enkele wijze onderbouwd dat daadwerkelijk sprake is van de-minimissteun. Op 21 januari jl. heeft VPR een klacht ingediend bij de Europese Commissie over de steunmaatregel waar op dit moment door RWS en RVOB uitvoering aan wordt gegeven. In die klacht heeft VPR aangetoond dat het niet aannemelijk is dat de-minimisvrijstelling toepassing vindt (zodat de steunmaatregel op dit moment ten onrechte ten uitvoer wordt gelegd). Bij brief van 29 maart jl. heeft VPR een nadere onderbouwing aan de Europese Commissie toegezonden waaruit blijkt dat in ieder geval voor één van de beoogde nieuwe concessiehouders, te weten Fastned B.V., geen sprake kan zijn van de-minimissteun.

VPR merkt verder op dat uit de brief van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties kan worden opgemaakt dat de Nederlandse overheid niet betwist dat de vrijstelling van de gebruiksvergoeding inderdaad een steunmaatregel betreft. Nu de Nederlandse overheid geenszins heeft aangetoond dat de de-minimisvrijstelling toepassing vindt en VPR aannemelijk heeft gemaakt dat de de-minimisvrijstelling niet van toepassing is, kan VPR niet anders dan concluderen dat sprake is van een aanmeldingsplichtige steunmaatregel.



De vergunningverleningsprocedure wordt nu dan ook ten onrechte en in strijd met de Europese staatssteunregels voortgezet. Er is een eerste reeks ontwerpbesluiten gepubliceerd die betrekking heeft op verzorgingsplaatsen waar leden (tankstationhouders) van VPR zijn gevestigd. Voor enkele van de betrokken leden geldt dat zij tot op heden door het betreffende wegendistrict noch geïnformeerd zijn over het voornemen van RWS om een nieuwe concessiehouder toe te laten noch op de hoogte zijn gesteld van de terinzagelegging van het ontwerpbesluit. Dit is onzorgvuldig en in strijd met de toezegging zoals expliciet verwoord in uw brief van 28 februari jl. dat betrokken partijen tijdig worden geïnformeerd en er ruimte is voor voorafgaand overleg. Voor zover de leden wel zijn geïnformeerd, blijkt dat de inhoud van de verstrekte informatie over de vergunningverleningsprocedure door de diverse regionale directies sterk uiteenloopt.

In uw brief gaat u voorts in op de afspraken die met **10.2.e** van VNPI zijn gemaakt. De toezeggingen die u aan hem en/of VNPI heeft gedaan zijn echter in dit kader niet relevant omdat het hier niet VNPI, maar VPR en haar leden betreft. Ook in de aanloop naar de Kennisgeving Wijziging Voorzieningen op verzorgingsplaatsen langs rijkswegen (energielaadpunten) heeft RWS gemeend te kunnen volstaan door overleg te voeren met VNPI zonder VPR te betrekken. U veronachtzaamt daarmee wederom de belangen van de leden van VPR.

Ik verzoek u nogmaals de standstill-verplichting in acht te nemen en de vergunningverlening op te schorten totdat de Europese Commissie een definitief oordeel heeft gevormd over de steunmaatregel. Ik ontvang graag vóór 22 april aanstaande een schriftelijke bevestiging dat RWS de standstill-verplichting zal eerbiedigen en dus de vergunningverlening opschort. Indien deze bevestiging uitblijft, zal VPR verdere rechtsmaatregelen treffen waarvoor momenteel voorbereidingen worden getroffen.

**10.2.e**

Hoogachtend,  
Boekel De Nerée N.V.

**10.2.e**



Rijkswaterstaat  
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Retouradres Postbus 20906 2500 EX Den Haag

Boekel de Nereé

10.2.e

Postbus 75510

1070 AM AMSTERDAM

**Staf Directoraat-Generaal**

Koningskade 4  
2596 AA Den Haag  
Postbus 20906  
2500 EX Den Haag  
T 070 456 80 80  
F 070 351 83 35  
www.rijkswaterstaat.nl

**Contactpersoon**

10.2.e

T 10.2.e

10.2.e@rws.nl

Datum 19 april 2013

Onderwerp Vergunningverlening elektrische laadpalen

**Ons kenmerk**

RWS-2013/21489/NW137429

**Uw kenmerk**

A171142.01/2052956

Geachte 10.2.e,

Hierbij deel ik u mee dat ik in uw brief van 15 april 2013 geen aanleiding zie om de vergunningverlening op grond van de Wet Beheer Rijkswaterstaatswerken voor elektrische oplaadpalen op te schorten. Voor de argumentatie hiervan verwijs ik u naar de brief die ik u op 28 februari jl. heb gestuurd.

Hoogachtend,

DE DIRECTEUR-GENERAAL RIJKSWATERSTAAT,

10.2.e

mr. ing. J.H. Dronkers

Post op rekening

R NL



Aangetekend

G-A-1

Port Betaald  
Port Payé  
Pays-Bas



3SRRC03122075



Port Betaald  
Port Payé  
Pays-Bas



4

10.2.e

**Van:** 10.2.e  
**Verzonden:** dinsdag 7 januari 2014 10:37  
**Aan:** 10.2.e (CD) 10.2.e @rws.nl  
**CC:** 10.2.e (SDG) 10.2.e @rws.nl; 10.2.e @rws.nl;  
 10.2.e @rws.nl; 10.2.e @minbzk.nl; 10.2.e ; 10.2.e  
 ; 10.2.e @rws.nl  
**Onderwerp:** FW: Inperking rechten van concessiehouders van laadstations langs Rijkswegen  
**Bijlagen:** Fastned\_brief\_beleidswijziging.pdf; Brief Rijkswaterstaat.pdf; Reeds openbaar  
 Reeds openbaar ; Loting 2e tranche- notaris.pdf

Beste 10.2.,

11

Met vriendelijke groeten,

10.2.e

10.2.e

10.2.e

**Van:** 10.2.e (CD) [mailto: 10.2.e @rws.nl]

**Verzonden:** maandag 6 januari 2014 15:18

**Aan:** 10.2.e

**Onderwerp:** FW: Inperking rechten van concessiehouders van laadstations langs Rijkswegen

Beste 10.2.,

Onderstaande mail is tijdens het reces naar onze minister verstuurd.

11

Hoor graag van je.

Groet, 10.2.

**Van:** 10.2.e [mailto: 10.2.e @fastned.nl]

**Verzonden:** maandag 30 december 2013 9:38

**Aan:** 10.2.e - DBO

**CC:** 10.2.e (BS); 10.2.e (CD); 10.2.e ; 10.2.e (CD); 10.2.e  
 (BS); 10.2.e (BS); 10.2.e ; 10.2.e @minez.nl; 10.2.e

**Onderwerp:** Inperking rechten van concessiehouders van laadstations langs Rijkswegen

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 benzinestation 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 benzinestation 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 benzinestations, 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 verbaast 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) wegrerestaurant 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 benzinestation en/of wegrerestaurant. 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 wegrerestaurant als een benzinestation 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 benzinestation en/of wegrerestaurant.

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 benzinestations is al bepaald dat deze passen binnen de publieke functie van de verzorgingsplaats waarop het benzinestation 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 benzinestations 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 benzinestations te beschermen. De vergunninghouders voor de basisvoorziening benzinestation 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 benzinestations nu tegemoet te komen door laadstations de mogelijkheid te ontzeggen aanvullende voorzieningen aan te bieden. Het door de beleidswijziging beschermen van de benzinestations 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 benzinestations 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 benzinestations 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.

10.2.e en 10.2.e







10.2.e

Fastned B.V.  
Meeuwenlaan 100  
1021 JL Amsterdam  
10.2.e





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

CC: [10.2.e@fastned.nl](mailto:10.2.e@fastned.nl), de heer J.H. Dronkers, [10.2.e@fastned.nl](mailto:10.2.e@fastned.nl), [10.2.e@fastned.nl](mailto:10.2.e@fastned.nl) en  
[10.2.e@fastned.nl](mailto:10.2.e@fastned.nl), [10.2.e@fastned.nl](mailto:10.2.e@fastned.nl), [10.2.e@fastned.nl](mailto:10.2.e@fastned.nl)  
en [10.2.e@fastned.nl](mailto:10.2.e@fastned.nl).

**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 benzinestation 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 benzinestation 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 benzinestations, 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 verbaast 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 benzinestation 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 benzinestation 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 benzinestation 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 benzinestations is al bepaald dat deze passen binnen de publieke functie van de verzorgingsplaats waarop het benzinestation 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 benzinestations 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 benzinestations te beschermen. De vergunninghouders voor de basisvoorziening benzinestation 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 benzinestations nu tegemoet te komen door laadstations de mogelijkheid te ontzeggen aanvullende voorzieningen aan te bieden. Het door de beleidswijziging beschermen van de benzinestations 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 benzinestations 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 benzinestations 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.

102e

102e

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



Pels Rijcken  
& Droogleever  
Fortuijn *advocaten*  
*en notarissen*

F123/F599/3  
Versie 27 april 2012

10.2.

e

## PROCES-VERBAAL VAN LOTING

Voorzieningen op verzorgingsplaatsen langs rijkswegen (energielaadpunten)

Heden, drie mei tweeduizend twaalf, maak ik, mr. Robbert Alexander Gallas, notaris te 's-Gravenhage, ten verzoeken van de publiekrechtelijke rechtspersoon: **Staat der Nederlanden** (Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Rijkswaterstaat), kantoorhoudende te (3526 LA) Utrecht, Griffioenlaan 2, met correspondentieadres: (3500 GE) Utrecht, postbus 2232, hierna ook te noemen: **de Staat**, een proces-verbaal van een onder mijn toezicht op zevenentwintig april tweeduizend twaalf om dertien uur verrichte loting, verbandhoudende met het vaststellen van de volgorde van de partijen die zich bij de Staat hebben aangemeld om in aanmerking te komen voor het verkrijgen van een vergunning van de Staat voor het hebben van een energielaadpunt op een verzorgingsplaats langs rijkswegen.

Bedoelde loting werd verricht ten kantore van Pels Rijcken & Droogleever Fortuijn N.V. te 's-Gravenhage op zevenentwintig april tweeduizend twaalf om dertien uur (13.00 uur) in aanwezigheid van **10.2.e** en **10.2.e**, beiden werkzaam voor Rijkswaterstaat Corporate Dienst te Utrecht, **10.2.e** werkzaam bij Pels Rijcken & Droogleever Fortuijn N.V. te 's-Gravenhage en vertegenwoordigers van enkele aanvragers, zoals hierna aangeduid.

## UITGANGSPUNTEN

Voorafgaand aan de loting is namens de Staat medegedeeld dat de loting plaatsvindt onder de volgende uitgangspunten:

- Volgens de Kennisgeving Wijziging Voorzieningen op verzorgingsplaatsen langs rijkswegen (energielaadpunten), zoals deze is gepubliceerd in de Staatscourant nummer 23149 de dato twintig december tweeduizend elf, hierna te noemen: **Regeling**, wordt vanaf tien januari tweeduizend twaalf als basisvoorziening op een verzorgingsplaats langs rijkswegen ook toegestaan een energielaadpunt. Geïnteresseerde partijen zijn in de gelegenheid gesteld een verzoek in te dienen voor het verkrijgen van een vergunning van de Staat voor het hebben van een energielaadpunt op een verzorgingsplaats langs rijkswegen, hierna te noemen: **Vergunning**.
- Indien er Vergunningen zijn aangevraagd voor meer energielaadpunten dan er ruimte is op een verzorgingsplaats worden de aangevraagde energielaadpunten



naar evenredigheid verdeeld onder de aanvragers, zodanig dat iedere aanvrager —  
minimaal één energielaadpunt wordt vergund. Indien dan nog onvoldoende —  
plaats is, wordt er onder de aanvragers geloot. —

3. Enkele geïnteresseerde partijen hebben een Vergunning aangevraagd, deze —  
aanvragers hierna, zowel gezamenlijk als ieder afzonderlijk, te noemen: —

**Aanvragers.** —

4. Gelet op het aantal aangevraagde energielaadpunten kan niet ieder verzoek van —  
de Aanvragers voor het verkrijgen van een Vergunning worden ingewilligd. Om —  
te bepalen welke Aanvragers in aanmerking komen voor het verkrijgen van een —  
Vergunning vindt onderhavige loting plaats. —

5. Per verzorgingsplaats langs rijkswegen zal de volgorde worden bepaald van de —  
Aanvragers die in aanmerking komen voor het verkrijgen van een Vergunning. —

#### **LOTING** —

1. Op basis van gegevens van de Staat is een lijst opgesteld met —  
verzorgingsplaatsen langs rijkswegen die voor loting in aanmerking komen. Op —  
deze lijst zijn per verzorgingsplaats de namen van de Aanvragers vermeld —  
voorzien van een uniek lotnummer. De lijst wordt als **Bijlage 1** gehecht aan dit —  
proces-verbaal. —

2. De loting, verricht door mij, notaris, heeft per verzorgingsplaats als volgt —  
plaatsgevonden: —

a. In een van ondoorzichtig materiaal vervaardigde bus zijn door mij, —  
notaris, plastic fiches gedaan, welke fiches zijn gemerkt met de nummers  
corresponderend met de lotnummers van de Aanvragers voor de —  
betreffende verzorgingsplaats, conform de als **Bijlage 1** aan dit proces- —  
verbaal gehechte lijst. —

b. Nadat de fiches door mij, notaris, in de bus zijn gedaan en de bus is —  
geschud, zijn door mij, notaris, achtereenvolgens alle fiches —  
uit de bus genomen. Direct wanneer een fiche uit de bus is genomen, is —  
het op het fiche vermelde cijfer hardop door mij, notaris, aan de —  
aanwezigen voorgelezen. —

c. De uitslag van de trekking is door mij, notaris, handmatig bijgehouden in —  
de kolom Uitslag loting op het hiervoor bedoelde, als Bijlage aan dit —  
proces-verbaal te hechten overzicht. —

Waarvan dit proces-verbaal in minuut is opgemaakt te 's-Gravenhage, op de datum in —  
het hoofd van deze akte vermeld. —



Pels Rijcken  
& Droogleever  
Fortuijn *advocaten*  
*en notarissen*

3/3

Volgt ondertekening.

UITGEGEVEN VOOR AFSCHRIFT



10.2 e

Nummer loting	ID	Naam verzorgingsplaats	Naam deelnemers met lotnummer	Uitslag loting
1.	2	De Wuust	1. Breesaap 2. ANWB 3. Greenflux	2 3 1
2.	30	Roevenpeel	1. Breesaap 2. ANWB 3. Greenflux	3 2 1
3.	36	Vrijenban	1. Breesaap 2. ANWB 3. Greenflux 4. The Newmotion 5. Mister Green	4 1 2 3 5
4.	37	Hendriksbos	1. Breesaap 2. ANWB 3. Greenflux 4. The Newmotion	4 2 1 3
5.	38	Bloemheuvel	1. Breesaap 2. ANWB 3. Greenflux	2 1 3
6.	43	De Wouwse Tol Noord	1. Breesaap 2. ANWB 3. Greenflux	1 2 3
7.	44	De Wouwse Tol Zuid	1. Breesaap 2. ANWB 3. Greenflux	3 2 1
8.	53	Den Ruygenhoek Rechterzijde	1. Breesaap 2. ANWB 3. Greenflux 4. The Newmotion 5. Mister Green	1 2 4 3 5
9.	55	Hazeldonk West	1. Breesaap 2. ANWB 3. Greenflux 4. The Newmotion	3 1 4 2
10.	58	Willemsbos	1. Breesaap 2. ANWB 3. Greenflux 4. The Newmotion	2 4 1 3
11.	73	Hank	1. Breesaap 2. ANWB	2 1
12.	92	Honswijck	1. Breesaap	2



			2. ANWB 3. The Newmotion 4. Mister Green	4 1 3
13.	108	Mienschuur	1. Breesaap 2. ANWB	1 2
14.	110	Meiberg	1. Breesaap 2. ANWB 3. Greenflux	3 1 2
15.	116	Woudenberg	1. Breesaap 2. ANWB 3. Greenflux	2 1 3
16.	128	De Watering	1. Breesaap 2. ANWB 3. Mister Green	1 3 2
17.	141	De Kroon	1. Breesaap 2. Greenflux 3. Mister Green	1 2 3
18.	149	De Brink	1. Breesaap 2. ANWB 3. Greenflux	2 3 1
19.	154	Bovenboer	1. Breesaap 2. ANWB	1 2
20.	165	Bodegraven	1. Breesaap 2. ANWB 3. Greenflux 4. The Newmotion 5. Mister Green	4 3 5 2 1
21.	169	Amstelveen	1. Breesaap 2. Mister Green	2 1
22.	174	Aalscholver	1. Breesaap 2. ANWB 3. Greenflux	1 3 2
23.	175	Ruyven	1. Breesaap 2. ANWB 3. Greenflux 4. Mister Green	4 2 3 1
24.	177	Helleliet	1. Breesaap 2. ANWB 3. The Newmotion 4. Mister Green	4 1 3 2
25.	180	Romeinse Put	1. Breesaap 2. ANWB	1 2

			3. Greenflux	3
26.	185	Struik	1. Breesaap 2. ANWB 3. Greenflux	2 1 3
27.	188	Bijleveld	1. Breesaap 2. ANWB 3. The Newmotion 4. Mister Green	2 4 1 3
28.	205	Zaandam	1. Breesaap 2. ANWB 3. Mister Green	3 2 1
29.	210	Tolnegen	1. Breesaap 2. ANWB 3. Greenflux	3 1 2
30.	212	De Knoest	1. Breesaap 2. Greenflux 3. Mister Green	2 1 3
31.	219	Lemstershop	1. Breesaap 2. ANWB 3. Mister Green	2 3 1
32.	221	Bergh-Noord	1. Breesaap 2. ANWB	2 1
33.	223	Haarrijn	1. Breesaap 2. ANWB 3. Mister Green	3 2 1
34.	242	De Somp	1. Breesaap 2. ANWB 3. Greenflux 4. The Newmotion	2 3 4 1
35.	245	Hoge Kwel	1. Breesaap 2. ANWB 3. Greenflux	1 2 3
36.	252	Hazeldonk Oost	1. Breesaap 2. ANWB 3. Greenflux 4. The Newmotion	4 2 3 1
37.	253	Scheiwijk	1. Breesaap 2. Mister Green	2 1
38.	258	Knorrestein	1. Breesaap 2. Mister Green	1 2
39.	261	Bolder	1. Breesaap 2. ANWB	4 2

			3. Greenflux 4. The Newmotion	1 3
40.	264	Akermaat	1. Breesaap 2. ANWB 3. Mister Green	2 1 3
41.	266	Lepelaar	1. Breesaap 2. ANWB 3. Greenflux	1 2 3
42.	308	Jutphaas	1. Breesaap 2. Mister Green	1 2
43.	322	Overbroek	1. Breesaap 2. Greenflux 3. The Newmotion	2 1 3
44.	330	De Lucht West	1. Breesaap 2. ANWB 3. Greenflux 4. The Newmotion 5. Mister Green	5 1 2 4 3
45.	350	De Andel	1. Breesaap 2. ANWB 3. Mister Green	1 3 2
46.	352	Twaalfmaat	1. Breesaap 2. ANWB 3. Greenflux 4. Mister Green	3 4 1 2
47.	358	Bergh-Zuid	1. Breesaap 2. ANWB	2 1
48.	388	Zurich	1. Breesaap 2. Liandon B.V. 3. Greenflux	3 1 2
49.	330 a	De Lucht Oost 4. Breesaap 5 5. Greenflux 1	1. Liandon B.V. 2. ANWB 3. Mister Green	3 2 4
50.	53a	Den Ruygenhoek Linkerzijde	1. Greenflux 2. ANWB 3. The Newmotion 4. Mister Green	2 5 1 4

5. Breesaap

3



Rijkswaterstaat  
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 2232 3500 GE Utrecht

Beheersmaatschappij Breesaap B.V.  
's Lands Werf 169-170  
3063 GE Rotterdam

**Corporate Dienst**

Griffioenlaan 2  
3526 LA Utrecht  
Postbus 2232  
3500 GE Utrecht  
T 088 797 11 11  
F 088 797 18 99  
kcc@rws.nl  
www.rijkswaterstaat.nl

**Contactpersoon**

10.2.e  
10.2.e

Datum 31 januari 2012  
Onderwerp Legesbetaling

**Ons kenmerk**  
RWS/CDR-2012/357

**Uw kenmerk**  
-

**Bijlage(n)**  
-

Geachte Dame/Heer,

Op 23 december 2011 is uw aanvraag voor een besluit op grond van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken ontvangen. Uw aanvraag betreft het plaatsen van elektrische snellaadpunten op 245 verzorgingsplaatsen langs rijkswegen.

De diverse verzorgingsplaatsen zijn fysiek duidelijk van elkaar gescheiden locaties. Derhalve is per verzorgingsplaats een eigen beoordeling van uw aanvraag vereist, hetgeen een aparte vergunningprocedure impliceert. Daarom beschouw ik uw aanvraag als inhoudende 245 separate aanvragen voor het plaatsen (en exploiteren) van één elektrisch snellaadpunt op deze 245 verzorgingsplaatsen. Hierbij neem ik in aanmerking dat bij elk snellaadpunt twee parkeerplaatsen horen.

Voor het in behandeling nemen van uw vergunningaanvragen bent u een bedrag van € 200,00 aan leges per aanvraag, zijnde  $245 \times € 200,00 = € 49.000,00$  verschuldigd. Op grond van artikel 2, eerste lid, van het Besluit leges Wet beheer rijkswaterstaatswerken (hierna: Besluit leges Wbr) dient u dit bedrag te voldoen, omdat het werken betreft met een hogere kostprijs dan € 2400,00.

Ik verzoek u het bedrag van € 49.000,00, binnen drie weken na dagtekening van deze brief, over te maken op rekeningnummer **85.01.020**, ten name van Rijkswaterstaat Corporate Dienst te Utrecht, onder vermelding van het zaaknummer 8500242814.

Verder heb ik besloten de aanvragen te behandelen onder toepassing van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (de uniforme openbare voorbereidingsprocedure). Het betreft hier aanvragen voor een nieuwe basisvoorziening op verzorgingsplaatsen, waarbij nog onvoldoende inzicht bestaat in de belangen van derden die afgewogen moeten worden om tot zorgvuldige besluitvorming te komen.

Aangezien er een aantal verzorgingsplaatsen is waarvoor meerdere aanvragen voor een elektrisch laadpunt zijn ingediend, en deze aanvragen niet allemaal





gehonoreerd kunnen worden, zal voor deze verzorgingsplaatsen een lotingprocedure plaatsvinden (ik verwijs hiervoor naar het gestelde in de Kennisgeving van 20 december 2011, Stcrt. 2011, nr. 23149). Indien dit voor u van toepassing is, wordt u over deze procedure nog nader geïnformeerd. Daarnaast zijn er verzorgingsplaatsen die niet geschikt zijn voor elektrische laadpunten (gebrek aan ruimte, onder reconstructie).

De aanvragen waarvoor nu reeds het voornemen bestaat daarop positief te beschikken zullen als zgn. eerste tranche in procedure worden gebracht (zie bijlage bij deze brief waarop de betreffende 190 verzorgingsplaatsen van uw aanvragen staan aangegeven). Ik verwacht over enkele weken en na betaling van bovenvermelde leges deze procedure te beginnen. De tweede tranche zal de verzorgingsplaatsen betreffen die door middel van de lotingprocedure zijn verdeeld.

Ik wijs u er op dat de toepassing van de uniforme openbare voorbereidingsprocedure start met een kennisgeving in de Staatscourant van de ter inzage legging van het ontwerp-besluit tot verlening van een vergunning. Deze procedure brengt met zich mee dat voor het verder in behandeling nemen van uw aanvragen, per aanvraag een extra bedrag aan leges verschuldigd is van € 720,00. Dit is bepaald in artikel 2, tweede lid, van het Besluit leges Wbr. Te zijner tijd zal ik u hierover nader informeren.

Mocht u op enig moment een of meerdere van uw aanvragen willen intrekken, dan kunt u mij hierover informeren. In het Besluit leges Wbr vindt u de regeling omtrent de teruggave van betaalde leges.

Samenvattend deel ik mede dat ik uw aanvraag van 23 december 2011 beschouw als bestaande uit 245 aanvragen voor een vergunning voor een elektrisch laadpunt op 245 verzorgingsplaatsen. Voor het doorlopen van de gehele vergunningprocedure bent u voor elke aanvraag € 920,00 aan leges verschuldigd.

Mocht u nog vragen hebben, dan kunt u voor de technisch-inhoudelijke vragen contact opnemen met 10.2.e, telefonisch bereikbaar onder nummer 10.2.e

Voor de juridische en procedurele vragen kunt u zich wenden tot 10.2.e, telefonisch bereikbaar onder nummer 06-10.2.e

Het is mij bekend dat door dienstonderdelen inmiddels brieven zijn verstuurd met mededelingen over de procedure voor het in behandeling nemen van uw aanvraag. Voor zover deze brieven afwijken van de hierboven gegeven informatie dienen deze als niet geschreven te worden beschouwd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,  
Namens deze,  
De Directeur Communicatie, Personeel en Recht  
bij de Corporate Dienst van Rijkswaterstaat

10.2.e

10.2.e

10.2.e

Tranche 1: max. 2 oplaadpunten per verzorgingsplaats  
Breesaap

3-2-2012

ID verzorgingsplaats (Rijkswaterstaat)	Naam verzorgingsplaats	Rijksweg	Rijbaan	Hectometring	GPS-coördinaten	Aanwezigheid benzinstation	Aanwezigheid restaurant	Breesaap
10	Raakeind	A58	Li	50,3	51 33,268 4 54,627	ja	nee	1
12	Dikke Linde	A7	Re	210	53 11,56464 6	ja	nee	1
19	Zeyerveen	A28	Li	177	42,1281	ja	nee	1
23	Liesbosch	A58	Li	74,4	53 1,021 6 32,758	ja	nee	1
32	De Kooi	A9	Li	70,3	51 34,412 4 41,053	ja	nee	1
34	De Horne	A7	Re	138,6	52 36,856 4 44,345	ja	nee	1
59	Selnisse	A58	Re	157,2	52 57,504 5 50,734	ja	nee	1
66	Arnhemuiden	A58	Li	163,9	51 29,921 3 46,26	ja	nee	1
67	Zierikzee	N59	Li	0,2	51 29,789 3 40,659	ja	nee	1
72	De Tille	N59	Li	38,3	51 39,252 3 55,054	ja	nee	1
75	Rijksweg 11	N11	Re	19,1	51 41,814 4 13,656	ja	nee	1
76	t Loo	A28	Li	80,1	52 4,699 4 44,306	ja	nee	1
77	De Fendert	A59	Li	61,9	52 27,104 5 58,605	ja	nee	1
80	Amstelveen	A9	Li	30	51 38,484 4 28,854	ja	nee	1
82	Streethoven	A59	Li	98,5	52 18,31 4 50,203	ja	nee	1
85	Labbeget	A59	Re	112	51 40,571 4 49,612	ja	nee	1
88	De Mieden	A31	Re	32,9	51 41,659 5 0,536	ja	nee	1
93	Baarveld	A31	Re	32,9	53 12,241 5 40,954	ja	nee	1
96	De Sprang	N33	Re	10,9	52 58,2224 6 36,9901	ja	nee	1
99	Rijskade	A59	Li	112,3	51 41,657 5 1,137	ja	nee	1
106	De Schaars	A20	Li	20	51 55,155 4 18,871	ja	nee	1
111	Hoefplan	A12	Li	125,315	52 1,495 5 52,793	ja	nee	1
124	Het Goor	N9	Re	78,3	52 38,102 4 43,175	ja	nee	1
125	Smarpot	A67	Re	0,8	51 19,321 5 13,202	ja	nee	1
126	Aalkeet	A32	Li	57	53 2,281 5 50,921	ja	nee	1
127	Veenborg	A20	Re	19,5	51 55,128 4 18,573	ja	nee	1
133	De Beekze	A7	Li	211,3	53 11,26494 6	ja	nee	1
151	Zwartewater	A67	Li	1,5	42,92472	ja	nee	1
155	De Middelaar	A67	Re	72,6	51 19,488 5 13,463	ja	nee	1
158	Douane	A67	Re	75	51 23,61 6 11,032	ja	nee	1
171	Maatveld	A1	Li	48,3	52 9,956 5 28,619	ja	nee	1
181	Galgenveld	A67	Re	75	51 22,994 6 13,111	nee	ja	1
182	De Liede	A20	Li	40,1	51 58,009 4 35,237	ja	nee	1
		A27	Li	7,7	51 36,202 4 50,544	ja	nee	1
		A200	Li	11	52 22,97 4 40,902	ja	nee	1



194	De Vink	A20	Re	40,1	51 58,015 4 35,413	ja	nee	1
198	Laero	A7	Re	113,8	53 3,121 5 33,117	ja	nee	1
199	Coossenhoek	N57	Li	7,3	51 52,271 4 10,924	ja	nee	1
204	Roode Til	A7	Li	226	53 10,915 6 55,781	ja	nee	1
206	Zaandam Linkerzijde	A7	Li	4,2	52 27,32 4 49,899	ja	nee	1
228	't Hol	A17	Re	15,7	51 35,853 4 29,765	ja	nee	1
229	Rouliniers Maasvlakte	N15	Re	18,1	51 57,225 4 1,222	ja	ja	1
231	Bloksloot	A7	Li	129,5	52 59,08728 5 44,013	ja	nee	1
234	Ooiendonk	A2	Li	134,4	51 33,375 5 21,699	ja	nee	1
235	Palmpol	A1	Re	52,348	52 9,776 5 32,086	ja	nee	1
248	t Veentje	A27	Li	101,7	52 15,911 5 15,259	ja	nee	1
254	Stille Wald	A18	Re	193,1	51 56,335 6 11,097	ja	nee	1
263	Tussenhoek	N57	Re	7,8	51 52,216 4 10,939	ja	nee	1
267	Kerkeind	A58	Li	31,5	51 32,56 5 9,472	ja	nee	1
268	Het Gevlocht	A67	Re	45,7	51 24,273 5 48,691	ja	nee	1
270	Han Stijkel	A6	Li	104,8	52 39,691 5 41,461	ja	nee	1
272	Helenaveen	A67	Li	53	51 22,763 5 54,541	ja	nee	1
281	Zaandam Rechterzijde	A7	Re	4,2	52 27,301 4 49,957	ja	nee	1
284	Kalix Berna	A27	Re	9,4	51 36,711 4 51,416	ja	nee	1
287	Kloosters	A58	Li	16,4	51 29,524 5 21,019	ja	nee	1
288	Dekkersland	A28	Re	109,6	52 37,425 6 12,464	ja	nee	1
301	De Schelphoek	N57	Re	49,4	51 42,136 3 47,405	ja	nee	1
306	Mylanderveld	N33	Li	10,8	52 58,2607 6 36,8112	ja	nee	1
312	Texaco Wieringerwerf	A7	Li	61,5	52 54,458 5 1,845	ja	nee	1
318	Mijnsheerenland	A29	Li	19	51 48,111 4 27,718	ja	nee	1
321	De Panjerd	A28	Li	127,3	52 40,971 6 22,237	ja	nee	1
325	Lucasgat	A1	Re	73,683	52 11,655 5 50,112	ja	nee	1
328	Velder	A2	Re	133,7	51 33,626 5 21,38	ja	nee	1
331	Rijksweg A28	A28	Li	30,8	52 11,323 5 26,342	ja	nee	1
333	Peelerveld	A28	Re	177,7	53 1,314 6 33,243	ja	nee	1
334	Rijswijk	A67	Re	59,5	51 22,687 6 0,025	ja	nee	1
335	Bem	N9	Li	79,5	52 38,674 4 43,755	ja	nee	1
337	Geulenkamp	A18	Li	193,3	51 56,394 6 10,962	ja	nee	1
340	t Strand	N31	Li	9,8	53 7,585 5 24,464	ja	nee	1
345	Ellerburg	A2	Re	207	51 13,23 5 48,549	ja	nee	1
359	Loosenhoek	N57	Li	49,4	51 42,111 3 47,364	ja	nee	1
373	999	N35	Re	5,3	52 29,439 6 9,08	ja	nee	1
375	999	N35	Re	18,7	52 24,285 6 15,624	ja	nee	1
386	De Bremberg	A58	Re	74,1	51 34,457 4 41,21	ja	nee	1
1	Swentibold	A2	Li	236,1	51 0,637 5 48,028	ja	nee	1
3	Bornheim	A28	Re	80	52 27,053 5 58,682	ja	nee	1
9	Hondsiep	A73	Re	83,7	51 41,032 5 53,604	ja	nee	1
13	Meedenertol	A7	Re	226,1	53 10,84236 6 56,02248	ja	nee	1
15	Groote Bleek	A2	Li	180,75	51 19,532 5 35,506	ja	nee	1
18	Het Veelsveld	A1	Li	164,764	52 17,114 6 51,465	ja	nee	1
24	Weerbroek	A50	Li	158	51 55,978 5 46,046	ja	nee	1
28	De Vonken	A7	Li	153,6	53 1,89168 6 1,18866	ja	nee	1
31	Ganzenveen	A50	Li	132,9	51 44,81 5 36,035	ja	nee	1
35	Knuvelkes	A2	Re	268,3	50 47,161 5 43,673	ja	nee	1
40	Hoezaar	A58	Re	86	51 32,94 4 31,854	ja	nee	1
41	Mastpolder	A58	Li	86,5	51 32,86 4 31,803	ja	nee	1

46	De Mussels	A28	Li	156,2	52 50,77 6 29,261	ja	nee	1
49	Vliete	A58	Re	131,6	51 25,413 4 5,707	ja	nee	1
50	Voetpomp	A58	Li	132,3	51 25,492 4 5,324	ja	nee	1
56	De Zuidpunt	A16	Re	42,8	51 44,092 4 37,95	ja	nee	1
57	Vliedberg	A58	Li	151,2	51 29,049 3 51,048	ja	nee	1
62	Portland	A15	Re	55,9	51 51,709 4 27,918	ja	nee	1
63	De Hucht	A1	Li	78,004	52 11,139 5 53,476	ja	nee	1
79	Hespelaar	A59	Re	98	51 40,422 4 49,151	ja	nee	1
86	Vrouwenpolderseweg	N57	Re	69,9	51 35,12 3 37,63	nee	ja	1
89	Vundelaar	A1	Li	93	52 12,533 6 5,558	ja	nee	1
91	De Slenk	A50	Re	167,3	52 0,466 5 48,747	ja	nee	1
94	De Molenkamp	A15	Re	112,5	51 50,871 5 11,488	ja	nee	1
97	Het Anker	A2	Re	230	51 3,506 5 49,488	ja	nee	1
100	Het Lonnekkerveld	A1	Re	164,01	52 16,89 6 51,174	ja	nee	1
102	De Lucht	A59	Re	149,2	51 43,714 5 28,542	ja	ja	1
103	Lageveen	A28	Re	126,4	52 40,767 6 21,478	ja	nee	1
104	(Geffense) Barriere	A59	Li	150,5	51 44,09 5 29,659	ja	ja	1
113	De Walden	A7	Re	153,5	53 1,815 6 1,331	ja	nee	1
114	Middelsloot	A7	Re	18,6	52 32,782 4 57,439	ja	nee	1
115	Buttervliet	A29	Re	94,5	51 44,11122 4 24,60792	ja	nee	1
122	Kriekampen	A58	Re	16,1	51 29,522 5 21,799	ja	nee	1
131	De Weeren	A32	Re	40,2	52 54,919 5 58,911	ja	nee	1
134	Witte Molen	A28	Li	193,3	53 8,906 6 36,254	ja	nee	1
140	Den Hoek	A16	Re	51,6	51 39,705 4 40,792	ja	nee	1
144	Ooienbosch	A67	Li	15	51 23,749 5 22,867	ja	nee	1
150	Streepland	A16	Li	48	51 41,47 4 39,413	ja	nee	1
157	Lokkant	A73	Li	83,8	51 41,059 5 53,463	ja	nee	1
159	Dorpshellen	A32	Li	41	52 55,158 5 58,201	ja	nee	1
163	Bosserhof	A2	Li	223,1	51 6,785 5 52,039	ja	nee	1
176	Venlose Heide	A67	Li	74,8	51 23,123 6 12,824	nee	ja	1
179	Langveld	A76	Li	26,5	50 49,412 6 1,259	ja	nee	1
183	Eigenblok	A15	Li	112,7	51 50,925 5 11,432	ja	nee	1
186	Kruisoord	A7	Li	22,7	52 34,85 4 58,646	ja	nee	1
193	De Buunderkamp	A12	Re	116,437	52 1,257 5 45,248	ja	nee	1
197	Hazepad	N36	Re	15,6	52 26,065 6 37,83	ja	nee	1
213	De Paal	A1	Re	93,148	52 12,567 6 5,895	ja	nee	1
214	Groote Veldblokken	A37	Re	12,8	52 42,908 6 38,64	ja	nee	1
215	De Gagel	A50	Re	132,5	51 44,76 5 36,174	ja	nee	1
216	Het Veen	A50	Li	227,94	52 23,711 6 0,801	ja	nee	1
218	Eemakker	A27	Re	101,7	52 15,848 5 15,367	ja	nee	1
225	Keizershof	A17	Li	9,1	51 38,548 4 33,417	ja	nee	1
227	Poort van Groningen	A7	Li	252,4	53 10,70772 7 12,95544	ja	ja	1
230	Vossedal	A2	Re	245	50 56,192 5 47,052	ja	nee	1
238	Drieland	A28	Li	49,5	52 19,896 5 35,424	ja	nee	1
241	Smokkelpad	N36	Li	15,7	52 25,993 6 37,716	ja	nee	1
249	De Veenen	A30	Li	12,259	52 3,78 5 36,582	ja	nee	1
259	't Haasje	A2	Re	181,3	51 19,307 5 35,656	ja	nee	1
262	Rijksweg	A1	Li	178,2	52 18,857 7 2,645	nee	ja	1
269	Oeyenbraak	A67	Li	35,4	51 25,452 5 40,008	ja	nee	1
274	Kolthoorn	A50	Re	227,2	52 23,429 6 0,99	ja	nee	1
275	Mandelan	A32	Re	67,6	53 7,718 5 48,285	ja	nee	1

277	Kreilen	N31	Li	68,2	53 8,623 6 2,894	ja	nee	1
282	Patiel	A2	Li	269,5	50 46,597 5 43,767	ja	nee	1
283	Meelakkers	A67	Re	26	51 24,264 5 32,273	ja	nee	1
291	Elsgeest	A44	Li	14	52 11,894 4 28,349	ja	nee	1
307	De Poel	A30	Re	12,286	52 3,845 5 36,705	ja	nee	1
309	Staeldiep	N15	Re	33,8	51 54,768 4 11,493	ja	nee	1
314	Stienkamp	N31	Re	68	53 8,592 6 2,725	ja	nee	1
324	Tienbaan	A76	Re	26,3	50 49,399 6 1,179	ja	nee	1
327	Molenweide	A58	Re	50	51 33,334 4 54,647	ja	nee	1
343	Zwinderscheveld	A37	Li	12,8	52 42,951 6 38,423	ja	nee	1
347	Broerdijk	A7	Re	38,9	52 42,717 5 1,723	ja	nee	1
348	Wildinghe	A7	Li	103,9	53 5,53548 5 25,695	ja	nee	1
349	Haerst	A28	Li	100,5	52 32,719 6 10,002	ja	nee	1
364	Sonse Heide	A50	Li	102,2	51 32,081 5 28,7	ja	nee	1
387	999	N99	999	19,7	52 55,444 5 1,075	ja	ja	1
943 / 11	Grenzstation Gogh-Autobahn / Douane	A77	Re	10,9	51 40,518 6 2,027	nee	ja	1
5	Breezanddijk	A7	Re	86,5	53 1,292 5 12,613	ja	nee	1
21	Smalhorst	A28	Re	156,16	52 50,692 6 29,244	ja	nee	1
33	Paardeweide	A32	Re	15,9	52 45,131 6 11,369	ja	nee	1
45	Samdelingen Oost	A16	Li	30,5	51 50,11 4 37,207	ja	ja	1
61	Alblasserdam	A15	Li	76	51 51,037 4 40,788	ja	nee	1
107	Oude Riet	A7	Li	179,1	53 10,0083 6 18,73494	ja	nee	1
129	Bospoort	A4	Li	30,4	52 9,741 4 33,18	ja	nee	1
138	Steennehoek	A15	Re	90,7	51 49,915 4 52,982	ja	nee	1
139	Ridderwerk	A15	Re	71,9	51 51,343 4 37,746	ja	nee	1
145	Kuinderbos	A6	Re	289,5	52 47,122 5 45,554	ja	nee	1
184	Bisde	A2	Re	83,4	51 54,691 5 10,724	ja	nee	1
195	De Abt	A6	Re	100,5	52 37,556 5 39,968	ja	nee	1
243	De Forten	A12	Re	65,3	52 3,66 5 10,809	ja	nee	1
246	Lingehorst	A2	Li	83,3	51 54,783 5 10,826	ja	nee	1
292	De Keizer	A27	Re	25,7	51 44,802 4 55,291	ja	nee	1
336	De Bout	A15	Li	90,9	51 49,953 4 52,96	ja	nee	1
341	Blommendaal	A27	Re	44,4	51 54,66786 4 59,10486	ja	nee	1
357	Aurora	A4	Re	30,4	52 9,609 4 33,367	ja	nee	1
81	Zalkerbroek	N50	Li	242,6	52 30,313 5 58,229	ja	ja	1
148	Afsluitdijk	A7	Re	77,4	52 58,135 5 6,537	nee	ja	1
236	Varakker	A15	Li	143,068	51 55,444 5 36,229	ja	ja	1
285	Sandelingen-West	A16	Re	30,2	51 50,09 4 37,09	ja	ja	1

Totaal

173

10.2.e

**Onderwerp:** FW: wob verzoek Fastned  
**Bijlagen:** privaatrechtelijke toestemming verlenen of weigeren?  
**Gevoeligheid:** Vertrouwelijk

**Van:** 10.2.e [10.2.e @Rijksoverheid.nl]

**Verzonden:** donderdag 16 juli 2015 17:51

**Aan:** 10.2.e (BS); 10.2.e (ZN)

**CC:** 10.2.e (CD); 10.2.e (BS); 10.2.e

**Onderwerp:** RE: privaatrechtelijke toestemming verlenen of weigeren?

**Gevoeligheid:** Vertrouwelijk

Beste 10.2. en 10.2.e,

Naar aanleiding van jullie vragen over de aanvragen van Fastned het volgende.

Met het sluiten van de Convenanten en de vastlegging hiervan in de Benzinewet heeft de Staat zich verplicht tot afspraken met de convenantspartijen.

11

11

11

Met vriendelijke groet,

10.2.e

**Van:** 10.2.e (BS) [mailto:10.2.e @rws.nl]

**Verzonden:** dinsdag 14 juli 2015 17:04

**Aan:** 10.2.e

**CC:** 10.2.e (CD); 10.2.e (BS)

**Onderwerp:** privaatrechtelijke toestemming verlenen of weigeren?

**Urgentie:** Hoog

**Gevoeligheid:** Vertrouwelijk

Beste 10.2.e,

Zoals bij jullie bekend, ik verwijs naar bijgaande mail van 10.2. van 29 juni, strijdt Fastned met de rijksoverheid en met anderen over de vraag of zij bij haar elektrische laadstations een gemakswinkel of andere aanvullende voorziening mag realiseren. Zoals 10.2. schrijft is dat mede een zaak van RWS aangezien voor een dergelijk initiatief een vergunning op grond van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken (hierna: Wbr) is vereist. 11

11



Velder langs de A2. Gezien het Voorzieningenbeleid bestaat bij RWS  
. De beslistermijn eindigt over twee weken.

mijn vakantie verzoek ik jullie om jullie antwoord tevens te zenden aan mijn collega's [REDACTED] 10.2.e [REDACTED], die beiden in kopie meelesen.

10.2.

**10.2.e**  
**Rijkswaterstaat Bestuursstaf**  
Bezoekadres: Koningskade 4, 2596 AA Den Haag  
Postadres: Postbus 20906, 2500 EX Den Haag  
[www.rijkswaterstaat.nl](http://www.rijkswaterstaat.nl)  
M 10.2.e  
E 10.2.e @rws.nl

10.2.e

**Van:** 10.2.e  
**Verzonden:** donderdag 16 juli 2015 14:33  
**Aan:** 10.2.e (ZN)  
**CC:** 10.2.e (CD); 10.2.e (ZN); 10.2.e (BS)  
**Onderwerp:** RE: afwijzing voor Fastned

10.2.e,

Ik zie nu ook dat jouw collega 10.2.e (BS) eenzelfde vraag heeft gesteld aan andere collega's binnen het Rijksvastgoedbedrijf.  
 Vanmiddag probeer ik of een van mijn collega's nog even aanvullend te reageren.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

**Van:** 10.2.e (ZN) [mailto:10.2.e@rws.nl]  
**Verzonden:** donderdag 16 juli 2015 13:34  
**Aan:** 10.2.e  
**CC:** 10.2.e (CD); 10.2.e (ZN)  
**Onderwerp:** RE: afwijzing voor Fastned

Hoi 10.,

11

11

11

Helaas is 10 vandaag en morgen niet aanwezig, 11

11

Groeten,  
 10.2.e

**Van:** 10.2.e [mailto:10.2.e@Rijksoverheid.nl]  
**Verzonden:** donderdag 16 juli 2015 12:03  
**Aan:** 10.2.e (ZN)  
**CC:** 10.2.e (CD); 10.2.e  
**Onderwerp:** RE: afwijzing voor Fastned

Beste 10.2.e,

11



11

11

Ik hoor graag van je.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

**Van:** 10.2.e (ZN) [mailto:10.2.e@rws.nl]

**Verzonden:** donderdag 16 juli 2015 11:46

**Aan:** 10.2.e

**CC:** 10.2.e (CD); 10.2.e

**Onderwerp:** RE: afwijzing voor Fastned

Goedemorgen 10.2.

11

11

11

Groeten,

10.2.e

**Van:** 10.2.e [mailto:10.2.e@Rijksoverheid.nl]

**Verzonden:** donderdag 16 juli 2015 11:32

**Aan:** 10.2.e (ZN)

**CC:** 10.2.e (CD); 10.2.e

**Onderwerp:** RE: afwijzing voor Fastned

Beste 10.2.e

11

11

Kun je hier verder mee?

Met vriendelijke groet,

10.2.e  
Senior Adviseur

.....  
**Sectie Ingebruikgeving, Cluster 2**  
**Afdeling Verkoop en Ingebruikgeving**  
**Directie Transacties en Ontwikkeling (T&O)**  
**Rijksvastgoedbedrijf**  
**Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties**  
Korte Voorhout 7 | 2511 CW | Den Haag | Kamer C 1.96  
Postbus 16700 | 2500 BS | Den Haag  
.....

10.2.e 10.2.e  
10.2.e 10.2.e  
10.2.e @rijksoverheid.nl  
<http://www.rijksvastgoedbedrijf.nl>  
**Niet bereikbaar op de woensdagen**

*Het Rijksvastgoedbedrijf is een uitvoeringsdienst van het Rijk die op 1 juli 2014 is ontstaan uit een fusie van vier vastgoeddiensten: de Dienst Vastgoed Defensie, de Rijksgebouwendienst, het Rijksvastgoed- en ontwikkelingsbedrijf en de directie Rijksvastgoed.*

**Van:** 10.2.e  
**Verzonden:** donderdag 16 juli 2015 10:29  
**Aan:** 10.2.e  
**CC:** 10.2.e (ZN); 10.2.e  
**Onderwerp:** FW: afwijzing voor Fastned  
**Urgentie:** Hoog

Goedemorgen 10.2.e

Na telefonisch overleg met 10.2.e is mij duidelijk geworden dat jij onderstaande kwestie in behandeling hebt. Derhalve stuur ik je onderstaande email van 10.2.e ter behandeling door.

Met vriendelijke groet

10.2.e  
Senior medewerker sectie Ingebruikgeving Breda  
.....  
**Afdeling Verkoop & Ingebruikgeving**  
**Directie Transacties & Ontwikkeling**  
**Rijksvastgoedbedrijf**  
**Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties**  
Stationsplein 3 | 4811 BB | Breda  
Postbus 16700 | 2500 BS | Den Haag  
.....

**M** 10.2.e  
**Bgg** 10.2.e  
10.2.e @rijksoverheid.nl  
<http://www.rijksvastgoedbedrijf.nl>

Het Rijksvastgoedbedrijf is een uitvoeringsdienst van het Rijk die op 1 juli 2014 is ontstaan uit een fusie van vier vastgoeddiensten: de Dienst Vastgoed Defensie, de Rijksgebouwendienst, het Rijksvastgoed- en ontwikkelingsbedrijf en de directe Rijksvastgoed.

**Van:** 10.2.e (ZN) [<mailto:10.2.e@rws.nl>]  
**Verzonden:** donderdag 16 juli 2015 10:10  
**Aan:** 10.2.e  
**CC:** 10.2.e (ZN)



**Onderwerp:** FW: afwijzing voor Fastned

**Urgentie:** Hoog

Goedemorgen 10,

Ik heb naar aanleiding van onderstaande mail een afwezigheidsmelding van 10 gekregen. Ik heb bij mij collega 10-2e nagevraagd of hij mij een naam kon geven van een directe collega van 10 en hij gaf mij jouw naam door.

Ook jij bent mogelijk niet de juiste persoon binnen RVB om onderstaande vraag te beantwoorden maar zou jij deze mail kunnen doorsturen naar de persoon binnen RVB die deze vraag zou kunnen oppakken?

Alvast bedankt.

Groeten,

10-2e

---

**Van:** 10-2e (ZN)

**Verzonden:** woensdag 15 juli 2015 10:09

**Aan:** 10-2e

**Onderwerp:** afwijzing voor Fastned

**Urgentie:** Hoog

Goedemorgen 10-2

Mogelijk ben ik bij jou niet aan het juiste adres maar je bent voor mij de enige persoon die ik 'ken' binnen RVB regio Zuid.

11 Er heeft een loting plaatsgevonden tussen de aanbieders van elektrische laadpunten en Fastned is 1 van de partijen die op diverse locaties e-laadpunten mag realiseren op verzorgingsplaatsen langs de rijkswegen.

Feit is dat benzinepomphouders en restauranthouders ook e-laadpunten mogen realiseren. Wat de pomp- en restauranthouders behouden is het exclusieve recht om op deze verzorgingsplaats hun oorspronkelijk bedrijf uit te voeren.

Fastned heeft nu een aanvraag tot vergunning ingediend voor het plaatsen van een gebouw met in pandige en uit pandige voorzieningen nabij het oplaadstation voor elektrische motorvoertuigen op verzorgingsplaats Velder aan de rechterzijde van rijksweg A2 ter hoogte van km 133,600 in Liempde 11

11

11

11 ?

11

Mocht je deze mail doorsturen naar een collega wil je mij dan in de cc meenemen zodat ik weet wie ik hierover kan benaderen. Dank je wel alvast.

Groeten,

10.2.e

Bestuurlijk Juridische adviseur

.....  
**Afdeling Werkenpakket Rijkswaterstaat Zuid-Nederland**

Zuidwal 58 's-Hertogenbosch

Postbus 25 | 6200 MA Maastricht

.....  
M 06 12 39 46 51

10.2.e @rws.nl

[www.rijkswaterstaat.nl](http://www.rijkswaterstaat.nl)

.....  
**Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat**

Mijn werkdagen zijn maandag, dinsdag, woensdagochtend en donderdag

---

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

---

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

RVOB Dir. Vastgoed Regio West

Rel. Nr. 166654 Datum ontv. 03.11.2015

ZaakNr. 107032773

Behandelaar 10.2.e



\*101040047601\*

Retouradres: Postbus 2232, 3500 GE Utrecht

Rijksvastgoedbedrijf

10.2.e

Postbus 16700

2500 BS Den Haag

Datum 29 oktober 2015

Onderwerp Fastned, aanvullende voorziening

Geachte 10.2.e,

Zoals u bekend exploiteert Fastned BV laadstations voor elektrische motorvoertuigen op diverse verzorgingsplaatsen langs de rijks-autosnelwegen. Onlangs heeft zij een aanvraag ingediend voor een vergunning ingevolge de Wet beheer rijkswaterstaatswerken (Wbr) voor het plaatsen van een gebouw met inpandige en uitpandige voorzieningen nabij het laadstation op de verzorgingsplaats Velder (rijksweg A2), in de gemeente Boxtel. In het gebouw wil Fastned de volgende voorzieningen huisvesten: een toiletvoorziening, een zithoek of lounge waar klanten van Fastned even droog kunnen zitten met een laptop of krant en een ruimte waar klanten een kop koffie met een broodje kunnen krijgen. Daarnaast wil Fastned buiten het gebouw haar klanten een bandenpomp en een waterkraan aanbieden.

Bij beschikking van 28 juli 2015 is de aanvraag van Fastned BV om een Wbr vergunning voor aanvullende voorzieningen bij haar laadstation (een basisvoorziening) afgewezen. De afwijzing is gebaseerd op het Beleid Voorzieningen op verzorgingsplaatsen langs rijkswegen (Stcrt. 22-3-2004, nr. 56), zoals gewijzigd in 2013 (Stcrt. 20-11-2013, nr. 32624). Daarbij is uitdrukkelijk gesteld dat het vergunninghouders van energielaadpunten als basisvoorziening niet is toegestaan aanvullende voorzieningen (zoals een gemakswinkel, autowasstraat, snoepautomaat, etc.) aan te bieden. In de toelichting op dit beleid staat dat de doelmatige inrichting van een verzorgingsplaats met inachtneming van een zo (verkeers)veilig mogelijke indeling is gediend met zo min mogelijk versnippering van aanvullende voorzieningen. In dit verband is niet zonder belang dat Fastned, voorafgaand aan deze beleidswijziging, in een e-mailbericht van 8 april 2013 desgevraagd is meegedeeld dat een aanvullende voorziening, te weten het hebben van een winkel, niet zal worden toegelaten.

De onderbouwing van de afwijzende beschikking is mede gebaseerd op het standpunt van het RVB dat er sprake is van een evidente privaatrechtelijke belemmering. Het realiseren van voorzieningen zoals door Fastned aangegeven, is in strijd met afspraken in het kader van de Benzinewet (en de Convenanten). Dit is aangegeven door 10.2.e van uw dienst in een e-mail van 23 juli 2015 (bijlage) en bovendien uitgesproken door 10.2.e van het RVB tijdens een gesprek ten kantore van Fastned op 14 september jl. RWS heeft

VERZONDEN 02 NOV. 2015

07



Rijkswaterstaat  
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Rijkswaterstaat Corporate  
Dienst

Griffioenlaan 2  
3526 LA Utrecht  
Postbus 2232  
2500 GE Utrecht  
T: 088 297 11 11  
F: 088 297 18 99  
kec@rws.nl  
www.rijkswaterstaat.nl

Contactpersoon

10.2.e

T: 10.2.e  
10.2.e @rws.nl

Ons kenmerk

RWS 2015/45741

Uw kenmerk

Bijlage(n)

1





Rijkswaterstaat Corporate  
Dienst

**Datum**

29 oktober 2015

**Ons kenmerk**

RWS- 2015/45743

bij die gelegenheid hetzelfde aan Fastned gezegd.

Bij brief van 8 september 2015 heeft Fastned BV een pro forma bezwaarschrift ingediend tegen de afwijzende beschikking van 28 juli. Fastned is een termijn van vier weken gegeven om het bezwaarschrift van gronden te voorzien. In het kader van de afwikkeling van de bezwaarschriftprocedure is het wenselijk om het standpunt van RVB zoals uitgesproken door **10.2.e** en **10.2.e** als schriftelijk stuk toe te voegen aan het dossier als een 'op de zaak betrekking hebbend stuk'. In verband hiermee heeft het de voorkeur dat RWS over een ondertekende brief van uw dienst kan beschikken in plaats van alleen een mailbericht. Wilt u in verband hiermee de tekst van het mailbericht van **10.2.e** nog per brief bevestigen aan mij.

Ik dank u op voorhand voor de aan deze zaak te besteden moeite.

In verband met behandeling van het bezwaar zou ik het zeer op prijs stellen als u de brief uiterlijk 30 november zou willen versturen.

de algemeen directeur,  
namens deze,  
directeur Communicatie, Personeel en Recht Rijkswaterstaat Corporate Dienst





10.2.e (CD)

**Van:** 10.2.e @Rijksoverheid.nl>  
**Verzonden:** donderdag 23 juli 2015 16:51  
**Aan:** 10.2.e (CD); 10.2.e (BS); 10.2.e (ZN)  
**Onderwerp:** FW: privaatrechtelijke toestemming verlenen of weigeren?

**Gevoeligheid:** Vertrouwelijk

**Van:** 10.2.e  
**Verzonden:** donderdag 23 juli 2015 16:50  
**Aan:** 10.2.e (CD); 10.2.e (BS); 10.2.e (ZN)  
**Onderwerp:** FW: privaatrechtelijke toestemming verlenen of weigeren?  
**Gevoeligheid:** Vertrouwelijk

**Beste** 10.2.e,

Naar aanleiding van jullie vragen over de aanvragen van Fastned het volgende.

Met het sluiten van de convenanten en de vastlegging hiervan in de Benzinewet heeft de Staat zich verplicht tot afspraken met de convenantspartijen.

Als we ingaan op het verzoek van Fastned handelen we in strijd met de gemaakte afspraken. Kortom, het is voor de Staat niet mogelijk (niet publiekrechtelijk- en ook niet privaatrechtelijk) om in te stemmen met een gemakswinkel of iets soortgelijks omdat we daarmee in strijd met de wet en onderliggende afspraken zouden handelen.

Wellicht ten overvloede maar Fastned is hier al eerder op gewezen door het RVB. Ook in de civiele procedure VPR/ Staat is dit uitgebreid een de orde geweest waarbij toen ook vanuit de kant van RWS zeer helder en nadrukkelijk naar voren gebracht dat een gemakswinkel etc. in strijd is met het voorzieningenbeleid. De visie van de Staat is dus alles behalve verrassend voor Fastned.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

10.2.e

**Van:** 10.2.e  
**Verzonden:** donderdag 10 december 2015 14:30  
**Aan:** 10.2.e  
**CC:** 10.2.e  
**Onderwerp:** RE: Uitgaande brief, notitie en meer

Ho 10.2,

11

Groet,  
 10.2.

**Van:** 10.2.e  
**Verzonden:** donderdag 10 december 2015 13:44  
**Aan:** 10.2.e  
**CC:** 10.2.e  
**Onderwerp:** RE: Uitgaande brief, notitie en meer

Beste 10.2.

Beste 10.2.

De locatie De Velder is nog niet geveild. De locatie staat voor 2020 in de planning.

11

11

Desgewenst beantwoord ik de vraag van 10 zoals bovenstaand.

Hoop dat je hier verder mee kunt. Bij vragen hoor ik je wel.

Groet,  
 10.



**Van:** 10.2.e  
**Verzonden:** donderdag 10 december 2015 10:13  
**Aan:** 10.2.e  
**Onderwerp:** FW: Uitgaande brief, notitie en meer

Hoi 10.2.e ,  
Zie de onderstaande mail van RWS (zie ook de bijgevoegde mail en bijbehorende stukken). Weten jullie of de verzorgingsplaats Velder al een keer is geveild?

Met vriendelijke groeten,

10.2.

**Van:** 10.2.e (CD) [mailto:10.2.e@rws.nl]  
**Verzonden:** dinsdag 8 december 2015 17:39  
**Aan:** 10.2.e  
**Onderwerp:** RE: Uitgaande brief, notitie en meer

Beste 10.2.

Dank voor deze heldere brief.

11

Met vriendelijke groet,

10

Niet relevant

Niet relevant

Niet relevant

Rijksvastgoedbedrijf

10.2.e

Korte Voorhout 7

2511 CW Den Haag

Den Haag, 23 mei 2016

Geachte 10.2.e

Namens de VNPI en de VPR vragen wij uw aandacht voor het volgende. Via een van de leden van de VNPI is uw schrijven d.d. 24 november 2015 inzake aanvullende voorzieningen bij laadpunten aan ons toegezonden. In dit schrijven verwoordt u het standpunt van het Rijksvastgoedbedrijf richting Rijkswaterstaat inzake het plaatsen van aanvullende voorzieningen bij een energielaadpunt, hetgeen inhoudt dat bij het plaatsen van aanvullende voorzieningen bij energielaadpunten sprake is van een evidente privaatrechtelijke belemmering.

U refereert aan de afspraken zoals vastgelegd in de Benzinewet en de onderliggende convenanten en het feit dat de hieruit voortvloeiende afspraken lopen tot 1 januari 2024. Meer specifiek stelt u dat in de Benzinewet (en uiteraard ook de in de onderliggende convenanten) is opgenomen dat de Staat – met uitzondering van enkele specifiek omschreven verzorgingsplaatsen – tot 1 januari 2024 geen nieuwe locaties op verzorgingsplaatsen zal creëren en in gebruik zal geven.

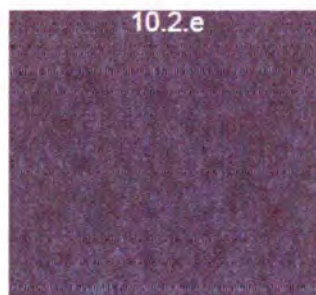
Ten aanzien van de situatie na 1 januari 2024 merken wij het volgende op:

- Na deze datum is het nog steeds uiterst ongewenst om het aanbod op de verzorgingsplaatsen te versnipperen door toe te staan, dat er ook bij de laadstations winkels gebouwd worden. Er zou dan (ook volgens Rijkswaterstaat) sprake zijn van een ondoelmatige inrichting van de verzorgingsplaats.
- Eerder werd door de overheid besloten dat er voortaan uitsluitend servicestations geveild zouden worden. Laadstations passen niet in dit beleid.
- De extra shops bij de laadstations zullen een nadelige invloed hebben op de veilingprijs. Ook degenen die na 2009 op de veiling een vergunning hebben verworven, konden geen rekening houden met deze ontwikkeling en hebben in feite teveel voor de locatie geboden. Als de overheid shops bij laadstations zou toestaan, is het naar onze mening noodzakelijk om aan de vergunninghouders waarvan de vergunning voor de eerste maal geveild wordt een schadevergoeding te bieden. Ook degenen die na 2009 een vergunning verwierven, dienen schadeloos gesteld te worden.
- Door de VPR werden procedures aangespannen tegen het voornemen van de overheid om vergunningen te verlenen voor het vestigen van laadstations. In deze procedures voerde de landsadvocaat als argument aan, dat het niet toegestaan zou worden om bij de laadstations aanvullende voorzieningen te creëren. Meden hierom was de rechter van mening dat er door zittende vergunninghouders geen of zeer geringe schade zou worden geleden. Ook in deze procedures en de daarop volgende vonnissen werd geen rekening gehouden met een mogelijke beleidswijziging vanaf 2024.



Wij verzoeken u om te bevestigen dat na 1 januari 2024 het beleid dat geen shops bij de laadstations op de verzorgingsplaatsen zijn toegestaan, gehandhaafd blijft. Eventueel vernemen wij graag uw reactie op de in de vorige alinea genoemde problemen. Daarnaast zijn er ook overeenkomsten door u afgesloten ten aanzien van de zogenaamde laadstations, in principe voor een periode van 15 jaar. Kunt u aangeven wat uw beleid is in deze: worden deze "concessies" ook geveild? Zo ja, gebeurt dit separaat van de te veilen concessies voor de zogenaamde motorbrandstoffenverkooppunten/servicestations? Uiteraard spelen deze zaken ook een rol bij de komende veilingen tot 2024. Wij verzoeken dan ook om hierover op korte termijn duidelijkheid te verschaffen. Bij voorbaat hartelijk dank voor uw antwoorden.

Met vriendelijk groet,



Prinses Margareetplantsoen 50  
2595 BE Den Haag

Tel : +31 (0)70 215 5030  
Fax : +31 (0)70 215 5233  
E-mail : info@vni.nl

Rijksvastgoedbedrijf

10.2.e

Korte Voorhout 7  
2511 CW Den Haag

Den Haag, 13 oktober 2016

Geachte 10.2.e

Op 14 juli 2016 hebben wij u aangegeven in een later schrijven inhoudelijk te reageren op uw brief van 14 juni 2016 betreffende "aanvullende voorzieningen bij laadpunten". Deze reactie treft u onderstaand aan.

Daarnaast zien wij aanleiding om met deze brief onze bezorgdheid met u te delen over de eerder dit jaar kennelijk gefinaliseerde "Strategische Beheersvisie Verzorgingsplaatsen 2016-2030" (hierna: "de Beheersvisie"). De Beheersvisie kan op enig moment een impact hebben, of van invloed zijn, op het bestaande beleid van de Rijksvastgoeddienst, met name indien concretisering hiervan zal leiden tot nieuwe privaatrechtelijke gebruiksrechten op de verzorgingsplaatsen langs rijkswegen. Ter nadere toelichting moge het volgende dienen.

Op 29-1-2014 heeft bij Rijkswaterstaat in Delft een zogenaamde brainstormsessie over een voorliggende concept-strategische beheersvisie plaatsgevonden waarbij meerdere partijen aanwezig waren waaronder ook de VPR en VNPI. Op deze concept strategische beheersvisie met een aantal scenario's is door partijen input gegeven. Naar aanleiding van deze bijeenkomst hebben wij een brief geschreven d.d. 24 april 2014 met een inhoudelijke reactie waarin wij reeds ten aanzien van een aantal punten onze bedenkingen hebben geuit. Volledigheidshalve sluiten wij een kopie van de desbetreffende brief bij (Bijlage 1). Ondanks verschillende sessies met de RWS-overleggroep verzorgingsplaatsen waarin wij nadrukkelijk hebben gevraagd om op de hoogte te worden gehouden van de ontwikkelingen omtrent de voortgang van dit stuk werden wij op 16 juni jl. tijdens Summerschool Smart Mobility Wegtransport in Hoek van Holland geconfronteerd met de Beheersvisie, die blijkbaar reeds op 15 januari 2016 definitief is geworden.

Na lezing van de Beheersvisie komen wij tot de conclusie dat wij, alhoewel in het stuk van de strategische beheersvisie de schijn wordt gewekt dat er medewerking zou hebben plaatsgevonden van onze zijde aan de totstandkoming van deze strategische beheersvisie, wij ons niet kunnen vinden in inhoud en strekking van deze visie. Temeer deze finale versie wezenlijk en fundamenteel afwijkt van het concept dat wij begin 2014 hebben beoordeeld en in dat kader wijzen u nogmaals naar het gestelde in ons bijgevoegd schrijven d.d. 24-4-2014.

Ook wordt in de voorliggende visie de mogelijkheid voorgesteld om solitaire verzorgingsplaatsen na 1-1-2024 naar meer volwaardige verzorgingsplaatsen te liften. Daarmee wordt de mogelijkheid geschapen om (nieuwe) voorzieningen op te nemen die van directe invloed

kunnen zijn op de voor- en achterliggende verzorgingsplaatsen. U begrijpt dat dergelijke wijzigingen in het beleid van grote invloed zullen zijn op het businessmodel van concessiehouders langs rijkswegen in zijn algemeenheid en per saldo ook de waarde van de concessie tijdens veiling zal aantasten.

Wij betreuren dat zonder enig voorbericht de Beheersvisie in haar huidige vorm inmiddels definitief is gemaakt. Met name omdat in eerste instantie op constructieve wijze van gedachten is gewisseld en sinds het laatste overleg van 6 februari 2014 onze herhaalde verzoeken voor een brancheoverleg verzorgingsplaatsen onbeantwoord zijn gebleven (NB: Pas recentelijk op 21 september 2016 heeft dergelijk overleg wederom plaatsgevonden). De wijze van communicatie ten aanzien van verschillende voor onze bedrijfstak essentiële onderwerpen stelt ons enorm teleur en baart ons, als eerder opgemerkt, de nodige zorgen.

Ons lijkt vervolgoverleg op korte termijn noodzakelijk. In dat verband hebben wij goede nota genomen van de tekst op blz. 30 van de voorliggende visie, waarin nadrukkelijk staat dat er naast de aanpassing van het voorzieningenbeleid een traject gestart zal worden om te komen tot een nieuw beleid ten aanzien van verzorgingsplaatsen. Hierin wordt aangegeven dat ook brancheorganisaties en andere betrokken partijen in dit proces betrokken zullen worden. Wij zien een uitnodiging hiertoe uiteraard graag tegemoet.

Mede in het licht van eerdergenoemde mogelijke impact van gewijzigd beleid van Rijkswaterstaat en de inhoud van uw brief van 14 juni jl. achten wij het opportuun voorts het volgende onder uw aandacht te brengen.

In uw brief van 14 juni 2016 lijkt het dat u geheel voorbij gaat aan de op het Rijksvastgoed bedrijf rustende verplichtingen, zowel in haar rol als veilende partij van bestaande locaties als verhuurster van deze locaties. Naar ons oordeel brengt het vervullen van de op het Rijksvastgoedbedrijf rustende taken (met name het veilen en de verhuur van de locaties) voor haar vanzelfsprekend ook de nodige verplichtingen met zich mee jegens de partijen waarmee zij in dat kader rechtsrelaties is aangegaan (en nog zal aangaan).

Als veilende partij dient het Rijksvastgoedbedrijf immers rekening te houden met de gerechtvaardigde belangen van de bestaande huurders, met name in die gevallen waarin sprake is van een eerste veiling, indachtig het feit dat de eerste veilingopbrengst ten goede komt aan de bestaande huurder. Wij volstaan in dat kader met hetgeen het Rijksvastgoedbedrijf hierover zelf opmerkt in haar brief van 24 november 2015 (Bijlage 2) naar Rijkswaterstaat (daling van de marktwaarde van reeds bestaande locaties ingeval van nieuwe voorzieningen).

Als verhuurster dient het Rijksvastgoedbedrijf voorts gedurende de 15-jarige looptijd van de huur in te staan voor het volledige huurgenoet van de winnaar van de veiling van de betreffende locatie. Het verlenen van gebruiksrechten aan derden, die de waarde van de huurrechten nadelig beïnvloeden, is niet toegestaan en kan zelfs als onrechtmatig worden beoordeeld omdat dit zal leiden tot een gebrek in de zin van artikel 7:204 B.W (NB: Dit gedeelte van het huurrecht werd niet uitgesloten in de Benzinewet).

Wij nemen dan ook aan dat het Rijksvastgoedbedrijf geen verplichtingen met derden zal aangaande terzake de verzorgingsplaatsen langs rijkswegen, die de waarde van de rechten van de bestaande huurders kunnen aantasten. Ook voor de Staat is het overigens van belang dat gelet wordt op het totaal van voor de verzorgingsplaatsen te ontvangen gebruiksvergoedingen. De situatie dat nieuwe activiteiten op de parkeerplaatsen leiden tot problemen bij de bestaande exploitaties en als gevolg daarvan moeilijkheden bij het betalen van de gebruiksvergoedingen, is voor alle partijen onwenselijk. Zoals wij al eerder aangaven is het nodig om met alle betrokkenen samen, dus inclusief het Rijksvastgoedbedrijf, een goed gefundeerde toekomstvisie te ontwikkelen, in het belang van alle partijen.

Aangaande uw stellingen in uw brief aangaande het eindigen van afspraken uit de Benzinewet en de convenanten 1 januari 2024 en "het wijzigen van het juridisch kader van de Benzinewet" per deze datum merken wij het volgende op.

Het vervallen van een aantal wettelijke belemmeringen per 1 januari 2024 impliceert echter niet dat na deze datum geen enkele privaatrechtelijke belemmeringen meer aanwezig zullen zijn voor het creëren van nieuwe voorzieningen op de verzorgingsplaatsen. Derhalve is uw gevolgtrekking dat dientengevolge marktpartijen met deze omstandigheid rekening hadden kunnen houden onjuist of in ieder geval voorbarig. Voor een juiste interpretatie van de Benzinewet dienen ook de relevante feiten, omstandigheden en verwachtingen van de diverse partijen betrokken te worden voorafgaand aan het tot stand komen van de gemaakte afspraken. Naar onze mening eindigt de uitwerking van de Benzinewet en de convenanten niet per 1-1-2024 aangezien de te veilen concessies in bijvoorbeeld de laatste 5 jaar van de overeengekomen veilingperiode 2019 t/m 2023 dezelfde mogelijkheden dienen te hebben als de concessies in bijvoorbeeld de 1e 5 jaar van veiling om een level playing field te creëren.

In uw brief schrijft u voorts: "Bij het aangaan van de afspraken was reeds duidelijk dat er na 31 december 2023 nieuwe voorzieningen op de verzorgingsplaatsen zouden kunnen komen." Omdat wij ons hierin niet herkenden, hebben wij bij een aantal personen dat betrokken was bij de totstandkoming van de MDW-afspraken hiernaar geïnformeerd. Ieder van hen bevestigt dat alle partijen tijdens de onderhandelingen aannamen, dat de inrichting van een verzorgingsplaats in de toekomst ongewijzigd zou blijven. Indien dit niet het geval geweest was, zouden er bijvoorbeeld bij de afspraken over de gebruiksvergoeding andere factoren zijn opgenomen. Er zouden dan kortingen op de gebruiksvergoeding nodig geweest zijn, voor de te verwachten aanwezigheid van nieuwe concurrerende activiteiten op de parkeerplaatsen. Nu wordt er o.a. gelet op het aantal voertuigen dat kan parkeren en de aanwezigheid van voldoende bankjes. Andersoortige activiteiten werden door niemand verwacht.

Het is voor ons niet goed te begrijpen waarom u van mening bent dat de nieuwe voornemens niet strijdig zijn met het opheffen van de functiescheiding. Het beleid op basis van de Strategische Beheersvisie zou immers kunnen leiden tot een veelheid van activiteiten per verzorgingsplaats in handen van een groot aantal exploitanten. Het opheffen van de functiescheiding zou juist tot weinig exploitanten leiden namelijk maximaal twee servicestations per locatie. In de stukken over functiescheiding vinden wij dan ook geen enkele indicatie m.b.t. dat rekening gehouden werd met de nieuwe activiteiten waarvan nu sprake is.

Wij zijn het met u oneens over het juist en volledig informeren van de rechter. In de procedures waarnaar wij eerder verwezen, is nimmer aan de rechters duidelijk gemaakt dat het maar enkele jaren onmogelijk zou zijn om bij een laadstation andere diensten aan te bieden. Wij zijn van mening dat de rechters, indien namens de overheid was meegedeeld dat dit beleid slechts tot 1 januari 2024 zou gelden, tot andere vonnissen zouden zijn gekomen.

Tenslotte hebben wij ook vernomen dat in het kader van de prijsvraag adoptie van een verzorgingsplaats waarvan de termijn op 16 oktober 2015 is gesloten, een viertal inschrijvingen zijn ontvangen. Vervolgens zijn een tweetal partijen geselecteerd waaronder B+O te Meppel, deze laatste zal een haalbaarheidsonderzoek uitvoeren naar mogelijke plannen tot vestiging van zogenaamde full service centers in brede zin op de (solitaire) verzorgingsplaatsen. Zoals u zult begrijpen, hebben indien e.e.a. uiteindelijk leidt tot uitbreiding van voorzieningen op verzorgingsplaatsen, ook deze vestigingen ook een impact op de waarde van de vigerende concessies. In dat kader is op 1 juni j.l. reeds naar aanleiding van een telefonisch overleg tussen mevr. H. Hol van de VNPI en de heer A. van der Burg van RWS, een mail gezonden waarin nogmaals is bevestigd dat wij ervan uitgaan dat bestaande afspraken in het kader van de MDW convenanten en Benzinewet zullen worden gerespecteerd.

Graag vernemen wij uw reactie op de inhoud van bovenstaande en zijn uiteraard graag bereid om e.e.a. toe te lichten in een te plannen overleg.

In afwachting van uw reactie tekenen wij met vriendelijke groet.

Hoogachtend,

10.2.e

10.2.e

Directeur VNPI

10.2.e

10.2.e

Voorzitter VPR

Bijlagen:

1. Kopie brief d.d. 24 april 2014
2. Kopie brief d.d. 24 november 2015

Cc: De heer J.H. Dronkers - RWS



Ministerie van Infrastructuur en Milieu  
Afdeling Rijkswaterstaat  
10.2.e  
Schoemakerstraat 97  
2628 VK DELFT

Den Haag, 24 april 2014

**Betreft: Reactie op rapportage strategische beheers visie Verzorgingsplaatsen (def 20140311)**

Geachte 10.2.e

Middels dit schrijven reageren wij, de leden van de Vereniging van Particuliere Rijkswegvergunningen van Tankstations alsmede de leden van de Vereniging Nederlandse Petroleum Industrie gezamenlijk op de door u voorgelegde versie van het bouwblokkenrapport en de adviesnota voor de strategische beheers visie verzorgingsplaatsen (def 20140311). Allereerst achten wij het van belang op te merken dat ondergetekenden als stakeholders in het proces betrokken dienen te worden en te blijven, dit in het licht van tussen partijen in het verleden gemaakte afspraken in het kader van het MDW-convenant. Eventuele wijzigingen dienen te allen tijde aan betreffende stakeholders te worden voorgelegd.

Voor wat betreft de rapportage verbaast het ons enigszins dat er blijkbaar nog wordt gewerkt aan de Netwerkbeheersvisie, waarvan de thans voorliggende rapportage deel uitmaakt. Nu de inhoud van deze Netwerkbeheersvisie volledig onbekend is, behouden wij ons uiteraard alle rechten voor om onze reactie op deze rapportage later aan te vullen of te wijzigen.

In het bijgaande aanbiedingsmemo rapport bouwblokken strategische beheers visie verzorgingsplaatsen d.d. 27 maart 2014 wordt aangegeven dat scenario 6 als een helder perspectief voor de toekomst naar voren komt. Waarbij tevens wordt opgemerkt dat dit scenario niet in een keer bereikt kan worden, maar meer in een periode van 10-15 jaar of langer. In navolging hiervan wordt geadviseerd om, naast scenario 6 als een helder perspectief, de integrale scenario's 3 en 4 als tussenstappen in de richting van het eindbeeld nader uit te werken in het vervolgtraject van de strategische beheersvisie verzorgingsplaatsen. Belangrijke leidraad voor de nieuwe visie is dat Rijkswaterstaat wil verdienen aan het eigen areaal en meer service wil bieden, maar legen voor Rijkswaterstaat lagere kosten. Om dit alles te realiseren, is tevens in het proces een zgn. go/no-go keuzemoment bepaald voor het uit te werken kansrijke scenario c.q. scenario's middels workshops van de werkgroep en klankbordgroep.

Het is voor ondergetekenden van belang als zittende partijen op de verzorgingsplaatsen als eerste in de gelegenheid gesteld te worden tot het realiseren van eventuele nieuwe ontwikkelingen c.q. activiteiten. Indien er onverhoopt door de zittende partij geen "business case" wordt gezien in bepaalde ontwikkelingen c.q. activiteiten, gaan wij er vanuit dat indien de ontwikkeling c.q. activiteit via een derde op de verzorgingsplaats alsnog zal plaatsvinden, deze niet strijdig is met dan wel afbreuk doen aan de toegekende rechten van de zittende partij. De zittende partij heeft te allen tijde het recht om dezelfde activiteit op zijn locatie te ontwikkelen en exploiteren uiteraard binnen de geldende wettelijke kaders. In deze alinea worden met zittende partijen de in de tweede alinea genoemde stakeholders aangeduid.

Erop vertrouwend u hiermede geïnformeerd te hebben.

Hoogachtend,





Rijksvastgoedbedrijf  
Ministerie van Binnenlandse Zaken en  
Koninkrijksrelaties

> Retouradres,

10.2.e  
Rijkswaterstaat Corporate Dienst  
Postbus 2232  
3500 GE Utrecht

Rijksvastgoedbedrijf  
Directie Transacties &  
Ontwikkeling  
Afdeling Verkoop &  
Ingebruikgeving  
Korte Voorhout 7  
2511 CW Den Haag

BTW nummer

Kvk nummer

Iban nummer

Datum 24 november 2015  
Betreft Aanvullende voorzieningen bij energielaadpunten

Geachte 10.2.e

Inlichtingen  
10.2.e  
M 10.2.e  
10.2.e @rijksverhei  
d.nl

Ons Kenmerk  
1020180479

Ons Zaaknummer

Uw brief (kenmerk)  
RWS-2015/45741

Bijlagen  
0

In reactie op uw brief dd. 29 oktober, waarin u vraagt om een schriftelijk standpunt van het Rijksvastgoedbedrijf inzake het plaatsen van aanvullende voorzieningen bij een energielaadpunt zoals door Fastned B.V. gewenst op verzorgingsplaats Velder (A2) in de gemeente Boxtel (o.a. toiletvoorziening, koffie/broodjes verkoop, zithoek, bandenpomp en waterkraan), deel ik u bij deze mede dat bij het plaatsen van aanvullende voorzieningen bij energielaadpunten sprake is van een evidente privaatrechtelijke belemmering. Ik zal dit aan de hand van het onderstaande toelichten.

In 1997 is in het kader van de operatie Marktwerving, Deregulering en Wetgevingskwaliteit (MDW) onder meer aandacht besteed aan de benzinemarkt. Na een langdurig traject heeft dit bij benzinestations langs rijkswegen geresulteerd in langjarige afspraken tussen de Staat (het ministerie van I&M, EZ en Financiën) en alle betrokken marktpartijen. De afspraken hebben tot doel om de benzinemarkt, die tot dan toe vrijwel gesloten was en waarbij de zittende huurders voortdurende rechten hadden om een benzineverkooppunt te exploiteren, stapsgewijs open te breken zodat er meer ruimte komt voor nieuwe toetreders.

De afspraken zijn vastgelegd in de Benzinewet en in de onderliggende convenanten. In het Convenant Alternatief Traject "MDW Benzine Hoofdwegennet" van 13 april 2000 is vastgelegd dat over een periode van 22 jaar de 15-jarige huurrechten van alle (circa 250) benzinestations langs het rijkswegennet geveild zullen worden. Over de veilingmethode die daarbij gebruikt wordt, zijn nadere afspraken vastgelegd in het Convenant "Veiling en Gebruiksvergoeding" van november 2001 en de ministeriële Regeling veiling benzinestations langs rijkswegen van 20 juli 2005, Stc. 26 juli 2005, nr 142. De afspraken lopen tot 1 januari 2024.

Een van de belangrijkste afspraken tussen partijen is dat de opbrengst van de eerste veiling van een benzinestation aan een zittende huurder toevalt en niet aan de Staat (zie Memorie van Toelichting bij artikel 7 van de Benzinewet, Tweede Kamer, vergaderjaar 2004-2005, 29 951, nr. 3). Deze opbrengst kan worden gezien als de eenmalige compensatie voor het feit dat de zittende huurders

Het Rijksvastgoedbedrijf is een uitvoeringsdienst van het Rijk die op 1 juli 2014 is ontstaan uit een fusie van vier vastgoeddiensten: de Dienst Vastgoed Defensie, de Rijksgebouwendienst, het Rijksvastgoed- en ontwikkelingsbedrijf en de Directie Rijksvastgoed.



afstand hebben gedaan van hun voortdurende rechten en hebben ingestemd met 15-jarige huurrechten. Daar waar de zittende huurder zelf het hoogste bod uitbrengt, bestaat de tegemoetkoming uit 'het slechts te hoeven afdragen van het topdeel' (zie de toelichting op artikel 24 van de ministeriële Regeling veiling benzinestations langs rijkswegen, Stc. 26 juli 2005, nr. 142 / pag. 5 en 6). Wanneer op de verzorgingsplaats van een locatie extra concurrerende diensten en producten door een andere rechthebbende (met een ander en eigen huurrecht) worden aangeboden, leidt dit tot een daling van de marktwaarde van 'de locatie' (MBVP/Restaurant) waardoor uiteindelijk de eerste veilingopbrengst voor de zittende huurder lager zal zijn.

**Rijksvastgoedbedrijf**  
Directie Transacties &  
Ontwikkeling  
Afdeling Verkoop &  
Ingebruikgeving

**Datum**  
24 november 2015

**Ons Kenmerk**  
1020180479

**Ons Zaaknummer**

Om een daling door concurrerende diensten en producten te voorkomen, is in de Benzinewet (en de onderliggende convenanten), opgenomen dat de Staat – met uitzondering van enkele specifiek omschreven verzorgingsplaatsen – tot 1 januari 2024 geen nieuwe locaties op verzorgingsplaatsen zal creëren en in gebruik zal geven. In bijlage 1 van de Benzinewet zijn de hierboven genoemde specifieke verzorgingsplaatsen beschreven.

Het plaatsen van aanvullende voorzieningen met concurrerende diensten en producten zoals door Fastned gewenst, heeft dezelfde gevolgen als het creëren van nieuwe locaties op verzorgingsplaatsen, namelijk een daling van de marktwaarde van de reeds aanwezige locaties.

Op grond van het bovenstaande leidt het toestaan van aanvullende voorzieningen bij een energielaadpunt op een verzorgingsplaats tot financiële en contractuele benadeling van de zittende huurder die zijn locatie (MBVP/restaurant) op die verzorgingsplaats heeft. Daarnaast zal er sprake zijn van een ongelijke behandeling tussen partijen 'waarbij de locaties reeds zijn geveild' en 'die nog moeten worden geveild'.

Het verlenen van toestemming door de Staat voor het plaatsen van aanvullende voorzieningen bij een energielaadpunt op een verzorgingsplaats, zal – gelet op de hierboven geschetste situatie – tevens kunnen worden uitgelegd als een overheidshandelen in strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur en zelfs kunnen worden gezien als een onrechtmatige daad.

Tk hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

10.2.e



**Reactienota ontwerp-beschikking van d.d. 2 augustus 2016 (zaaknummer: RWSV2015-00003736) op grond van de Wet beheer rijkswaterstaatwerken (Wbr) voor het door GreenFlux realiseren en exploiteren van een snellaadzuil voor elektrische motorvoertuigen op verzorgingsplaats De Kroon aan de linkerzijde van de Rijksweg A27, ter hoogte van km 66,0 in de gemeente Nieuwegein.**

Naar aanleiding van de voornoemde ontwerp-beschikking is door [REDACTED] en [REDACTED] (Allen & Overy LLP) te Amsterdam, namens Beheersmaatschappij Breesaap B.V. en Fastned B.V. (hierna: Fastned) een zienswijze ingediend op 8 september 2016.

Rijkswaterstaat zal in deze reactienota reageren op voornoemde zienswijze.

## 1.

### **Punt 1.1 – 1.3 en 2.6 van de zienswijze**

#### **Beleidswijziging Voorzieningen op verzorgingsplaatsen - 20 december 2011**

*In punt 1.1 tot en met 1.3 en punt 2.6 van de zienswijze gaat Fastned onder andere in op de Beleidswijziging Voorzieningen op verzorgingsplaatsen langs rijkswegen aangaande energielaadpunten van 20 december 2011, de loting van de locaties voor laadstations die daarop volgde, de zogenaamde tweeaanbieders-problematiek, het zogenaamde gewijzigde beleid als gevolg daarvan, en ten slotte de constatering dat de verlening van een Wbr vergunning voor het exploiteren van een energielaadpunt door GreenFlux in strijd zou zijn met i) de eisen van doelmatig en verkeersveilig gebruik van verzorgingsplaatsen, ii) in strijd met de ter zake geldende beleidsregels en iii) in strijd met de wettelijk vereiste zorgvuldige voorbereiding en belangenafweging.*

#### **Reactie:**

In de kennisgeving "Wijziging Voorzieningen op verzorgingsplaatsen langs Rijkswegen (energielaadpunten)" nummer 23149 van 20 december 2011 is bepaald dat vanaf 10 januari 2012 een energielaadpunt als basisvoorziening op een verzorgingsplaats langs rijkswegen is toegestaan. In voornoemde kennisgeving is opengelaten hoeveel exploitanten op een verzorgingsplaats mogen worden toegestaan.

Geïnteresseerde partijen zijn in de gelegenheid gesteld een verzoek in te dienen voor het verkrijgen van een vergunning voor het hebben van een energielaadpunt op een verzorgingsplaats langs rijkswegen. Indien er verzoeken zijn ingediend voor meer energielaadpunten dan er ruimte is op een verzorgingsplaats, dienen de aangevraagde energielaadpunten naar evenredig te worden verdeeld onder de aanvragers, zodanig dat iedere aanvrager minimaal één energielaadpunt kan worden vergund. Indien dan nog onvoldoende plaats is, wordt er onder de aanvragers geloot.

Op basis van het aantal beschikbare parkeerplaatsen op een verzorgingsplaats zijn de volgende criteria gehanteerd:

- 1 laadstation bij < 20 parkeerplaatsen;
- 2 laadstation bij > 20 parkeerplaatsen.

Naar aanleiding van de ingediende verzoeken is geïnventariseerd welke aanvragen op basis van bovenstaande criteria kunnen worden uitgegeven en waarvoor niet meer aanvragen zijn binnengekomen dan er in totaal kunnen worden uitgegeven (tranche 1).

Alle locaties waarvoor meer aanvragen zijn binnengekomen dan op basis van bovenstaande criteria kunnen worden uitgegeven (tranche 2), zijn onder de aanvragers geloot.

Conform het proces-verbaal van loting van 3 mei 2012 van mr. Robbert Alexander Gallas komt Fastned als eerste in rangorde in aanmerking voor een energielaadpunt op verzorgingsplaats De Kroon langs de Rijksweg A27 en GreenFlux als tweede in rangorde.

Zoals hierboven aangegeven is in de Kennisgeving van 20 december 2011 de mogelijkheid open gelaten dat er op verzorgingsplaatsen laadpunten van verschillende exploitanten kunnen worden geplaatst. Op basis van voortschrijdend inzicht hebben medewerkers van Rijkswaterstaat incidenteel verklaard dat het onwenselijk is om twee laadstations op één verzorgingsplaats te hebben. Hoewel dit voor een aantal situaties correct is, is dit geen beleidsuitgangspunt van Rijkswaterstaat.



Immers elke verzorgingsplaats is anders gedimensioneerd, zodat het in sommige situaties mogelijk is om, onder het stellen van aanvullende voorwaarden, twee laadstations op een verzorgingsplaats toch verkeersveilig te situeren. Onderdeel van deze aanvullende voorwaarden is veelal een snelheidsbeperking en extra aanduiding bebording. Dit zal de doorstroming op een dergelijke verzorgingsplaats enigszins belemmeren.

Er kan dus niet worden gesteld dat Rijkswaterstaat is teruggekomen op haar beleid/standpunt. Het huidige beleid, zoals verwoord in de Kennisgeving van 20 december 2011, is nog altijd van kracht. Los van de kennisgeving houdt Rijkswaterstaat bij het verlenen van Wbr-vergunningen altijd rekening met locatie specifieke omstandigheden, aangezien verzorgingsplaatsen verschillend zijn gedimensioneerd. Per locatie wordt derhalve een afweging gemaakt of er sprake is van een verkeersonveilige situatie. Voor de aanvragen van zowel GreenFlux als Fastned heeft een dergelijke afweging dan ook plaatsgevonden. Dit wil echter geenszins zeggen dat de minister in algemene zin op haar beleid is teruggekomen.

Tot slot is volgens Rijkswaterstaat op basis van voornoemde Kennisgeving van december 2011, geen sprake van wat door Fastned in algemene zin is aangeduid als de twee-aanbiedersproblematiek. Op basis van bovenstaande zou het Fastned niet moeten verbazen dat een Wbr vergunning aan GreenFlux op de verzorgingsplaats De Kroon zou kunnen worden verleend.

## **2.**

### **Punt 2.5 van de zienswijze Energielaadpunt of snellaadpunten**

*In punt 2.5 van de zienswijze stelt Fastned dat er reeds twee energielaadpunten zijn vergund ("Het oplaadstation bevat 2 snellaadpunten voor elektrische motorvoertuigen"), waardoor er volgens het beleid van de Minister geen ruimte meer zou zijn voor aanvullende energielaadpunten op verzorgingsplaats de Aalscholver.*

Reactie:

Fastned verward hier waarschijnlijk het energielaadpunt (het oplaadstation) met de snellaadpunten. Een oplaadstation vormt het geheel van het (de) snellaadpunt(en) met bijbehorende opstelplaats(en).

## **3.**

### **Punt 2.7- 2.10 van de zienswijze Onwenselijke verkeersbewegingen – verkeersonveilige situaties**

*In punt 2.7-2.10 van de zienswijze stelt Fastned dat het toestaan van twee of meer snellaadvoorzieningen onwenselijke verkeersbewegingen/verkeersonveilige situaties (plotseling afremmen, stilstaan, achteruit rijden, tegen het verkeer inrijden) tussen de locaties van beide aanbieders zal veroorzaken als gevolg van het moeten kiezen (prijzvergelijking, verschillende laadstandaarden) tussen twee aanbieders. Fastned stelt tevens dat het zeer onwenselijk is om na de afrit in verschillende richtingen laadfaciliteiten aan te bieden.*

Reactie:

#### Kiezen tussen twee aanbieders

Conform voorschrift 4.1 van de beschikking van Fastned en voorschrift 4.1 van de ontwerp-beschikking van GreenFlux dient de vergunninghouder ervoor zorg te dragen dat weggebruikers met een (deels) elektrisch motorvoertuig zonder enige technische belemmeringen gebruik moeten kunnen maken van het oplaadpunt. Van hetgeen Fastned stelt: dat de weggebruiker van de ene naar de andere aanbieder zal rijden over de verzorgingsplaats op zoek naar een locatie waar het voertuig wel kan worden geladen, hoeft dan ook niet te worden gevreesd.

Daarnaast is de expert judgement van RWS dat gebruikers van elektrische voertuigen (hierna: EV), meer dan gemiddelde weggebruikers die gebruik maken van de traditionele brandstoffen, goed voorbereid op weg gaan. Immers voor EV-rijders is de consequentie van het niet kunnen laden dat men aan de kant van de snelweg stil komt te staan, terwijl weggebruikers die gebruik maken van de traditionele brandstoffen op meer locaties de traditionele brandstoffen kunnen aanschaffen. Kortom, de EV-rijder plant zorgvuldig de reis van A naar B. Een EV-rijder weet op voorhand op welke locaties het EV zal kunnen worden opgeladen.

Daarnaast werken de verschillende aanbieders van elektrisch laden veelal met contracten en/of lidmaatschappen, zodat tevens op voorhand vast staat bij welke aanbieder men zal willen opladen. Het keuzegedrag ten aanzien van de laadlocatie vindt dus vooral voorafgaand aan verkeersdeelname plaats.

Vanwege de huidige (grote) prijsverschillen tussen de aanbieders en het feit dat op de markt verschillende ondersteunende apps bestaan, is het voor de EV rijder uitermate inzichtelijk waar men kan laden tegen welke prijs. De EV-rijder zal dus bedacht zijn op de exacte locatie op de verzorgingsplaats van zijn aanbieder, maar zal daarbij niet twijfelen over de prijzen van andere aanbieders.

Overigens zijn de meeste elektrische rijders op dit moment zakelijke rijders. Prijs zal in veel gevallen geen rol spelen of is al bepaald door een abonnement gekoppeld aan een specifieke aanbieder. Mocht de prijs toch vooraf onbekend zijn geweest en tegenvallen dan is het makkelijkste om kort te laden en een route te plannen naar een voordeliger laadstation. Iemand die een elektrische auto aanschafft leert snel dat hij niet bij iedere verzorgingsplaats kan laden en dat informatie op bewegwijzering en bebording beperkt is. Naast eventuele abonnementen is gebrek aan informatie ter plaatse juist een motivatie om laadlocaties vooraf te kiezen.

Als de elektrische rijder op basis van puur de prijs wil kiezen, dan kan hij die informatie het beste vooraf inwinnen en verwerken in zijn keuze en route. Net als bij de prijzen voor benzine en diesel is er een grote kans dat de prijzen voor laden buiten het hoofdwegennet lager zijn (dan beide alternatieven op de verzorgingsplaats). Het is niet aannemelijk dat iemand die rationeel op de laagste prijs kiest op deze wijze een laadstation zoekt. De groep rijders die er qua prijs baat bij heeft om op de verzorgingsplaats alsnog het alternatieve laadstation op te zoeken, zich van dit alternatief bewust is en bereid is om daarvoor tegen het verkeer in te rijden is naar verwachting verwaarloosbaar.

Evenmin zou de kans kunnen bestaan dat een zeldzame niet voorbereide EV rijder weet dat er twee aanbieders zijn op deze locatie. Er is immers geen verwijzing of aanduiding en de voorzieningen liggen te ver uit elkaar om al rijdend te kunnen zien dat er twee aanbieders zijn. De onvoorbereide EV rijder zou altijd gebruik maken van de eerste de beste laadvoorziening die hij tegen komt.

#### Onwenselijke verkeersbewegingen/verkeersonveilige situaties

Uit de praktijk blijkt niet dat weggebruikers tegen het verkeer in rijden als zij gebruik willen maken van een voorziening. De situatie waarbij gebruik kan worden gemaakt van meerdere basisvoorzieningen bestaat namelijk al langer op verzorgingsplaatsen waar bijvoorbeeld zowel een benzinestation als een restaurant zijn gesitueerd. Weggebruikers die het benzinestation voorbij zijn gereden om ter plaatse te gaan eten gaan na de maaltijd niet tegen het verkeer in over de verzorgingsplaats rijden om als nog te gaan tanken bij het benzinestation.

Daarnaast is de verzorgingsplaats feitelijk ingericht als een groot parkeerterrein. De weggebruiker stemt daar zijn rijgedrag op af. De snelheid ligt laag vanwege de afremmende werking van de lange uitvoegstrook als men via de afrit de verzorgingsplaats oprijdt. De laadlocaties zijn na het splitsingspunt voor fossiele brandstof tanken en parkeren gelegen en vallen binnen de zone verblijfsgebied met een maximum snelheid van 30 km/u. Vervolgens is men bedacht op parkeerbewegingen, waarbij auto's ook achteruit kunnen rijden indien het parkeervak wordt verlaten.

Conform de (interne, niet gepubliceerde) Richtlijn verzorgingsplaatsen 2010, inclusief erratum uit 8 oktober 2014 (hierna te noemen: de Richtlijn), zijn alle verzorgingsplaatsen in civieltechnisch opzicht zoveel mogelijk als eenrichtingsweg uitgevoerd, wat maakt dat het keren op een verzorgingsplaats doorgaans niet als optie wordt ervaren. Immers de consequente toepassing van dit principe verkleint het risico dat een weggebruiker de verzorgingsplaats in de verkeerde richting zal verlaten. Dit is niet doormiddel van bebording aangegeven, aangezien uit de nota van toelichting van het RVV 1990 blijkt dat de infrastructurele aanpassingen sterk de voorkeur hebben boven het plaatsen van borden.

De weggebruiker die gebruik maakt van de traditionele brandstoffen moet nu ook vooraf een keuze maken bij een verzorgingsplaats waar een wegrestaurant en benzinestation is gepositioneerd. Kiest de weggebruiker voor een bezoek aan het wegrestaurant, dan wordt niet door het benzinestation, maar juist langs het station gereden. Als hij na zijn diner besluit te (moeten) tanken dan kan dit in

de huidige situatie ook niet meer en moet de weggebruiker doorrijden naar een volgend benzine station.

Wat betreft wachtrijen welke van invloed kunnen zijn op het veilig gebruik en de doorstroming op de verzorgingsplaats, kan nog worden opgemerkt dat momenteel het aantal gebruikers op circa 5 a 6 EV's per dag ligt. Het is niet de verwachting dat dit in de komende jaren exponentieel zal toenemen. In de Green Deal Elektrisch Vervoer (2016-2010) is voor 2020 de ambitie dat 10% van de nieuw verkopen een elektrische aandrijflijn en stekker heeft.<sup>1</sup>

Wat eerder al genoemd is, dat een EV-rijder op voorhand weet op welke locaties het EV zal kunnen worden opgeladen. Daarnaast werken de verschillende aanbieders van elektrisch laden veelal met contracten en/of lidmaatschappen, zodat op voorhand vast staat bij welke aanbieder men zal willen opladen. De EV-rijder zal dus bedacht zijn op de exacte locatie op de verzorgingsplaats van zijn aanbieder..

Tot slot wordt nog opgemerkt dat de laadfaciliteiten van Fastned en GreenFlux op De Kroon in elkaars verlengde liggen en niet in verschillende richtingen. De weggebruiker passeert eerst het energielaadpunt van Fastned en vervolgens nabij de traverse het energielaadpunt van GreenFlux. Deze situatie is sinds de realisatie van de Fastned laadfaciliteit enige tijd de werkelijkheid. Tot op heden zijn hier geen verkeersongevallen waargenomen.

#### **4.**

##### **Punt 2.11-2.14 en 3.4-3.5 van de zienswijze Aanvullende voorzieningen (gemakswinkel/snoepautomaat)**

*In punt 2.11-2.14 van de zienswijze gaat Fastned in op het feit dat er geen aanvullende voorzieningen (gemakswinkel) worden toegestaan bij energielaadpunten, omdat dat zou betekenen dat er dezelfde aanvullende voorzieningen op meerdere plaatsen op de verzorgingsplaats aanwezig zouden zijn, wat zich niet verdraagt met een doelmatige inrichting van de verzorgingsplaats. Fastned stelt dat als dubbel aanbod van aanvullende voorzieningen al leidt tot een situatie die zich niet verdraagt met een doelmatige inrichting van de verzorgingsplaats, dan geldt dat zeker voor dubbel aanbod van voorzieningen die worden gekwalificeerd als basisvoorziening. In punt 3.4-3.5 van de zienswijze stelt Fastned ook dat het niet te rijmen valt dat aanvullende voorzieningen (snoepautomaten) niet mogen worden versnipperd maar basisvoorzieningen (energielaadpunten) wel.*

##### **Reactie:**

Het energielaadpunt is uitsluitend als basisvoorziening aangewezen omdat die voorziening als aanvullende voorziening niet van de grond kwam. Het is uitdrukkelijk niet de bedoeling geweest om 'in de slipstream' van die aanwijzing nieuwe aanvullende voorzieningen mogelijk te maken. Het bestaande aanbod aan aanvullende voorzieningen is reeds voldoende om de verzorgingsplaatsen conform hun doelstelling – het verzorgen van de weggebruiker en zijn voertuig – te laten functioneren. Dat het nooit de bedoeling is geweest van de minister om aanvullende voorzieningen bij energielaadpunten toe te staan, kan voor Fastned geen verrassing zijn, aangezien zij hier reeds in een vroeg stadium en meermaals op is gewezen.

#### **5.**

##### **Punt 2.15 van de zienswijze Functioneel belang voor de weggebruiker**

*In 2.15 van de zienswijze stelt Fastned dat er geen functioneel belang meer is voor de weggebruiker dat is gediend met de komst van GreenFlux als tweede aanbieder van dezelfde basisvoorziening op verzorgingsplaats de Kroon.*

##### **Reactie:**

Op grond van artikel 3, eerste lid, van de Wbr kan een vergunning slechts geweigerd worden ter bescherming van waterstaatswerken en ter verzekering van het doelmatig en veilig gebruik van die werken, met inbegrip van het belang van verruiming of wijziging anderszins van die werken.

#### **6.**

##### **Punt 2.16 van de zienswijze Strijd met vereiste van doelmatigheid en verkeersveiligheid**

---

<sup>1</sup> Dit is inclusief het rijden op waterstof/ brandstofcel of andere vormen van elektrische aandrijvingen.

*In 2.16 van de zienswijze stelt Fastned dat het toestaan van twee aanbieders van snellaadfaciliteiten op een verzorgingsplaats in strijd is met het vereiste deze zo doelmatig en verkeersveilig mogelijk in te richten.*

Reactie:

Het toestaan van twee aanbieders op een verzorgingsplaats hoeft niet in strijd te zijn met het vereiste om deze zo doelmatig en verkeersveilig in te richten, dit is steeds afhankelijk van de dimensionering van de betreffende verzorgingsplaats en de beoogde locatie(s) voor de energielaadpunten. In het onderhavige geval is bij de plaatsbepaling van het oplaadstation van GreenFlux rekening gehouden met de gevolgen voor de verkeersveiligheid, de beschikbare ruimte op de verzorgingsplaats en de gevolgen voor de sociale veiligheid, zodat de verzorgingsplaats haar primaire functie kan blijven vervullen.

## **7.**

### **Punt 3.1-3.3 van de zienswijze Wachtende in de rij**

*In punt 3.1-3.3 van de zienswijze gaat Fastned in op het feit dat zij op vele verzorgingsplaatsen nu wachtend in de rij staat achter andere partijen die als eerste in aanmerking komen voor een Wbr vergunning, dat het daar kennelijk niet doelmatig en verkeersveilig wordt geacht om een tweede aanbieder toe te laten op één en dezelfde verzorgingsplaats, maar dat zij, indien onderhavige ontwerp-beschikking definitief zou worden, op de locaties waar zij nu 2, 3, 4 of 5 is geëindigd aanspraak zal gaan maken op een Wbr vergunning.*

Reactie:

Dat nemen we voor kennisgeving aan.

## **8.**

### **Punt 4.1-4.2 van de zienswijze Zorgvuldige voorbereiding en belangenafweging**

*In punt 4.1-4.2 van de zienswijze stelt Fastned dat uit de Ontwerp-beschikking nergens blijkt dat bij de beoordeling van de vergunningsaanvraag rekening is gehouden met de reeds vergunde Wbr-vergunning van Fastned voor realisatie en exploitatie van snellaadfaciliteiten op de verzorgingsplaats, dat de Minister in onvoldoende mate de nodige kennis omtrent de relevante feiten heeft vergaard bij de voorbereiding van de Ontwerp-beschikking en dat daaruit blijkt dat bij de besluitvorming ten aanzien van de ontwerp-beschikking onvoldoende de rechtstreeks bij het besluit betrokken belangen zijn afgewogen.*

Reactie:

Fastned en AC Restaurants en Hotels zijn voor de publicatie van de ontwerpvergunning geïnformeerd en in de gelegenheid gesteld tot het stellen van vragen. Hieruit blijkt dat deze belangen bij de besluitvorming zijn afgewogen. Ter verduidelijking zal de definitieve-beschikking worden aangevuld met dien verstande dat onder paragraaf 4.3 Motivering – Algemene toelichting de volgende tekst wordt ingevoegd: Op deze verzorgingsplaats zijn reeds Wbr vergunningen voor realisatie en exploitatie van energielaadpunten verleend: Wbr-vergunning (basisvoorziening) Fastned (d.d. 13-05-2014) en Wbr-vergunning (aanvullende voorziening) AC Restaurants en Hotels (24-05-2013). De komst van een volgend energielaadpunt verdraagt zich met de toetsingscriteria uit de Kennisgevingen Voorzieningenbeleid (d.d. 22-03-2004, 27-04-2011, 20-12-2011, 20-11-2013). Tevens is benzinestation BP hierover geïnformeerd.

## **9.**

### **Punt 5.1 van de zienswijze Afwijzing aanvraag Wbr-vergunning GreenFlux**

*In punt 5.1 van de zienswijze verzoekt Fastned op grond van hetgeen zij in de zienswijze heeft aangevoerd om in afwijking van de ontwerp-beschikking de aanvraag van GreenFlux om een Wbr-vergunning voor het realiseren en exploiteren van een oplaadstation voor elektrische motorvoertuigen op verzorgingsplaats De Kroon af te wijzen.*

Reactie:

Rijkswaterstaat is van mening dat een zorgvuldige voorbereiding en belangenafweging heeft plaatsgevonden en is van mening dat de ontwerp-beschikking kan worden omgezet in een

definitieve beschikking.





# Strategische Beheervisie Verzorgingsplaatsen 2016-2030

Eindrapport met visie en strategie

Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.



# Inhoud

<b>Management samenvatting</b>	<b>5</b>
<b>1. Inleiding</b>	<b>8</b>
1.1 Doelstelling	8
1.2 Relatie met Netwerkbeheervisie	8
1.3 Procesbeschrijving	9
1.4 Leeswijzer	9
<b>2. Aanleiding</b>	<b>10</b>
2.1 Aanleiding 1: beheerkosten	10
2.2 Aanleiding 2: basisvoorzieningen	10
2.3 Aanleiding 3: overbelasting	11
2.4 Aanleiding 4: wens om meer functies mogelijk te maken	11
<b>3. Huidige situatie</b>	<b>12</b>
3.1 Beheerbeleid	12
3.2 Praktijk	14
<b>4. Ambitie en visie op beheer</b>	<b>19</b>
4.1 Bouwstenen	19
4.2 Belangrijke randvoorwaarden	23
4.3 Gewenst eindbeeld 2030	24
4.4 De beheervisie in het kort	25
4.5 Welke knelpunten worden met deze visie aangepakt?	26
<b>5. Strategie</b>	<b>27</b>
5.1 Uitgangspunten	27
5.2 Lang parkeren en overnachtingen	28
5.3 Kwaliteit en voorzieningen	29
5.4 Regionale aanpak	30
5.5 Pilots te initiëren door RWS Partner	31
<b>Bijlage A</b>	<b>32</b>
Lijst van betrokkenen instanties en personen	33



# Management samenvatting



## Achtergrond

Het Uitvoeringskader Verzorgingsplaatsen uit 2012 schetst een investeringsopgave voor Rijkswaterstaat die gezien de huidige ontwikkelingen niet meer past. Zowel het aanpakken van de overbelasting van verzorgingsplaatsen (voornamelijk door vrachtverkeer) als kwaliteitsverbetering zijn daarbij aan de orde. Het impulsprogramma van 25 miljoen Euro voor verzorgingsplaatsen, dat door het Ministerie van I&M ter beschikking is gesteld voor de periode tot 2016, was voorlopig de enige mogelijkheid om vanuit RWS iets aan de verbetering van de capaciteit en kwaliteit te doen. Maar daarmee kan slechts een gering deel gedekt worden van de volgens het Uitvoeringskader benodigde investeringen en de daarbij bijbehorende beheerskosten. Rijkswaterstaat heeft, mede op verzoek van DGB, het initiatief genomen om een strategische beheersvisie voor verzorgingsplaatsen (VZP's) op te stellen om daarmee zicht te krijgen op het beheer daarvan voor de periode 2016-2030. Hierbij was het huidige beheerbeleid het vertrekpunt en wordt het toelaten van nieuwe ontwikkelingen en aanvullende commerciële functies overwogen. De Strategische Beheersvisie Verzorgingsplaatsen maakt deel uit van de

over Nederland voor, :  
nale corridors, in grer  
Die overbelasting leid  
situaties, schade en tc

Aanpak van de overbe  
handhaving, waarvoor  
aan de lat staat.

Met de huidige en ver  
reguliere beheer en o  
niet rond te krijgen. D  
extra financiële midde  
ten opzichte van het v  
(kwalitatieve) basisvo

## Eindbeeld 2030

Rijkswaterstaat heeft  
geformuleerd dat er k  
belasting van verzorgi  
wordt teruggedronge  
niveau een kwaliteitsci



is, zeker de overbelaste, beter benut: momenten voor het vrachtverkeer per dit te worden gezien als een signaal investeren in private truckparkings

g zijn aan het OWN, maar eventueel het HWN.

t het om voorzieningen op private aan een publiek toegankelijke VZP, iden met een slagboom of hek en van die truckparking betaald moet

op VZP's tegen te gaan, zijn er en, die in combinatie met elkaar den. Gedragsbeïnvloeding is een n verladers, transportbedrijven, bewegen om voor een langer verblijf t te kiezen voor een VZP, maar voor t meer voorzieningen net buiten het verbelaste VZP's te verminderen kan vorden voor het invoeren van betaald n een investering nodig is in een

an een landelijk in te voeren g van bijvoorbeeld maximaal 12 uur or verblijfsduurbepanking moet er handhaving, bij voorkeur in adequaat op VZP's te kunnen n overtreders) en om 'wildparkeren' wel de hiervoor benodigde glement Verkeersregels en organiseren van regionale hand- inzet van de particuliere beveili- rancieel en politiek gezien nu niet nee verblijfsduurbepanking als orlopig vervalt.

gen en kwaliteitsbeheer le signalen vanuit andere markt- en dat zij zouden willen investeren e service aan de weggebruiker taande services in de vorm van reca. Voorbeelden hiervan zijn ciliteiten voor het (onderweg) k-un points. Het is denkbaar dat

andere ten aanzien van behoud van basisvoorzieningen, doorstroming, verkeersveiligheid, herkenbaarheid als rustplaats, publieke toegankelijkheid en voldoende parkeergelegenheid. Daarnaast ligt er een taak weggelegd om dit als Rijkswaterstaat op te pakken samen met regionale stakeholders in de vorm van gemeenten en provincie, private investeerders, MKB, etc.

### Samenwerking

Het faciliteren van de transportsector, en dus ook de zorg voor adequate rustvoorzieningen, is van groot belang voor de BV Nederland. Rijkswaterstaat wil dan ook een beroep doen op andere ministeries, (regionale) overheden, de vervoersector en private partijen om te komen tot een gezamenlijke aanpak vanuit een gedeelde verantwoordelijkheid. Rijkswaterstaat wil in zo'n proces wel de initiator zijn, maar kan niet de gehele financiële last dragen voor het realiseren van de gewenste verbeteringen. Indien de stakeholders onvoldoende bereid zijn om (financieel) bij te dragen, dan kunnen de gewenste ontwikkelingen niet of slechts ten dele ingezet worden.

### Strategische stappen

De strategische stappen die genomen kunnen worden om de beheervisie in de periode 2016-2030 tot realiteit te maken, zijn onder te verdelen in de volgende vier delen:

1. Lang parkeren en overnachtingen;
2. Kwaliteit en voorzieningen;
3. Regionale aanpak;
4. Pilots te initiëren door RWS Partner.

#### Lang parkeren en overnachtingen

Om langere rustperiodes en dus overnachten door het vrachtverkeer vooral te laten plaatsvinden op private truckparkings, met bijbehorende voorzieningen en veiligheidsniveau, is een stimuleringsbeleid nodig. Allereerst zal vastgesteld moeten worden waar de problemen qua overbelasting het grootst zijn, wat de status is van de daar aanwezige VZP's en truckparkings en in welke regio's nog restcapaciteit aanwezig is.

Vervolgens kan gezien worden welke instrumenten ingezet kunnen worden om transporteurs en chauffeurs te verleiden om voor truckparkings te kiezen, zoals betalen met de tankpas, kortingen en een communicatie- en maatregelentrajec volgens de drie V's: Voorlichten, Verwijzen, Verbaliseren. De hiervoor genoemde gedragsbeïnvloedingscomponent zal daarvan deel uitmaken. Om onveilig parkeren aan te pakken en te verwijzen naar

gevonden. Zodra dat draagvlak er is, de wet is aangepast en een eventuele praktijkproef succesvol is verlopen, kan de aanpak regionaal hierop uitgerold worden.

#### Kwaliteit en voorzieningen

In een eerste stap wordt vastgesteld op welke punten het verzorgingsplaatsenareaal in de komende jaren verbeterd moet worden om over de hele linie te voldoen aan de in het Uitvoeringskader 2012 vastgestelde eisen. Gelijktijdig zal de informatievoorziening naar de huidige vergunninghouders een actieve en permanente verbeteringslag dienen te ondergaan, omdat er bij deze partij regelmatig onduidelijkheid bestaat over het huidige toetsingskader voor nieuwe activiteiten, criteria voor aanvullende voorzieningen, verwachte beleidswijzigingen en de interpretatie hiervan bij het beoordelen van aanvragen.

In een volgende stap komt het huidige kader 'geen verkeers-aantrekkende werking' voor extra functies op VZP's te vervallen. In plaats daarvan worden nieuwe kaders vastgelegd via een herziening van het Voorzieningenbeleid voor verzorgingsplaatsen. Deze kaders bieden enerzijds meer ruimte aan (toekomstige) vergunninghouders en anderzijds meer helderheid over de toetsing. Dit alles binnen randvoorwaarden die Rijkswaterstaat stelt.

Als ultieme stap kan de mogelijkheid gecreëerd worden om het publieke deel van VZP's in een aparte concessie onder te brengen, naast die voor tankstations en horeca. Onderdeel van de concessie is een zo beperkt mogelijk eisenpakket voor het bieden van het basisniveau aan voorzieningen en kaders voor wat publiek toegankelijk moet zijn, eisen aan veiligheid en inrichting, etc.

#### Regionale aanpak

Vanuit een breder gemeenschappelijk belang hebben provincies en gemeenten ook een rol in het zorgen voor goed bereikbare transportregio's met bijpassende voorzieningen. Door meer functies op VZP's mogelijk te maken, komt Rijkswaterstaat op het domein van ruimtelijke ordening en regionale economie. Samenwerking en gezamenlijk met andere overheden kaders bepalen voor marktpartijen levert dan de beste aanpak op. In de eerste plaats moet Rijkswaterstaat haar eigen visie en bijbehorende basisdoelstellingen en voorwaarden helder vaststellen en deze uitdragen via bestaande regionale overleggen.

tussen verzorgingspla aansluitingen los te la aansluitingenbeleid e samenhangende func van investeringen en zonder in te leveren o

#### Pilots te initiëren door RWS Partner

Op verzoek van de pro voorgesteld om op ee organiseren waarbij n meer economische or geëxperimenteerd wo regelgeving zonder da taken van RWS als net



# ding



g

Verzorgingsplaatsen 2012 was bedoeld om de problematiek tot 2016. DG RWS Bestuur willen tijdig zicht krijgen op verzorgingsplaatsen (VZP's) vanaf 2017, waarbij het huidige beheerbeleid en het toelaten van nieuwe ontwikkelingen omarmd. DGB heeft het RWS verzocht te geven tot deze strategische

strategische beheervisie is:

*dig en intern Rijkswaterstaat  
beeld dat het kader schept  
rop Rijkswaterstaat in de  
t beheer van  
en wil vormgeven.*

## 1.2 Relatie met Netwerkbeheervisie

De Strategische Beheervisie Verzorgingsplaatsen 2016-2030 maakt deel uit van de Netwerkbeheervisie die door Rijkswaterstaat wordt opgesteld en te beschouwen is als de bovenliggende leidraad.

## 1.3 Procesbeschrijving

Het Uitvoeringskader 2012 en het impulsprogramma van M € 25 (2013-2015) zijn het vertrekpunt geweest voor het opstellen van de Strategische Beheervisie Verzorgingsplaatsen voor de periode tot het jaar 2030. Dit document is het eindresultaat van het gevolgde proces in de periode van december 2013 tot en met augustus 2014. Het is tot stand gekomen in nauw overleg met de daartoe ingestelde werkgroep, bestaande uit vertegenwoordigers van diverse regionale RWS diensten, RWS Bestuursstaf, GPO, PPO en de Corporate Dienst. Daarnaast is een expertgroep actief geweest, bestaande uit enkele leden van de werkgroep. Een tussenrapport met bouwstenen voor de beheervisie is becommentarieerd door RWS Partner en DG Bereikbaarheid, evenals door diverse belanghebbende partijen, zoals TLN/EVO, Bond van Verzekeraars, VNPI/VPR en ANWB. Verder is er in juni 2014 overleg geweest met de branche over hun commentaren en zijn er aanvullende gesprekken gevoerd met DG Bereikbaarheid. Tot slot zijn de overwegingen van het Bestuur RWS in juli 2015 meegenomen in deze eindversie.

## 1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 staan de opstellen van de beheervisie. Zowel de beleidsvisie als de situatie zijn in hoofdstuk 3 van verzorgingsplaatsen stuk 4 aan de orde, voorts de bouwstenen en randvoorwaarden. Het eindrapport sluit af met de bijlage zijn de personen die een rol hebben gespeeld in het document.



# eiding



## 1: beheerkosten

Verzorgingsplaatsen staat Rijkswaterstaat en de muur. Het dossier kent om knelpunten. Er zijn geen aparte verzorgingsplaatsen (VZP's) beschikbaar voor innovatie, maar ook beheer en onderhoud worden. Het is een kwestie van aard (hoe zorg ik dat het basis van de laar op orde is?) en van kwantitatieve : de toenemende vraag naar parkeer- en in geponeerd worden in hoeverre itend door Rijkswaterstaat opgelost it het een gezamenlijke aanpak vergt : artdien en vervoersector vanuit elijkheid.

## 2.2 Aanleiding 2: basisvoorzieningen

Weliswaar scoren veel VZP's bij de automobilist een (ruime) voldoende voor de kwaliteit (Roamlar onderzoeken 2012, 2014 en 2015) en is de score hoger dan voorheen (ANWB 2012), maar er is op een groot aantal VZP's nog sprake van smerige of ontbrekende toiletten en Rijkswaterstaat constateert zelf nog veel achterstallig onderhoud in relatie tot de richtlijnen: gaten in het asfalt, niet ingericht volgens Duurzaam Veilig en licht-zicht, etc. Kortom, het basis voorzieningenniveau is nog niet op orde.

## 2.3 Aanleiding 3: overbelasting

De vervoersector stelt dat de parkeercapaciteit voor vrachtverkeer reeds lang ver onder de maat is. Dit uit zich in forse overbelasting op sommige verzorgingsplaatsen, voortkomend uit de spanning tussen behoefte aan en beschikbaarheid van gratis overnachtingsplaatsen. Vooral langs de druk bereden internationale corridors en in belangrijke economische centra zoals havengebieden leidt dit gedurende de avonden en nachten tot verkeersonveilige situaties door vrachtwagens die schots en scheef op VZP's worden neergezet, en geregeld zelfs op de vluchstrook. Daar komt bij dat er daar door menig vrachtwagenchauffeur soms vele dagen achtereen wordt gebivakkeerd ('gekampeerd') zonder dat daar adequate voorzieningen voor aanwezig zijn. Het langdurige verblijf leidt niet alleen tot overbelaste VZP's, maar ook tot overlast, onder andere in de vorm van het dumpen van afval. Adequate handhaving op verkeersveiligheid en overlast is niet goed mogelijk. De Landelijke Eenheid Nationale politie heeft het onderwerp laag op hun prioriteitenlijst staan (het aantal jaarlijkse letselschades is verwaarloosbaar) en er zijn onvoldoende middelen en bevoegdhe-

## 2.4 Aanleiding 4: functies met

Een andere aanleiding is de wens om meer inzicht in de kansen/bedreigingen te krijgen om een nieuw kader te stellen enerzijds verzorgings- en weggebruikers, belangen en anderzijds maatschappij. Daarmee kan RWS ook bestaande of toekomstige aan waarde winnen, in middelen voor uit te zetten toekomstige VZP's op genereren.



# lige situatie



Figuur 1: Laadpaal voor elektrisch rijden op een verzorgingsplaats langs de A16 bij Moerdijk

id

eid voor verzorgingsplaatsen is  
isgeving Voorzieningen op  
ngs Rijkswegen' van maart 2004 (in  
ingeduid met 'Voorzieningenbeleid')  
'evoeging van energielaadpunten) in

Het Voorzieningenbeleid stelt als algemeen uitgangspunt  
dat:

*"Verzorgingsplaatsen verkeersveilig, sociaal  
veilig, heel en schoon zijn."*

Het Voorzieningenbeleid geeft verder de volgende kaders:

- Private voorzieningen betreffen een benzinestation, wegrestaurant, servicestation (combinatie van benzinestation en wegrestaurant) of energielaadpunt voor elektrische voertuigen. Kaders rond uitgifte van servicestation, benzinestation, wegrestaurant en energielaadpunt zijn vastgelegd in de Benzinewet<sup>1</sup>. De WBR verschaft het algehele kader voor vergunningverlening. Voor het parkeren bij de voorzieningen mag geen vergoeding worden bedongen.
- Het Voorzieningenbeleid biedt de mogelijkheid tot aanvullende voorzieningen. Deze kunnen worden aangevraagd door een vergunninghouder voor één van de hoofdvoorzieningen, met uitzondering van een energie-

- de voorzieningen een functionele relatie hebben met het weggebruik;
- de voorzieningen geen verkeersaantrekkende werking hebben;
- de verkeersveiligheid en sociale veiligheid niet negatief beïnvloed worden.

Voorbeelden van toegestane aanvullende voorzieningen zijn: autowasplaats, gemakswinkel, faciliteit voor kleine reparaties, communicatiegelegenheid en een afstelplaats voor dodehoek spiegels. Voorbeelden van niet-toegestane voorzieningen zijn grootschalige detailhandel, autoreparatiebedrijven en speeltuinen.

## Benzinewet

De Benzinewet geeft de kaders voor vergunningverlening voor benzinestations, wegrestaurants en servicestations. Belangrijkste element is een periodieke veiling van benzinestations. Bij de totstandkoming van de wet is uitgebreid gesproken met de branche over de wijze waarop de toentertijd bestaande eeuwigdurende concessies omgezet konden worden in een systeem van periodieke veilingen. Onderdeel van de afspraken die toen in de wet

markt zetten van publieke  
nieuwe locaties.

## Alternatieve brand

Het aantal voertuigen  
fen rijdt neemt naar v  
verzorgingsplaats is a  
Verkoop van alleen be  
weggebruikers te kun  
voorzieningen op een  
past te worden. Sinds  
van laadpalen op een  
een landelijk dekkend  
snelwegen. Dit doel is  
elektriciteit zijn er no  
zoals LNG/CNG (aardg  
brandstofcel (waterst  
het onderliggend weg  
willen deze aanbiede  
hoofdwegen net zitter

Lang parkeren en

standverkeer is een goede  
ns en voertuig in het belang  
ligheid. De weggebruiker  
egelmatische afstanden in de  
rden gesteld om zijn reis te  
it te rusten, iets te eten, te  
n lading te inspecteren,  
nnen en door te geven, en



an de Kamer een aantal uitgangs-

8-6-2012 (KST29398327):

t transitie-model is het borgen  
eilige, parkeerplaatsen langs  
transportcorridors. Om op  
de behoefte van veilige  
te voldoen, wordt een beroep  
igde truckparkings op het  
egenet die in beginsel privaat  
den. (...) Er zal onder meer  
in worden naar de mogelijkhe-  
e verblijfsduur op verzorgings-  
hoofdwegennet te beperken."

13-12-2013 (IENM/BSK-2013/278708):

rkte uitbreiding van parkeer-  
hoofdwegennet wordt de  
gezocht in het stimuleren dat  
arkings op het onderliggend  
n ontwikkeld en dat de private  
orden benut voor lang  
wettelijke beperking van de  
ft een duidelijk signaal  
he dat de verzorgingsplaats  
en kort verblijf:"

ervragen 22-4-2014  
5016):

t Rijkswaterstaat het  
n TrafficPort in Venlo om meer  
langs de A67 aan te bieden.  
tandover het huurovereen-

## 3.2 Praktijk

Rijkswaterstaat heeft ca. 5.200 km Rijkswegen in beheer met ruim 280 verzorgingsplaatsen. Daarvan zijn er rond de 70 solitair, zonder enige voorzieningen. De VZP's zijn sober en doelmatig ingericht en bedoeld voor kort verblijf.

Automobilisten beoordelen de verzorgingsplaatsen sinds enkele jaren gemiddeld hoger dan zo'n 10 jaar terug (toen men ronduit ontevreden was) en ook hoger dan vrachtautochauffeurs. Dit ondanks het feit dat het basis voorzieningenniveau lang niet overal op orde is. Het minst tevreden zijn ze over de (sociale) veiligheid in de avonden en nachten.

### Lang parkeren

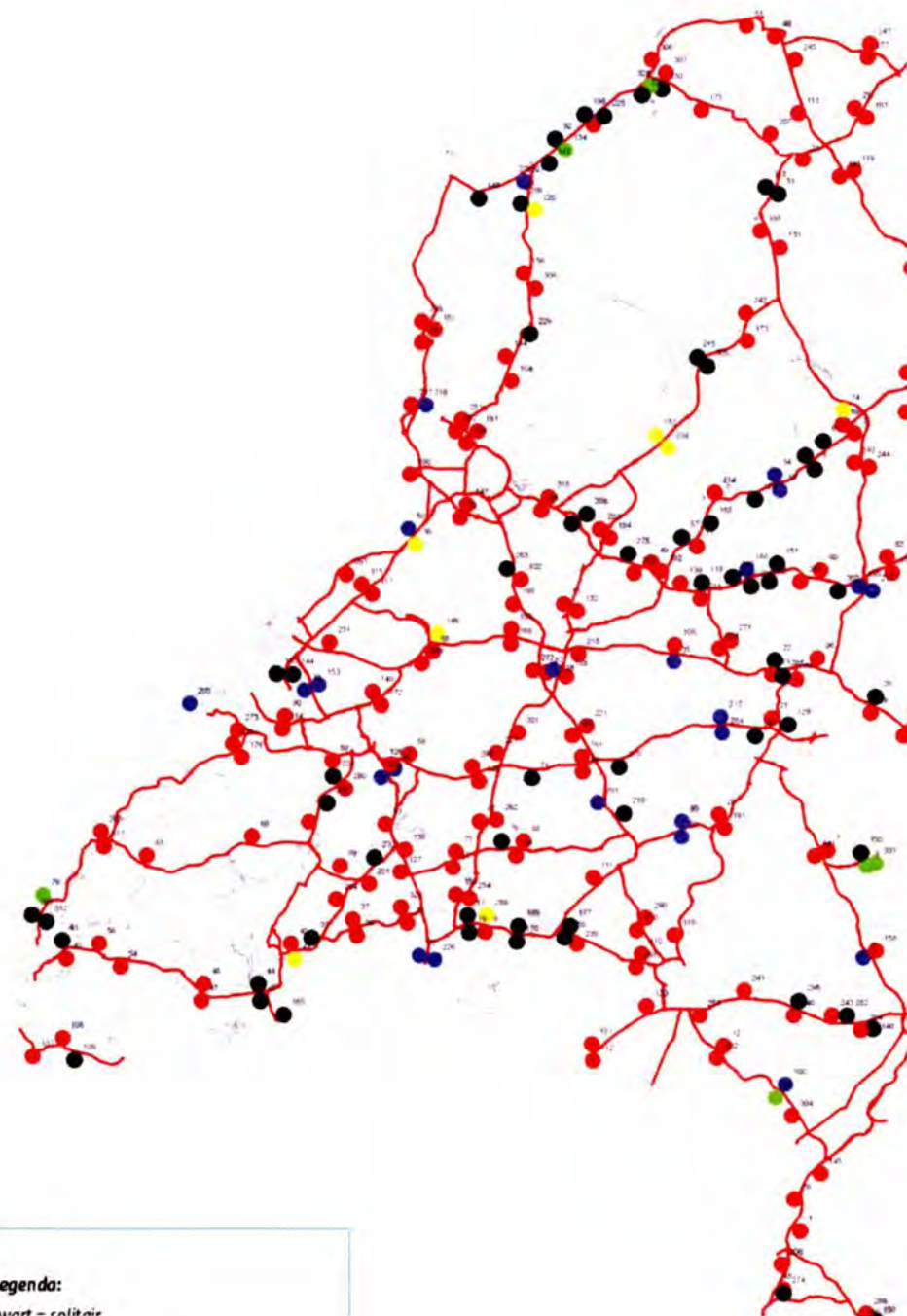
Het lang parkeren door het vrachtverkeer is al jaren het grootste knelpunt bij het beheer van de verzorgingsplaatsen. Ze zijn 's avonds en 's nachts regelmatig overbelast, vooral in de grensgebieden, langs de internationale corridors en rond mainports zoals Rotterdam. Bovendien zijn de verzorgingsplaatsen niet ingericht voor veilig parkeren; er is geen toezicht en geen afscherming met slagboom. Overnachten brengt bovendien de grootste capaciteitsvraag met zich mee en doet derhalve een zeer groot beroep op de schaarse capaciteit. Verzorgingsplaatsen worden ook regelmatig oneigenlijk gebruikt (o.a. 'kamperen'), met overlast en schade als gevolg (dumpen van afval, foutparkeren, vluchtstrookparkeren, kapot rijden VZP, etc.). Het resultaat is een verkeersveiligheidsprobleem, criminaliteit (ladingdiefstal) en een lage tevredenheid bij vrachtwagenchauffeurs, exploitanten van tankstations en overige weggebruikers.

### Transportcriminaliteit

De indruk van de wegbeheerders is dat de problemen de afgelopen jaren zijn toegenomen doordat het aandeel Nederlandse chauffeurs afneemt. De buitenlandse chauffeurs zijn voor overnachten eerder aangewezen op verzorgingsplaatsen omdat zij niet thuis kunnen overnachten. Daarnaast gebruiken zij de verzorgingsplaats ook als langdurigere wachtplek voor nieuwe lading, ontmoetingsplek of beperkte overslag.

Om de transportcriminaliteit tegen te gaan zijn de meest kritische verzorgingsplaatsen ingericht volgens het 'licht en zicht' principe en is geëxperimenteerd met het concept Secure Lane.

Dit heeft geleid tot de conclusie dat de transportcriminaliteit daarmee voor een groot deel voorkomen kan worden.







Nederland Schoon' die in april 2015 aan RWS zijn overgedragen.

it moment is de Richtlijn in 2010, het Uitvoeringskader in 2012 en de bestedingsimpuls uit ro voor verzorgingsplaatsen. k is dat de financiële middelen t Uitvoeringskader geschetste aanpak ing en capaciteitsverruiming te en Euro, die door het Ministerie van gesteld, is ook bestemd voor andere lekt maar een gering deel van de skader benodigde investeringen en le beheerskosten die destijds geraamd Euro. Er kunnen dus alleen de meest 1 mee worden opgelost of verlicht. ecifiek budget voor de verzorgings- id. eguitbreidingen is de aanpak van gelmatig de bezuinigingspost. aarom beheren van de bestaande i het incidenteel verlichten van de

een meer structurele oplossing, hoewel de middelen daarvoor begrensd zijn. Positief is dat de regio's met de nodige creativiteit een behoorlijk beheerniveau behalen. Belangrijk voorbeeld zijn de "Nederland Schoon" afvalvoorzieningen waarmee zonder extra beheerkosten het afvalprobleem op een groot aantal verzorgingsplaatsen is opgelost.

### Benzinewet en WBR

De uitgifte van vergunningen onder de WBR binnen kaders van de Benzinewet en het Voorzieningenbeleid zorgt ervoor dat private partijen benzinestations en horecagelegenheden kunnen exploiteren. Het gecombineerde servicestation (benzinestation + horecagelegenheid) voorziet nog niet in een behoefte. Beperkte interesse bij zittende vergunninghouders heeft het Rijk genoopt om de uitgifte van energielaadpunten apart te regelen. De relatie tussen de vergunningverlening aan exploitanten (die door middel van een veiling rechthebbend zijn geworden op een locatie op een verzorgingsplaats) en verbetering van verzorgingsplaatsen is zwak, immers: de vergunningen betreffen slechts een deel van de totale

proces verloopt niet probleemloos. De indruk van vergunninghouders is dat per regio anders wordt gehandeld en beschikt. De criteria van het Voorzieningenbeleid zijn nauwelijks geoperationaliseerd en bieden daarmee vrij veel ruimte voor interpretatie. De impressie van de vergunninghouders is daarom dat er weinig tot niets is toegestaan. Bij Rijkswaterstaat is juist de indruk dat er weinig initiatief komt vanuit de markt, terwijl –via proeven met bijvoorbeeld pick-up points – Rijkswaterstaat probeert marktpartij- en ruimte te bieden.

### Private truckparkings

Sinds enkele jaren is in het beleid een belangrijke plaats ingeruimd voor privaat beheerde truckparkings aan het OWN op enkele kilometers van de snelweg. Dit zijn betaalde private voorzieningen waar achter de slagboom geparkeerd kan worden met gemiddeld een hoger voorzieningen- en veiligheidsniveau dan aan het HWN. Rijkswaterstaat faciliteert de, conform LABEL<sup>2</sup> gecertificeerde, truckparkings

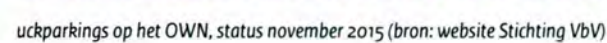
<sup>2</sup> LABEL is een Europese Truckparking project dat certificering van truckparkings nastreeft: <http://truckparkinglabel.eu/>

met bewegwijzering i verzorgingsplaatsen s daar geen concurrenti De private parkings fu capaciteit wordt niet v beperkt, investeringe en een groot deel van toch voor de gratis loc Het gratis lang parker toenemende mate eer geld, beconcurrereet p die – zo is de indruk - transportmarkt gebru





## 4. Ambitie en visie op beheer



Een goede verzorging van mens en voertuig in het belang van de verkeersveiligheid

De snelweg is bedoeld voor lange-afstandverkeer. Dit introduceert de behoefte om de gelegenheid te hebben om veilig te stoppen en mens en voertuig te verzorgen. Hieruit volgen verzorgingsplaatsen om de circa 20 km als een basisvoorziening voor de korte rust (met een basisniveau tenminste bestaande uit gratis parkeren, tankstation met gemakswinkel en sanitair).

- **Structureel verankeren beheer.** Ongeacht of de uitvoering publiek of privaat is, een helder omschreven afspraak over kwaliteitsniveau met bijbehorende middelen is noodzakelijk om langjarig kwaliteit te bieden. Dit is nu teveel afhankelijk van de creativiteit bij de regio en te weinig van een SLA of soortgelijke prestatieafspraken met

sanitair. Solitaire locaties, heel en schoon ontbreekt. Wens voor locaties op te waarden afstand dan 20 kilometer sprake is van commerciële sprake is van sociale activiteiten. Met het een tankstation, sh basisvoorzieningen Nieuwe wet en regel commerciële activiteiten shops. Als gevolg terughoudend in het verzorgingsplaats. Wettelijke beperking op basis van voortv plaatsvinden (Zove haalbaar is verruimd huidige Voorziening herziening volgt de



wij kritisch blijven kijken naar het de product door verschillende verzorgingsplaatsen. Concurrentie tussen heeft geen invloed op de verkeersveiligheid en kan zelfs gunstig zijn voor de niet immers wat te kiezen.

## De oplossing voor het overnachtingchauffeurs

Wegennet wordt intensief gebruikt voor vrachtwagenverkeer. Dit levert een belangrijke strategische positie van Nederland als vervoer over de weg betekent. Gedwongen door de rij- en rusttijden (45 minuten) vragen geen extra op het basisniveau en passen goed in het huidige areaal.

En, zoals de dagelijkse rusttijd (van 11 uur rusttijd van minimaal 24 uur) die al lang hantieren, zijn al jaren problematisch als beheerder.

Wegennet op een hogere kwaliteit dan nu langs de weg geboden wordt, met voldoende capaciteit is om in 2030 de capaciteitsproblemen, zodat vrachtwagenchauffeurs er rust kunnen doorbrengen. Om moet wel de huidige praktijk op alle verzorgingsplaatsen lang en.

Op 's avonds en 's nachts restcapaciteit wordt, kan parkeren en overnachten staan. Echter, daar waar er op een structureel een knelpunt is in , moeten maatregelen genomen worden op de VZP's te beperken en tegelijkertijd verplaatsen als alternatief aan te

veilig en met voorzieningen. De oplossing is die de overheid gratis zou. In deze beheervisie is, in lijn met het beleid van I&M (zie paragraaf 3.1), is toegezegd voor marktpartijen. Deze moet om efficiënt en vraaggericht flexibeliteit te bieden om de markt voor het internationaal vrachtverkeer te

bij een regulerende rol: waarborgen de vervoer en doorstroming, waarborgen van

Door brancheorganisaties is ingebracht dat het belang van de transportbranche voor Nederland overall gratis overnachtingsplekken van een goede kwaliteit en veiligheid zou rechtvaardigen. In deze beheervisie wordt er, om de volgende redenen, niet voor gekozen om dit tot landelijke standaard te verheffen:

- Overnachten en gebruik als wacht- en verblijfsplek heeft nauwelijks tot geen relatie met het gebruik van de weg. Het mogelijk maken van overnachtingen met bijbehorende voorzieningen is geen taak die de overheid in het verlengde van het beschikbaar stellen van het wegennet behoeft te vervullen en publiek zou moeten financieren.
- De huidige combinatie van private parkings en gratis overnachten langs het HWN creëert een tweedeling in de markt waarbij een deel van de chauffeurs betaalt en een deel niet. Met publiek geld worden nu de chauffeurs die niet betalen gefaciliteerd. Wanneer – in ieder geval per corridor – integraal voor betaald overnachten wordt gekozen, ontstaat er een level playing field waarmee voorkomen wordt dat het deel van de transportsector dat veilig parkeert op private truckparkings en eigen wachtgelegenheid voor chauffeurs regelt concurrentienadeel ondervindt van het deel van de transportsector dat hiervoor gratis verzorgingsplaatsen gebruikt.
- De lasten voor de sector stijgen maar dit effect is beperkt en past binnen de algehele trend in de EU. Met uitzondering van Duitsland streven ook andere EU landen een meer restrictief en meer op betalen gericht systeem voor langer parkeren van vrachtwagens na.

Voor het loslaten van gratis lang parkeren c.q. overnachten langs het HWN komt wel wat in de plaats. Het Rijk streeft ernaar om middels (regulerings)beleid te faciliteren dat private marktpartijen voldoende, betaalbare en kwalitatief goede gelegenheden creëren voor het overnachtende vrachtverkeer.

In deze beheervisie is geen directe keuze gemaakt om deze betaalde voorzieningen – in ieder geval in een aantal specifieke corridors en regio's met veel parkerend vrachtverkeer - onder te brengen aan het HWN of OWN. Dit is een beleidsvraag waarvoor in het onderstaande hoofdstuk Strategie een proef wordt voorgesteld om de consequenties van een keuze goed in beeld te brengen. Welke keuze ook gemaakt wordt, het Rijk is op zijn minst medeverantwoordelijk voor een goede transitie.

Het middels een verblijfsduurbepaling (bijvoorbeeld van maximaal 4 uur tussen 16:00 en 6:00 uur) verbieden van

worden (zie ook onderstaand kader). Het staat een gemeente echter vrij om in zijn APV iets op te nemen over het al dan niet mogen overnachten in een vrachtauto langs de openbare weg en daar vervolgens op te handhaven.

Met de invoering van betaald parkeren wordt een langer verblijf op VZP's ontmoedigd, immers: truckparkings langs het OWN bieden dan meer veiligheid en service. Hiervoor lijkt het aanpassen van het wettelijk kader wel meer mogelijkheden te bieden. Politiek gezien ligt het invoeren van betaald parkeren echter lastig en de transportsector is er tegen als daar niet iets tegenover staat.

## Verblijfsduur in relatie tot rij- en rusttijden verordening

### Vrachtwagenchauffeurs zijn gehouden aan de rij- en rusttijden verordening.

Voor hun dagelijkse rusttijd geldt normaal een periode van 11 uur aaneengesloten. Die mag opgesplitst worden in twee perioden van minimaal 3 en 9 uur ononderbroken rust. Hun normale wekelijkse rust bedraagt 45 uur aaneengesloten. Een verkorte wekelijkse rust van minimaal 24 uur is mogelijk mits het tekort later wordt gecompenseerd. Na 4,5 uur rijtijd dient de chauffeur 45 minuten aaneengesloten rust te nemen.

De Europese regelgeving (EC 561/2006) staat toe dat de dagelijkse rusttijd in het voertuig mag worden doorgebracht, zelfs de wekelijkse gereduceerde rusttijd (minimaal 24 uur aaneengesloten) is toegestaan, mits de cabine beschikt over bepaalde voorzieningen. Er is echter niet vastgelegd waar die rusttijden mogen of moeten worden doorgebracht. De overheid is dus niet verplicht om ruimte beschikbaar te stellen voor vrachtwagenchauffeurs waar zij gratis kunnen overnachten, of de wekelijkse rusttijd kunnen doorbrengen.

### Overwegingen bij een parkeerdurbeperking

Voor de verblijfsduur van een vrachtwagen op een VZP betekent dit dus dat een landelijk in te stellen maximum verblijfsduur van 12 uur tegemoet komt aan de dagelijkse rusttijd, die veelal leidt tot overnachten in de cabine. Daar waar sprake is van overbelasting van VZP's, zou tussen 16:00 en 6:00 uur een maximale

## Verzorgingsplaatsen te rusten

Het ophalen van een vrachtwagen of het kunnen aanschaffen van een vrachtwagen is een weinige toe aan het veilige zijn het door de weggevoerd, bovendien inkomsten waarmee uiteindelijk voorzieningen en afdelingen. Het Voorzieningsrelatie hebben met het breed interpreteerbaar

van maximaal 12 uur gestaan, tenzij voor een maximum van 4 uur is in de avonden en nachten. • Chauffeurs, die aan gekomen, kunnen de rij- en rusttijden van hun verplichte gedwongen om hun rustige VZP of private • Chauffeurs waarvoor wekelijkse rust, moet maken van een VZI brengen op een pri

### Nadelen van deze ver

• De transportsector verblijfsduurbepalingen voor uur parkeren op een moeten gelden en voorwaarden – alle specifieke locaties uitbreiding van de • Het is geen uniform maximale verblijfsduur ingreep zijn en vere handhaving die nie Een landelijk maximum het probleem van de transportcorridors • De wetgeving moet erop te kunnen hand het Reglement Ver



de verkenning tot deze beheervisie is en de antwoorden lagen stevast op basisfunctie: het moet wel een plaats zijn, de ruimte is beperkt, een deel van de weggebruikers (gewenst, etc. Een ander argument is: redelijke voorzieningen ongewenst is. rtige argumenten voor verruiming: weggebruiker én minder regels voor en exploitanten. Hierdoor kan meer den en kan het Rijk meer inkomsten rappelijke meerwaarde realiseren. voor de richting dat 'alles kan', de volgende voorwaarden: an het Rijk: /oorzieningen; de snelweg en op de : l op verzorgingsplaats en snelweg; nevenredige beperking van de onder de herkenbaarheid als en het algemene openbare karakter; elijkheid van functies; rgelegenheid gewaarborgd; aar of vanaf het OWN. n provincie en gemeente: n; eente zijn primair verantwoordelijk rdening op het niveau van vestigings- ngsplaatsplaatsen en kunnen vragen er de mate van concurrentie met steden, doelmatigheid van het :heid van verdichte bebouwing of es, etc.

den verder verruimd als op termijn e deel van de verzorgingsplaats rden in een concessie. De vergun- le basisvoorziening ruimte overhoudt n en zijn oppervlak creatiever nzinewet niet verandert, blijft de kstation en/of horecagelegenheid 1 concessieverlening voor de rest van ok actief meewerken aan het (door herinrichting c.q. verdichten) ler of biedt daar markt voor ziet of engt. Samenwerking met gemeenten -hij kansen

meer mag, maar ook dat er meer initiatief kan komen. De verwachting is dat, door niet alleen een benzinestation of servicestation te veilen, maar ook het resterende publieke deel van de locatie met een minimumpakket aan basisvoor- zieningen onder Rijksvoorwaarden, er een ander type vergunninghouder dan wel projectontwikkelaar kan komen met een brede commerciële blik.

### Financieel neutraal en opbrengsten genereren

Uitgangspunt voor de beheervisie is dat tot 2030 geen zicht is op structureel extra overheidsinvesteringen in verzor- gingsplaatsen. Dat betekent incidenteel een uitbreiding of herinrichting als onderdeel van een uitbreiding van een rijksweg, een beperkte bijdrage vanuit algemene middelen voor beheer en onderhoud en een incidentele investering van enkele miljoenen om de grootste kwaliteitsproblemen aan te pakken. Dat is onvoldoende om in heel Nederland de gepresenteerde beheervisie te realiseren. Wel kunnen er meer inkomsten gegenereerd worden, door marktpartijen meer ruimte te bieden. De inkomsten die hier uit voort- vloeien kunnen vervolgens middels een veiling of afdracht worden afgeroomd, maar voor de lange termijn heeft het de voorkeur integrale publiek-private samenwerkingen op te zetten waarbij een private partij het publieke deel van de verzorgingsplaats managet. Dit biedt efficiency en geeft de marktpartij veel meer kansen dan nu om kwaliteit te bieden en inkomsten te genereren. Essentieel daarbij is dat de overheid de (toegang tot) de basisvoorziening afdwingt en stuurt op randvoorwaarden.

### Functionele benadering van behoefte voor rusten en verzorgen

De verzorgingsplaats is nu wezenlijk gescheiden gepositio- neerd van locaties aan het OWN nabij aansluitingen:

- op rijksgrond;
- onder vergunning;
- geen menging met niet-snelweg verkeer, in alle opzichten een gescheiden systeem;
- landelijk een redelijk uniforme voorziening en inrichting;
- gericht op één zijde van de weg met hooguit een voetgangersverbinding.

Nabij aansluitingen voeren gemeenten de scepter en is het beeld meer divers. Niettemin zijn de voorzieningen op het OWN in hoge mate uitwisselbaar met die op een verzor- gingsplaats langs het HWN. Denk aan een wegrestaurant met shop, carpoolplek en tankstation. De keuze in deze beheervisie is om richting 2030 de strikte scheiding tussen

Essentie hierbij is wel dat er voldoende regulering mogelijk blijft om de basisfunctionaliteit te garanderen. Dit betekent concreet dat de basisvoorziening op rijksgrond is, de vergunning een bepaalde looptijd heeft en er gestuurd wordt middels een concessiesystematiek met daarbij een eisenpakket voor de basisfunctionaliteit. Overigens dienen gemeenten en marktpartijen een en ander onderling te regelen; het Rijk gaat hiervoor geen grond aankopen rondom aansluitingen.

### Samenwerking

Het beheer van verzorgingsplaatsen is locatie-specifiek en op rijksgrond. Interactie beperkt zich daar tot gebruikersor- ganisaties en marktpartijen. De thematiek is echter breder: overnachtingsbehoefte door het vrachtverkeer, ruimtelijk beleid, handhaving, concurrentie met private parkings en concurrentie met voorzieningen elders (van Mc Donalds bij de aansluiting tot winkelcentrum met pick-up point). Een langjarig succesvolle aanpak kan dus niet zonder samenwer- king. In deze beheervisie voorzien we samenwerking met:

- gemeenten en provincies voor ruimtelijk beleid, afstemming met voorzieningen bij de aansluitingen, reguleren en handhaven van gewenst en ongewenst parkeren aan en op het OWN;
- handhavingsketen voor handhaven verkeersveiligheid en sociale veiligheid op verzorgingsplaatsen, vluchtstroken en OWN;
- huidige vergunningshouders, toekomstige vergunning- houders en private partijen met posities aan het OWN voor het realiseren van de beheervisie;
- weggebruikers en hun brancheorganisaties (personen en vracht) voor het afstemmen op behoeften en het verantwoord gebruik van de voorzieningen.

## 4.2 Belangrijk

### Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid is z randvoorwaarde. Bij c wordt er vaker hinder door personenauto's: vrachtauto's op de toe verkeersonveilige situ plaats zelf kunnen sne en voetgangers voor c In het kader van deze getoetst op:

- is er voldoende par – om parkeren op v voorkomen;
- is de inrichting van waarbij met name s tussen gemotorisee voorkomen.

### Sociale veiligheid

Sociale veiligheid is h afgelopen jaren. Door positief bij aan de soc informeel toezicht, h gebruikers hebben ee Belangrijke toetsingsc

- voldoet de inrichtir aan principes als 'li veilig';
- is de extra voorzien motief ontstaat voc Denk daarbij aan o afgeschermd over;
- is er voldoende toe; ongewenst gebruik

### Doorstroming op

Risico's voor doorstro gen zoveel verkeer aar (terugslag) of invoege knelpunten in de verk al drukke verkeersstro geen voorbeelden bek Hengelo geven aan w; voorzieningen. Verke



de integraal getoetst worden voor  
aal 10 jaar vooruit. Kentallen,  
kaders van het aansluitingenbeleid  
ede basis.

**internationale aansluiting**  
is vanwege het langeafstand karakter  
oep van de verzorgingsplaats. Dit  
nd met de lokale situatie, hoewel  
a verandering is komt (Parckr  
artphone app die vrachtwagenchauf-  
neert waar parkeerplaatsen beschik-

of gecertificeerde truckparking moet  
emakkelijk herkenbaar en vindbaar  
l gehanteerde pictogrammen.  
men moeten de basisfuncties voor  
n mens en voertuig vindbaar en  
ijn. Dit zet een zekere rem op het  
ingsplaatsen met faciliteiten rond  
schalige bedrijvigheden.  
oeten weggebruikers ook geatten-  
op beschikbare voorzieningen naast  
n toiletten.

**ijkheid**  
en publiek toegankelijk zijn en als  
arkeren en de gelegenheid om even  
e strekken in een nette en aangena-  
alsnog gratis. De andere functies  
liteiten, sanitair, veilig overnachten)  
inig gereguleerd dat deze voldoende  
uncties die de publieke toegankelijk-  
van in de weg staan, kunnen om die  
en. Een coffeeshop bij een grensloca-  
oorbeeld niet toegestaan.

## rdbeeld 2030

e eindbeeld is een centrale doelstel-  
erbeleid: het mogelijk maken van een  
ielweg. Dit vraagt als basisuitgangs-  
n een voldoende frequente, veilige en  
elegenheid voor rust en verzorging  
Dit komt overeen met het  
n kan gerealiseerd worden door:  
deze afzand is gebaseerd op de

parkeren, geschikt voor een overnachting in het  
voertuig).

Dit zegt nog niets over of deze voorzieningen publiek of  
privaat, langs HWN of OWN of gratis dan wel betaald  
moeten zijn. Ook is het een ondergrens; meer kan en mag  
en is vaak zelfs de wens. Niettemin zou ieder scenario  
links- of rechtsom deze doelstelling moeten realiseren. Voor  
ontwikkelingen die verder gaan dan de basisdoelstelling  
kunnen twee motieven zijn:

- het is een service waar automobilisten, vrachtwagen-  
chauffeurs, burgers of ondernemers behoefte aan hebben  
(en in die volgorde);
- het levert een financiële bijdrage.

Van de initiatiefnemer wordt verwacht dat hij kan aantonen  
dat zijn activiteit niet dusdanig veel extra verkeersbewegin-  
gen veroorzaakt, dat veiligheid en doorstroming op de weg  
en de verzorgingsplaats zelf in het geding zijn.

Samengevat betekent dit dus dat Rijkswaterstaat de  
onderstaande drie doelstellingen na kan streven waarbij er  
sprake is van een hiërarchie. Meer kan, zolang dit niet ten  
koste gaat van realiseren van de doelen die hoger in de  
hiërarchie staan:

1. realiseren basisuitgangspunt (een voldoende frequente,  
veilige en herkenbare/vindbare gelegenheid voor rust en  
verzorging van mens en voertuig);
2. toevoegen extra service aan weggebruikers;
3. maximalisatie opbrengst - maatschappelijke meerwaarde  
en geld - uit 'assets' van RWS.

De assets die RWS inbrengt bij de start, en potentieel een  
waarde vertegenwoordigen, zijn:

- toe- en afritten verzorgingsplaatsen (en aansluitingen).  
Deze bieden de gelegenheid functies en grondposities te  
ontsluiten vanaf de snelweg en bereikbaar te maken;
- bestaande VZP's (inclusief grondposities en bestaande  
contracten);
- de passantenstroom op de autosnelweg (klanten,  
betalende overnachters, etc.).

Het systematisch nastreven van genoemde drie doelstellin-  
gen met strategische inzet van de assets, geeft in 2030 een  
situatie die wezenlijk anders is dan nu:

1. Capaciteit- en kwaliteit knelpunten voor het vrachtver-  
keer zijn opgelost. In drukke regio's en op drukke  
corridors kunnen chauffeurs overnachten op parkings  
met uitgebreide voorzieningen en een hoog veilig-

kunnen na 2024 (Benzinewet) verder ontwikkeld  
worden naar meer volwaardige VZP's. Vóór 2024  
kunnen deze al een kwaliteitsimpuls krijgen met  
de plaatsing van toiletten, mits deze in een  
onderhoudscontract goed beheerd worden.

2. De weggebruiker wordt om de 20 km onthaald op  
een herkenbare parking waar in ieder geval een  
korte rust mogelijk is met een basisniveau  
bestaande uit parkeren, tankstation met  
gemakswinkel en sanitair. Afhankelijk van de  
locatie en vraag wordt de weggebruiker door  
exploitanten nog meer voorzieningen geboden.  
Bovendien krijgt een exploitant meer mogelijk-

heden in het inrichten van  
bewaken gemeenten een af  
ordening en bewaakt Rijksv  
doorstroming, veiligheid ei  
3. De assets van Rijkswatersta  
aansluitingen en passanten  
optimaal rendement. Door  
vrijheid hebben en de versc  
afgestemd beleid voeren, k  
en mogelijk ook verdiend v  
zich in een hogere maatsch  
le opbrengst dan nu het ge  
plaatsen gaan over de hele

## 4.4 De beheervisie in het kort

Huidig basisniveau voorzieningen	Gewenst eindbeeld 203
<b>Uitgangspunt:</b> verkeersveilig, sociaal veilig, heel en schoon (conform Uitvoeringskader en Voorzieningenbeleid). <b>Basisfunctionaliteit:</b> sober en doelmatig, uitsluitend gericht op verzorging van mens en voertuig: <ul style="list-style-type: none"><li>• Parkeren (korte rust en overnachten in cabine);</li><li>• Geen toezicht;</li><li>• Sanitair (=toilet, geen douche), maar sporadisch op solitaire parkeerplaatsen;</li><li>• Afvalbakken;</li><li>• Duurzaam Veilig &amp; licht-zicht.</li></ul>	Identiek aan huidig basis <ul style="list-style-type: none"><li>• Op VZP's met structur ontmoedigd. Een verb overnachtingen in der doorgebracht te word extra voorzieningen.</li><li>• Toiletten ook op solita</li><li>• Afvalbakken (ook) voc</li></ul>

Huidige capaciteit	Gewenst eindbeeld 203
<b>Uitgangspunt:</b> geen reguliere of substantiële budgetten beschikbaar voor uitbreiding VZP's. <b>Aanpak:</b> lokaal uitbreiden capaciteit VZP's bij wegverbredingen, bescheiden verdichting/herinrichting via impuls 20 miljoen Euro, tijdelijke huur capaciteit bij private partijen. <b>Areaal:</b> ruim 280 VZP's, waarvan ca. 215 met tankstation en/of horecagelegenheid en ca. 70 solitaire parkeerplaatsen. <b>Private truckparkings:</b> 26 stuks minimaal LABEL 1 gecertificeerd.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Behoud huidige areaa capaciteit.</li><li>• Enkele boventallige sc onveiligheid zijn geslc marktpartijen, rest va van sanitair en verder</li><li>• Toename van aantal e truckparkings langs h HWN (privaat perceel</li><li>• Handhaving (nodig va uitwijkgedrag) door m niet uitvoerend).</li></ul>

Huidige extra voorzieningen en beheer	Gewenst eindbeeld 203
<b>Uitgangspunt:</b> conform WBR (zoals nader gespecificeerd in het Voorzieningenbeleid) en de Benzinewet. <b>Aanpak:</b> pilots op kleine schaal met extra voorzieningen zoals pick-up points, reclame en gescheiden inzameling. <b>Rol RWS:</b> reactief en behoedzaam. <b>Beheer en exploitatie:</b> gehele VZP door RWS, met uitzondering van de aan vergunninghouders verhuurde delen.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Marktpartijen (huidig exploitanten) hebben mogelijkheden om ex en creatiever om te ga inclusief beheer (al da publiek toegankelijk, genheid voldoende zij</li><li>• Mogelijkheden voor a</li></ul>



## punten worden met gepakt?

• De knelpunten waren mede de versie verzorgingsplaatsen op te dat:  
• Budgetten voor verzorgingsplaatsen of aanleg en renovatie, maar ook id regelmatig sluitpost worden.  
• Het niveau is niet op orde: op veel an achterstallig onderhoud: o.a. oud meubilair, versleten belijning, is Duurzaam Veilig en licht & zicht.  
• De chauffeur bivakkeert ("kampeert") tereen op een VZP zonder dat daar gen voor aanwezig zijn.  
• De internationale corridors is sprake s waar gedurende de avonden en eilige situaties ontstaan door oots en scheef worden neergezet, en vluchstrook.  
• Een aantal corridors wordt beperkt rplaatsen tijdelijk huurt van tis aanbiedt aan het vrachtverkeer. voort te zetten zijn echter beperkt. ig verblijf zorgen niet alleen voor iet bijgevolg extra beheerkosten, ast en sociale onveiligheid.  
• Het op (verkeers)veiligheid en overlast k: de Landelijke Eenheid van de eft het laag op de prioriteitenlijst ldoende middelen en bevoegdheden van de grond te krijgen.  
• De chauffeurs hebben geen geld over voor private truckparkings langs het OWN, wezig zijn. De betaalbereidheid an via de tankpas of direct wordt isporteur. Dergelijke initiatieven el te beperkt voor.  
• Het zicht te krijgen in de mogelijkheden/ n van extra functies op VZP's om deze aken voor weggebruikers, belemme- rtijden weg te nemen en anderzijds arde op VZP's te genereren.  
• De bovenstaande visie kan uitzicht wordt ken van naaraan alle bovenstaande

effectief tegengegaan (knelpunten 3 en 6). Voor invoering van betaald parkeren op verzorgingsplaatsen (op publieke gronden) is een wettelijke grondslag nodig en aanvullend ook voor kentekenherkenning/ANPR, indien daarvoor wordt gekozen als parkeersysteem. Omdat het gaat om een vorm van betalen langs autosnelwegen, zal dit bovendien een lastig en (politiek) beladen traject worden, ook vanwege noodzakelijke (regionale) handhaving op 'wildparkeren'. Deze optie wordt dan ook in het kader van deze visie niet verder onderzocht, zonder dat dat betekent dat de optie komt te vervallen. Hiervoor moet zoals gezegd eerst meer onderzoek worden gedaan.

- Langer verblijf dan 4 uur dient, zeker langs de drukke corridors, plaats te vinden op betaalde private truckparkings langs het OWN (bestaand of nog te bouwen) of langs het HWN (te exploiteren door marktpartijen op een door hen aan te kopen perceel aangrenzend aan de VZP). Om te zorgen dat er om de 40-60 km betaalde truckparkings zijn en dat die gebruikt worden (relatie met knelpunt 8), dienen zowel marktpartijen als de vrachtsector gestimuleerd te worden. Te denken valt aan het met de tankpas kunnen betalen voor de truckparking (drempelverlagend voor de chauffeurs), een bijdrage vergelijkbaar met Spitsmijden en een charmeoffensief (gedragscomponent).
- Het wijzigen van het Voorzieningenbeleid (wegnemen van huidige belemmeringen) biedt marktpartijen kansen om aanvullende functies op een VZP te exploiteren (binnen nieuwe randvoorwaarden), en daarmee extra service aan weggebruikers, ruimte aan hun ondernemingsgeest en extra revenuen voor RWS (knelpunt/wens 9).
- Het ten behoeve van extra functies in concessie uitgeven van het resterende deel van de VZP dat niet onder de Benzinewet valt (tankstations, horeca), biedt ook perspectief op beheer door de concessiehouder (al dan niet in de vorm van een PPS met RWS), waarmee het vereiste basis voorzieningenniveau bereikt kan worden zonder de huidige B&O inspanningen te moeten verhogen (knelpunten 1 en 2).
- Rode draad voor veel van de knelpunten is het lastige punt handhaving. Dit knelpunt is in eerste instantie alleen in samenspraak met V&J op te lossen; RWS wil in deze namelijk geen uitvoerende partij zijn maar wel faciliterend. Eventueel kunnen private partijen ingehuurd worden voor de handhaving, naast de (beperkte) inzet van weginspecteurs. De kosten dienen gezamenlijk opgebracht te worden door de betrokken regionale partijen (gemeenten, provincie en RWS). Afhankelijk van

# 5. Strategie

## 5.1 Uitgangspunten

In het voorgaande hoofdstuk is het gewenste eindbeeld – de visie voor 2030 – beschreven, het 'wat'. Dit hoofdstuk geeft verschillende aanknopingspunten om tot dat eindbeeld te komen, het 'hoe'. Het doel van de strategie is om een beheerste overgang te bieden van nu naar het eindbeeld in 2030, waarbij de stappen logisch, samenhangend en voorspelbaar zijn. Hiermee wordt de beheersvisie tevens op realiteitswaarde getoetst.

Dit hoofdstuk Strategie is opgeknipt in vier delen:

1. Lang parkeren en overnachtingen;
2. Kwaliteit en voorzieningen;
3. Regionale aanpak;
4. Pilots te initiëren door RWS Partner.

Tussen deze vier delen zitten afhankelijkheden, maar het loont ook de drie delen afzonderlijk te beschouwen. Daar wordt de problematiek eenvoudiger van en er kan sneller geschakeld worden.

- **Vlot en veilig:** veilig en veilig.
- **(zelf) Handhaving:** de effect. Geen probleem adequaat flankeren
- **Betaalbaar:** financieel (betreft vooral het r
- **Wet en regelgeving:** met voldoende tijd inclusief de daaraan
- **Beheerst:** grote ver middels proefnemi zekerheid is over de
- **Eenduidig en transparant:** maatwerk.
- **Marktgericht:** voor voor marktpartijen. verdienmodel moge investeren of juist e



en en overnachtingen

parkeren en overnachten is gebaseerd op de volgende punten:  
• Het moet zijn: overnachten met een hoog veiligheidsniveau.  
• Het punt leidt op de lange termijn tot tevreden gebruikers.  
• Het vraagt voor lang parkeren en overnachten zal ergens capaciteit bijgebouwd zijn privaats hetzij publiek, aan OVN of anderszins voor de gewenste kwaliteit in veiligheidsniveau. Er zal dus ergens – anderszins geïnvesteerd moeten worden.  
• Het creëren in grootschalig bijbouwen le overheid voor overnachtingen niet

Overnachten aan het HWN en OVN

	OVN
• Veiligheid zonder omrij- en zoekkilometer (veiligheid). • Uitgifte/verleningen kunnen prijsstelling, minimum voorzieningen en herkenning worden. Bovendien zijn voor de dienst te genereren. • Overnachten met bestaande verzorgings- en ook op rustige corridors worden zonderlijke truckparkings minder snel mogelijk zijn.	• Ruimtelijk optimaal inpasbaar door situering op bijvoorbeeld logistiek bedrijventerrein. Kan zelfs een aanjaagfunctie hebben. In ieder geval gemakkelijker om locaties te vinden omdat het zoekgebied veel groter is dan aan HWN. • Maximale vrijheid voor marktpartijen om naar eigen inzicht voorzieningen te realiseren. Concurrentie mogelijk waardoor dienst voor gebruiker beter en goedkoper wordt. • Goedkopere meters dan aan de snelweg. • Aantal voertuigbewegingen is uiteindelijk beperkt; kunnen vrijwel overal goed via OVN en bestaande aansluitingen afgewikkeld worden.

Corridors / regio's en met restruimte

• Het vastgesteld welke corridors, regio's en verzorgingsplaatsen regelmatig te maken van vrachtverkeer gedurende de komende jaren is het nodig vast te stellen welke nog restcapaciteit hebben.  
• Het is belangrijk om een eenduidig overzicht te maken van de locaties en waar derhalve nu al wordt van het HWN dit capaciteitsstekort kan extra investeringen door private partijen worden gecreëerd.

• Het voor de hand. Dergelijke investeringen kunnen dus alleen komen van private partijen. Dit betekent dat lang parkeren en overnachten op private truckparkings de praktijk moet worden, mits marktpartijen bereid zijn om te investeren in dit soort truckparkings. De strategie moet dus minimaal de mogelijkheid bieden om met gedragsbeïnvloeding op korte termijn te starten om zo lang parkeren of overnachten op private truckparkings te stimuleren.  
• De keuze of langs het HWN of langs het OVN overnachten wordt, zou op de lange termijn bepaald moeten worden door inhoudelijke argumenten. Momenteel vallen privaats en betaald samen met OVN en publiek en gratis met HWN. Deze scheidslijn wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door wet- en regelgeving.

• Het met bewegwijzering naar gecertificeerde parkings), anderszins worden de gratis VZP's aan het HWN sober en doelmatig gehouden, zodat truckparkings met extra voorzieningen en een hoger veiligheidsniveau het verschil kunnen maken. Deze aanpak is matig succesvol, omdat een groot deel van de chauffeurs vooralsnog de voorkeur blijft geven aan gratis parkeren aan het HWN en marktpartijen als gevolg hiervan terughoudend zijn met investeren.

• De eerste stap is het intensiveren van het huidige beleid. Doel is meer chauffeurs te verleiden en over te halen om van private truckparkings gebruik te maken. Middelen zijn:  
• In de drukke regio's en vrachtcorridors nagaan of er voldoende of om de circa 40-60 km een private truckpar-

• Waar relevant en kostenefficiënt extra voorzieningen, zoals Secure Lane beveiliging, weghalen of uitfasen.  
• Samen met de branche bezien hoe transporteurs en chauffeurs via gedragsbeïnvloeding verleiden en overgehaald kunnen worden om vaker voor een private truckparking te kiezen. Belangrijke instrumenten kunnen zijn: betalen via de tankpas, door transportondernemer aan te wijzen locaties waar overnacht moet worden, belonen (vergelijk Spitsmijden) en een bijbehorend 'charmeoffensief' (communicatietraject volgens de 3 V's: Voorlichten, Verwijzen, Verbaliseren).  
• Inzetten van handhavingsteams die fout/wild en/of onveilig geparkeerde vrachtwagens beboeten en verwijzen naar private parkings.  
• Samenwerking op het terrein van handhaving opzetten.

Na twee jaar wordt dit stimuleringsbeleid geëvalueerd. Evaluatievragen zijn:  
• Hoe is de verdeling van overnachtende vrachtwagenchauffeurs? Zijn er opvallende verschillen in branche, nationaliteit, etc. in het gebruik van private parkings en gratis locaties aan het HWN?  
• Is het beleid voldoende succesvol in het oplossen van het overbelastingsprobleem op het HWN in de zin dat de veiligheid gegarandeerd is en de VZP voor alle gebruikers voldoende aan het basisniveau?

5.3 Kwaliteit en voorzieningen

• De uitgangspunten voor kwaliteit en voorzieningen zijn als volgt:  
• Rijkswaterstaat heeft nog een inhaalslag te maken met het op niveau brengen van de basisvoorzieningen op veel VZP's.  
• Rijkswaterstaat wil meer mogelijk maken en haar huurders/concessiehouders meer faciliteren dan tot op heden de praktijk is. Belemmeringen worden alleen opgelegd als daar vanuit de publieke belangen een heldere reden voor is.  
• Meer ruimte bieden aan concessiehouders moet bijdragen aan:  
1. een betere service aan de (weg)gebruiker en  
2. een groeiende inkomstenstroom.  
• De belangen die geborgd moeten worden zijn:  
– Doorstroming en veiligheid, en verkeerskundige inpasbaarheid;  
– Bieden van herkenbare (nationaal en internationaal)

Stap 1:  
In beeld brengen k

• In deze eerste stap worden verzorgingsplaatsen en overnachtingen moet worden om over te nemen.  
• Uitvoeringskader 2012 (asfaltkwaliteit, meubelen en zicht, etc.) dient worden genomen.  
• Volgens het Uitvoeringskader brengen van de kwaliteit van de jaarlijkse zijn 9,5 M€, terwijl er is. Dit 'gat' kan gedicht worden betrekken bij de exploitatie mogelijk ook het beheer bijvoorbeeld reclame- (binnen bepaalde randen)

Stap 2:  
Optimaliseren info  
vergunninghouder

• Doel van deze stap is om concessiehouders optimaal te realiseren. Onderdeel van:  
• Toetsingskader om vergunningverlening RWS Diensten.  
• Vergunninghouder (bijvoorbeeld middelen over huidige toetsingscriteria voor aanvullende beleidswijzigingen beoordelen van aanvragen)  
• Stroomlijnen aanvragen geboden worden en landelijke dienstverlening  
• Samen met branche nieuwe ontwikkelingen in binnenstadgebieden  
• In concrete gevallen concessiehouders en mogelijk te maken.  
• Bij behoefte en bij vaststellen van het aantal vierkante herinrichting c.q. v



heid over de toetsing bieden. De  
betrekking op:  
e snelweg en VZP) en Veiligheid (op  
De initiatiefnemer dient aan te tonen  
t dusdanig veel extra verkeersbewe-  
dat veiligheid en doorstroming op de  
plaats zelf in het geding zijn.  
uitstraling van de verzorgingsplaats.  
oldoende ruimtelijke kwaliteit.  
de weg staan, niet alleen fysiek maar  
oogde doelgroep en publieke karakter.  
. Hiervoor worden twee mogelijkhe-  
ste is 'geen zelfstandige bestem-  
landelijk criterium wat ervoor zorgt  
lige bestemmingen ontstaan  
concurrentie aangaat met omliggen-  
e tweede mogelijkheid is een  
toetsingskader'. Hierin maken Rijk,  
afspraken over gewenste functies op  
in het gebied. Als er zo'n toetsingska-  
en gaat dit boven 'geen zelfstandige  
ierachter is dat als er regionaal  
viteiten mogelijk te maken die wel  
mingen zijn.

1 het Voorzieningenbeleid blijven de  
wet van kracht en houdt RWS  
n rechten van zittende concessiehou-  
iet in vergunning uitgegeven gebied  
lte van de verzorgingsplaats blijft.  
concrete gevallen behoefte aan is –  
ierkante meters uitgebreid kan  
de verzorgingsplaats, hetzij  
n zullen echter bij de bestaande  
laan moeten komen.

n het voorzieningenbeleid start een  
t een nieuw beleid ten aanzien van  
e restrictie die nu nog in de  
r geen nieuwe locaties voor  
estaurants bij mogen komen, vervalt  
llende disciplines wordt nagedacht  
rond in de toekomst zo effectief  
worden. Hiervoor komen in eerste  
r en Milieu (inclusief RWS),  
i het Rijksvastgoedbedrijf bij elkaar.  
brancheorganisaties en andere  
toegevoerd

publieke deel van verzorgingsplaatsen in een aparte  
concessie onder te brengen.  
Dit wordt een concessie die komt naast de vergunningen  
aan bestaande huurders (tankstation en/of horeca) die al  
basisvoorzieningen hebben gerealiseerd. Voor deze  
huurders geldt namelijk de Benzinewet, die naar verwach-  
ting een integrale concessieverlening voor de gehele  
verzorgingsplaats in de weg zal staan.  
Binnen zijn concessie kan de 'nieuwe' concessiehouder naar  
keuze activiteiten ontplooiën. Realisatie en beheer van dat  
publieke deel van de VZP komen dan in één hand, maar  
RWS blijft wel grondeigenaar.  
Onderdeel van de concessie is een eisenpakket voor het  
bieden van het basisoniveau aan voorzieningen en kaders voor  
wat publiek toegankelijk moet zijn, maximum tarieven, eisen  
aan veiligheid en inrichting, etc. Met de gemeente wordt per  
VZP een ruimtelijk kader vastgelegd zodat er afstemming  
ontstaat tussen de ruimte die de 'nieuwe' concessiehouder  
heeft binnen zijn concessie en de ruimtelijke kaders. Deze  
worden waar vraag verwacht wordt aanzienlijk opgerekt ten  
opzichte van huidige functies en bebouwing. Daarbij zal  
nadrukkelijk ook worden gezocht naar mogelijkheden om  
locaties te vergroten via herinrichting / verdichten.

## 5.4 Regionale aanpak

Uitgangspunten bij de regionale aanpak zijn:

- Overbelasting van verzorgingsplaatsen is niet uitsluitend  
het probleem van Rijkswaterstaat. Vanuit een breder  
gemeenschappelijk belang hebben ook provincies en  
gemeenten een rol in het zorgen voor goed bereikbare  
transportregio's met bijpassende voorzieningen.
- Door meer functies op VZP's mogelijk te maken, komt  
Rijkswaterstaat op het domein van ruimtelijke ordening  
en regionale economie. Hier hebben gemeente en  
provincie de belangrijkste rol. Samenwerking en  
gezamenlijk kaders bepalen voor marktpartijen levert de  
beste aanpak op.
- Zeker bij de wijze waarop het overnachten van chauffeurs  
vorm krijgt, hebben gemeenten een fors belang.  
Landelijk en lokale regelgeving, handhaving en locatie-  
keuzes komen hier bij elkaar. Ook dit vraagt samenwer-  
king op regionale schaal.
- Problematiek en gebied verschillen sterk per regio. In  
gebieden met een grote druk op de beschikbare ruimte en  
groot tekort aan goed bereikbare locaties is efficiënter  
ruimtegebruik denkbaar. Mogelijk is zelfs de klassieke

Tussen deze onderdelen bestaat een samenhang. Onderdeel  
van het bieden van meer kwaliteit en nieuwe oplossingen  
voor capaciteit is een regionale aanpak. Problematiek en  
relevante oplossingen verschillen immers per regio. Extra  
functies en meer grootschalige oplossingen raken boven-  
dien aan het ruimtelijke ordening beleid. Het reguleren van  
parkeren vraagt bovendien een regionale aanpak voor  
handhaving en het voorkomen van ongewenste verdrin-  
ging. Het thema verzorgingsplaatsen vraagt daarom een  
regionale aanpak. Stelling is dat dit het beste kan worden  
ingebed in regionale samenwerkingen.  
Een voorbeeld daarvan is een Gebiedsagenda, waarin Rijk en  
regio samen een regionale visie formuleren en uitvoeren.  
Een dergelijke setting biedt het Rijk de beste kansen om  
haar eigen ambitie en belangen in een integrale oplossing  
en onderhandelingsresultaat gerealiseerd te krijgen.

### Stap 1: Formuleren inzet Rijk en regionaal inbedden van deze inzet in regionale agenda

Doel van deze stap is om het onderwerp verzorgingsplaat-  
sen op de regionale agenda te krijgen en integraal onder-  
deel te maken van bijvoorbeeld de Gebiedsagenda's voor  
bereikbaarheid. De overwegingen hiervoor zijn bij de  
uitgangspunten gegeven. Onderdelen hiervan zijn:

- formuleren basisdoelstelling en voorwaarden Rijk  
bestaande uit (onder andere) parkeercapaciteit in de  
regio, minimaal voorzieningenniveau, eisen doorstro-  
ming en veiligheid en voorwaarden voor  
concessieverlening;
- inventarisatie huidige stand van zaken per regio en  
beschrijven discrepanties en regionale uitdagingen;
- agenderen en inbedden in regionale overlegorganen c.q.  
Gebiedsagenda's.

### Stap 2: Afstemmen landelijke kaders en regionale kaders (vooral ruimtelijke ordening)

Deze stap draait om een gemeenschappelijke visie en kaders  
te ontwikkelen voor de gewenste regionale ontwikkeling op  
verzorgingsplaatsen (één overheid). Dit zorgt enerzijds voor  
duidelijkheid en maximale ruimte voor marktpartijen en  
anderzijds voor een voor alle partijen voorspelbare en  
zoveel mogelijk gewenste uitkomst. De ruimte voor  
marktpartijen is essentieel omdat de mate waarin de  
overheid haar doelen bereikt met de in deze strategie

### Stap 3: Integratie met aan

Vanuit het belang van  
het drukbezette Nedei  
verzorgingsplaats en €  
praktijk valt op dat to  
plaats en aansluiting  
de carpoolplaatsen di  
wegrestaurants vlak b  
ning en gebruik opval  
gingsplaatsen. Het is  
wenselijk de strikte sc  
voorzieningen dichtb  
Rijkswaterstaat meer  
'rustbehoefte' gaat kij  
werking aangaat.

Doel van deze stap is c  
ruimtelijke ordening  
de functionaliteit. Dit  
aansluitingenbeleid e  
plaatsen tot een same  
wensen en randvoorw  
regionale partners en  
belangen waar Rijksw  
tijd maximale ruimte  
regionale maatwerkoj

## 5.5 Pilots te in

Tot slot wordt op verzi  
Partner voorgesteld o  
pilots te organiseren v  
worden tot meer econ  
ook geëxperimenteer  
regelgeving zonder da  
taken van RWS als net



ge A

## Lijst van betrokkenen instanties en personen

### Opdrachtgevers

Organisatie	Naam
Rijkswaterstaat (ZN)	Jannita Robberse (gedelegeerd op
Rijkswaterstaat (WVL)	Peter Struik (opdrachtgever)
Rijkswaterstaat (PDG/MN)	Theo van de Gazelle (proceseigen

### Begeleidingsgroep

Organisatie	Naam
Rijkswaterstaat (ON)	Jos van Hees (voorzitter)
Rijkswaterstaat (BS)	Charlotte Defesche en Frank ten V
Rijkswaterstaat (WVL)	Aad van den Burg (dossierhouder

### Werkgroep

Organisatie	Naam
Rijkswaterstaat (ON)	Laurent de Ben
Rijkswaterstaat (WNZ)	Aad de Jong
Rijkswaterstaat (ZN)	Joyce Flipse-Dallinga
Rijkswaterstaat (GPO)	Frits Houtman
Rijkswaterstaat (CD)	Ab Bruggeman
Agendaleden	
Rijkswaterstaat (WVM)	Dick Ottevanger
Rijkswaterstaat (WVL)	Wim van den Boogaard
Rijkswaterstaat (ZN)	Erna Ceelen (SLU)
Rijkswaterstaat (PPO)	Carel van Belois

### Klankbordgroep

Organisatie	Naam
Ministerie Infrastructuur & Milieu (DGB)	Herman Taal
RWS Partner	Laurens Schrijnen
Transport en Logistiek Nederland (TLN)	Hélène Minderman
Transport en Logistiek Nederland (TLN)	Paul Poppink
Eigen Vervoerders Organisatie (EVO)	Danielle Gevers Denote
Bond van Verzekeraars	Annemieke Keppel
Federatie Wegverzorgende Horeca (FWH)	Erik Burgers (Autogrill)
Federatie Wegverzorgende Horeca (FWH)	Arjan Pouwer (Pouwer-holding)
Federatie Wegverzorgende Horeca (FWH)	Tonnie Berns (Routiers)
Vereniging Nederlandse Petroleum Industrie (VNPI)	Hélène Hol

Dit is een uitgave van

**Rijkswaterstaat**

[www.rijkswaterstaat.nl](http://www.rijkswaterstaat.nl)

0800 - 8002

(gratis, dagelijks 06.00 - 22.30 uur)

maart 2016 | WVLO316LL048



10.2.e

**Van:** 10.2.e (BS) 10.2.e @rws.nl]  
**Verzonden:** dinsdag 22 augustus 2017 8:48  
**Aan:** 10.2.e  
**Onderwerp:** RE: Brief advocaat pomphouders - reactie RWS en RVB  
**Bijlagen:** RWS brf 2017-08-02.pdf

Dag 10.2.

In de bijlage de brief aan RWS.

11

Ik vergelijk de brieven ook even, daar hebben we dan nog contact over.

Niet relevant. Betreft werkwijze en planning afstemming.

Groet, 10.2.e

**Van:** 10.2.e [mailto:10.2.e @Rijksoverheid.nl]  
**Verzonden:** dinsdag 22 augustus 2017 8:35  
**Aan:** 10.2.e (BS)  
**Onderwerp:** RE: Brief advocaat pomphouders - reactie RWS en RVB  
**Urgentie:** Hoog

Goedemorgen 10.2.e

Intern zijn wij nog bezig met enkele tekstvoorstelling op jou concept beantwoordingsbrief. Voor de volledigheid lijkt het mij handig om te weten of, en zo dat het geval is, waar de verschillen precies zitten in de brieven gericht aan respectievelijk RWS en RVB. In de bijlage is de brief aan het RVB ingesloten. Kun jij en check (laten) doen op de verschillen in de tekst? Wanneer je mij de brief aan RWS mailt, zal ik hetzelfde doen.

Ik hoop vandaag of morgen (donderdag) met een aanpassing tekstvoorstel te kunnen komen.  
 Past dat allemaal nog in het behandlingsproces van jou/RWS?

Mvg.

10.

Niet relevant. Betreft mededeling over verkeerde bijlage.

**Van:** 10.2.e (BS)  
**Verzonden:** donderdag 17 augustus 2017 11:36  
**Aan:** 10.2.e  
**Onderwerp:** RE: Brief advocaat pomphouders - reactie RWS en RVB

Beste 10. ,



Als bijlage de brief die RVB en RWS naar advocaat 10.2.e zouden kunnen sturen. 11

iteraard komt de brief nog in een officieel format. Kun je zelf even aangeven hoe je de exacte ondertekening wilt? Ik heb het nu geel gearceerd en open gelaten.

11

Uiterlijk 30 augustus moet de reactie bij de advocaat zijn. Lukt het om mij uiterlijk maandag te laten weten of jullie akkoord zijn? Dan kan de brief daarna naar de Landsadvocaat. En daarna kan dan ondertekening door de DG RWS volgen.

Gelet op de beantwoording: RWS levert een tekst aan die het RVB kan toevoegen aan het biedboek.

Groet, 10.2.e

**Van:** 10.2.e [mailto:10.2.e@Rijksoverheid.nl]

**Verzonden:** dinsdag 15 augustus 2017 10:24

**Aan:** 10.2.e (BS)

**CC:** 1

**Onderwerp:** RE: Brief advocaat pomphouders - reactie RWS en RVB

Beste 10.2.e ,

Ik heb net een gesprek gehad met directeur Transacties en Projecten 10.2.e van het RVB.

Het RVB is akkoord met de beantwoording van de brief door I&M 'mede namens BZK'. Is dat een optie voor I&M? De concepttekst van de antwoordbrief zie ik graag tegemoet om daarover instemming binnen BZK te krijgen. Hierbij zal ik contact hebben de juridische afdeling BZK naast 10.2.e /DG BZK.

11

11

11

11

11

Je reactie en voorstel antwoordbrief zie ik met belangstelling tegemoet.



Concept voorbereidingstekst

11

11

11

11

11

11

11

11

11

11

11

1

1

11



11

11

11

11

11

**Van:** 10.2.e (BS) [<mailto:10.2.e@rws.nl>]

**Verzonden:** woensdag 9 augustus 2017 16:09

**Aan:** 10.2.e

**Onderwerp:** FW: Brief advocaat pomphouders - reactie RWS en RVB

10.,

In aanvulling op onderstaande mail.

11

11

11



Groet, 10.2.e

**Van:** 10.2.e (BS)

**Verzonden:** dinsdag 8 augustus 2017 16:02

**Aan:** 10.2.e@rijksoverheid.nl

**Onderwerp:** Brief advocaat pomphouders - reactie RWS en RVB

Dag 10.2,

Wat betreft de beantwoording van de brief die wij ontvingen van 10.2.e, namens de pomphouders.

In die brief verzoekt hij twee dingen (p.4):

- Pagina uit biedboek verwijderen
- Te stoppen met de herziening van het voorzieningenbeleid.

11

11

11

11

Groet, 10.2.e

10.2.e  
(senior) adviseur

.....  
Omgeving Communicatie en Strategie  
Rijkswaterstaat Bestuursstaf  
Rijnstraat 8, 2515 XP Den Haag  
Postbus 20906, 2500 EX, Den Haag  
.....

10.2.e

**PER AANGETEKENDE POST EN TEvens PER E-MAIL:**

10.2.e @rws.nl

Rijkswaterstaat  
T.a.v. de directeur-generaal  
10.2.e  
Rijnstraat 8  
2515 XP Den Haag

Datum: 2 augustus 2017

**Betreft: De voorgenomen aanpassingen aan het voorzieningenbeleid**

Geachte 10.2.e,

Namens (de leden van) de Vereniging Nederlandse Petroleum Industrie ("VNPI")<sup>1</sup> en (de leden van) de Vereniging Particuliere Rijkswegvergunningen van Tankstations ("VPR")<sup>2</sup>, bericht ik u als volgt.

Op 13 april 2000 heeft de minister van Financiën, de minister van Infrastructuur en Milieu en de minister van Economische Zaken, namens de Staat het Convenant Alternatief Traject 'MDW benzine hoofdwegennet' (hierna: "**het Convenant**") gesloten met VPR en VNPI.

Het Convenant betrof een alternatief traject voor de overheid en marktpartijen om recht te doen aan de wens van de overheid om meer marktwerking op de benzinemarkt langs de rijkswegen te creëren, zonder daarbij de rechten van de betrokkenen op die markt op onevenredige en ongeoorloofde wijze aan te tasten.

In het Convenant is geregeld dat het voor onbepaalde tijd geldende recht van de leden van VPR en VNPI op het (laten) exploiteren van een tankstation langs de rijkswegen zou komen te vervallen teneinde uitgifte van huurrechten voor locaties bestemd voor een motorbrandstoffenverkooppunt mogelijk te maken. Het Convenant bepaalt verder dat de eerste veilingen van de locaties van de leden van VPR en VNPI over een periode vanaf 1 januari 2002 tot 1 januari 2023<sup>3</sup> ("**de eerste veilingperiode**") zouden worden verspreid. Voor de leden van VPR is bepaald dat deze veilingen in overwegende mate aan het einde van deze periode zou plaatsvinden. Aanvullend hebben de leden van VPR en VNPI vanwege het Convenant ingestemd met een verdrievoudiging van de door hen te betalen jaarlijkse gebruiksvergoeding.

Ter compensatie van het verlies van hun (eeuwigdurende) rechten, is onder andere afgesproken dat de opbrengst van de eerste veiling van een locatie zou toekomen aan de zittende huurder/concessiehouder. Onderdeel van de afspraken vormde ook dat de Staat, in ieder geval totdat alle eerste veilingen zouden zijn voltooid, geen (concurrerende) nieuwe locaties zou uitgeven op verzorgingsplaatsen langs de rijkswegen. Dit laatste was essentieel voor VPR en VNPI om – ondanks de verdrievoudiging van de gebruiksvergoeding – tot en met de eerste veiling een aantrekkelijke locatie met een gezond exploitatieresultaat te blijven, zodat ook een evenredige compensatie bij veiling zou worden verkregen.

<sup>1</sup> De leden van de VNPI zijn Shell Nederland Verkoopmaatschappij B.V., TOTAL Nederland N.V., BP Europa SE, Esso Nederland B.V., Tamoil Nederland B.V., Kuwait Petroleum (Nederland) B.V., Varo Energy B.V., Coöperatie AVIA Nederland U.A., Gulf Nederland B.V., EFR Services Netherlands B.V. en Gunvor Petroleum Rotterdam B.V.

<sup>2</sup> De huidige leden van VPR zijn bekend bij de Staat van de kortgedingprocedures over het Convenant in 2013 en 2014.

<sup>3</sup> In de op de Convenanten geënte Benzinewet, is deze datum op 1 januari 2024 gezet.

Contractspartijen bij het Convenant zijn het eens dat de compensatie in de vorm van de eerste veilingopbrengst één van de belangrijkste afspraken tussen partijen is en dit is recent nog door Rijksvastgoedbedrijf ("RVB") bevestigd:

*"Een van de belangrijkste afspraken tussen partijen is dat de opbrengst van de eerste veiling van een benzinestation aan een zittende huurder toevalt en niet aan de Staat (zie Memorie van Toelichting bij artikel 7 van de Benzinewet, Tweede Kamer, vergaderjaar 2004-2005, 29 951, nr. 3). Deze opbrengst kan worden gezien als de eenmalige compensatie voor het feit dat de zittende huurders afstand hebben gedaan van hun voortdurende rechten en hebben ingestemd met 15-jarige huurrechten."*<sup>4</sup>

Contractspartijen bij het Convenant zijn het er ook over eens dat gedurende de eerste veilingperiode de Staat geen maatregelen zou nemen die zouden kunnen leiden tot een daling van de marktwaarde van een of meerdere locaties en daarmee af zouden doen aan de voorgespiegelde compensatie. Dit is in het Convenant onder andere vastgelegd in artikel 7 (het locatiebeleid) dat erop neer kwam dat er geen nieuwe locaties op verzorgingsplaatsen langs de rijkswegen bij zouden komen tot het einde van het Convenant (1 januari 2023<sup>5</sup>). Nieuwe locaties zouden immers de marktwaarde van de bestaande locaties aantasten vanwege de extra concurrentie die dat met zich mee zou brengen.

RVB heeft ook dit recentelijk bevestigd in de brief die is bijgevoegd als bijlage 1:

*"Wanneer op de verzorgingsplaats van een locatie extra concurrerende diensten en producten door een andere rechthebbende (met een ander en eigen huurrecht) worden aangeboden, leidt dit tot een daling van de marktwaarde van de 'locatie' (MBVP/Restaurant) waardoor uiteindelijk de eerste veilingopbrengst voor de zittende huurder lager zal zijn."*

*"Om een daling door concurrerende diensten en producten te voorkomen, is in de Benzinewet (en de onderliggende convenanten), opgenomen dat de Staat – met uitzondering van enkele specifiek omschreven verzorgingsplaatsen – tot 1 januari 2024 geen nieuwe locaties op verzorgingsplaatsen zal creëren en in gebruik zal geven."*<sup>6</sup>

Alle contractspartijen bij het Convenant zijn het er derhalve over eens dat het de bedoeling van partijen bij het Convenant is geweest om daling van de marktwaarde van locaties door een aanbod van concurrerende producten en diensten te voorkomen. Dat moet dan ook het uitgangspunt zijn tussen partijen gedurende de eerste veilingperiode van iedere locatie.

In het Convenant is opgenomen dat de daarin neergelegde hoofdlijnen nadere invulling behoeven, zowel in bilaterale overeenkomsten tussen de Staat en de leden van VPR en VNPI, als in wetgeving en beleid.<sup>7</sup>

De invulling in wetgeving heeft goeddeels reeds plaatsgevonden in de Benzinewet, echter slechts voor zover de aard van de afspraken zich daarvoor leende. Niet alle afspraken in het Convenant zijn of moesten toen in navolging van het Convenant ook in wetgeving worden opgenomen.

Nadere invulling heeft ook plaatsgevonden in bijvoorbeeld het Convenant Veiling en Gebruiksvergoeding, waarin onder andere het doel is opgenomen dat de veilingmethode voor de verkopende partij een optimale opbrengst moet opleveren, een doelstelling die weer in lijn ligt met voornoemde afspraak uit het Convenant.

Recent is nog door de minister van Infrastructuur en Milieu nadere invulling gegeven aan het Convenant en in het bijzonder aan het hiervoor genoemde uitgangspunt dat aanbod van concurrerende producten en diensten op verzorgingsplaatsen niet kan worden toegestaan teneinde daling van de marktwaarde van de locatie te voorkomen. Zij heeft het zelfstandige exploitanten van energielaadpunten verboden om aanvullende voorzieningen zoals een gemakswinkel, autowasstraat, snoepautomaat, etc. op de

<sup>4</sup> De brief van RVB voeg ik bij als bijlage 1 bij deze brief.

<sup>5</sup> Idem voetnoot 3.

<sup>6</sup> Deze juiste weergave van de bedoeling van partijen bij het Convenant, wordt ook door de minister van Infrastructuur en Milieu gehanteerd bij besluitvorming, alsook in rechte aangevoerd ingeval die besluitvorming wordt aangevochten.

<sup>7</sup> Vide de achtste overweging van het Convenant.



verzorgingsplaatsen aan te bieden.<sup>8</sup> Het is teleurstellend dat deze beleidsmatige invulling van de onbetwiste bedoeling van partijen bij het Convenant (geen concurrerende activiteiten op de verzorgingsplaatsen) vooralsnog geen stand heeft gehouden bij de Amsterdamse bestuursrechter vanwege de enge toetsingskaders binnen de Wet beheer Rijkswaterstaatwerken.<sup>9</sup> Ik heb de minister van Infrastructuur en Milieu er nadrukkelijk op gewezen dat indien zij er niet in slaagt om door middel van beleid invulling te geven aan de gemaakte afspraken uit het Convenant, de Staat dat zoals afgesproken in het Convenant ook door middel van wetgeving kan doen.<sup>10</sup>

Gelet op het voorgaande en in het bijzonder de inspanningen<sup>11</sup> die door de Staat worden verricht om recht te doen aan de bedoeling van partijen bij het Convenant, is het zeer verbazingwekkend en onbegrijpelijk dat Rijkswaterstaat het voornemen heeft geuit om het voorzieningenbeleid aan te passen zonder dat rekening is gehouden met het feit dat dit beleid – zelfs het voornemen om het beleid aan te passen – negatieve gevolgen kan hebben voor de marktwaarde van de locatie.<sup>12</sup>

Zelfs als de aanpassingen van het voorzieningenbeleid uitsluitend positieve gevolgen voor de marktwaarde van een of meer locaties zouden hebben, dan zal er zoals RVB het treffend verwoord *“sprake zijn van ongelijke behandeling tussen partijen ‘waarbij de locaties reeds zijn geveild’ en ‘die nog moeten worden geveild’.”*

VPR en VNPI waren volstrekt verrast (zie ook de volgende pagina) toen zij vernamen dat Rijkswaterstaat in een memo van 16 mei jl. RVB verzocht om de informatie dat Rijkswaterstaat voornemens is het voorzieningenbeleid te wijzigen op te nemen in het biedboek voor de veiling van september as. Het memo voeg ik bij als **bijlage 2** en de reactie daarop van VNPI en VPR – toen duidelijk werd dat RVB dat verzoek had ingewilligd – voeg ik bij als **bijlage 3**.

De keuze om dit aan het biedboek toe te voegen kan niet anders dan ingegeven zijn door de overtuiging dat de informatie van belang is voor het potentiële exploitatieresultaat van de locaties en dus voor de biedingen en de opbrengst van de veilingen. Er is immers geen enkele andere reden om informatie toe te voegen aan het biedboek van een veiling, waarbij uitsluitend de geboden concessieprijs relevant is.

Met de toevoeging van deze informatie aan het biedboek wordt bewaarheid waarvoor RVB zelf heeft gewaarschuwd, namelijk *“financiële en contractuele benadeling van de zittende huurder”* en *“ongelijke behandeling tussen partijen ‘waarbij de locaties reeds zijn geveild’ en ‘die nog moeten worden geveild’.”*

Voorts geldt dat een veiling van locaties bij uitstrek van biedboek tot bieding zorgvuldig, transparant, voorspelbaar en gecontroleerd dient te verlopen. De verstrekte informatie over het voornemen van Rijkswaterstaat is dermate generiek en de uitvoerbaarheid – gelet op de gebondenheid van de Staat aan het Convenant – dermate onzeker, dat daarmee dit gecontroleerde proces op onzorgvuldige wijze wordt verstoord. Nota bene wordt in de brochure van RVB over de veiling van september as. onder het kopje

<sup>8</sup> Stcrt. 2013, nr. 32624. Voor de goede orde: de aanpassing van het voorzieningenbeleid (Stcrt. 2011, nr. 23149) waardoor er op verzorgingsplaatsen ook energielaadpunten buiten een locatie zijn toegelaten op de verzorgingsplaatsen, achten VPR en VNPI ook in strijd met de onbetwiste bedoeling van partijen bij het Convenant om de veilingopbrengst van de zittende concessiehouders te beschermen door geen concurrerende activiteiten op de verzorgingsplaats toe te staan. Dat het naar het voorlopig oordeel van het hof Den Haag op 9 december 2014 (ECLI:NL:GHDHA:2014:4216) op dat moment zodanig ongewis was dat de energielaadpunten inderdaad tot een negatieve invloed op de veilingopbrengst zouden leiden zodat daaraan in het door VPR ahangig gemaakte kort geding geen gevolgen verbonden konden worden, doet daar niets aan af. Sterker nog: deze overweging in 3.6 van het arrest maakt dat VPR en VNPI de resultaten van veilingen van locaties waar inmiddels een zelfstandig energielaadpunt is opgericht nauwlettend in de gaten zullen (laten) houden op een daling in marktwaarde als gevolg van de aanwezigheid van dat energielaadpunt, zodat een bodemrechter daar in de toekomst wel gevolgen aan kan verbinden. VPR en VNPI behouden zich in dezen alle rechten voor.

<sup>9</sup> Rechtbank Amsterdam, 4 juli 2017, ECLI:NL:RBAMS:2017:4755.

<sup>10</sup> De minister van Infrastructuur en Milieu kan in ieder geval zelf een voorstel tot (wijziging van) wet doen.

<sup>11</sup> Inspanningen die overigens vooralsnog onvoldoende blijken te zijn, gezien het oordeel van de Amsterdamse bestuursrechter (waarnaar verwezen in voetnoot 9) dat de afspraken in het Convenant geen voldoende grond bieden (in beleid) voor weigering van een vergunning voor een concurrerende shop naast een locatie.

<sup>12</sup> Nog los van het feit dat de huurders het huurgenot geboden dient te worden dat zij mochten verwachten bij aanvang van hun huurovereenkomst.

"Voorwaarden en regelgeving" nog verwezen naar het voorzieningenbeleid, zoals gepubliceerd in 2004 ten tijde van de invulling van de Convenanten in wet- en regelgeving:

*"Verder wordt ten aanzien van het oprichten en exploiteren van een benzinestation langs een rijksweg gewezen op het beleid dat geldt voor voorzieningen op verzorgingsplaatsen langs rijkswegen, zoals gepubliceerd in de Staatscourant van 22 maart 2004, nummer 56."*<sup>13</sup>

Het is daarnaast te verwachten dat de door Rijkswaterstaat verstrekte informatie bij de op 30 mei jl. gehouden consultatiebijeenkomst voor vergunninghouders en 'stakeholders' over het voornemen tot herziening van het voorzieningenbeleid van invloed zal zijn op de biedingen die deze vergunninghouders en 'stakeholders' bij de aankomende veiling van locaties zullen doen.

Los van de afspraken in de Convenanten, is de wijze waarop Rijkswaterstaat is gekomen tot (de informatievoorziening over) de voorgenomen wijziging van het voorzieningenbeleid zeer onzorgvuldig. Het memo van 16 mei jl. komt eenvoudigweg uit de lucht vallen en op 30 mei jl. wordt lippendienst bewezen aan 'inspraak van alle stakeholders'. Noch u, noch RVB reageert vervolgens op de brief van VPR en VNPI van 29 juni jl. (bijlage 3). Het is volstrekt onduidelijk wanneer en op welke locaties het nieuwe beleid van toepassing zal zijn. Voor zover Rijkswaterstaat voornemens zou zijn om het – blijkens het memo naar verwachting eind 2017 vast te stellen – nieuwe voorzieningenbeleid direct of kort daarop van toepassing te verklaren op alle verzorgingsplaatsen, dan wijs ik u erop dat dit niet alleen in het licht van het Convenant onbehoorlijk bestuur oplevert. Ook marktpartijen (waaronder VPR en VNPI leden) die reeds een veiling hebben gewonnen en daarmee voor 15 jaar het recht op (de voortzetting van) de exploitatie van een locatie hebben verkregen, zullen worden benadeeld door deze onverwachte en ondoordachte (voorgenomen) wijziging van het beleid. Deze partijen hebben hun bod immers uitgebracht op basis van een te verwachten exploitatieresultaat over de komende vijftien jaar, dat met de voorgenomen wijziging van het beleid op losse schroeven komt te staan.<sup>14</sup> Dat hier geen rekening mee is gehouden is niet alleen onzorgvuldig, maar maakt de overheid in dezen onvoorspelbaar.<sup>15</sup>

Ik verzoek u dan ook zo spoedig mogelijk te bewerkstelligen – en zo nodig sommeer ik u te bewerkstelligen – dat deze informatie uit het biedboek wordt teruggetrokken met de mededeling aan de partijen die het biedboek hebben opgevraagd dat eventuele aanpassing aan het voorzieningenbeleid voor verzorgingsplaatsen langs de rijkswegen uitsluitend in overeenstemming met het Convenant (en de bedoeling van partijen bij het Convenant) kan gebeuren en dat de verstrekte informatie daar geen rekening mee heeft gehouden en daarom als irrelevant moet worden beschouwd.

Daarnaast verzoek ik u – en zo nodig sommeer ik u – mij te bevestigen dat u enigerlei handelen, waaronder eventuele herzieningen van het voorzieningenbeleid, zult nalaten voor zover dat invloed heeft of kan hebben op de marktwaarde van de locaties en/of voor zover dat verschillen in marktwaarde van locaties oplevert of kan opleveren tussen de momenten waarop de locaties worden geveild.

Bij gebreke van een bevredigende reactie op voorgaande verzoeken binnen vier weken, zijn VPR en VNPI voornemens om op zo kort mogelijke termijn namens hun leden in rechte te laten vaststellen dat het handelen van de Staat, waaronder in ieder geval ook de implementatie van het in 2011 gewijzigde voorzieningenbeleid en de (huidige communicatie over en plannen voor) aanvullende wijzigingen van het voorzieningenbeleid, in strijd is met de Convenanten en de daarop geënte wet- en regelgeving, althans in strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur en daarmee onrechtmatig is. VPR en VNPI zullen tevens nakoming van het Convenant vorderen in de zin dat de Staat zal afzien van ieder handelen dat kan of zal leiden tot een daling van de marktwaarde van de nog te veilen locaties of dat kan leiden tot ongelijke

<sup>13</sup> Bijlage 4. Daarbij wordt dus niet eens verwezen naar wijzigingen van dat beleid, zoals gepubliceerd in 2011 en 2013; laat staan dat verwezen wordt naar voorgenomen wijzigingen.

<sup>14</sup> Rijkswaterstaat geeft immers met het verzoek tot het opnemen van haar memo in het biedboek voor de veilingen aan dat de voorgenomen beleidswijziging invloed kan hebben op het exploitatieresultaat van de locaties.

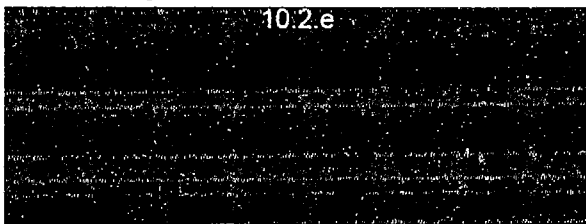
<sup>15</sup> Daarmee willen VPR en VNPI overigens niet impliceren dat nimmer enige wijziging in het voorzieningenbeleid mogelijk is, maar dat Rijkswaterstaat in ieder geval rekening dient te houden dat als de overheid 15 jaar durende concessierechten veilt aan de hoogsteieder, het in strijd met de beginselen van behoorlijk bestuur is als het verdienpotentieel van die concessierechten in de jaren na die veiling door andere overheidsmaatregelen in negatieve zin wordt aangetast, dan wel teniet wordt gedaan. Zo een dergelijk handelen overigens niet in strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur zou zijn, zal sprake zijn van een gebrek in de zin van artikel 7:204 BW.

behandeling tussen concessiehouders waarvan de locatie reeds is geveild en concessiehouders waarvan de locatie nog moet worden geveild. Met de vaststelling in rechte wordt tevens beoogd dat de leden van VPR en VNPI (ieder) slechts een schadestaatprocedure aanhangig zullen behoeven te maken om hun schade als gevolg van het handelen van de Staat, waaronder de (voorgenomen) wijzigingen van het voorzieningenbeleid, vast te laten stellen.<sup>16</sup>

Onder voorbehoud van alle rechten en weren.

Een vrijwel gelijklopende brief heb ik verzonden aan de Minister van Infrastructuur en Milieu, de minister van Financiën en RVB (als gedelegeerd veilingmeester en verhuurder).

Hoogachtend,



<sup>16</sup> Bij dat handelen van de Staat zullen VPR en VNPI ook betrekken dat de Staat het inmiddels mogelijk heeft gemaakt dat zelfstandige energielaadpunten zich naast de locaties op verzorgingsplaatsen hebben kunnen vestigen.



T: 10.2.e

F: 10.2.e

10.2.e@winthagemensink.nl

www.winthagemensink.nl

**PER AANGETEKENDE POST**

Staat der Nederlanden  
meer speciaal de Minister van Binnenlandse Zaken  
en Koninkrijksrelaties  
p/a Rijksvastgoedbedrijf  
Postbus 16700  
2500 BS Den Haag

**Adres**  
Sarphatistraat 370  
1018 GW Amsterdam

Vooraf per e-mail: 10.2.e@rijksoverheid.nl; 10.2.e@rijksoverheid.nl en  
10.2.e@rijksoverheid.nl

**URGENT!**

Amsterdam 4 oktober 2017  
Ons kenmerk 20170004  
Onderwerp Sommatie en aansprakelijkstelling inzake privaatrechtelijke  
medewerking aan de komst van aanvullende snellaadvoorzieningen bij  
benzinestations op verzorgingsplaatsen langs de snelweg waar al een  
laadstation is of komt.  
Van 10.2.e, advocaat

Excellentie,

**A. Inleiding**

1. Namens cliënten, de besloten vennootschap MisterGreen Fast Charging Network BV (**MisterGreen**), gevestigd en kantoorhoudende te (1013MM) Amsterdam aan IJdok 159, en de besloten vennootschap Fastned BV (**Fastned**), gevestigd en kantoorhoudende te (1079DL) Amsterdam aan de James Wattstraat 77, (gezamenlijk ook wel: de **Concessiehouders Basisvoorziening Laadstations**), beide voor deze zaak woonplaats kiezende ten kantore van WinthagenMensink advocaten te (1018GW) Amsterdam aan de Sarphatistraat 370, vraag ik uw dringende aandacht voor het volgende.
2. Recentelijk hebben Shell en Esso aangekondigd snellaadvoorzieningen te willen plaatsen als aanvullende voorzieningen bij hun benzinestations op een aantal verzorgingsplaatsen



aan de Nederlandse snelweg. Op die verzorgingsplaatsen zijn of komen echter al laadstations van Fastned of MisterGreen als basisvoorziening. De Staat mag dan ook geen medewerking verlenen aan de komst van de aanvullende snellaadvoorzieningen bij benzinestations van Shell en Esso.

3. Het plaatsen van snellaadvoorzieningen voor elektrische auto's op verzorgingsplaatsen gelegen langs de snelweg vereist een concessie die bestaat uit zowel een vergunning onder de Wet beheer rijkswaterstaatswerken (**Wbr**) als privaatrechtelijke toestemming van de Staat der Nederlanden (daarbij vertegenwoordigt door het Rijksvastgoedbedrijf) als grondeigenaar. Deze concessies zijn voor een groot aantal verzorgingsplaatsen via een objectieve en transparante lotingsprocedure in 2012 verdeeld onder alle daarin geïnteresseerde partijen die zich daarvoor tijdig hebben aangemeld. Onder deze partijen bevonden zich Fastned en MisterGreen die beiden voor meerdere verzorgingsplaatsen een concessie hebben verkregen. De benzinestationhouders waren echter niet bereid te investeren en hebben er destijds voor gekozen om niet deel te nemen aan de verdeling van de concessies. Zij mogen nu niet achteraf en via de achterdeur alsnog van de Staat dezelfde rechten (en zelfs meer!) krijgen.
4. Het verlenen van toestemming door de Staat aan Shell, Esso, andere benzinestationhouders of wegrestaurants voor het plaatsen en exploiteren van snellaadvoorzieningen op locaties waar al laadstations van Fastned of MisterGreen zijn of komen, is in strijd met de zorgplicht die vanwege de reeds verleende concessies voor laadstations, de algemene beginselen van behoorlijk bestuur en de maatschappelijke zorgvuldigheid op de Staat rust. Het zou dus een onrechtmatige daad opleveren van de Staat jegens de Concessiehouders Basisvoorziening Laadstations.
5. De Concessiehouders Basisvoorziening Laadstations zullen in deze brief achtereenvolgens toelichten dat:
  - i. de Staat de komst van snellaadinfrastructuur langs de Nederlandse snelweg als noodzakelijk heeft bestempeld voor het kunnen behalen van de doelstellingen op het gebied van klimaat en milieu (hoofdstuk B);
  - ii. de Benzinestations de mogelijkheid hadden om snellaadvoorzieningen aan te leggen maar absoluut niet bereid waren om daarin te investeren (hoofdstuk C);
  - iii. de Staat daarom heeft bepaald dat met ingang van 10 januari 2012 het laadstation als basisvoorziening wordt aangemerkt net als de basisvoorzieningen benzinestation en wegrestaurant;
  - iv. waardoor de Staat het mogelijk heeft gemaakt de concessies voor laadstations aan andere partijen dan benzinestations en wegrestaurants uit te geven, die wel bereid zouden zijn om te investeren in de komst van de laadinfrastructuur;
  - v. onder andere Fastned en MisterGreen waren geïnteresseerd in de nieuwe concessies en toonden zich bereid daarin te investeren. Op basis van een objectieve verdelingsprocedure waaronder een loting is in 2012 bepaald welke geïnteresseerde partijen voor welke verzorgingsplaatsen in aanmerking kwamen voor de concessie (hoofdstuk D). De uitkomst van die procedure was dat de



Concessiehouders Basisvoorziening Laadinfrastructuur concessies verkregen voor verschillende verzorgingsplaatsen;

- vi. de Staat niet langer zijn benodigde medewerking (hoofdstuk E) mag verlenen aan het plaatsen en exploiteren van snellaadvoorzieningen bij benzinestations gelegen op die verzorgingsplaatsen (hoofdstuk F).
6. De Concessiehouders Basisvoorziening Laadstations sommen de Staat dan ook om zich te onthouden van elke vorm van privaatrechtelijke medewerking aan de komst van snellaadvoorzieningen als aanvullende voorziening bij benzinestations of wegrestaurants op verzorgingsplaatsen waar al een zelfstandig laadstation als basisvoorziening is of komt. In het bijzonder betreft deze sommatie de vijf verzorgingsplaatsen ten aanzien waarvan Shell op dit moment concrete plannen kenbaar heeft gemaakt: De Andel, Helleliet, Ruwiel, Peulwijk oost en Den Ruygen Hoek linkerzijde, alsmede verzorgingsplaats De Buunderkamp waar Esso voornemens is snellaadvoorzieningen te plaatsen bij haar benzinestation.

#### **B. Infrastructuur voor elektrisch rijden noodzakelijk voor overheidsdoelstellingen**

7. De komst van snellaadvoorzieningen langs de snelweg is noodzakelijk voor het kunnen behalen van de milieu- en klimaatdoelstellingen van de Nederlandse en Europese overheid. Immers, rijden op elektriciteit in plaats van fossiele brandstof is onmisbaar in de transitie naar duurzaam vervoer om broeikasgassen en fijnstof terug te dringen. Het ontbreken van goede laadinfrastructuur vormt een grote belemmering voor het van de grond komen van elektrisch rijden. Dan bestaat namelijk zogenoemde *range anxiety* onder (potentiële) elektrische rijders die hen ertoe brengt niet elektrisch te rijden, althans niet bij langere ritten. De Staat heeft (bij monde van de landsadvocaat) eerder dan ook tegenover de rechter gesteld: *“Er moet een garantie zijn dat langs de snelweg altijd geladen kan worden”*.<sup>1</sup>
8. De Tweede Kamer heeft in dit verband de motie aangenomen dat de Nederlandse overheid ernaar streeft dat vanaf 2025 louter emissieloze nieuwe auto's worden verkocht. De Minister van Economische Zaken licht het belang van een goede laadinfrastructuur in het licht van de gewenste transitie naar elektrisch vervoer als volgt toe aan de Tweede Kamer:<sup>2</sup>

*Omdat het aantal oplaadpunten en de locatie daarvan een belangrijke rol spelen bij de beslissing om een elektrische auto aan te schaffen en goed gebruik van deze auto te kunnen maken, heeft ook een passende laadinfrastructuur de aandacht van dit kabinet. Om de transitie te ondersteunen richting elektrisch vervoer in Nederland is immers een goed werkende laadinfrastructuur nodig, die aansluit bij de wensen van haar gebruikers.*

<sup>1</sup> Pagina 3 van de Pleitnota van de Staat voor de kort geding zitting van de Voorzieningenrechter van de Rechtbank Den Haag van 11 juli 2013.

<sup>2</sup> Kamerstukken II 2016–2017, 31 305, nr. 216.



9. Tegenover Gerechtshof Den Haag verwoordt de Staat dat belang in 2014 als volgt:<sup>3</sup>

*Wij hebben allemaal baat bij toename van het gebruik van de elektrische auto. Elektrisch rijden is duurzaam, goed voor het milieu en geeft een broodnodige impuls aan onze economie. Maar zonder een infrastructuur van snellaadpalen langs rijkswegen zal het gebruik van de elektrische auto niet van de grond komen. Want hoewel de elektrische rijder vooral thuis en op het werk zal laden, is rugdekking in de vorm van snellaadpunten langs rijkswegen absoluut noodzakelijk om automobilisten over de drempel van het elektrisch rijden te krijgen. Zolang de automobilisten nog vrezen met een lege accu op de vluchtstrook te belanden, zullen zij terughoudend blijven om de stap naar het volledig elektrisch rijden te zetten. Zonder de infrastructuur van de snellaadpalen wordt het beleid van het kabinet, dat is gericht op duurzame automobiliteit, onuitvoerbaar.*  
(onderstrepingen toegevoegd)

10. Zonder de komst van snellaadinfrastructuur was het overheidsbeleid dus in de woorden van de Staat onuitvoerbaar.
11. Om elektrisch vervoer te stimuleren is in 2009 het Formule E-Team opgericht door de Staat. In "Elektrisch Rijden in de versnelling. Plan van Aanpak 2011-2015"<sup>4</sup> staat de integrale aanpak beschreven om elektrisch vervoer in Nederland te stimuleren. Dat plan onderkent enerzijds de noodzaak van de komst van snelladers en anderzijds dat investeringen daarin op dat moment nog ver voor de markt uitlopen.

### C. Benzinestations waren absoluut niet bereid te investeren in laadinfrastructuur

12. Tot 10 januari 2012 was het niet mogelijk om een concessie te krijgen voor het realiseren van een zelfstandig snellaadstation. Die kunnen namelijk alleen worden verleend voor basisvoorzieningen en tot die datum waren alleen het benzinestation en wegrerestaurant als zodanig aangemerkt. Het was tot 10 januari 2012 nog wel mogelijk om snellaadvoorzieningen als aanvullende voorzieningen bij een van de genoemde basisvoorzieningen te plaatsen. Van die mogelijkheid werd echter niet of nauwelijks gebruik gemaakt, ondanks de grote en kapitaalkrachtige partijen die achter veel van de benzinestations zitten.
13. Het Formule E-Team en Rijkswaterstaat hebben actief de zittende benzinestationhouders benaderd met de vraag of deze bereid waren om te investeren in de aanleg van snellaadvoorzieningen langs de snelweg. Het antwoord daarop was een luid en duidelijk nee van de benzinestationhouders. **10.2.e** vicevoorzitter van het Formule E-Team, heeft over het belang van de komst van snellaadvoorzieningen langs de snelweg en de weigering van de benzinestations om daaraan bij te dragen als volgt verklaard (**BIJLAGE 1**):

<sup>3</sup> Nummer 6.1 van de pleitnota van de Staat voor de zitting van het Gerechtshof Den Haag van 27 oktober 2014.

<sup>4</sup> Kamerstukken II 2011-2012, 33043, nr. 1.



*Het belang voor het Formule E-team was dat Elektrische auto's in Nederland ook zo spoedig mogelijk kunnen snelladen langs de snelwegen, net zoals benzineauto's de mogelijkheid hebben om te tanken. (...)*

*Nederland wil dat er in 2020 meer dan 200.000 elektrische auto's rondrijden op haar snelwegen en daarvoor zijn snelladers nodig langs de snelweg. Zonder deze infrastructuur blijft 'range anxiety' een probleem en zal de snelle groei uitblijven. (...)*

*Wat ik tegenover mij vond [op een bespreking met vertegenwoordigers van de pompstationhouders, oliemaatschappijen en wegrestaurants] waren mensen die vanuit mijn blikveld het gehele onderwerp niet serieus namen. (...) Het leek of ik aan het praten was tegen een bierkaai, geen van de aanwezigen in de zaal leek interesse te hebben in een elektrische auto of ook in te zien dat de elektrische auto de toekomst zou gaan hebben. (...)*

*Meerdere malen heb ik gezegd "jongens, dit is echt nodig, zonder die snelladers geen elektrische auto's, dit is een nieuwe markt, omarm hem anders gaat deze aan je voorbij". Dit werd door de groep veelal weggelachen (onderstrepingen en tekst tussen [ ] toegevoegd)*

#### **D. Concessieverlening aan de Concessiehouders Basisvoorziening Laadstations**

14. Snellaadvoorzieningen ontbraken aldus volledig op de verzorgingsplaatsen langs de Nederlandse snelwegen en de zittende benzinestations en wegrestaurants waren niet of nauwelijks bereid om daar verandering in te brengen. Die situatie was problematisch voor de Staat, omdat hij, als gezegd, inzag dat de ontwikkeling van elektrisch rijden in Nederland uitsluitend succesvol kon zijn met voldoende laadinfrastructuur langs de snelweg. De afhankelijkheid van de benzinestationhouders moest dus worden doorbroken, zodat andere partijen die wel bereid waren om te investeren de door de Staat als noodzakelijk bestempelde infrastructuur konden gaan aanleggen.
15. Om dat te bereiken heeft de Nederlandse Staat het Rijkswaterstaatsbeleid met ingang van 10 januari 2012 in die zin gewijzigd dat het laadstation sindsdien wordt aangemerkt als basisvoorziening (de andere basisvoorzieningen zijn: benzinestation, wegrestaurant en servicestation). De Minister van Infrastructuur en Milieu schrijft daarover aan de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State:<sup>5</sup>

*De Staat had in eerste instantie de hoop dat de bestaande exploitanten van benzinestations, wegrestaurants en servicestations zelf en op eigen initiatief een landelijk dekkend netwerk van laadinfrastructuur zouden realiseren. Omdat de bestaande exploitanten echter geen actie ondernamen is het energielaadpunt als basisvoorziening toegevoegd aan de Kennisgeving, op 20 december 2011.*

<sup>5</sup> In het verweerschrift naar aanleiding van de verlening van een Wbr-vergunning voor de komst van een laadstation bij het benzinestation op verzorgingsplaats Honswijk.



16. Het expliciete doel van die beleidswijziging is de komst van zelfstandig geëxploiteerde laadstations op de verzorgingsplaatsen langs de snelweg om de afhankelijkheid van de benzinestations te doorbreken, zo blijkt uit de toelichting:<sup>6</sup>

*De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft bij Kennisgeving van 22 maart 2004 het 'Voorzieningenbeleid op verzorgingsplaatsen langs rijkswegen' vastgesteld. In afwachting van een algehele herziening wordt het voorzieningenbeleid spoedheidshalve op één onderdeel gewijzigd. Dit beleid onderscheidt drie basisvoorzieningen op verzorgingsplaatsen: het benzinestation, het wegrestaurant en het servicestation (deze laatste voorziening biedt de mogelijkheid van exploitatie van een benzinestation en een wegrestaurant). Omdat alleen deze drie typen voorzieningen zijn toegestaan is zelfstandige exploitatie van een solitair energielaadpunt niet mogelijk. Het plaatsen en exploiteren van energielaadpunten als aanvullende voorziening door de huidige exploitant van een basisvoorziening is overigens wel toegelaten.*

*Dat het elektrische rijden momenteel sterk toeneemt en gestimuleerd wordt op grond van rijksbeleid is een omstandigheid die bij het opstellen van het beleid in 2004 niet voorzien was. Om het elektrisch rijden te faciliteren is het wenselijk dat er zelfstandig geëxploiteerde elektrische laadstations beschikbaar komen op de verzorgingsplaatsen langs rijkswegen. Immers, dan is de plaatsing niet alleen afhankelijk van de exploitant van al aanwezige basisvoorzieningen. Daarom is het wenselijk om naast het benzinestation, het wegrestaurant en het servicestation ook het energielaadpunt als basisvoorziening aan te merken.*

17. Door deze beleidswijziging konden zelfstandige concessies voor laadstations worden verleend. Laadstations waren immers tot 10 januari 2012 aanvullende voorzieningen die alleen bij een andere basisvoorziening konden worden gerealiseerd, maar zijn sinds 10 januari 2012 aangemerkt als zelfstandige en volwaardige basisvoorziening. Om voor deze nieuwe hoofdfunctie in aanmerking te komen, konden partijen zich wenden tot de Minister van Infrastructuur en Milieu. Na het verkrijgen van een Wbr-vergunning zou een huurovereenkomst met het Rijksvastgoedbedrijf volgen. Tussen partijen die zich voor 16 januari 2012 zouden melden zou loting plaatsvinden als er meerdere gegadigden waren voor een laadstation op dezelfde verzorgingsplaats. Aanvragen van partijen die zich na die datum zouden melden, zouden op volgorde van binnenkomst worden behandeld.
18. De concessies zijn aldus door middel van een objectieve en transparante procedure verdeeld tussen alle partijen die zich tijdig bij de Staat hebben gemeld. *"Uiteindelijk moest geloot worden om alles eerlijk te verdelen"*, aldus de Staat.<sup>7</sup> Die loting heeft op 27 april 2012 plaatsgevonden bij notaris Robert Gallas van Pels Rijcken Droogleever Fortuijn. De benzinestationhouders hebben er bewust voor gekozen om aan deze belangrijke loting niet deel te nemen.

<sup>6</sup> Staatscourant 2011 nr. 23149 van 20 december 2011.

<sup>7</sup> Pagina 4 van de Pleitnota van de Staat voor de kort geding zitting van de Voorzieningenrechter van de Rechtbank Den Haag van 11 juli 2013.



19. Fastned en MisterGreen hebben zich op de markt voor elektrisch rijden gestort, omdat zij geloven in de toekomst van duurzaam, elektrisch vervoer. Fastned en MisterGreen toonden (en tonen) zich bovendien wel bereid om fors te investeren in de risicovolle aanleg en exploitatie van de snellaadvoorzieningen die nodig waren (en nog steeds zijn) om elektrisch rijden succesvol te maken in Nederland. Zij hebben dan ook beide tijdig ingeschreven en zodoende deelgenomen aan voornoemde verdelingsprocedure met als resultaat dat zij beide voor meerdere verzorgingsplaatsen de concessie hebben verkregen om een laadstation te vestigen en exploiteren.
20. Vervolgens zijn de Concessiehouders Basisvoorziening Laadstations aan de slag gegaan met de uitrol van hun netwerk van zelfstandige laadstations. Het door de Staat geconstateerde probleem van het ontbreken van de voor elektrisch rijden noodzakelijke snellaadvoorzieningen langs de snelweg is zodoende door deze partijen opgelost. De benzinestationhouders hebben dat vervolgens – uiteindelijk tevergeefs maar met behoorlijke kosten en vertraging voor de Concessiehouders Basisvoorzieningen Laadstations als gevolg – nog proberen te verhinderen door een kort geding tegen de Staat te starten. De opstelling van de benzinestations wordt door de Staat in dat geding als volgt weergegeven:<sup>6</sup>

*De leden van VPR zijn zelf niet werkelijk geïnteresseerd in het plaatsen van elektrische laadpunten, maar willen ook niet dat anderen deze wel realiseren.*

21. Mede op basis daarvan heeft het Hof Den Haag bevestigd dat de komst van laadstations van de de Concessiehouders Basisvoorziening Laadstation op geen enkele wijze inbreuk maakt op de rechten van bestaande benzinestations.
- E. Plaatsen en exploiteren van snellaadvoorzieningen langs de snelweg vereist privaatrechtelijke medewerking van de Staat**
22. Shell en Esso hebben de voor de aangekondigde plannen benodigde Wbr-vergunningen inmiddels aangevraagd. Het is op dit moment nog niet bekend of en wanneer die vergunningen ook zullen worden verleend door de Minister van Infrastructuur en Milieu. Naar de stellige overtuiging van de Concessiehouders Basisvoorzieningen Laadstations mogen die gevraagde vergunningen niet aan Shell en Esso worden verleend. Dat verdraagt zich namelijk niet met het toetsingskader van de Wbr: het verzekeren van veilig en doelmatig gebruik van de verzorgingsplaatsen. Het Rijkswaterstaatsbeleid ter invulling van dat kader verstaat onder aanvullende voorzieningen alle andere voorzieningen dan basis-voorzieningen. Dat betekent dat tot 10 januari 2012 het verlenen van een Wbr-vergunning voor snellaadvoorzieningen als aanvullende voorziening mogelijk was, maar sindsdien is het aangemerkt als basisvoorziening en dus niet langer een aanvullende voorziening. Zo volgt uit het hierboven weergegeven citaat uit de toelichting op de beleidswijziging. Bovendien is het in strijd met de verkeersveiligheid als twee aanbieders van snellaadvoorzieningen zich vestigen op dezelfde verzorgingsplaats. De door Shell en Esso gevraagde Wbr-vergunningen zouden op grond van het vergunningenbeleid van de Minister van Infrastructuur en Milieu dan ook moeten worden afgewezen. De

<sup>6</sup> Nummer 12 van de pleitnota van de Staat voor de zitting van het Gerechtshof Den Haag van 27 oktober 2014.



Concessiehouders Basisvoorzieningen Laadstations zullen zich in bestuursrechtelijke procedures verzetten tegen eventuele vergunningverlening voor het realiseren van snellaadvoorzieningen als aanvullende voorzieningen bij benzinestations op dezelfde verzorgingsplaatsen waar al laadstations zijn of komen. In het verleden zijn Fastned en MisterGreen herhaaldelijk geconfronteerd met Wbr-vergunningen voor laadvoorzieningen bij wegrestaurants en benzinestations die niet door publicatie bekend zijn gemaakt en waarvan zij ondanks de expliciete toezegging daartoe ook niet op andere wijze van op de hoogte waren gesteld. Vanwege deze heimelijke vergunningverlening bestond geen mogelijkheid om tijdig bestuursrechtelijk bezwaar en beroep aan te tekenen. Gelet op deze in het verleden afgegeven vergunningen valt niet uit te sluiten dat de Minister van Infrastructuur en Milieu ook de nu door Shell en Esso aangevraagde vergunningen zal verlenen.

23. Naast de Wbr-vergunning is voor het vestigen en exploiteren van voorzieningen op verzorgingsplaatsen langs de snelweg een gebruiksrecht nodig dat wordt toegekend door de Staat als grondeigenaar. De Concessiehouders Basisvoorziening Laadstations hebben voor hun laadstations per verzorgingsplaats een huurovereenkomst gesloten met de Staat. Voor het huren van een locatie voor de vestiging van een motorbrandstofverkooppunt op een verzorgingsplaats aan de snelweg wordt op basis van de Wet tot veiling van bepaalde verkooppunten van motorbrandstoffen (**Benzinewet**) een standaard huurovereenkomst gesloten met de Staat. De bestemming daarvan is de *"verkoop van motorbrandstoffen – waartoe niet de verkoop van elektriciteit behoort – en de exploitatie van de shop"*, aldus de Staat.<sup>9</sup> Om bij een dergelijk motorbrandstofverkooppunt (ook wel: benzinestation) eveneens een verkooppunt te plaatsen van elektriciteit ten behoeve van het opladen van elektrische auto's moet die overeenkomst worden aangepast bijvoorbeeld door het sluiten van een addendum, aldus het Rijksvastgoedbedrijf (**BIJLAGE 2**).
24. Ook in het geval de gevraagde vergunningen inderdaad aan Shell en Esso worden verleend, zal de Staat als grondeigenaar het alsdan vergunde gebruik niet mogen toestaan. Het toetsingskader van de Wbr is zeer beperkt en alleen de belangen van veilig en doelmatig gebruik van de verzorgingsplaats ter facilitering van het wegverkeer mogen bij de vergunningverlening en bestuursrechtelijke toetsing worden meegewogen. Andere belangen spelen geen rol.
25. Dat is uiteraard anders bij het als grondeigenaar wel of niet verlenen van medewerking aan het privaatrechtelijk toestaan van het plaatsen van snellaadvoorzieningen bij benzinestations die aanwezig zijn op van de Staat gehuurde gronden. Bij het gebruik van zijn eigendomsbevoegdheid moet de Staat rekening houden met de gerechtvaardigde belangen van derden en zal dus een belangenafweging plaats moeten vinden. In de discussie over de vraag of er aanvullende voorzieningen mogen komen bij het laadstation van Fastned verwoordt de Staat bij monde van de landsadvocaat als volgt:

<sup>9</sup> Pagina 12 van de Pleitnota van de Staat voor de kort geding zitting van de Voorzieningenrechter van de Rechtbank Den Haag van 11 juli 2013.



*Bij de wijze waarop de Staat invulling geeft aan de hem toekomende contractsvrijheid, mag en moet - onder omstandigheden - ook worden betrokken welke gevolgen daaraan (kunnen) worden verbonden in zijn rechtsverhouding met andere betrokken partijen zoals Velder B.V. Om die reden weigert de Staat privaatrechtelijke toestemming te verlenen voor het realiseren van de door Fastned gewenste aanvullende voorzieningen.*

26. In de woorden van de Minister van Infrastructuur en Milieu:

*Het verlenen van publiekrechtelijke toestemming impliceert ook niet dat ook privaatrechtelijk toestemming moet worden verleend. Zie Hoge Raad 9 november 2012, NJ 2012, 639, AB 2013, 1. Dat is in dit geval niet anders, onder meer omdat het beoordelingskader dat op grond van de Wbr dient te worden toegepast, niet tevens de privaatrechtelijke belangen van de Staat en derden omvat. Aan de Staat komt contractsvrijheid toe. Dat geldt voor het aangaan van een nieuwe huurovereenkomst en ook voor wijziging van de bestaande afspraken. Bij de wijze waarop de Staat invulling geeft aan de hem toekomende contractsvrijheid, mag en - onder omstandigheden - moet de Staat ook betrekken welke gevolgen daaraan (kunnen) worden verbonden in zijn rechtsverhouding met andere partijen.*

**F. Privaatrechtelijke medewerking van de Staat zou onrechtmatig zijn jegens Concessiehouders Basisvoorziening Laadstations**

27. De belangen van derden, zoals de Concessiehouders Basisvoorziening Laadstations moeten door de Staat dus worden betrokken bij de afweging om al dan niet privaatrechtelijke toestemming te geven voor het realiseren en exploiteren van laadvoorzieningen bij een benzinestation op een verzorgingsplaats waar al een laadstation is of komt. Ook bij dat privaatrechtelijk handelen moet de Staat de geschreven en ongeschreven publiekrechtelijke normen, waaronder de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, in acht nemen.
28. Die belangen laten zich als volgt samenvatten. Op basis van de door de Staat geïntroduceerde mogelijkheid van concessieverlening voor laadstations zijn partijen ingestapt in de markt voor publiekelijk toegankelijke laadinfrastructuur en het verkopen van elektriciteit ten behoeve van het opladen van elektrische auto's. Daarvoor zijn, zoals de Staat wist en weet, forse en risicovolle investeringen nodig. Die zijn met vrijwel uitsluitend private middelen gedaan op basis van de voor een periode van 15 jaar verleende concessies. Daarmee is het door de Staat geconstateerde kip-ei-probleem verholpen en is de door de Staat als voor Nederland noodzakelijk bestempelde infrastructuur er gekomen en wordt het netwerk ervan nog steeds verder verdicht. De Staat was daarvoor niet langer afhankelijk van de benzinestationhouders die weigerde snellaadvoorzieningen aan te leggen. Dat noopt de Staat ertoe om een zorgplicht in acht te nemen jegens die partijen die zich een aantal jaren geleden wel bereid hebben getoond om met eigen middelen voor de markt uit een landelijk dekkende laadinfrastructuur te realiseren. De Staat moet de Concessiehouders Basisvoorziening Laadstations in staat stellen om de door hen gedane investeringen terug te kunnen verdienen en de kinderjaren van de nieuwe markt goed door te komen. Gelet hierop is



het onrechtmatig als de Staat de ze partijen nu volledige concurrentie aandoet in de vorm van het toestaan van snellaadvoorzieningen als aanvullende voorzieningen bij benzinestations op dezelfde verzorgingsplaatsen als waar al een zelfstandig laadstation is of komt. De belangen van de benzinestationhouders wegen daar niet tegenop. Immers, zij hebben in het verleden alle mogelijkheid gehad om zelf over te gaan de laadinfrastructuur aan te leggen en te exploiteren. In eerste instantie verkeerden zij zelfs samen met de wegrestaurants in de voorkeurspositie dat zij de enige partijen waren die van de Staat laadvoorzieningen mochten exploiteren langs de Nederlandse snelweg. Zij waren daartoe echter niet bereid en hebben zelfs geprobeerd te verhinderen dat andere partijen dat wel deden. Zij hebben, in de woorden van **10.2.e**, "deze nieuwe markt aan zich voorbij laten gaan."

#### Laadinfrastructuur vergt forse investeringen

29. "Het realiseren van een snellaadpaal vergt een behoorlijke investering van niet alleen de kosten van de laadpaal zelf maar ook van het realiseren van de benodigde elektriciteitskabels. Tegenover deze investeringen staan zeker voor de komende paar jaar, gezien het zeer kleine aantal stekkervoertuigen in ons land, nog geen inkomsten. Op de langere termijn, in 2020 en 2025, zal dit, met de toename van het aantal elektrische voertuigen in ons land, uiteraard anders worden", aldus de Staat in 2013.<sup>10</sup> Ook in de Staatscourant van 20 november 2013 onderkent de Staat dat de aanleg van een laadstation zeer kostbare werkzaamheden betreft.<sup>11</sup>

30. De Concessiehouders Basisvoorziening Laadstations zijn dus bereid geweest om voor de markt uit forse en risicovolle investeringen te doen in de door de Staat als noodzakelijk bestempelde laadinfrastructuur en het dekken van de operationele kosten daarvoor zolang er nog onvoldoende gebruik is voor een rendabele exploitatie.

#### Investeringen moeten kunnen worden terugverdiend

31. Dankzij deze partijen is de kip-ei patstelling doorbroken (moet er eerst voldoende laadinfrastructuur zijn voor de komst van elektrische auto's of eerst voldoende auto's voor de komst van laadinfrastructuur).<sup>12</sup> De *business case* die deze partijen daarbij voor ogen hadden, is uiteraard gericht op de toekomst waarin er meer elektrische auto's zullen zijn dan nu. De gedane investeringen zullen echter wel binnen vijftien jaar moeten worden terugverdiend, omdat de door de Staat verleende concessies tot die periode beperkt zijn.
32. Het aantal volledig elektrische auto's dat op dit moment op de Nederlandse wegen rijdt, is nog gering. Dat aantal is in ieder geval onvoldoende voor een winstgevende *business case* voor publiek toegankelijke (snel)laders gebaseerd op uitsluitend de situatie van vandaag de dag.

<sup>10</sup> Pagina 3 van de Pleitnota van de Staat voor de kort geding zitting van de Voorzieningenrechter van de Rechtbank Den Haag van 11 juli 2013

<sup>11</sup> Staatscourant 2013 nr. 32624.

<sup>12</sup> "Dit betekent het doorbreken van de klassieke kip-ei-discussie: Wat komt eerst? De laadpaal of de elektrische auto?", aldus de Staat in nummer 2.11 van de Memorie van Antwoord in het hoger beroep van de door de in VPR verenigde benzinestationhouders aangespannen kort gedingprocedure.



33. Dat onderkent de Staat: *"Elektrisch rijden is een nieuwe markt die nog in de kinderschoenen staat en die staat of valt bij het snel kunnen realiseren van een landelijk netwerk van elektrische laadpunten. Alle reden derhalve voor de rijksoverheid om deze ontwikkeling te stimuleren en ervoor te zorgen dat deze haar kinderjaren goed doorkomt"*, aldus de (landsadvocaat namens de) Staat tegenover het Gerechtshof Den Haag.<sup>13</sup>

34. De positie van de Concessiehouders Basisvoorziening Laadstations verwoordt de Staat als volgt:<sup>14</sup>

*Zoals uitvoerig is aangegeven is de markt voor elektrisch laden nog zeer pril, en is het verdienpotentieel van de elektrische laadstations nog erg beperkt (...)*

*Gelet op dit zeer beperkte verdienpotentieel bij aanvang van de concessieperiode*

35. De Staat onderkent dus de ontwikkelingsfase waarin de markt voor elektrisch rijden zich bevindt. In de Green Deal Elektrisch Vervoer 2016-2020 wordt als een van de doelen het verbeteren van de *business case* voor publiek toegankelijke laadinfrastructuur geformuleerd, net als het ontwikkelen van een consumentenmarkt. De inzet en acties waaraan de Rijksoverheid zich in dat kader heeft verbonden zijn blijkens artikel 19 van de Green Deal:

*de onzekerheid over de marktordening op het terrein van de publieke laadinfrastructuur wegnemen, de uitwerking van de Green Deal Openbaar Toegankelijke Elektrische Laadinfrastructuur tegen het licht houden en de uitrol van openbaar toegankelijke laadinfrastructuur bevorderen*

36. Het verlenen van medewerking aan de komst van aanvullende snellaadvoorzieningen bij benzinestations op verzorgingsplaatsen waar al een zelfstandig laadstation is of komt, is zowel in strijd met deze doelstellingen als met de zorgplicht die de Staat heeft jegens de Concessiehouders Basisvoorziening Laadstations. Van die komst zou namelijk een fors negatief effect uitgaan op de *business case* van de Concessiehouders Basisvoorziening Laadstations. Die worden dan immers geconfronteerd met een concurrent die exact dezelfde dienst gaat aanbieden als zij op de desbetreffende verzorgingsplaats al aanbieden. Daar komt nog eens bij dat die nieuwe concurrent het snelladen kan aanbieden in combinatie met een shop met koffiecorner, terwijl de Staat het de Concessiehouders Basisvoorziening Laadstations verhindert om iets anders aan te bieden dan alleen elektrische oplaadbeurten. Het is voor de exploitant van een laadstations als basisvoorziening dan ook niet mogelijk om dezelfde klantervaring te kunnen bieden aan elektrische rijders als Shell en Esso zouden kunnen door het plaatsen en exploiteren van snellaadvoorzieningen als aanvullende voorzieningen bij hun benzinestations.

<sup>13</sup> Nummer 1.1 pleitnota van de Staat voor de zitting van 27 oktober 2014.

<sup>14</sup> nummers 3.8.30 en 3.8.31 van de Memorie van Antwoord van de Staat in het hoger beroep van de door de in VPR verenigde benzinestationhouders aangespannen kort gedingprocedure.



37. Het resulteert dus een oneerlijke concurrentieverhouding als de Staat het benzinestationhouders als Shell en Esso wel zou toestaan om én tanken én snelladen én voorzieningen voor tijdens de oplaadtijd aan te mogen bieden aan elektrische rijders, terwijl de Staat dat de Concessiehouders Basisvoorziening Laadstations verhindert. Het scheppen van die situatie levert uiteraard onbehoorlijk bestuur op.
38. Bijvoorbeeld op verzorgingsplaats De Andel wil Shell de snellaadvoorzieningen recht voor de Starbucksvestiging plaatsen die onderdeel uitmaakt van het benzinestation (BIJLAGE 3). Ook BP prijst haar enkele snellaad-voorziening expliciet aan met een verwijzing naar haar 'Wild Bean cafe' waar elektrische rijders tijdens het laden terecht kunnen voor een koffie, snack of lunch.<sup>15</sup> Die oneerlijke concurrentie is uiteraard funest voor de *business case* van de Concessiehouders Basisvoorziening Laadstations op deze verzorgingsplaatsen. Bovendien gaat er een sterk negatief signaal van uit in de richting van (potentiële) investeerders in de Concessiehouders Basisvoorziening Laadstations, omdat dan kennelijk benzinestations op elk door hen gewenst moment ook laadvoorzieningen zouden mogen neerzetten. Waarbij de benzinestations vervolgens meerdere grote voordelen hebben: een kleinere investering in aanloopverliezen die moeten worden terugverdiend omdat zij pas op een later moment instappen; de opbrengst van de eerste veiling van de huurovereenkomst uitgebreid met laadvoorzieningen komt aan de zittende benzinestations toe; en zij kunnen een betere klantervaring bieden aan elektrische rijders door voorzieningen aan te bieden om de wachttijd nuttig aan te besteden. Het openhouden van de mogelijkheid voor benzinestations en wegrestaurants om op elk door hen gewenst moment hun bestaande concessie uit te breiden met snellaadvoorzieningen als aanvullende voorziening op dezelfde verzorgingsplaatsen waar al een concessie voor een laadstation is vergeven, heeft dus een enorme impact op de investeringszekerheid van de Concessiehouders Basisvoorzieningen Laadstations. Dat investeringszekerheid van groot belang is wordt juist door het Formule E-Team benadrukt in haar 'Tien aanbevelingen voor de markt van laadinfrastructuur'. Ook de prospectussen van Fastned moeten investeerder telkens wijzen op deze onzekerheid en de mogelijke gevolgen ervan voor die investeerders.
39. Deze negatieve effecten op de Concessiehouders Basisvoorziening Laadstations bemoeilijken de instandhouding, verdere uitrol en verdichting van het landelijk dekkende netwerk van laadstations.
40. Daar komt bij dat de door de benzinestations geplaatste laadvoorzieningen niet bijdragen aan het realiseren van een landelijk dekkend netwerk, omdat deze worden geplaatst op slechts een paar verzorgingsplaatsen<sup>16</sup> waar bovendien al een zelfstandig laadstation van Fastned of MisterGreen is of komt. Zo liggen de door Shell gewenste

<sup>15</sup> [http://www.bp.com/nl\\_nl/bp-plus/netherlands/brandstof-en-expertise/elektrisch-opladen.html](http://www.bp.com/nl_nl/bp-plus/netherlands/brandstof-en-expertise/elektrisch-opladen.html)

<sup>16</sup> Vergelijk nummer 3.4.5 Memorie van Antwoord van de Staat in het hoger beroep van de door de in VPR verenigde benzinestationhouders aangespannen kort gedingprocedure: "Ten tweede miskent VPR dat het door de Staat beoogde doel alleen kan worden bereikt indien beschikt kan worden over een landelijk dekkend netwerk. Dat doel kan niet worden bereikt als over de duur van de gehele veilingcyclus stukje bij beetje locaties zouden vrijkomen voor partijen die (wel) in het plaatsen van elektrische oplaadvoorzieningen zijn geïnteresseerd. Kortom, als VPR in haar uitleg zou worden gevolgd, komt er geen landelijk dekkend netwerk van elektrische oplaadvoorzieningen tot 1 januari 2024 en komt de toekomst van elektrisch rijden ernstig in gevaar."



locaties op grote verzorgingsplaatsen met een flinke shop en veel toestroom van automobilisten waar echter al een zelfstandig laadstation ligt althans daarvoor al een vergunning is verleend. Terwijl de Concessiehouders Basisvoorziening Laadstation ook bouwen op minder rendabele plaatsen om te zorgen voor dit landelijk dekkend netwerk. Een ambitie die door Shell alleen maar wordt gedwarsboomd in plaats van verder geholpen.

41. De gevolgen van een extra aanbieder van snellaadvoorzieningen op een verzorgingsplaats waar al een zelfstandig laadstation is, laten zich goed illustreren door de verzorgingsplaatsen Lepelaar en Aalscholver. Deze liggen tegenover elkaar op dezelfde hoogte aan de A6. Op verzorgingsplaats Aalscholver is (nu nog) uitsluitend een laadstation van Fastned aanwezig, op verzorgingsplaats Lepelaar is door het wegrestaurant ook een snellaadvoorziening neergezet op de parkeergedeelte van de verzorgingsplaats. De door Fastned op die verzorgingsplaats gerealiseerde omzet is substantieel lager dan op verzorgingsplaats Aalscholver. Vanwege de plaatsing tegenover de Starbucks (of een shop met een andere koffiecorner) en de naamsbekendheid zullen de negatieve gevolgen voor de Concessiehouders Basisvoorziening Laadstations van een laadvoorziening bij een benzinestation van Shell of Esso nog groter zijn.
42. Bovendien is de *core business* van de benzinestations en wegrestaurants het verkopen van motorbrandstoffen, maaltijden en shopproducten. Zij kiezen er nu slechts voor om op een gering aantal locaties ook snellaadvoorzieningen aan te bieden als lokkertje om elektrische rijders te verleiden naar hun shop, restaurant of koffietent te komen. Aangezien deze partijen met de verkoop van oplaadbeurten op zich dus geen winst behoeven te maken, is het voor de Concessiehouders Basisvoorziening Laadstations onmogelijk om gezonde prijsconcurrentie aan te gaan.
43. Zouden de benzinestations toch toestemming krijgen van de Staat voor het realiseren en exploiteren van snellaadvoorzieningen als aanvullende voorziening bij hun benzinestations op een aantal van de beste locaties van Nederland en mochten zij er vervolgens – geholpen door de oneerlijke concurrentiesituatie – in slagen om het bestaansrecht van de Concessiehouders Basisvoorziening Laadstations zodanig onzeker te maken dat nieuwe investeerders weg zouden blijven, dan is de Staat weer terug bij af. Dan hebben de benzinestations alsnog de mogelijkheid gekregen om de komst van laadstations onafhankelijk van de benzinestations te dwarsbomen. De door de Staat alsdan aan de benzinestations geboden voorkeurspositie biedt deze dan alsnog via de achterdeur feitelijk het alleenrecht om elektriciteit te leveren welk recht ze onder de Benzinewet eerder ten onrechte al claimde. De Staat is dan weer afhankelijk van de benzinestations – die zich daartoe slechts mondjesmaat en alleen op rendabele verzorgingsplaatsen met een grote shop bereid tonen – voor de aanleg en exploitatie van de laadinfrastructuur die hij als noodzakelijk heeft bestempeld voor het kunnen behalen van de milieu- en klimaatdoelstellingen.



Toestaan concurrentie op dezelfde verzorgingsplaats onder deze omstandigheden onrechtmatig

44. De Hoge Raad heeft bepaald dat in het huurrecht de beoordeling of het toestaan van concurrentie een tekortkoming van de verhuurder jegens de huurder oplevert, wordt beoordeeld aan de hand van de wijze waarop en de mate waarin de verhuurder zijn huurder concurrentie aandoet alsmede de belangen die voor beide partijen betrokken zijn bij deze vorm van concurrentie.<sup>17</sup> Toepassing van deze criteria op dit geval, geeft het volgende beeld:
- a. de concurrentie is volledig in die zin dat de benzinestations met het plaatsen van snelladers als aanvullende voorzieningen alles gaan aanbieden wat de Concessiehouders Basisvoorziening Laadstations al aanbieden en van de Staat mogen aanbieden;
  - b. de Concessiehouders Basisvoorziening Laadstations krijgen echter niet de mogelijkheid van de Staat om via aanvullende voorzieningen zoals een shop eenzelfde klantervaring te kunnen aanbieden (en eventueel hun inkomsten aan te vullen), terwijl de benzinestations de snelladers juist expliciet aanbieden in combinatie met voorzieningen zoals een Starbucksvestiging om de wachttijd tijdens het laden te besteden. Zodoende zou een oneerlijke concurrentieverhouding ontstaan;
  - c. de benzinestations hebben alle kansen gehad, maar de Staat weggelachen toen hij een aantal jaar geleden vroeg of zij bereid waren om bij te dragen aan de komst van een landelijk dekkend netwerk van laadinfrastructuur;
  - d. de Staat uitdrukkelijk heeft kenbaar gemaakt de komst van zelfstandige laadstations langs de snelweg en het daarmee doorbreken van de afhankelijkheid van benzinestations noodzakelijk te achten voor het kunnen behalen van de overheidsdoelstellingen;
  - e. daartoe heeft de Staat zelfstandige concessies mogelijk gemaakt door het laadstation met ingang van 10 januari 2012 aan te merken als basisvoorziening;
  - f. de Concessiehouders Basisvoorziening Laadstations hebben zich op basis van dat initiatief van de Staat toen – in tegenstelling tot de benzinestations en de wegresterants – wel bereid getoond om met eigen middelen daarin te investeren. Tussen de geïnteresseerde partijen een objectieve en transparante loting heeft plaatsgevonden om per verzorgingsplaats de volgorde vast te stellen waarin zij in aanmerking komen voor een concessie voor een laadstation;
  - g. op basis van de aldus verleende concessies zijn de Concessiehouders Basisvoorziening Laadstations overgegaan tot de aanleg van een landelijk dekkend netwerk van laadstations;
  - h. deze partijen zodoende hebben bijgedragen aan de verdere ontwikkeling van elektrisch rijden in Nederland wat op zijn beurt noodzakelijk is om de nationale en internationale milieudoelstellingen voor Nederland te kunnen behalen;
  - i. alle partijen zijn zich ervan bewust dat op dit moment nog sprake is van een markt die in de kinderschoenen staat en dat de aanleg van laadinfrastructuur forse investeringen vergt;

<sup>17</sup> HR 17 december 2004, ECLI:NL:HR:2004:AR2768.



- j. de Staat heeft als doelstelling geformuleerd en als verplichting op zich genomen om die *business case* voor publiekelijk toegankelijke laadinfrastructuur te verbeteren en de verdere uitrol ervan te stimuleren;
  - k. van de komst van snelladers als aanvullende voorziening bij de benzinestations zal een sterk negatief effect uitgaan op zowel de *business case* van de Concessiehouders Basisvoorziening Laadstations als op de bereidheid van investeerders om in de ondernemingen van de Concessiehouders Basisvoorziening Laadstations te investeren; en
  - l. aan de andere kant de inkomsten uit snelladen voor de benzinestations klein zijn en geenszins noodzakelijk voor hen om een sluitende *business case* te realiseren, zij hebben immers al het exclusieve recht om motorbrandstoffen te verkopen.
45. Zowel op grond van het huurrecht, als op basis van de maatschappelijke zorgvuldigheid en de door de Staat in acht te nemen algemene beginselen van behoorlijk bestuur resulteren bovengenoemde feiten en omstandigheden in onrechtmatig handelen van de Staat jegens de Concessiehouders Basisvoorziening Laadstations als de Staat privaatrechtelijke medewerking zou verlenen aan het plaatsen van snelladers door Shell, Esso en/of andere benzinestationhouders op verzorgingsplaatsen waar al een zelfstandig laadstation is of komt.

*Vergelijking met bescherming die de Staat de benzinestations biedt*

46. De benzinestations hebben geruime tijd geleden om niet een concessie verkregen. In eerste instantie zelfs voor onbepaalde tijd. De Staat wilde dat omzetten in huurovereenkomsten voor de duur van 15 jaar. Daarvoor zijn er in de convenanten uit 2000 en 2001 aanzienlijke toezeggingen aan de benzinestations gedaan en hebben zij een wettelijk verankerde beschermingspositie gekregen. Tot 2024, ruim 20 jaar na de overleggen en overeenkomsten tussen de benzinestations en de Staat, mogen er geen motorbrandstofverkooppunten bij komen op verzorgingsplaatsen langs de Nederlandse snelweg. De opbrengst van de eerste veiling van de huurovereenkomst is bovendien voor de zittende huurder.
47. In het verleden heeft de Staat zich ook los van de Benzinewet op het standpunt gesteld dat de wens om een benzinestation te vestigen op een verzorgingsplaats waar al een benzinestation van Shell aanwezig was niet kon worden gehonoreerd.<sup>18</sup> Benzinestationhouders die investeerden in de aanleg van nieuw benzinestation genoten dus de bescherming dat hun geen concurrentie zou worden aangedaan.
48. In het licht van deze vergaande bescherming die de Staat biedt aan de benzinestationhouders is het logisch en consequent om ook de komst van een tweede aanbieder van elektriciteit op dezelfde verzorgingsplaats niet toe te staan. De bescherming die daarvan uitgaat strekt zich niet uit tot verzorgingsplaatsen waar nog geen zelfstandig laadstation is of komt. De bescherming gaat dan ook niet verder dan noodzakelijk om het doel te bereiken dat de Concessiehouders Basisvoorziening Laadstations in staat worden gesteld om de door hun gedane investeringen te kunnen terugverdienen binnen de lopende concessieperiode.

<sup>18</sup> Rechtbank Den Haag van 29 april 2009, ECLI:NL:RBSGR:2009:BI2610 (r.o. 219).



49. Het is meten met twee maten om wel de benzinestations zeer vergaande bescherming te bieden, terwijl die opereren in een al lang volwassen geworden markt, maar aan de andere kant de investeerders in laadinfrastructuur te confronteren met grote onzekerheid. Dat moet worden voorkomen door geen medewerking te verlenen aan een huurovereenkomst die het toestaat snellaadvoorzieningen en het verkopen van stroom als aanvullende voorziening te vestigen bij een benzinestation op een verzorgingsplaats waar al een basisvoorziening laadstation is of komt. Het nalaten daarvan levert onbehoorlijk bestuur op en kwalificeert als een schending van de zorgvuldigheid die de Staat (juist de Staat!) moet betrachten tegenover de Concessiehouders Basisvoorziening Laadstations.

## G. Conclusie

50. Elektrisch rijden is een noodzakelijk onderdeel van de overheidsdoelstellingen op het gebied van klimaat en milieu. Daarvoor is op zijn beurt laadinfrastructuur noodzakelijk. Op initiatief van de Staat zijn daarvoor concessies verleend, op basis waarvan de Concessiehouders Basisvoorziening Laadstations forse investeringen hebben gedaan. De Staat onderkent dat het een opkomende markt betreft die op dit moment nog weinig verdienpotentieel heeft. De Staat heeft een zorgplicht tegenover de partijen die bereid waren voor de markt uit in de als noodzakelijk bestempelde infrastructuur te investeren en zal zijn eigendomsbevoegdheid dan ook moeten gebruiken om de Concessiehouders Basisvoorziening Laadstations te vrijwaren van concurrentie van benzinestations die snellaadvoorzieningen willen gaan aanbieden op dezelfde verzorgingsplaatsen als waar al zelfstandige laadstations van de Concessiehouders Basisvoorzieningen Laadstations zijn of komen.
51. Het verleden wijst echter uit dat de Staat ook privaatrechtelijke medewerking verleent aan de komst van snellaadvoorzieningen bij benzinestations als die daarvoor een Wbr-vergunning van de Minister van Infrastructuur en Milieu hebben verkregen. Het verlenen van deze privaatrechtelijke toestemming door de Staat is echter onrechtmatig jegens Fastned en MisterGreen.
52. Op grond van het bovenstaande houden Fastned en MisterGreen de Staat aansprakelijk voor alle geleden en nog te lijden schade als gevolg van het verlenen van privaatrechtelijke medewerking aan de komst van aanvullende snellaadvoorzieningen bij benzinestations of wegrestaurants op verzorgingsplaatsen waar al een zelfstandig laadstation van een van beide partijen is of komt.
53. Tevens verzoek en zonodig sommeer ik u langs deze weg om namens de Staat der Nederlanden uiterlijk voor 11 oktober 2017 schriftelijk per fax of per e-mail aan mij te bevestigen:
- I. dat geen medewerking zal worden verleend aan de door Shell en Esso aangekondigde plannen om snellaadvoorzieningen als aanvullende voorzieningen te plaatsen bij de benzinestations op verzorgingsplaatsen De Andel, Hellevliet, Ruwiel, Peulwijk oost, Den Ruygen Hoek linkerkant en De Buunderkamp; en

- II. dat gedurende de concessieperiode van de Concessiehouders Basisvoorzieningen Laadstations evenmin medewerking zal worden verleend aan de komst van snellaadvoorzieningen bij andere benzinestations of wegrestaurants gelegen op verzorgingsplaatsen waar al een zelfstandig laadstation van een van beide partijen is of komt.
54. Mocht ik op voornoemde datum geen of een onbevredigende reactie van u hebben ontvangen, dan zullen cliënten direct rechtsmaatregelen nemen. Alsdan zullen zij jegens de Staat der Nederlanden in ieder geval, maar niet beperkt tot, aanspraak maken op vergoeding van de kosten van rechtsbijstand.
55. Onder voorbehoud van rechten, waaronder het recht het in deze brief gevorderde op een later tijdstip te vermeerderen. Tot een nadere toelichting of overleg ben ik uiteraard graag bereid.

Hoogachtend,

10.2.e



## BIJLAGE 1



## Verklaring

---

10.2.e

**Amsterdam, 24 maart 2014**

In verband met de nu voorliggende rechtszaak van de VPR en haar leden tegen de Staat der Nederlanden zou ik graag nogmaals verslag doen van de gebeurtenissen rond de introductie van in de elektrische auto in Nederland.

Vanuit mijn rol als vicevoorzitter van het Formule e-team en als verantwoordelijke voor het aanjagen van oplaadinfrastructuur ontwikkeling was ik in aanwezig bij de gesprekken die het Formule E-team samen met onder meer Rijkswaterstaat voerde met bestaande concessiehouders van benzinestations en wegrestaurants langs de Nederlandse snelwegen.

Laat ik beginnen met het doel van het Formule E-team in deze vergaderingen. Het Formule E-team is opgericht als aanjager van elektrisch vervoer. Nederland had zichzelf gecommitteerd aan doelstellingen op het gebied van elektrisch rijden omwille van luchtkwaliteit, milieu en energie onafhankelijkheid. "Just make it happen", dat was onze opdracht. Naast de gezamenlijke activiteiten waar mijn collega's binnen het Formule E-team, 10.2.e (voorzitter) en 10.2.e en ik ons mee bezig hielden op het gebied van zoals (publieks)voorlichting, fiscale en veiligheidszaken en internationale betrekkingen, lokale overheden en economische zaken was een belangrijk onderdeel voor mij als verantwoordelijke voor de laadinfrastructuur portefeuille, naast het aanjagen van oplaadinfrastructuur in steden ook het aanjagen van snelle opladers langs de snelweg. Logische marktpartijen om mee te praten in deze context waren dan ook de benzinepomphouders en wegrestaurants. Er zijn meerdere vergaderingen en bijeenkomsten met deze partijen geweest op initiatief van verschillende Ministeries en/of het Formule E-team. Deze bijeenkomsten hebben zowel plaatsgevonden tijdens evenementen maar ook op het Ministerie van I&M en ten kantore van belanghebbenden uit de branche. Het belang voor het Formule E-team was dat Elektrische auto's in Nederland ook zo spoedig mogelijk kunnen snelladen langs de snelwegen, net zoals benzineauto's de mogelijkheid hebben om te tanken.

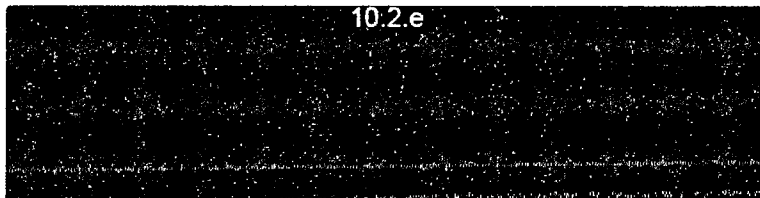
De eerste vergadering die wij hadden met de bestaande snelweg concessiehouders die ik mij kan herinneren was op 4 juni 2010 bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (toen nog het Ministerie van Verkeer en Waterstaat) aan de Plesmanweg in Den Haag. Aanwezig waren vertegenwoordigers van de pompstationhouders, oliemaatschappijen en de wegrestaurants en vertegenwoordigers van het I&M en Economische Zaken. De tweede bijeenkomst vond plaats op verzoek van de leden van de VPNI op het kantoor Subat/Cofize aan de 's Graveweg 35 in Capelle aan den IJssel. Mijn rol was het vertellen over de nut en noodzaak van elektrisch vervoer, partijen te informeren over de internationale ontwikkelingen en hen ervan te overtuigen dat ook in Nederland Elektrisch vervoer exponentieel zal groeien en dat dat ook markt kansen heeft voor de Nederlandse economie. Nederland wil dat er in 2020 meer dan 200.000 elektrische auto's rondrijden op haar snelwegen en daarvoor zijn snelladers nodig langs de snelweg. Zonder deze infrastructuur blijft 'range anxiety' een probleem en zal de snelle groei uitblijven.

10.2.e

Wat ik tegenover mij vond waren mensen die vanuit mijn blikveld het gehele onderwerp niet serieus namen. Men keek met glazige ogen als ik vertelde over een elektrische toekomst en ik die dag met mijn E-Lotus uit Lochem was komen rijden. Leuk dit praatgroepje "Formule E-team" en die droom over een "Elektrische Auto", maar dat gaat natuurlijk nooit gebeuren. Het leek alsof ik aan het praten was tegen een bierkaai, geen van de aanwezigen in de zaal leek interesse te hebben in een elektrische auto of ook in te zien dat de elektrische auto de toekomst zou gaan hebben. Natuurlijk werden alle procesmatige en vergunning technische dingen besproken maar een serieuze wil was in die tijd ver te zoeken.

Meerder malen heb ik dan ook gezegd "jongens, dit is echt nodig, zonder die snelladers geen elektrische auto's, dit is een nieuwe markt, omarm hem anders gaat deze aan je voorbij". Dit werd door de groep veelal weggelachen met argumenten als "er zijn geen elektrische auto's", "hou eens op, elektrische auto's hebben geen range en blijven een soort van golf karretjes", "elektrisch rijden is onzin". Hoe enthousiast ik ook was en de groep vertelde "als jullie het niet doen, mis je de boot en zullen anderen deze markt oppakken" het leek niet aan te komen. Overigens een reacties die ik wel gewend was in mijn werk duurzame transitie te realiseren. Een dergelijke opstelling van de gevestigde spelers is ook in andere sectoren vaak herkenbaar.

Het was echter beter geweest als deze partijen het toen hadden opgepakt en snel zouden hebben gezorgd voor een landelijk dekkende snellaad infrastructuur. Helaas voor hun blijkt mijn waarschuwing van toen waarheid geworden te zijn en hebben nieuwe aanbieders wel initiatief getoond en investeren in de noodzakelijke infrastructuur.



## BIJLAGE 2





Rijksvastgoed- en ontwikkelingsbedrijf  
Ministerie van Financiën

> Retouradres Postbus 16350, 2500 BJ Den Haag

Vereniging Particuliere Rijkswegvergunningen  
van Tankstations

T.a.v. 10.2.e

Postbus 140

3450 AC VLEUTEN

Directie Vastgoed  
Regionale directie  
West

Postbus 16350  
2500 BJ Den Haag  
Nederland  
www.rvob.nl

Kvk nummer  
27371116

Bankrekeningnummer  
56.99.92.362

Inlichtingen

10.2.e

T 10.2.e

M 10.2.e

F 10.2.e

10.2.e @rvob.nl

Datum 3 februari 2012

Betreft vergunningverlening 'energielaadpunten'

Geachte 10.2.e

Ons Kenmerk  
1020120719

Uw brief (kenmerk)  
geen

Bijlagen  
0

Het Rijksvastgoed- en  
ontwikkelingsbedrijf (RVOB)  
realiseert ruimtelijke en  
financiële doelen voor het  
Rijk. We doen dat door  
(gebieds)ontwikkeling,  
beheer, aan- en verkoop van  
rijksgronden en -gebouwen.

In reactie op uw brief deel ik u mee dat een elektrische laadvoorziening niet wordt aangemerkt als een fossiele motorbrandstof in de zin van de Benzinewet. Hoewel elektriciteit net als fossiele motorbrandstoffen een motor aandrijft, is het naar haar aard heel verschillend. Elektriciteit heeft een aantal kenmerken dat dit duidelijk maakt. Het meest belangrijke kenmerk is wel dat elektriciteit niet alleen bij motorbrandstoffenverkooppunten kan worden 'geïnkant' maar bijvoorbeeld ook thuis.

Bij plaatsing van een elektrisch laadpunt bij een bestaand motorbrandstoffenverkoop punt wordt de laadvoorziening onderdeel van het bestaande gebruiksrecht van de locatie. Dit moet worden geregeld door verlening van een aparte Wbr-vergunning van het ministerie van Infrastructuur en Milieu, dienst Rijkswaterstaat, dan wel door de geldende Wbr-vergunning te wijzigen. Daarnaast dient de privaatrechtelijke overeenkomst met het RVOB worden aangepast. Dit kan worden geregeld met behulp van een addendum bij de bestaande overeenkomst.

Bij plaatsing van een elektrisch laadpunt bij een wegrestaurant zal de bestaande erpachtovereenkomst eveneens op de in de vorige alinea omschreven wijze moeten worden gewijzigd.

Met het oog op het stimuleren van het plaatsen en exploiteren van elektrische laadpunten langs rijkswegen bij bestaande gebruiksrechten zal tot en met 2015 de extra huur/erpachtcanon op € 0,- worden gesteld. In 2016 zal aan de hand van een evaluatie over de ontwikkeling van de verkoop van elektriciteit uit een elektrisch op laadpunt langs rijkswegen worden gezien of een extra vergoeding gewenst is.

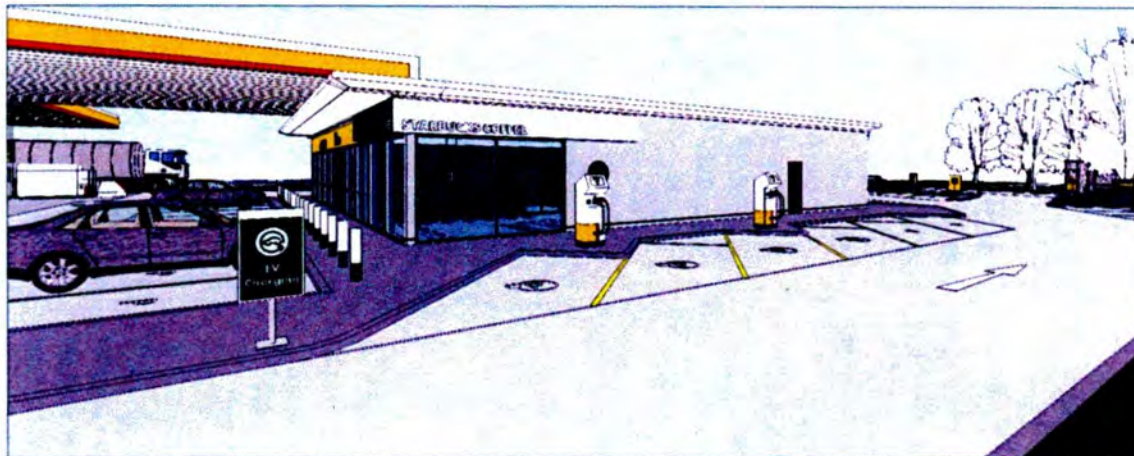
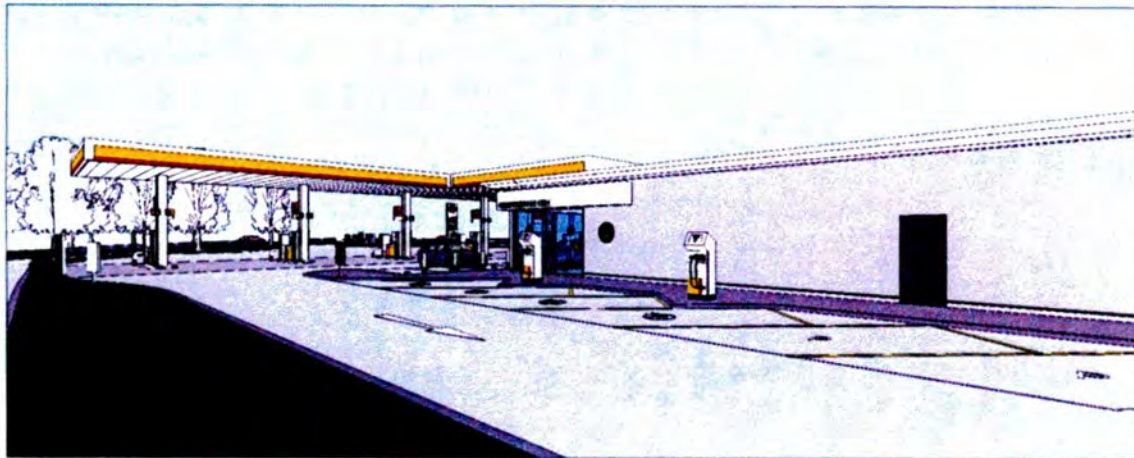
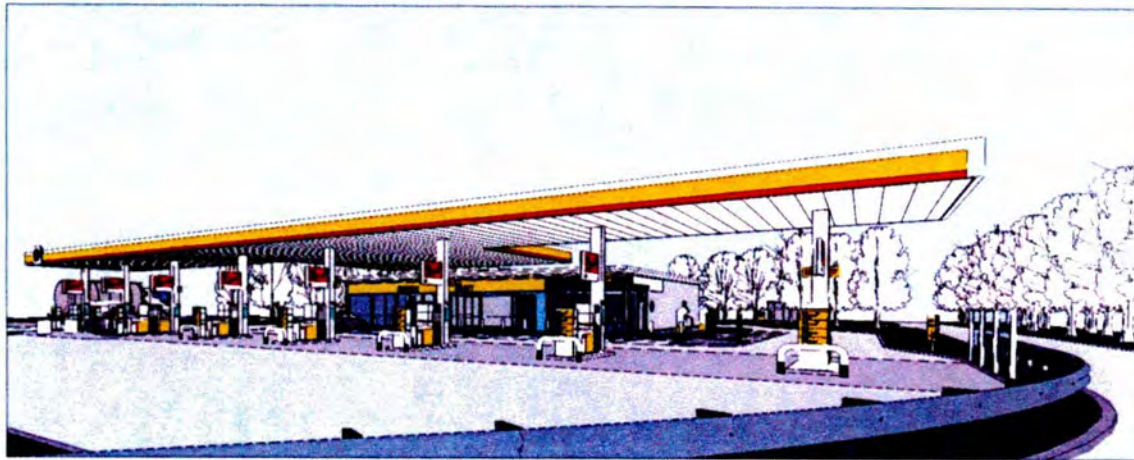
Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,  
De Staatssecretaris van Financiën

10.2.e

senior adviseur

## BIJLAGE 3



A 7/13/2017 10:00 AM Site Selection Study 1 - Feasibility Study		REVIEW
DATE: 7/13/2017		STATUS: PRELIMINARY
 and its affiliates and subsidiaries 18,025A		<b>ASCOM</b> 18,025A
Project: NT2011 Resource Recovery #12.22 RECOVERY - GEA		Sited: 10 MEERDAVE
Project Size: 18,025A	Site Selection: 18,025A	EV Charge - Parking
Type: RECOVERY	VOS: 18,025A	EV charging spots
Project Name: GEA/RECOVERY #12.22 GEA/RECOVERY #12.22		Format: A1



R

AANGETEKENDE BRIEF

NL frankering betaald € 8,35

138gr

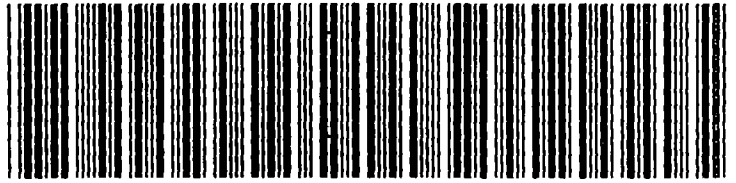
D-A-1

PostNL

166122 04-10-2017 16:32

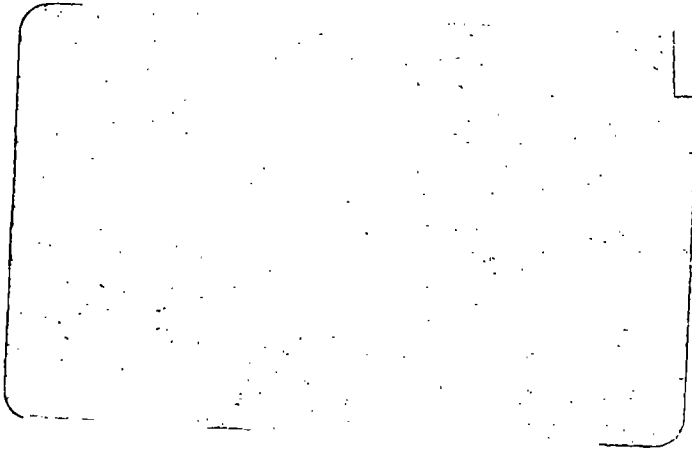
RECOMMANDÉ

NL



3SRPKS065724585

2500BS 16700



FM Haaglanden  
05 OKT. 2017  
Ontvangen

WINTHAGEN  
MENSINGA

2017 0911222

Sargassum 31-  
1018 GW Amsterdam

WINTHAGEN  
MENSINK  
advocaten

T: 10.2.e  
F: 10.2.e  
10.2.e@winthagemensink.nl  
www.winthagemensink.nl

**PER AANGETEKENDE POST**

Staat der Nederlanden  
meer speciaal de Minister van Binnenlandse Zaken  
en Koninkrijksrelaties  
p/a Rijksvastgoedbedrijf  
Postbus 16700  
2500 BS Den Haag

**Adres**  
Sarphatistraat 370  
1018 GW Amsterdam

Vooraf per e-mail:

10.2.e@rijksoverheid.nl en 10.2.e@rijksoverheid.nl

**URGENT!**

Amsterdam	10 oktober 2017
Ons kenmerk	20170003
Onderwerp	Sommatie inzake huurovereenkomst Fastned voor voorzieningen bij haar laadstation op verzorgingsplaats De Horn.
Van	10.2.e advocaat

Excellentie,

1. Namens cliënte, de besloten vennootschap Fastned BV (**Fastned**), gevestigd en kantoorhoudende te (1079DL) Amsterdam aan de James Wattstraat 77, voor deze zaak woonplaats kiezende ten kantore van WinthagenMensink advocaten te (1018GW) Amsterdam aan de Sarphatistraat 370, vraag ik uw dringende aandacht voor het volgende.
2. Bij besluit van 22 augustus 2017 heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu aan Fastned een vergunning verleend op basis van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken (**Wbr**) voor het plaatsen van een gebouw met in pandige en uit pandige voorzieningen bij het laadstation van Fastned op verzorgingsplaats De Horn aan de westzijde van rijksweg A7 ter hoogte van km 42,0 in Medemblik. In het gebouw komen toiletten, een zithoek voor



klanten van Fastned en de mogelijkheid om wat te eten en te drinken te krijgen, buiten het gebouw komen een bandenpomp en waterkraan. Het gebouw en de voorzieningen zijn gericht op het verzorgen van de elektrische rijders en hun auto's tijdens of direct na het opladen daarvan. Een afschrift van dit besluit is door Rijkswaterstaat aan het Rijksvastgoedbedrijf toegezonden.

3. Voor het hebben en exploiteren van voorzieningen op verzorgingsplaatsen gelegen langs de snelweg is naast een Wbr-vergunning ook privaatrechtelijke toestemming van de Staat der Nederlanden (daarbij vertegenwoordigt door het Rijksvastgoedbedrijf) nodig in zijn hoedanigheid als grondeigenaar. Zoals gebruikelijk na het verkrijgen van een Wbr-vergunning heeft Fastned zich dan ook tot het Rijksvastgoedbedrijf gewend om een huurovereenkomst te verkrijgen in lijn met de aan haar verleende vergunning. Per e-mail van 13 september 2017, gericht aan haar contactpersoon 10.2.e van het Rijksvastgoedbedrijf, heeft Fastned verzocht om aanpassing van de huurovereenkomst voor haar laadstation. Bij e-mail van 25 september 2017 is daarop geantwoord dat onduidelijk is *"of en wanneer Fastned de aanpassing van de huurovereenkomst zal ontvangen"*. Sindsdien heeft Fastned ter zake niets meer vernomen.
4. Fastned is het met deze gang van zaken niet eens. De door haar gevraagde (aanpassing van de) huurovereenkomst mag de Staat niet weigeren. Met de vergunningverlening is komen vast te staan dat het door Fastned ter plaatse beoogde gebouw met de in pandige en uit pandige voorzieningen voldoet aan de eisen van doelmatig en veilig gebruik van verzorgingsplaats De Horn. Hoewel dergelijke publiekrechtelijke vergunningverlening niet impliceert dat ook privaatrechtelijke toestemming is gegeven,<sup>1</sup> is het wel het uitgangspunt dat de overheid als eigenaar van publiekelijk toegankelijke gronden het gebruik daarvan door een derde toestaat voor zover dat gebruik overeenkomstig een aan die derde verleende publiekrechtelijke vergunning is.<sup>2</sup>
5. Van dat uitgangspunt kan worden afgeweken als zwaarwegende belangen van de overheid of andere betrokken partijen zich verzetten tegen het gebruik van de gronden overeenkomstig de verleende vergunning. In dit geval is van dergelijke zwaarwegende belangen geen sprake.
6. Eerder heeft de Staat bij monde van het Rijksvastgoedbedrijf en de Minister van Infrastructuur en Milieu laten weten bij een laadstation geen privaatrechtelijke medewerking te willen verlenen aan welke aanvullende voorzieningen dan ook. Fastned gaat ervan uit dat deze algemene stellingname in het kader van een vergunningenprocedure niet daadwerkelijk het standpunt vertegenwoordigt van de Staat bij het uitoefenen van zijn eigendomsbevoegdheid. Mocht dat onverhoopt anders zijn, dan weerlegt Fastned in het navolgende dat er sprake zou kunnen zijn van dusdanig zwaarwegende belangen van de Staat of van andere partijen dat die een privaatrechtelijke belemmering voor de vergunde voorzieningen bij het laadstation kunnen rechtvaardigen.

<sup>1</sup> HR 9 november 2012, ECLI:NL:HR:2012:BX0736 (*Hoogheemraadschap/Cötte*).

<sup>2</sup> HR 5 juni 2009, ECLI:NL:HR:2009:BH7845 (*Amsterdam/Geschiere*).



7. Het op verzorgingsplaats De Horn aanwezige benzinestation is een onbemand station zonder shop. Er ontstaat dus geen concurrentie tussen het benzinestation en het laadstation van Fastned, ook niet als dat laadstation is aangevuld met het vergunde gebouw met in pandige en uit pandige voorzieningen. De vraag of het toestaan van die concurrentie naar wijze van totstandkoming alsmede de aard en omvang van de concurrentie onrechtmatig zou zijn jegens het benzinestation, speelt in dit geval dus niet eens.
8. Daarnaast is de huurovereenkomst tussen de Staat en het benzinestation op verzorgingsplaats De Horn niet een bestaande overeenkomst in de zin van de Wet tot veiling van bepaalde verkooppunten van motorbrandstoffen (**Benzinewet**). De opbrengst van de eerste veiling van deze huurovereenkomst is dus niet voor de zittende huurder, maar voor de Staat. Dat erkent de Minister van Infrastructuur en Milieu (bij monde van de landsadvocaat) ook in zijn schrijven van 28 april 2017 aan de Rechtbank Amsterdam (in het kader van de bestuursrechtelijke procedure over toen nog de afwijzing van de vergunningaanvraag van Fastned; het relevante gedeelte van dit schrijven is als **Bijlage** aangehecht). Niettemin stelt voornoemde minister in dat schrijven dat een shop bij het laadstation van Fastned zou kunnen leiden tot concurrentie met shops op andere verzorgingsplaatsen. Dat zou weer resulteren in een lagere opbrengst van de veiling van de huurovereenkomsten voor een motorbrandstofverkooppunt op die verzorgingsplaatsen. Daardoor zou, aldus nog steeds (de landsadvocaat namens) de Minister van Infrastructuur en Milieu, in strijd worden gehandeld met de ratio van de Benzinewet als Fastned de aanvullende voorzieningen bij haar laadstation op verzorgingsplaats De Horn mag plaatsen. Van het realiseren van de voorzieningen die Fastned op grond van haar Wbr-vergunning zijn toegestaan op verzorgingsplaats De Horn, zal echter geen (althans hooguit een verwaarloosbaar klein) effect uitgaan op shops behorend bij benzinestations gelegen op andere verzorgingsplaatsen. Bovendien is de werking van de Benzinewet beperkt tot motorbrandstofverkooppunten en het laadstation van Fastned wordt ook na realisering van het vergunde gebruik geen motorbrandstofverkooppunt. De Benzinewet noch de ratio daarvan kan dus kwalificeren als een zwaarwegend belang dat noopt tot het niet toestaan van de vergunde activiteiten.
9. Aangezien zich geen zwaarwegende belangen voordoen, is de Nederlandse Staat als grondeigenaar dus gehouden medewerking te verlenen aan de door Fastned gevraagde (wijziging van de) huurovereenkomst.
10. Op grond van het voorgaande verzoek en zonodig sommeer ik u langs deze weg om uiterlijk voor dinsdag 24 oktober 2017 schriftelijk aan ondergetekende te bevestigen dat het Rijksvastgoedbedrijf namens de Nederlandse Staat zal instemmen met aanpassing van de bestaande huurrelatie met Fastned in die zin dat Fastned op verzorgingsplaats De Horn alle activiteiten mag verrichten bij haar reeds aanwezige laadstation die haar zijn toegestaan op grond van de op 22 augustus 2017 aan haar verleende Wbr-vergunning.
11. Mocht ik op voornoemde datum geen of een onbevredigende reactie hebben ontvangen, dan zal cliënte rechtsmaatregelen nemen. Alsdan zal Fastned jegens de Staat der

Nederlanden in ieder geval aanspraak maken op vergoeding van de kosten van rechtsbijstand, maar de aanspraken zullen niet daartoe beperkt blijven. Een en ander onder voorbehoud van rechten, waaronder het recht het in deze brief gevorderde op een later tijdstip te wijzigen en/of vermeederen.

12. Tot een nadere toelichting of overleg ben ik uiteraard graag beschikbaar.

Hoogachtend,

10.2.e

A large rectangular area of the document is redacted with a dark, textured pattern. The redaction covers the signature and any text that might have been present below the salutation.













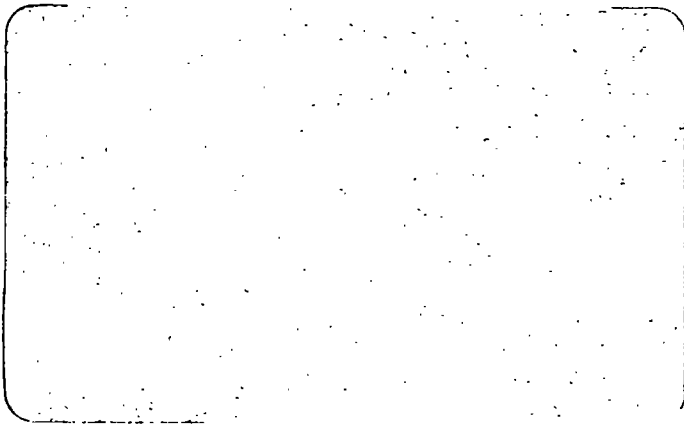












**R**

**AANGETEKENDE BRIEF**

NL frankering betaald € 8,35

D-A-1

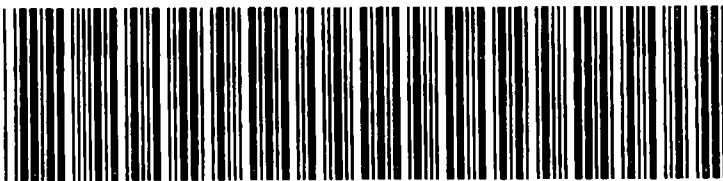
PostNL

77gr

166122 10-10-2017 17:13

RECOMMANDÉ

NL



3SRPKS249098082

2500BS 16700

Ontvangen  
11-10-2017

690900 470

WINTHAGEN  
MENSINK



Niet relevant. Betreft toesturen literatuur. Bijlagen bij deze e-mail zijn verwijderd i.v.m. auteursrechten.

Niet relevant. Betreft mededeling over raadplegen literatuur.

**Van:** 10.2.e

**Verzonden:** vrijdag 27 oktober 2017 15:34

**Aan:** 10.2.e

**Onderwerp:** RE: exclusiviteit E-laadpunt op 'vzpl van Fastned en MrGreen'

Beste 10.,

11

Voor de volledigheid, bijgaand de samenvattingen van de aangehaalde uitspraken:

[Amsterdam/Geschiere HR 5 juni 2009, AB 2009/327](#)



Burgemeester en wethouders verlenen een vergunning tot het innemen van een standplaats op grond van de Verordening op de Straathandel. De gemeente weigert de vereiste privaatrechtelijke toestemming voor het gebruik van de bewuste gemeentegrond.

Nu de gemeente aan verweerder een publiekrechtelijke vergunning heeft verleend tot het innemen van een staanplaats op de locatie waarvan de gemeente eigenaar is, heeft zij bij de uitoefening van haar bevoegdheid als eigenaar van de desbetreffende grond tot het al of niet verlenen van privaatrechtelijke toestemming, tot uitgangspunt te nemen dat verweerder door de verlening van de vergunning is gerechtigd tot het gebruik van de locatie overeenkomstig de vergunning. Daarom levert een weigering door de gemeente van die toestemming aan verweerder voor het door hem beoogde gebruik van de locatie overeenkomstig de vergunning, misbruik van bevoegdheid op, tenzij sprake is van zo zwaarwegende belangen die zich verzetten tegen dat gebruik, dat niet gezegd kan worden dat de gemeente wegens onevenredigheid tussen haar belang bij weigering en het belang van verweerder, niet tot die weigering heeft kunnen komen.

Rijnland/Götte HR 9 november 2012, Gst. 2013/35

Het hof heeft het beroep van het Hoogheemraadschap van Rijnland op de opzegging van het gebruiksrecht op de Ringvaart door middel van een aanlegsteiger verworpen op grond van zijn met elkaar samenhangende oordelen dat de publiekrechtelijke ontheffing en de privaatrechtelijke toestemming voor het gebruik van het openbaar water en de ondergrond onlosmakelijk verweven zijn geraakt, dat de ontheffing tot heden geldt, en dat het Hoogheemraadschap het privaatrechtelijke recht of de privaatrechtelijke titel aan vergunninghouder niet kan ontnemen zonder intrekking of wijziging van de publiekrechtelijke ontheffing. Deze oordelen berusten op de onjuiste rechtsopvatting dat de verleende ontheffing de privaatrechtelijke toestemming impliceert. Anders dan het hof overweegt staat de omstandigheid dat de publiekrechtelijke ontheffing niet is ingetrokken of gewijzigd dan ook niet in de weg aan beëindiging van de privaatrechtelijke toestemming door middel van opzegging.

Als je behoefte hebt aan de volledige uitspraken die mail ik je die uiteraard graag.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

.....  
**Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties**  
**Rijksvastgoedbedrijf | Directie Bestuur en Bedrijfsvoering | Afdeling Juridisch Advies**  
Korte Voorhout 7 | 2511 CW Den Haag | Kamer 4e verdieping flex  
Postbus 20952 | 2500 EZ | Den Haag

.....  
T 10.2.e  
E 10.2.e@rijksoverheid.nl  
.....

*Het Rijksvastgoedbedrijf zet vastgoed in voor de realisatie van rijksoverheidsdoelen, in samenwerking met, en met oog voor de omgeving.*

**Van:** 10.2.e  
**Verzonden:** vrijdag 27 oktober 2017 14:55  
**Aan:** 10.2.e  
**Onderwerp:** RE: exclusiviteit E-laadpunt op 'vzpl van Fastned en MrGreen'  
**Urgentie:** Hoog

Hoi 10.2.e

Dank voor je bericht.

Heb jij de gerechtelijke uitspraken door 10.2. vermeld, nog nageslagen? (zie ook Amsterdam/Geschiere HR 5 juni 2009, AB 2009/327 en Rijnland/Götte HR 9 november 2012 Gst 2013/35)

11

Verneem het graag. 11

Mvg.

10.



**Van:** 10.2.e  
**Verzonden:** vrijdag 27 oktober 2017 13:59  
**Aan:** 10.2.e  
**CC:** 10.2.e  
**Onderwerp:** RE: exclusiviteit E-laadpunt op 'vzpl van Fastned en MrGreen'  
**Urgentie:** Hoog

Beste 10.2.,

11

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties  
Rijksvastgoedbedrijf | Directie Bestuur en Bedrijfsvoering | Afdeling Juridisch Advies  
Korte Voorhout 7 | 2511 CW Den Haag | Kamer 4e verdieping flex  
Postbus 20952 | 2500 EZ | Den Haag

T 10.2.e  
E 10.2.e @rijksoverheid.nl

*Het Rijksvastgoedbedrijf zet vastgoed in voor de realisatie van rijksoverheidsdoelen, in samenwerking met, en met oog voor de omgeving.*

**Van:** 10.2.e  
**Verzonden:** donderdag 26 oktober 2017 14:56  
**Aan:** 10.2.e  
**CC:** 10.2.e  
**Onderwerp:** FW: exclusiviteit E-laadpunt op 'vzpl van Fastned en MrGreen'  
**Urgentie:** Hoog

Beste 10.2.e

In de MS Word-bijlage tref je de aangepaste brief van het RVB aan. De (summiere) aanpassing heeft plaatsgevonden naar aanleiding van de mail van 10.2.e (RWS/BS).

11

11

11

Graag jouw reactie.

Mvg.  
10.2



**Van:** 10.2.e (BS) [mailto:10.2.e@rws.nl]

**Verzonden:** woensdag 25 oktober 2017 13:18

**Aan:** 10.2.e

**CC:** 10.2.e (BS); 10.2.e (CD); 10.2.e (CD); 10.2.e

**Onderwerp:** RE: exclusiviteit E-laadpunt op 'vzpl van Fastned en MrGreen'

Beste 10.2.

11

11

11

11

11

11

11

Met vriendelijke groeten,

10.2.

10.2.e  
Rijkswaterstaat Bestuursstaf  
Bezoekadres: Rijnstraat 8 | 2515 XP Den Haag | 10<sup>de</sup> etage | D-Beuk  
Postadres: Postbus 556 | 3000 AN Rotterdam  
[www.rijkswaterstaat.nl](http://www.rijkswaterstaat.nl)  
M 10.2.e  
E 10.2.e @rws.nl

**Van:** 10.2.e [mailto:10.2.e @Rijksoverheid.nl]  
**Verzonden:** maandag 23 oktober 2017 15:04  
**Aan:** 10.2.e (BS)  
**CC:** 10.2.e (BS); 10.2.e (CD); 10.2.e (CD); 10.2.e  
**Onderwerp:** exclusiviteit E-laadpunt op 'vzpl van Fastned en MrGreen'

Beste 10.2.

Dank voor de beantwoording op mijn gestelde vragen.

In de bijlage tref je de reactie aan van het Rijksvastgoedbedrijf op de brief van advocaat 10.2.e van 4 oktober jl.

Graag verneem ik of Rijkswaterstaat – al dan niet - inhoudelijke opmerkingen heeft.

11

De reactie van Rijkswaterstaat zie ik met belangstelling (deze week?) tegemoet.

Met vriendelijke groet,

10.2.e  
Senior Adviseur

.....  
**Sectie Verhuur & Zakelijke Lasten**  
**Afdeling Verhuur & Taxaties**  
**Directie Transacties & Projecten (T&P)**  
**Rijksvastgoedbedrijf**  
**Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties**  
Korte Voorhout 7 | 2511 CW | Den Haag | Kamer (nabij) 10.2.e  
Postbus 16700 | 2500 BS | Den Haag  
Digitale Postbus: [Postbus.RVB.DIVCentraal@rijksoverheid.nl](mailto:Postbus.RVB.DIVCentraal@rijksoverheid.nl)

.....  
M 10.2.e (b.g.g.: 10.2.e )  
10.2.e @rijksoverheid.nl  
<https://www.rijksvastgoedbedrijf.nl/veilinglangsrijkswegen>

**Niet bereikbaar op de woensdagen**

*Het Rijksvastgoedbedrijf zet vastgoed in voor de realisatie van rijksoverheidsdoelen, in samenwerking met, en met oog voor de omgeving.*



Rijksvastgoedbedrijf  
Ministerie van Binnenlandse Zaken en  
Koninkrijksrelaties

Voor de veilinglocaties 2017, zie onderstaande link:

<https://www.rijksvastgoedbedrijf.nl/expertise-en-diensten/i/in-gebruik-geven-van-rijksvastgoed/nieuws/2017/09/13/verhuurd-veertien-tankstations-langs-rijkswegen>



**Van:** 10.2.e (BS) [mailto:10.2.e@rws.nl]

**Verzonden:** vrijdag 6 oktober 2017 15:00

**Aan:** 10.2.e

**CC:** 10.2.e (BS); 10.2.e (CD); 10.2.e (CD); 10.2.e

**Onderwerp:** RE: Zo spoedig mogelijk Fastned informeren bij vergunningsaanvraag voor laadvoorzieningen op verzorgingsplaatsen

Beste 10.2.

Hieronder antwoord op de door jou gestelde vragen.

11

Vraag

1. Kan Fastned (en cs) zich op een document of uitspraak van RWS beroepen waarbij RWS aan hen een rechtmatige verwachting heeft gegeven dat op vzpl-en waarop zij een wbr-vergunning voor E-laadstation hebben ontvangen,
  - a. niet/nooit/15jaar lang geen andere 'stand-alone' station wordt toegestaan,
  - b. ook niet een E-laadvoorziening bij een zittende rechthebbende van de twee andere (of mix van) basisvoorzieningen?

Antwoord:

RWS heeft nooit uitlatingen gedaan waaruit blijkt, of zou kunnen worden opgemaakt dat door RWS aan Fastned cs een exclusieve positie of een alleenrecht is toegezegd. Integendeel. In de toelichting op het besluit van 20 december 2011 (dat het energielaadpunt als basisvoorziening toevoegt) staat: *"Het plaatsen en exploiteren van energielaadpunten als aanvullende voorziening door de huidige exploitant van een basisvoorziening is overigens wel toegelaten"*. Dat is ook in correspondentie nog aan Fastned bevestigd zoals bijvoorbeeld in de e-mail van RWS aan Fastned d.d. 8 april 2013 waarin is aangegeven: *"Houders van een bestaand motorbrandstof-verkoop punt kunnen nog steeds een aanvraag doen voor het plaatsen van een laadpaal op het terrein dat ze al huren. Dit valt buiten de procedure die is beschreven in de Kennisgeving van december 2011, ze vragen namelijk een aanvulling aan op de bestaande Wbr-vergunning."*

Vraag

2. (a) Zijn er al wbr-vergunningen aangevraagd (en verleend) aan (zie situaties genoemd bij onderdeel 22 en 53.1) 'zittende' huurders van een MBVP/servicestation/wegrestaurant?

Antwoord:

Ja, er zijn inderdaad aanvragen ingediend door Shell en Esso voor het plaatsen en realiseren van elektrische laadpunten (als aanvullende voorziening) op de in paragraaf 53.1 genoemde verzorgingsplaatsen. Fastned en Mister Green zijn – op hun verzoek – in de gelegenheid gesteld om zienswijzen in te dienen op de aanvragen. Momenteel is RWS bezig met het beoordelen van de aanvragen voor een elektrisch laadpunt op de in paragraaf 53.1 genoemde verzorgingsplaatsen. Op deze aanvragen is dus nog niet beslist. Uiteraard wordt tevens gereageerd op de door Fastned en Mister Green ingebrachte zienswijzen.

Vraag

2. (b) Is de opsomming bij onderdeel 53.1 compleet of zijn er aanvullende locaties bekend?

Antwoord:

De aanvragen die zien op de in paragraaf 53.1 genoemde verzorgingsplaatsen zijn allen nog in procedure (vergunningen (nog) niet verleend). Recent heeft de houder van het benzinestation (Esso) op verzorgingsplaats Eemakker ook een aanvraag ingediend. Met de toevoeging van verzorgingsplaats Eemakker zou de opsomming (v.w.b. aanvragen die in procedure zijn) compleet zijn, althans voor zover nu bekend.

Echter, zoals waarschijnlijk bekend, zijn er in het verleden al meerdere Wbr-vergunningen voor een elektrisch laadpunt als aanvullende voorziening afgegeven aan houders van een benzinestation of wegrestaurant. De bij mij bekende gevallen zal ik hieronder opsommen:

- (Geffense) Barriere - Snelwegservice B.V. (benzinestation);
- Bodegraven N11 -Texaco (benzinestation);
- Bosscherhof - Panheld BV (benzinestation);
- De Lucht West - De Lucht (Benzinestations + Wegrestaurant De Lucht);
- De Wuust - AC Restaurants&Hotels;
- Hank - De Haan Minerale Oliën B.V. (benzinestation);
- Reunen - Thijs Reijnen B.V. (benzinestation);



- Roevenpeel - Autogrill Nederland B.V. (wegrestaurant);
- Romeinse Put - AC Restaurants&Hotels;
- Sandelingen Oost - AC Restaurants&Hotels;
- Scheiwijk - Wagenaar&Wagenaar;
- Honswijck - Vechtbrug BV (benzinestation);
- De Hackelaar - De Wegman Muiden BV (benzinestation).

Er is een uitvraag gedaan binnen RWS om eea op compleetheid te checken. Dat kan even duren en het kan dus tot uitbreiding van dit lijstje leiden, maar ik neem aan dat je hier voorlopig mee uit de voeten kunt.

#### Vraag

3. Zijn er in de processen van de onder punt 2 van deze mail betrokken wbr-vergunning trajecten de houders van een E-laadvoorziening door RWS betrokken als belanghebbenden in de zin van de AWB? (4) Zijn door Fastned cs zienswijzen ingediend in dat proces?

#### Antwoord:

Zie mijn eerdere reactie op vraag 2a: Ja, Fastned en Mister Green zijn bij de in paragraaf 53.1 genoemde gevallen geïnformeerd als derde belanghebbende en vroegtijdig betrokken door ze de gelegenheid te geven een zienswijze in te dienen (o.g.v. artikel 4:8 Awb). Fastned en Mister Green hebben ook daadwerkelijk een zienswijze ingediend.

11

11

#### Slotopmerking

Bij jouw mail van gisterenavond voegde je de uitspraak van de Afdeling van 9 november 2016 (Honswijck) met de mededeling dat je over deze uitspraak nooit door RWS bent geïnformeerd.

11

Als deze bestuursrechtelijke procedures jullie belangstelling zouden hebben dan kunnen we ze aan jullie toe lichten en jullie van afschriften van de beslissingen op bezwaar en de gerechtelijke uitspraken voorzien. Graag bericht als dat inderdaad de bedoeling is dan zal ik voor dat doel een vergadering (laten) organiseren.

Met vriendelijke groeten,

10.2.

10.2.e

**Rijkswaterstaat Bestuursstaf**

Bezoekadres: Rijnstraat 8 | 2515 XP Den Haag | 10<sup>de</sup> etage | D-Beuk

Postadres: Postbus 556 | 3000 AN Rotterdam

[www.rijkswaterstaat.nl](http://www.rijkswaterstaat.nl)

M 10.2.e

E 10.2.e @rws.nl

**Van:** 10.2.e [mailto:10.2.e@Rijksoverheid.nl]

**Verzonden:** donderdag 5 oktober 2017 14:35

**Aan:** 10.2.e (BS)

**CC:** 10.2.e (BS); 10.2.e (CD); 10.2.e (CD); 10.2.e

**Onderwerp:** RE: Zo spoedig mogelijk Fastned informeren bij vergunningsaanvraag voor laadvoorzieningen op



Beste 10.2.

Bedankt voor je e-mail bericht en fijn dat jullie voor afstemming beschikbaar zijn 11

Ik heb vanmorgen al telefonisch contact proberen te leggen met 10.2.e om de inhoud van deze brief, waarbij (in)-direct naar RWS wordt 'verwezen', te bespreken. Ik heb de voice mail van 10.2.e ingesproken.

Nu ik met jouw mail constateer dat RWS de sommatiebrief (met bijlagen?) in bezit heeft, wil ik RWS vooral uitnodigen om de brief te becommentariëren met betrekking tot die onderdelen waarin een link is te leggen naar RWS (documenten en/of procedures, etc.). De RWS-commentaren kunnen dan worden betrokken in de beantwoording door het RVB van de sommatiebrief.

11

Een van de vragen die ik moet stellen maar waarvan ik meen het antwoord te kennen is de volgende.

1. Kan Fastned (en cs) zich op een document of uitspraak van RWS beroepen waarbij RWS aan hen een rechtmatige verwachting heeft gegeven dat op vzpl-en waarop zij een wbr-vergunning voor E-laadstation hebben ontvangen,
  - a. niet/nooit/15jaar lang geen andere 'stand-alone' station wordt toegestaan,
  - b. ook niet een E-laadvoorziening bij een zittende rechthebbende van de twee andere (of mix van) basisvoorzieningen?

Bij onderdeel 2 van de sommatiebrief lees ik dat 10.2.e er van uitgaat dat onder de condities van de RWS lotingprocedure in 2012 een soort van 'alleenrecht' of 'markt bescherming' zou zijn gegeven/ontstaan.

Verdere vragen waarvan ik het (volledige) antwoord niet meen te kennen:

2.
  - a. Zijn er al wbr-vergunningen aangevraagd (en verleend) aan (zie situaties genoemd bij onderdeel 22 en 53.1) 'zittende' huurders van een MBVP/servicestation/wegrestaurant?
  - b. Is de opsomming bij onderdeel 53.1 compleet of
  - c. zijn er aanvullende locaties bekend?(Het RVB zal in de eigen administratie ook zoeken naar wbr-vergunningen die betrekking hebben op deze situatie.)
3. Zijn er in de processen van de onder punt 2 van deze mail betrokken wbr-vergunning trajecten de houders van een E-laadvoorziening door RWS betrokken als belanghebbenden in de zin van de AWB?
4. Zijn door Fastned cs zienswijzen ingediend in dat proces?

Over de andere onderdelen heb ik (nog) geen vragen aan RWS. Maar wanneer RWS een aanvullende reactie wenst te geven op andere onderdelen uit de brief dan is die welkom.

Ik verwacht dinsdag 10 oktober een mail aan Niet te gaan sturen waarin ik kenbaar maak meer tijd dan 4 werkdagen nodig te hebben voor het beantwoorden van de twee verzoeken/sommaties.

Met belangstelling wacht ik de antwoorden op de door mij gestelde vragen af en zie eventuele overige opmerkingen graag tegemoet. Wanneer op mijn mail nog nadere toelichting wenselijk is dan ben ik vandaag en morgen ook telefonisch te bereiken.

Mvg.

10.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Senior Adviseur

Sectie Verhuur & Zakelijke Lasten

Afdeling Verhuur & Taxaties

Directie Transacties & Projecten (T&P)

Rijksvastgoedbedrijf

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

Korte Voorhout 7 | 2511 CW | Den Haag | Kamer 10.2.e

Postbus 16700 | 2500 BS | Den Haag

Digitale Postbus: [Postbus.RVB.DIVCentraal@rijksoverheid.nl](mailto:Postbus.RVB.DIVCentraal@rijksoverheid.nl)

M 10.2.e (b.g.g.: 10.2.e)

10.2.e@rijksoverheid.nl

<http://www.rijksvastgoedbedrijf.nl/veilinglangsrijkswegen>

**Niet bereikbaar op de woensdagen**

Het Rijksvastgoedbedrijf zet vastgoed in voor de realisatie van rijksoverheidsdoelen, in samenwerking met, en met oog voor de omgeving.



Rijksvastgoedbedrijf

Ministerie van Binnenlandse Zaken en

Koninkrijksrelaties

Voor de veilinglocaties 2017, zie onderstaande link:

[www.rijksvastgoedbedrijf.nl/vastgoed/te-pacht/benzinestations](http://www.rijksvastgoedbedrijf.nl/vastgoed/te-pacht/benzinestations)

**Van:** 10.2.e (BS) [<mailto:10.2.e@rws.nl>]

**Verzonden:** donderdag 5 oktober 2017 12:51

**Aan:** 10.2.e

**CC:** 10.2.e (BS); 10.2.e (CD); 10.2.e (CD)

**Onderwerp:** FW: Zo spoedig mogelijk Fastned informeren bij vergunningsaanvraag voor laadvoorzieningen op verzorgingsplaatsen

Beste 10.2.

Wij ontvingen een kopie van de bijgaande sommatiebrief die Fastned en Mister Green aan RVB zonden.

Mijn collega 10.2.e en ik zijn uiteraard beschikbaar voor afstemming als jullie daar behoefte aan zouden hebben. 11

Met vriendelijke groeten,

10.2.

10.2.e

Rijkswaterstaat Bestuursstaf

Bezoekadres: Rijnstraat 8 | 2515 XP Den Haag | 10<sup>de</sup> etage | D-Beuk

Postadres: Postbus 556 | 3000 AN Rotterdam

[www.rijkswaterstaat.nl](http://www.rijkswaterstaat.nl)

M 10.2.e

E 10.2.e@rws.nl

**Van:** 10.2.e [<mailto:10.2.e@fastned.nl>]

**Verzonden:** donderdag 5 oktober 2017 9:39



**Aan:** 10.2.e (CD); 10.2.e (ZN); 10.2.e (CD); 10.2.e (WNN);  
10.2.e (WNN); 10.2.e (ON); 10.2.e (ON); 10.2.e (DZH); 10.2.e  
(ZN); 10.2.e (NN); 10.2.e (DNN); 10.2.e (WNN); 10.2.e (MN); 10.2.e  
(ZD); 10.2.e (MN); 10.2.e (ZD); 10.2.e (WNN); 10.2.e (ZN); 10.2.e  
(BS); 10.2.e (BS)  
**CC:** 10.2.e (WNN)

**Onderwerp:** Re: Zo spoedig mogelijk Fastned informeren bij vergunningsaanvraag voor laadvoorzieningen op verzorgingsplaatsen

Beste Allemaal,

Inzake de onderstaande kwestie, de realisatie van snellaadvoorzieningen als aanvullende voorzieningen bij benzinestations en wegrestaurants, is gisteren het bijgaande schrijven verstuurd naar de Minister van Binnenlandse zaken en Koninkrijksrelaties, alsmede het Rijksvastgoed en ontwikkelingsbedrijf de RVOB.

Het leek mij verstandig jullie allen goed geïnformeerd te houden over deze kwestie. Ik vertrouw erop dat zo te hebben gedaan.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

On Wed, Sep 27, 2017 at 3:15 PM 10.2.e <10.2.e@fastned.nl> wrote:

Beste Allemaal,

Omdat Rijkswaterstaat vergunningen voor aanvullende voorzieningen niet publiceert is Fastned als belanghebbende volledig van U, de Wegendistricten afhankelijk om geïnformeerd te worden. Wij willen u dan ook heel vriendelijk vragen of er recentelijk nog aanvragen zijn binnengekomen voor een vergunning voor de realisatie van laadvoorzieningen op verzorgingsplaatsen en zo ja, of u ons hier zo spoedig mogelijk van op de hoogte zou willen stellen middels een afschrift.

Waarom?

Zoals jullie mogelijk bekend is loopt er al langere tijd een geschil tussen de Rijkswaterstaat en Fastned. Dit geschil gaat over de vraag of een laadstation na de Staatscourant-publicatie van 20 december 2011 nog een aanvullende voorziening is of niet. Fastned, als vergunninghouder van de basisvoorziening laadstation, is van mening dat een laadstation als aanvullende voorziening sinds 20 december 2011 niet meer mogelijk is. Immers Fastned realiseert ook niet een benzinestation als aanvullende voorziening bij haar laadstation. Rijkswaterstaat kijkt hier onverhoopt anders tegenaan.

Een van de belangrijke rechtsbeginselen van Nederland is dat, indien er een dergelijk geschil bestaat tussen de overheid en een persoon of onderneming dat geschil voorgelegd kan worden aan een onafhankelijke rechter. Dit is ook wat wij graag zouden willen doen in deze zaak.

Voorwaarde om dit te kunnen voorleggen aan een onafhankelijke rechter

Voor een inhoudelijke behandeling van het vraagstuk is het van groot belang dat Fastned op tijd bezwaar kan maken op een door Rijkswaterstaat aan een benzinestation of wegrestaurant uitgegeven WBR vergunning voor een laadstation. Alleen dan kan door partijen een onafhankelijke rechter gevraagd worden om inhoudelijk uitsluitsel te geven.

U heeft een belangrijke rol

Ik hoop dat u begrijpt hoe belangrijk het voor ons is om dit geschil voor te kunnen leggen aan een onafhankelijke rechter en hoe belangrijk uw rol is hierin. Immers alleen als u ervoor zorgt dat Fastned op tijd wordt geïnformeerd kan een onafhankelijke rechter worden gevraagd om een uitspraak te doen in deze zaak. Ik zou u dan ook vriendelijk willen vragen om ons te helpen in deze en Fastned de mogelijkheid te geven dit geschil voor te leggen aan de rechter.

Bij voorbaat dank,

Met vriendelijke groet,

10.2.e

10.2.e

FASTNED B.V.

James Wattstraat 77-79 / 1097 DL Amsterdam

10.2.e

/

10.2.e

[@fastned.nl](mailto:10.2.e@fastned.nl)



10.2.e

FASTNED B.V.

James Wattstraat 77-79 / 1097 DL Amsterdam

10.2.e

/

10.2.e

[@fastned.nl](mailto:10.2.e@fastned.nl)



10.2.e

Van: 10.2.e  
 Verzonden: maandag 6 november 2017 11:34  
 Aan: 10.2.e (CD)  
 Onderwerp: Re: gemakswinkel bij benzinestation

Beste 10.

11

Mvg 10.2

Verzonden met BlackBerry Work([www.blackberry.com](http://www.blackberry.com))

Van: "10.2.e (CD)" <10.2.e@rws.nl>  
 Verzonden: 6 nov. 2017 11:30  
 Aan: 10.2.e " <10.2.e@Rijksoverheid.nl>  
 Onderwerp: gemakswinkel bij benzinestation

Beste 10.2.

11

Met vriendelijke groet,

10

10.2.e

Senior juridisch adviseur

**Rijkswaterstaat Corporate Dienst, Afdeling bestuurlijk juridische zaken**

Bezoekadres: Griffioenlaan 2, 3526 LA Utrecht

Postadres : Postbus 2232, 3500 GE Utrecht

Factuuradres: Postbus 8185, 3503 RD Utrecht

T 10.2.e

M 10.2.e

F 10.2.e

[http://corporate.intranet.rws.nl/Kennis\\_en\\_Expertise/Bedrijfsvoering/Juridisch/Expertise/](http://corporate.intranet.rws.nl/Kennis_en_Expertise/Bedrijfsvoering/Juridisch/Expertise/)



Niet relevant. Betreft doorsturen onderstaande e-mail.

**Van:** 10.2.e (BS)  
**Verzonden:** maandag 15 januari 2018 17:40  
**Aan:** 10.2.e  
**Onderwerp:** RE: Overleg Fastned / Rijkswaterstaat - 14 september 2015

Geachte 10.2.e, beste 10.2.e,

In uw onderstaande mailbericht stelt u de twee bekende geschilpunten aan de orde. Het gaat dan om de door Rijkswaterstaat verleende vergunningen op grond van de *Wet beheer rijkswaterstaatswerken* voor laadpunten als aanvullende voorziening en om de weigering van Rijkswaterstaat om aan Fastned Wbr-vergunningen te verlenen voor shops. Zoals u terecht aangeeft zijn deze geschilpunten al herhaaldelijk aan de orde geweest, onder andere in het gesprek dat wij op 14 september 2015 op uw kantoor voerden.

Er is geen wijziging gekomen in hetgeen wij in september 2015 bespraken: als Fastned het oneens is met de door Rijkswaterstaat genomen besluiten dan kan zij over die besluiten het oordeel van de bestuursrechter vragen. Het is onvermijdelijk dat Rijkswaterstaat en Fastned daarbij tegengestelde standpunten innemen aangezien Fastned streeft naar de vernietiging van besluiten die juist door Rijkswaterstaat worden verdedigd. Van 'gezamenlijk' voorleggen van geschillen is zodoende geen sprake, maar dat heeft u ook niet nodig om het oordeel van de rechter te kunnen krijgen. Voor verder overleg over deze kwestie (het verkrijgen van een rechterlijk oordeel over genoemde besluiten) bestaat naar mijn mening geen aanleiding.

Met vriendelijke groeten,

10.2.e

10.2.e  
**Rijkswaterstaat Bestuursstaf**  
 Bezoekadres: Rijnstraat 8 | 2515 XP Den Haag | 10<sup>de</sup> etage | D-Beuk  
 Postadres: Postbus 556 | 3000 AN Rotterdam  
[www.rijkswaterstaat.nl](http://www.rijkswaterstaat.nl)  
 M 10.2.e  
 E 10.2.e@rws.nl

**Van:** 10.2.e [mailto:10.2.e@fastned.nl]  
**Verzonden:** dinsdag 19 december 2017 16:33  
**Aan:** 10.2.e (BS)  
**CC:** 10.2.e (BS); 10.2.e (ZN); 10.2.e (BS); 10.2.e (CD); 10.2.e; 10.2.e  
**Onderwerp:** Re: Overleg Fastned / Rijkswaterstaat - 14 september 2015



Beste 10.2.e

Afgelopen donderdag maakten wij kennis met 10.2.e, de nieuwe DG Rijkswaterstaat en daarmee opvolger van Jan Hendrik Dronkers. Hierbij aanwezig waren ook 10.2.e en 10.2.e. Tijdens dit gesprek zijn uiteraard meerdere onderwerpen de revue gepasseerd. Ook de diverse vraagstukken die bij de rechtbank liggen werden besproken. Wat mij en 10.2 behoorlijk irriteerde was dat bij deze groep mensen het beeld bestond van Fastned als de partij die tegen Rijkswaterstaat procedeert in plaats van dat we hebben afgesproken deze vraagstukken voor te leggen aan de rechtbank.

Twee jaar geleden, op 14 september 2015, zaten wij op verzoek van Jan Hendrik Dronkers samen bij ons op kantoor. We bespraken twee kwesties: een shop als aanvullende voorziening bij een laadstation en een lader als aanvullende voorziening bij een benzinestation op verzorgingsplaatsen waar al een laadstation is of komt. Hierover hadden we inmiddels meerdere gesprekken gevoerd, zowel met jou, de verantwoordelijke ambtenaren als met Jan Hendrik Dronkers zelf. Ik was dan toen ook positief dat we in de bespreking gezamenlijk besloten dat het wijsheid was om deze vraagstukken voor te leggen aan een onafhankelijke rechter. Zie ook de onderstaande gespreksverslagen.

Inmiddels zijn we twee jaar verder. Nu de rechtszaken lopen ben ik teleurgesteld over de invulling van onze afspraak van twee jaar geleden. In plaats van de kwesties gezamenlijk voor te leggen aan de rechter, zijn we tegenover elkaar komen staan. Bovendien blijkt de DG daar niet vanaf te weten.

Nu lijkt het erop dat de Staat niet opkomt voor het algemeen belang maar voor de belangen van de oliemaatschappijen. Een dieptepunt was de situatie afgelopen woensdag in de rechtszaal, waarin in het bijzijn van alle media de verkeerskundige van Rijkswaterstaat zich blijkbaar gedwongen voelde om de advocaat van Shell bij te vallen in haar betoog dat rijden tegen de rijrichting in niet verkeersonveilig zou zijn.

Ik kan mij goed voorstellen dat de Staat zich in een problematische situatie bevindt met conflicterende belangen van oliemaatschappijen en die van laadbedrijven zoals Fastned. Maar er moet toch ook een oplossing zijn? Toen wij dit met 10.2.e bespraken kwamen we weer tot de conclusie dat het nuttig is om op korte termijn afspreken om te overleggen hoe we de intentie van twee jaar geleden weer vorm geven. Daarnaast gaf 10.2.e aan dat de RVB ook een grote rol heeft hierin. Het lijkt mij dan ook verstandig om hen bij het gesprek te betrekken.

Wellicht heb jij een suggestie welke personen hierbij aanwezig zouden moeten zijn en wanneer zoiets zou kunnen plaatsvinden.

Met vriendelijke groet,

10.2.e



10.2.e / CEO

FASTNED B.V.  
James Wattstraat 77-79 / 1097 DL Amsterdam  
10.2.e / 10.2.e @fastned.nl

On 17 Sep 2015, at 11:15, 10.2.e <10.2.e@Rijksoverheid.nl> wrote:



Beste 10.2.e

Ik sluit mij aan bij de reactie van 10.2.e op het onderstaande gespreksverslag van 14 september 2015. Ik voeg daaraan toe dat ook bij het RVB geen schriftelijke overeenkomst bekend is tussen de Staat en de oliemaatschappijen waarin de exclusieve positie van pomphouders voor de verkoop van koffie e.d. is vastgelegd.

Ik acht het ook niet zinvol om over gespreksverslagen te discussiëren. Uit de onderstaande mailwisseling blijkt duidelijk dat de zienswijze van Fastned enerzijds en RWS en RVB anderzijds inzake de aanvullende voorzieningen van elkaar verschillen.

Met vriendelijke groeten,

10.2.

**Van:** 10.2.e [mailto:10.2.e@fastned.nl]

**Verzonden:** woensdag 16 september 2015 8:33

**Aan:** 10.2.e (BS)

**CC:** 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e (CD); 10.2.e

**Onderwerp:** Re: Overleg Fastned / Rijkswaterstaat - 14 september 2015

Beste 10.2.

Dank voor je bericht. Ik ben het met je eens dat het weinig zinvol is om over gespreksverslagen te discussiëren. Een puntje wil ik toch recht zetten uit jouw onderstaande weergave.

Het verbaast me dat je opschrijft dat Fastned gezamenlijk met de Staat richting de benzinestationshouders (VPR) zou hebben uitgedragen dat Fastned alleen laadvoorzieningen wil aanbieden en geen aanvullende voorzieningen. In die procedure heeft Fastned herhaaldelijk erop aangedrongen bij de Staat om de procedure zuiver te houden en de discussie over winkels/aanvullende voorzieningen daarin niet te betrekken. Desondanks vond de Staat het nodig daar telkens een groot punt van te maken. In de rechtszaal heeft de advocaat van Fastned op de vraag van de kort gedingrechter geantwoord dat Fastned op dat moment alleen bezig was met snellaadfaciliteiten. Om een voor mij onbekende reden heeft de landsadvocaat daarover later achter onze rug om een verklaring over gevraagd aan de rechter. Zoals je echter zelf ook al aanhaalt dateren de vragen van Fastned over aanvullende voorzieningen van veel eerder datum en was het dus voor RWS nooit een geheim dat Fastned ook daaraan dacht.

Vriendelijke groet,

10.2.e

<image001.jpg>

10.2.e

FASTNED B.V.

James Wattstraat 77-79 / 1097 DL Amsterdam

10.2.e / 10.2.e@fastned.nl

**Wil je mede-eigenaar worden van Fastned? Bekijk het [filmpje](#) en [schrijf je hier in!](#)  
Want to become co-owner of Fastned? Watch the [movie](#); and [sign up today!](#)**

On 15 Sep 2015, at 16:09, 10.2.e (BS) <10.2.e@rws.nl> wrote:

Geachte 10.2.e,

Uw weergave van de bespreking van afgelopen maandag is naar mijn mening niet geheel correct en laat enkele belangrijke zaken weg. Ik voel weinig voor een discussie over uw verslag en volsta daarom met een puntsgewijze weergave van hetgeen door RWS (10.2.e en mijzelf) is gezegd.



De publicatie in de Staatscourant van 20 november 2013 bevestigt wat daarvoor ook al gold: géén aanvullende voorziening bij energielaadpunt. Redenen: de (verkeers)veilige en doelmatige inrichting (zie: toelichting in Staatscourant bij publicatie van 20 december 2013).

Dat dit voor 20 november 2013 ook al gold blijkt uit het mailbericht van 10.2.e van 8 april 2013 "Antwoord op uw vragen": vraag van Fastned d.d. 15 februari 2012 aan EZ "Is het voor Fastned mogelijk om aanvullende diensten aan te bieden of is dit recht al vergeven aan op de locatie al aanwezige concessiehouders?"

Antwoord RWS: "Dat de Kennisgeving zou aangeven dat elke basisvoorziening een aanvullende voorziening zou mogen exploiteren, is een **misvatting** gelet op de door deze Kennisgeving gestelde randvoorwaarden. Voor zover de beoogde winkel een horeca-functie zou hebben, stuit dat (eveneens) af op het verbod van de Benzinewet (Wet tot veiling van bepaalde verkooppunten van motorbrandstoffen) dat tot 1-1-2024 geen nieuw servicestation mag worden opgericht".

RWS heeft niet voorzien dat Fastned volledige laadstations i.p.v. enkele laadpalen zou neerzetten. De wens vanuit Fastned om ook aanvullende voorzieningen te realiseren - die blijkens haar verklaring bij de rechtbank op 11 juli 2013 recent moet zijn opgekomen - is ook niet door RWS voorzien. Dat verklaart waarom dit niet expliciet in de beleidswijzing van 20 december 2011 is opgenomen maar pas later (nl. met de publicatie 20 november 2013).

De positie van Fastned ten opzichte van bestaande pomphouders/restauranthouders is ook uitdrukkelijk aan de orde gekomen in de procedure bij de Rechtbank Den Haag en Gerechtshof. Tegenover de rechter verklaarde Fastned op 11 juli 2013: 'Wij gaan uit van de levering van stroom en zijn niet voornemens andere producten te verkopen.' RWS, RVB en Fastned hebben dat in die procedure gezamenlijk uitgedragen richting pomphouders.

Zoals Fastned heeft kunnen lezen in de afwijzing van haar aanvraag voor een aanvullende voorziening langs de A2 (verzorgingsplaats Velder) is RVB niet voornemens de benodigde privaatrechtelijke toestemming te verlenen. Dat geldt voor RWS als bijkomende weigeringsgrond. RVB bevestigt dat partijen als Fastned zijn toegelaten tot de verzorgingsplaatsen onder de voorwaarde dat geen afbreuk wordt gedaan aan de positie die de bestaande partijen aan onder meer de Benzinewet en het bijbehorende convenant kunnen ontlenen.

Er is aan 10.2.e en 10.2.e geen schriftelijke overeenkomst bekend tussen de Staat en de oliemaatschappijen waarin de exclusieve positie van pomphouders voor de verkoop van koffie e.d. is vastgelegd.

Tegen de afwijzing langs A2 heeft Fastned bezwaar ingesteld. Als Fastned de afwijzing en het daaraan ten grondslag liggende beleid wil aanvechten is bezwaar, eventueel gevolgd door beroep en hoger beroep, de aangewezen weg. Dat zal dan de duidelijkheid opleveren waar Fastned behoefte aan heeft.

Als bij Fastned de wens leeft om een zakelijk recht te vestigen voor de laadpunten zal daarvoor – naast toestemming van RVB – toestemming aan RWS moeten worden gevraagd. Om praktische redenen is het raadzaam om met één verzoek voor één locatie te beginnen. RWS staat tot op heden in beginsel geen zakelijke rechten binnen eigen beheersgebied toe.

Met vriendelijke groeten,

10.2.e

10.2.e

Rijkswaterstaat Bestuursstaf

Bezoekadres: Koningskade 4, 2596 AA Den Haag

Postadres: Postbus 20906, 2500 EX Den Haag

[www.rijkswaterstaat.nl](http://www.rijkswaterstaat.nl)

M 10.2.e

E 10.2.e @rws.nl



**Van:** 10.2.e [mailto:10.2.e@fastned.nl]  
**Verzonden:** dinsdag 15 september 2015 13:26  
**Aan:** 10.2.e (BS); 10.2.e (CD); 10.2.e  
**CC:** 10.2.e ; 10.2.e  
**Onderwerp:** Overleg Fastned / Rijkswaterstaat - 14 september 2015

Beste 10.2.e 10. 10.2.e

Hartelijk dank voor jullie komst gisteren op het kantoor van Fastned. Het leek mij een goed idee om even kort op de mail een samenvatting te geven van ons gesprek, de conclusies die wij gezamenlijk trokken en de te nemen vervolgstappen.

10.2 opent de vergadering en geeft kort aan wat hij graag zou willen bespreken en zet de volgende agenda uiteen:

- Is een laadstation een basisvoorziening?
- Heeft een laadstation het recht op het aanvragen / verkrijgen van aanvullende voorzieningen?
- Kan een benzinestation als aanvullende voorziening een laadstation aanvragen/verkrijgen?
- Kan een laadstation of wegrestaurant als aanvullende voorziening een benzinestation aanvragen/ verkrijgen?
- Hoe nu verder?

Een voor een worden deze agendapunten besproken en al snel komt men tot de kernpunten van de kwestie:

#### 1) Benzinewet

- a) Rijkswaterstaat en de RVOB zijn van mening dat de benzinewet niet alleen gaat over regulering op de benzinemarkt en daarmee de verdeling van huurovereenkomsten voor de oprichting en exploitatie van benzinestations, maar dat deze verder strekt en dat benzinestations hier ook een alleenrecht op de verkoop van koffie, broodjes en het aanbieden van toiletten aan zouden mogen ontlelen (en eigenlijk zelfs het alleenrecht op alle denkbare aanvullende voorzieningen). De benzinewet reguleert in de ogen van Rijkswaterstaat dus ook de verkoop van artikelen langs de snelweg. Rijkswaterstaat geeft aan dat dit niet duidelijk op schrift staat, en dat zij dus niet even aan Fastned de zinsnede kan aanwijzen die uitsluitend biedt, maar dat naar mening van Rijkswaterstaat en RVOB dit de juiste uitleg is die zou moeten worden gegeven aan de benzinewet. De belangen van de benzinestationhouders staan eraan in de weg dat voor 2024 andere partijen aanvullende voorzieningen aanbieden op verzorgingsplaatsen. Hoewel bij de totstandkoming van de convenanten en de benzinewet niet is gesproken over winkels of andere aanvullende voorzieningen, mogen de benzinestationhouders toch aan de benzinewet de verwachting ontlelen ook daarvoor exclusiviteit te hebben gekregen.
- b) Fastned is de mening toegedaan dat de benzinewet gaat over regulering van de benzinemarkt langs de snelweg en dat deze de verdeling van huurovereenkomsten voor benzinestations regelt. Niet meer en niet minder. De benzinewet heeft dus niets te maken met artikelen zoals koffie en broodjes.

#### 2) Aanvullende en basisvoorzieningen

Over de lezing van de Staatscourant van 20 december 2011 verschillen de meningen ook duidelijk. De lezing van Fastned is dat sinds 20 december 2011 een energielaadpunt (laadstation) een basisvoorziening is en daarmee geen aanvullende voorziening meer kan zijn. Immers de basisvoorzieningen benzinestation en wegrestaurant kunnen ook niet gelijktijdig aanvullende voorzieningen zijn. Rijkswaterstaat ziet dit anders en is de mening toegedaan dat het laadstation zowel een basis als aanvullende voorziening is. Het enige dat



Rijkswaterstaat voor ogen had met de wijziging van de kennisgeving eind 2011 is dat er laadpalen zouden komen. Discussies over wat de gevolgen zijn van het benoemen van functies zowel als basisvoorziening als aanvullende voorziening leiden niet tot aanvullende inzichten, ook ziet Rijkswaterstaat geen probleem in het meerdere malen per verzorgingsplaats realiseren van snellaadfaciliteiten. Fastned vraagt zich af hoe dit zich verhoudt tot het voor haar geldende verbod op aanvullende voorzieningen dat volgens de toelichting in de Staatscourant is gebaseerd op het voorkomen van versnippering. De meningen over wat logisch is en wat inschrijvers op de procedure van 20 december 2011 hadden mogen verwachten lopen hiermee ontzettend uiteen.

#### Vervolgstappen:

In goede sfeer wordt besproken dat het niet helpt om verder te discussiëren over deze kwestie. Beide partijen hebben voldoende geprobeerd om gezamenlijk tot oplossingen te komen. Rijkswaterstaat geeft ook aan dat zij zich geconfronteerd ziet met tegenstrijdige belangen van benzinestationhouders en Fastned en dat zij van mening is dat zij goed handelt door op de huidige weg door te gaan. Daarom stellen partijen voor de kwestie voor te leggen aan de rechter en deze vragen om uitsluitsel te geven. Dit geeft hopelijk ook rust zodat partijen gezamenlijk verder kunnen werken aan elektrisch rijden in de tussentijd.

**10.2** vraagt nog voor een laatste maal of echt alle informatie op tafel ligt. Immers het zou erg vervelend en ook wel gênant zijn als we gezamenlijk in een rechtzaal staan en blijkt dat er een onderhandse overeenkomst is tussen de Staat en de oliemaatschappijen waarin afspraken zijn gemaakt over de verkoop van koffie en dergelijke. Zowel de RVOB en Rijkswaterstaat geven aan dat dit niet zo is en dat het echt alleen gaat over de interpretatie van de benzinewet.

#### Notitie met betrekking tot een vraag van Fastned aangaande het vestigen van zekerheden op de stations:

De RVOB geeft aan dat het in beginsel mogelijk is om een recht van opstal te vestigen in verband met het kunnen vestigen van zekerheidsrechten ten behoeve van externe financiering. Daarvoor is het standpunt van RWS doorslaggevend. Fastned zal een verzoek voor een specifieke verzorgingsplaats richten aan RWS, zodat een eerste oordeel kan plaatsvinden waarna dit voorbeeld kan worden gebruikt voor andere locaties.

Tot zo ver mijn verslag. Ik hoor het graag als ik belangrijke aspecten ben vergeten of jullie standpunten niet goed heb weergegeven.

Laten we in de komende tijd in goede orde contact houden.

Hartelijke groet,

**10.2.e**

<image001.jpg>

**10.2.e**

FASTNED B.V.

James Wattstraat 77-79 / 1097 DL Amsterdam

**10.2.e**

**10.2.e**

@fastned.nl

**Wil je mede-eigenaar worden van Fastned? Bekijk het [filmpje](#) en [schrijf je hier in](#)!**  
**Want to become co-owner of Fastned? Watch the [movie](#); and [sign up today](#)!**



Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.



10.2.e

FASTNED B.V.

James Wattstraat 77-79 / 1097 DL Amsterdam

10.2.e

/

10.2.e

@fastned.nl



Rijkswaterstaat  
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Retouradres Postbus 20906 2500 EX Den Haag

Fastned B.V.

10.2.e  
James Wattstraat 77-79  
1097DL Amsterdam

**RWS Bestuursstaf**

Rijnstraat 8  
2515 XP Den Haag  
Postbus 20906  
2500 EX Den Haag  
T 070 456 80 80  
F 070 456 83 35  
www.rijkswaterstaat.nl

**Contactpersoon**

10.2.e

T 10.2.e  
10.2.e@rws.nl

**Ons kenmerk**  
RWS-2018/2103

**Uw kenmerk**

**Bijlage(n)**

Datum 30 januari 2018  
Onderwerp uw brief over de Benzinewet

Geachte 10.2.e

Uw brief van 20 november 2017 aan de minister en de staatssecretaris werd in goede orde ontvangen.

Ik wil graag beginnen met het uitspreken van mijn waardering voor de bijdrage die door Fastned wordt geleverd aan de totstandkoming van een landelijk dekkend netwerk van laadfaciliteiten langs het Nederlandse hoofdwegennet. Mede dankzij Fastned behoort Nederland wat betreft laadvoorzieningen tot de koplopers van Europa.

Blijkens uw brief bent u van mening dat de komst van laadvoorzieningen wordt gehinderd door de Benzinewet (*Wet tot veiling van bepaalde verkooppunten van motorbrandstoffen*) en door de uitleg die door rijksambtenaren aan die wet wordt gegeven. In verband hiermee vraagt u mij om te bevestigen dat 'de Benzinewet toeziet op benzine en niets anders'.


Zoals u weet valt de Benzinewet onder de verantwoordelijkheid van de staatssecretaris van Binnenlandse Zaken, die daarbij wordt vertegenwoordigd door het Rijksvastgoedbedrijf. In de brief die het Rijksvastgoedbedrijf op 14 december 2017 aan u zond is het standpunt van de Staat over de Benzinewet en de onderliggende convenanten reeds aan u toegelicht. Uw brief van 20 november 2017 is daarmee uitgebreid beantwoord. De Benzinewet is bovendien aan de orde gekomen in de kort gedingprocedure die u naar aanleiding van de brief van 14 december 2017 tegen de Staat (Rijksvastgoedbedrijf) heeft aangespannen en waarin op 24 januari uitspraak zal worden gedaan. Voor verdere correspondentie over de Benzinewet zie ik daarom op dit moment geen aanleiding.

**RWS Bestuursstaf**

**Datum**  
30 januari 2018

**Ons kenmerk**  
RWS-2018/2103

Het door u geschetste beeld dat de energietransitie door mijn ambtenaren zou worden geblokkeerd wordt door mij in het geheel niet herkend.

Een afschrift van deze brief zend ik aan  10.2.e van het Rijksvastgoedbedrijf.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,  
namens deze,  
nlv. Directeur-Generaal Rijkswaterstaat

 10.2.e

drs. J.H. Slotmaker