

Golfbewegingen en gelegenheidsargumenten

Je kunt er niet meer omheen. De gele golven van Fastned rukken op in het landschap. Op een groot aantal verzorgingsplaatsen langs de rijkswegen is er al zo'n opvallend snellaadpunt voor EV's, en er komen er nog meer. Ze lijken de laatste tijd ook beter te zijn bezet. Ook in de rechtspraak is Fastned de laatste tijd bepaald 'aanwezig'. Ik sta stil bij enkele recente uitspraken.

Hoe zat het ook alweer? Omdat de Staat uit milieuoogpunt het elektrisch rijden wilde bevorderen, heeft zij bijna 10 jaar geleden bij de vergunninghouders van motorbrandstofverkoopplaatsen langs de rijkswegen (voornamelijk oliemaatschappijen) geïnventariseerd of er belangstelling bestond voor het plaatsen van snellaadpalen bij hun tankstations. De animo was gering. Shell c.s. waren niet geïnteresseerd. Zo'n laadpaal kost geld en neemt ruimte in, en er werd nog niets aan verdiend. Er waren ook nog nauwelijks elektrische auto's. En waarom was dat? De techniek stond nog in de kinderschoenen, maar uiteraard speelde ook mee dat er geen plekken waren om ze op te laden. Een kip-ei probleem dus.

Om deze impasse te doorbreken heeft de Minister van I&M in 2011 besloten dat energielaadpunten op verzorgingsplaatsen niet langer alleen als 'aanvullende voorziening' (dus bij een bestaand tankstation) konden worden gerealiseerd, maar ook als zelfstandige 'basisvoorziening'. In dat gat is Fastned gesprongen. Met succes. De Minister gaf Fastned (na loting) 201 vergunningen. De rijkswegvergunninghouders werden toen wakker en kwamen in verzet. Zij hadden in het convenant dat aan de basis ligt van de Benzinewet immers met de Minister afgesproken dat er tot 2019 geen nieuwe motorbrandstofverkoopplaatsen langs de snelwegen zouden komen. Zij begonnen een kort geding tegen de Minister, en verloren. Ook in hoger beroep. Volgens de rechters was elektriciteit geen motorbrandstof en had de afgesproken exclusiviteit daarop dus geen betrekking. 2-0 voor Fastned in december 2014 dus.

Maar Fastned was er nog niet. Zij wil ook winkeltjes en horeca bij haar snellaadpunten. Dat is ambitieus, want de Minister maakte in 2013 juist bekend dat dat uitdrukkelijk niet de bedoeling was. Fastned heeft in 2015 en 2016 voor de locaties Velder en De Horn vergunningen voor een shop/horecavoorziening aangevraagd. De Minister wees die af op grond van de afspraken in het convenant, maar ook om redenen van verkeersveiligheid en doelmatigheid.

In het beroep van Fastned bij de Rechtbank Amsterdam hebben de VPR en de pomphouders van deze twee

locaties zich als belanghebbenden gemeld. De Rechtbank heeft de afwijzing in juli 2017 vernietigd omdat de Minister deze 'onvoldoende zorgvuldig heeft voorbereid en onvoldoende draagkrachtig heeft gemotiveerd'. De Minister moest van de Rechtbank binnen 6 weken nieuwe besluiten nemen. Maar omdat de Minister hoger beroep heeft ingesteld bij de Raad van State – dat wordt dit voorjaar behandeld – is dat nog niet gebeurd. Met name op de locatie De Horn, waar behalve een onbemand Tinq-station alleen een toiletgebouwtje is, lijkt het moeilijk vol te houden dat een (koffie-) shop van Fastned niet doelmatig is. De verkeersveiligheid lijkt ook niet echt te lijden onder een extra gebouwtje op deze verzorgingsplaats.

Inzichten schrijden voort, en inmiddels investeren de oliereuzen in elektrisch rijden, met als voorlopig hoogtepunt de overname door Shell van stroomaanbieder The New Motion. Shell wil nu wel snelle laadpalen bij haar stations, en verkrijgt daarvoor ook vergunningen. Het is begrijpelijk dat Fastned – dat nog verliesgevend is – hier niet blij mee is. Wel is het opmerkelijk dat zij zelf ook het argument van de verkeersveiligheid gebruikt om Shell te blokkeren, bij voorbeeld in de beroepsprocedure over 2 snellaadpalen bij Shell De Andel. Fastned noemt het plaatsen van laadpalen daar "in strijd met een veilig en doelmatig gebruik van de verzorgingsplaats". De rechter heeft dit argument in de uitspraak van 22 december 2017 buiten beschouwing gelaten, omdat de betreffende norm (verkeersveiligheid) er niet is om Fastned tegen concurrerende aanbieders van stroom te beschermen. Het beroep is ongegrond verklaard.

In een andere recente uitspraak (van 8 december 2017) over een vergunning voor 4 laadpalen bij Hackelaar aan snelweg A1 bij Muiden heeft de rechtbank Fastned niet-ontvankelijk verklaard in haar beroep omdat zij geen belanghebbende was. De argumenten van Fastned zijn in die zaak dus niet eens inhoudelijk beoordeeld. De rechter oordeelde dat Fastned hier geen recht van spreken had, omdat het hier ging om laadpunten als aanvullende voorziening. En op die markt begeeft Fastned zich niet.

Het verhaal is nog lang niet uit. Ik ben benieuwd wiens argumenten uiteindelijk het zwaarst wegen, en of Fastned dit volhoudt. In de tussentijd vaart de advocatuur er wel bij.



Dirk van den Berg is advocaat bij BarentsKrans N.V. in Den Haag en is ruim vijftien jaar gespecialiseerd in tankstationzaken. In Pompshop gaat hij maandelijks in op een juridisch onderwerp. Reageren? dirk.vandenbergh@barentskrans.nl