

Consultatiereactie Wet marktordening voorzieningen verzorgingsplaatsen

De missie van Fastned is het versnellen van de transitie naar elektrisch rijden. Dit doen we sinds 2012 door ervoor te zorgen dat rijders hun elektrische auto overal snel en probleemloos kunnen opladen. Zo wordt elektrisch rijden eenvoudig en ontspannen. Fastned heeft de afgelopen jaren volop geïnvesteerd in de ontwikkeling van een breed snellaadnetwerk in Nederland. De markt voor snelladen is constant in ontwikkeling en er is opschaling nodig naar volledige zero-emissie verzorgingsplaatsen. Daarom is het goed dat de minister met nieuwe wet- en regelgeving komt voor de herverdeling van rechten en de herinrichting van verzorgingsplaatsen. De minister pakt hiermee regie in de transitie naar duurzame mobiliteit.

Het wetsvoorstel bevat veel positieve elementen

De minister creëert met dit wetsvoorstel en de nog te ontwikkelen 'routekaart' en inrichtingsplannen de mogelijkheid om verzorgingsplaatsen op verstandige wijze te transformeren en het aanbod af te stemmen op de veranderende behoeften van weggebruikers. Fastned ziet in deze wet een zorgvuldig afgewogen voorstel, waarin de perspectieven van de weggebruikers en ondernemers nadrukkelijk zijn meegenomen. Fastned is verheugd om onder meer de volgende elementen terug te zien:

- Door exploitatievergunningen voor laden, tanken en shops **separaat te verdelen**, worden toetredingsdrempels voorkomen voor partijen die bijvoorbeeld geen fossiele brandstoffen willen verkopen. Ook geeft het kleinere partijen, inclusief MKB en familiebedrijven, de kans om te focussen op één dienst. Dit maakt het mogelijk om per dienst de beste aanbieder te selecteren.
- De inrichtingsplannen per verzorgingsplaats zorgen ervoor dat deze efficiënt, overzichtelijk en veilig ingericht worden met oog voor alle benodigde faciliteiten. Wildgroei van voorzieningen wordt voorkomen. **Rijksregie op de inpassing** van voorzieningen geeft de gebruiker een veilige en overzichtelijke verzorgingsplaats en stelt ondernemers in staat om weloverwogen investeringsbeslissingen te nemen. Ook kan het proces van vergunningverlening straks sneller worden doorlopen.
- Door een routekaart te ontwikkelen voor de (her)verdeling van exploitatierechten per verzorgingsplaats, kan de verkoop van fossiele brandstoffen op verantwoorde wijze **plaatsmaken voor laadinfrastructuur**, met oog voor het netwerk en de leveringszekerheid van verschillende diensten die aansluit bij de toekomstige behoefte.
- Bestaande rechten worden geëerbiedigd en **alle marktpartijen kunnen meedingen** naar de verschillende rechten die worden verdeeld. Slechts in uitzonderlijke gevallen zal sprake zijn van biedbeperkingen, om strategisch biedgedrag en biedvoordelen te voorkomen, zodat een gelijk speelveld gegarandeerd is.
- De nadruk op **gezonde concurrentie tussen verzorgingsplaatsen** en heldere keuzevrijheid voor weggebruikers, zal de kwaliteit van de verschillende diensten ten goede komen.

Aandachtspunten

Ondanks het zorgvuldige verloop van het wetstraject, zijn er aspecten waar Fastned bezorgd over is of waar nog keuzes gemaakt moeten worden. Het gaat dan met name om de keuze voor een veiling als verdeelmethode, het aantal aanbieders van een dienst per verzorgingsplaats, de timing van het herverdelen van rechten en de overname van bestaande laadvoorzieningen.

1. **Veiling leidt tot hogere laadtarieven en lagere kwaliteit**

Het wetsvoorstel voorziet in een verdeling van vergunningen via een veiling en stelt dat een veiling meer mogelijkheden biedt om te sturen op de partij die het meest geschikt is om een activiteit (zoals laden) uit te voeren. Een partij die in staat is een laadstation of shop effectiever en efficiënter uit te baten, zou in staat zijn een hoger bod te doen, zo redeneert de minister. Het alternatief van een vergelijkende kwalitatieve toets wordt terzijde geschoven door te stellen dat de belangrijkste criteria voor de selectie van een aanbieder zich laten vatten in eisen of randvoorwaarden. Dit wordt verder niet onderbouwd door de minister.

Fastned ziet dit anders. Een veiling biedt partijen de kans de 'markt te kopen' (bijvoorbeeld met de nog altijd hoge inkomsten uit brandstofverkoop). Minimumcriteria zorgen er bovendien slechts voor dat een minimale kwaliteit hoeft te worden geboden. Na het winnen van een veiling zijn er nauwelijks prikkels om naar maximale kwaliteit te streven – iets wat juist in een zich snel ontwikkelende markt als het snelladen van groot belang is om elektrisch rijden te stimuleren. Bij een **vergelijkende toets** kan de overheid marktpartijen echt uitdagen om **de beste prijs-kwaliteitsverhouding** te bieden. In een veiling worden marktpartijen slechts uitgedaagd om hoog te bieden. Kleinere nieuwe spelers zullen in zo'n systeem bovendien nauwelijks toetredingskansen hebben. Zeker niet wanneer er veel exploitatierechten tegelijk verdeeld worden en er binnen korte tijd hoge bedragen betaald moeten worden.

Een hoge veilingprijs zal terugverdiend moeten worden via hogere laadprijzen, of een laagwaardiger aanbod. Beide zijn nadelig voor de elektrische rijder en de mobiliteitstransitie. Fastned roept de minister op om te selecteren op de beste prijs-kwaliteit en **een neutrale partij te laten onderzoeken** hoe een dergelijke verdeelmethode het best kan worden vormgegeven. (Inter)nationale brancheorganisaties zoals IEA, E-Mobility Europe (voorheen AVERE), ChargeUp Europe, de NVDE en DOET hebben de afgelopen jaren terecht gewezen op het belang van het selecteren van aanbieders op kwaliteit. Die oproep is terug te zien in snellaad-aanbestedingen in landen om ons heen, waarin kwaliteit, consumentenprijs en afdracht aan de concessiegever meewegen. Nederland zou met een veiling **internationaal gezien een uitzondering** zijn.

Voor de overheid is een veiling niet de enige manier om opbrengsten te krijgen uit de verdeling van snellaadrechten. Als alternatief zou de overheid marktpartijen kunnen selecteren die het beste aanbod doen voor een **variabele afdracht per verkochte kWh**, of een percentage van de omzet. Indien dit gecombineerd wordt met kwalitatieve selectiecriteria, profiteert de overheid van aanbieders die goed presteren en van de groei van elektrisch vervoer.

2. **Eén aanbieder per dienst per verzorgingsplaats**

De minister laat nog open of er één of meer aanbieders van een dienst per verzorgingsplaats kunnen bestaan. Volgens Fastned is het voor de elektrische rijder, de overheid en de marktpartijen beter als er **per verzorgingsplaats één aanbieder per dienst** is, waarbij de concurrentie tussen i.p.v. op verzorgingsplaatsen plaatsvindt.

De weggebruiker is gebaat bij duidelijkheid, overzicht, veiligheid en een kwalitatief goed aanbod. Bij meerdere aanbieders van één type voorziening zal versnippering van aanbod op de verzorgingsplaats ontstaan, waardoor rijders onzeker, **onvoorspelbaar en onveilig gedrag** gaan vertonen, zoals terugrijden tegen het verkeer.

De overheid zal meer moeite hebben om meerdere aanbieders op een verzorgingsplaats een gelijkwaardige plek van voldoende omvang te bieden. Dubbele infrastructuur zorgt voor meer **ruimtebeslag** en complexere situaties, wat niet in het belang van de overheid is.

Marktpartijen houden bij gebrek aan exclusiviteit **onzekerheid over het terugverdienpotentieel** van hun investering. Een waarschijnlijk gevolg is dat uit voorzorg minder laadinfra realiseren. Er kan ook juist onbedoelde overdimensionering plaatsvinden, wat eveneens schadelijk is voor de business case van aanbieders en de kwaliteit die zijn kunnen bieden. Tot slot kan ook een race-to-the-bottom (prijzenoorlog) ontstaan, waarbij steeds lagere kwaliteit geboden wordt. Geen van deze scenario's is wenselijk voor de elektrische rijder.

In rapporten van o.a. Impuls Economen, de Franse mededingingsautoriteit, het Internationaal Energie Agentschap en de Europese Commissie wordt gepleit voor één aanbieder van snelladen per locatie.

Meerdere aanbieders per dienst zorgen ook voor onnodig extra werk voor netbeheerders, die verschillende aansluitingen moeten realiseren. De minister werkt al aan plannen om vanuit de overheid per verzorgingsplaats **één grote, toekomstbestendige netaansluiting** te realiseren en voor te financieren. Het is mooi dat de minister hier initiatief neemt. Tegelijkertijd is nog onduidelijk wie het beheer gaat doen van de aansluiting. Het beheer wordt complexer bij meerdere aanbieders, vooral als een van de marktpartijen (bijv. een snellaadexploitant) het beheer namens meerdere partijen doet. Dit kan leiden tot problemen bij de onderlinge capaciteitsverdeling tussen gebruikers, en extra (uitvoerings)kosten voor contractering, afwikkeling van betalingen en energiemanagementsystemen.

Keuzevrijheid voor weggebruikers wordt in het wetsvoorstel gewaarborgd door het instellen van een gebiedscriterium, waardoor één partij niet twee opeenvolgende laadstations kan uitbaten. Fastned is zoals gezegd voorstander van **concurrentie tussen i.p.v. op verzorgingsplaatsen**, en onderschrijft daarom deze maatregel. Indien er echter toch wordt gekozen voor meerdere laadkavels per verzorgingsplaats, dan vervalt wat Fastned betreft de noodzaak van deze maatregel, en zou het voorgestelde afstandscriterium moeten komen te vervallen.

Door het voorgestelde overgangsrecht zullen zowel eerder vergunde basisvoorzieningen als aanvullende voorzieningen laden niet meetellen voor het toepassen van het gebiedscriterium. Het gebiedscriterium geldt straks dus uitsluitend ten opzichte van nieuw uitgegeven locaties voor laadvoorzieningen op basis van deze wet. Hiermee wordt gelukkig **voorkomen dat pioniers afgestraft worden** voor hun vroege investeringen in het hoogwaardige Nederlandse snellaadnetwerk.

3. Implementatieplanning en verdeelmomenten

De routekaart voor de (her)verdeling van exploitatierechten en de inrichtingsplannen per verzorgingsplaats, moeten samen zorgen voor een **verstandige transformatie naar volledige zero-emissie verzorgingsplaatsen**. Hierbij is het belangrijk dat de (her)verdeelmomenten voor de rechten van de verschillende voorzieningen (laden, tanken, shop), zoveel mogelijk gelijk getrokken worden. Op die manier heeft de overheid namelijk de handen vrij om een verzorgingsplaats echt opnieuw in te richten, zonder vast te zitten aan overlappende vergunningstermijnen voor diensten en bijbehorend ruimtebeslag op de verzorgingsplaats.

Een bijkomend voordeel is dat er automatisch een **eerlijker speelveld** ontstaat voor marktpartijen. Als bijv. een exploitatievergunning voor snelladen of een shop wordt verdeeld, terwijl er nog een partij is met lopende vergunningen voor dezelfde diensten op dezelfde verzorgingsplaats, dan zou deze partij biedvoordelen hebben en moeten worden uitgesloten van deelname. Deze partij hoeft immers in een bieding geen rekening te houden met concurrentie, terwijl alle andere deelnemers dit wel moeten. Indien rechten worden verdeeld als alle looptijden verstreken zijn, bestaat dit probleem niet en kunnen alle spelers onder gelijke omstandigheden de keuze maken naar welke diensten zij (opnieuw) willen meedingen.

In gevallen waarin de overlap qua looptijden relatief gering is, zou de overheid korte tijd een pas op de plaats kunnen maken, door te wachten met herverdelen totdat alle rechten zijn geëindigd. Indien de overlap qua looptijden te groot is, zou bij wijze van uitzondering een korter durend recht dan normaal verdeeld kunnen worden, met biedbeperkingen voor partijen die nog lopende rechten hebben voor het aanbieden van dezelfde dienst.

4. Een heldere overnameregeling voor huidige voorzieningen ontbreekt nog

Fastned is verheugd om te zien dat in de nieuwe systematiek een **duidelijke overnameregeling** is opgenomen, die bijdraagt aan de investeringszekerheid van ondernemers, en weggebruikers de garantie geeft dat broodnodige en waardevolle infrastructuur behouden blijft. Voor de huidige laadstations bestaat een dergelijke regeling echter nog niet, wat zowel voor ondernemers als elektrische rijders een grote onzekerheid betekent. Een opvolgende marktpartij kan veel sneller van start met het continueren en uitbreiden van het snellaadnetwerk, als deze gebruik kan maken van reeds gerealiseerde laadinfrastructuur.

Wat Fastned betreft zou dan ook **op korte termijn werk moeten worden gemaakt van een passende overnameregeling** voor herbruikbare onderdelen van de huidige laadstations, nu de contouren van het nieuwe beleid helder zijn. Net zoals er voor benzinestations al sinds lange tijd een overnameregeling geldt (zelfs voor hun laadinfrastructuur). Dit geldt in het bijzonder voor de gerealiseerde netaansluiting met bijbehorend contractvermogen, maar ook voor o.a. herbruikbare funderingen, kabels en leidingen, in- en uitritten en overig straatwerk. Fastned investeert tot de dag van vandaag in goede netaansluitingen, bouwt nog nieuwe stations en herontwikkelt stations voor meer laadcapaciteit. Een goede overnameregeling geeft het vertrouwen dat deze investeringen zinvol zijn en blijven. Overname van herbruikbare infrastructuur houdt de vaart in de transitie en voorkomt extra maatschappelijke kosten.

Tot slot

Fastned dankt de minister voor deze **belangrijke stap richting nieuw beleid** voor de verzorgingsplaatsen en het proces van afstemming met stakeholders dat hieraan voorafging. Fastned is van harte bereid om nadere toelichting op de genoemde aandachtspunten te geven in een gesprek met de minister en denkt ook heel graag mee over de vervolgstappen, zoals de vormgeving van de routekaart, de inrichtingsplannen en de verdere implementatie van de wet- en regelgeving. Fastned is zeer gemotiveerd om ook in de toekomst een belangrijke bijdrage te leveren aan de mobiliteitstransitie en kijkt uit naar het verdere proces en de samenwerking.