

DOELSTELLINGEN:

1. Realisatie benodigde voorzieningen om de reis kort te onderbreken en mens en voertuig te verzorgen.

- a. *Toegankelijkheid/beschikbaarheid voorzieningen mens/voertuig.* Een goede toegankelijkheid van de voorzieningen op de verzorgingsplaats ('vzp') kan worden bevorderd door een simpele en overzichtelijke infrastructuur te creëren, die het aantal verkeersbewegingen tussen de verschillende voorzieningen op de vzp tot een minimum beperkt. Daarbij dient de aanwezigheid van de voorzieningen ruim voor de vzp te worden gecommuniceerd aan de weggebruiker, zodat deze in een vroeg stadium keuzes kan maken op de vzp (voorspelbaarheid).

Bij de keuze welke voorzieningen op de vzp noodzakelijk aanwezig behoren te zijn is naar ons oordeel de behoefte van de weggebruiker doorslaggevend. De weggebruiker moet steeds verzekerd zijn van de aanwezigheid van voldoende voorzieningen (inclusief voldoende laadcapaciteit) om zijn/haar behoefte te kunnen vervullen. Tegelijkertijd dient periodieke monitoring plaats te vinden (bijvoorbeeld om de 5 jaren) naar de ontwikkeling van de behoefte van de weggebruiker. Na expiratie van bestaande exploitatie rechten op de vzp zal beoordeeld moeten worden welke voorzieningen bij een nieuwe uitgifte van rechten op de desbetreffende vzp in ieder geval aanwezig dienen te zijn.

- b. *Goed beheer/staat voorzieningen.* Het huidige kwaliteitsniveau op de vzp's wordt naar Europese maatstaven als zeer goed beoordeeld. Dit hoge niveau is bereikt door de diverse voorzieningen op de vzp van oudsher in één concessie onder te brengen met de mogelijkheid van uitbreiding van (aanvullende) voorzieningen indien daarvoor een behoefte van de weggebruiker zou ontstaan

Tot 2012 was door deze wijze van uitgifte het beheer voor de Staat overzichtelijk; voor de Staat was in de meeste gevallen maar één aanspreekpunt op de vzp's aanwezig (i.c. de concessiehouder) en hoogstens twee (concessiehouder + wegrestauranthouder). Deze situatie is echter aanmerkelijk complexer geworden met het toelaten van meer partijen als exploitant op de vzp vanaf 2012.

2. Bijdrage aan energie- en mobiliteitstransitie

- a. *Dekkende infrastructuur tanken/laden.* De leden van VEMOBIN en VPR onderschrijven de klimaatdoelstellingen en wensen aan het bereiken van deze doelstellingen actief bij te dragen door het plegen van grootschalige investeringen in duurzaamheid (snelladen, waterstof, overige zero-emissie energiedragers) langs rijkswegen. Hierbij heeft men de sterke ambitie het tempo van uitrol van dergelijke investeringen verder te versnellen.

Naast het voldoende investeren in de daarvoor benodigde infrastructuur is het voor een optimale dienstverlening aan de weggebruiker evenzeer een absolute noodzaak dat de kwaliteit van de exploitatie van deze infrastructuur, na plaatsing hiervan, vervolgens voldoende wordt gewaarborgd. Middel daartoe is het stellen van kwaliteitseisen.

Het is overigens wel de verwachting dat gedurende de overgangstermijn tot 2050/2055 er nog een behoefte van de weggebruiker zal blijven bestaan om klassieke brandstoffen op de vzp af te nemen, zij het dat deze behoefte in omvang geleidelijk steeds meer zal afnemen. Het is de overtuiging van de leden van VEMOBIN en VPR dat op deze veranderende behoefte het beste kan worden ingespeeld door een geleidelijke metamorfose van de bestaande tankstations (inclusief shop) naar energiestations. Op deze energiestations zullen uiteindelijk alleen nog zero-emissie energiedragers worden aangeboden en zal het assortiment klassieke brandstoffen geheel verdwenen zijn. Het tempo waarin deze verandering zal plaatsvinden is op dit moment nog niet exact voorspelbaar.

Zoals reeds eerder aan de commissie werd medegedeeld zien de leden van VEMOBIN en VPR in essentie geen wezenlijke onderscheid tussen energiedragers, waar het de levering van energie ten behoeve van mobiliteit betreft en is voor het “versnipperen” van de levering van energie in apart benoemde voorzieningen (afhankelijk van het type energiedrager) dan ook in feite geen enkele noodzaak of reden aan te voeren. Zoals ook in het verleden voormalige brandstoffen op de vzp werden vervangen door andere nieuwere brandstoffen, worden ook de duurzame energiedragers als onderdeel van de energiemix gezien en als zodanig in de bedrijfsvoering van de huidige concessiehouders ‘meegenomen’.

- b. *Wegnemen belemmeringen realisatie duurzame infrastructuur:* De belangrijkste belemmering voor de realisatie van een duurzame infrastructuur is de complexiteit en daardoor onvoorspelbare situatie die, zoals hierboven reeds werd opgemerkt, vanaf 2012 op de vzp's gaandeweg is ontstaan door de komst van nieuwe partijen op de vzp. Vanaf deze komst zijn in toenemende mate, in het bijzonder door één partij, talloze bezwaarschriften ingediend tegen vergunningsaanvragen van bestaande concessiehouders voor investeringen in duurzame energiedragers. Dit voorbij gaande aan het feit dat deze concessiehouders volgens de bestaande regels een min of meer onbeperkt recht hebben op deze vergunningen. Inmiddels worden de door deze specifieke partij de in 2012 om niet verkregen rechten voor beperkte snel laadvoorzieningen ‘opgerekt’ tot rechten met een veel grotere omvang (en inclusief shop) en met een langere looptijd. Deze looptijd zou in sommige gevallen pas moeten starten zo'n 10 jaren na de oorspronkelijke gunning via de eerdergenoemde loting. Ten slotte wordt daarbij ook nog eens benodigde netwerkcapaciteit geclaimd, zonder dat deze daadwerkelijk wordt benut. Het niet langer beschikbaar zijn van deze capaciteit vormt een verdere belemmering voor plaatsing van apparatuur door andere partijen.

Inmiddels hebben deze ontwikkelingen geresulteerd in een marktaandeel van deze partij langs de rijkswegen van meer dan 90%, voor wat betreft de basisvoorziening laden, en vormen deze een steeds grotere belemmering voor overige partijen (bestaande concessiehouders alsook nieuwe toetreders), die op deze markt actief willen zijn.

Een tweede, nog steeds bestaande belemmering, is het ontbreken van een passende regeling voor de vergoeding van de restwaarde van duurzaamheidsinvesteringen op de vzp. Dit ondanks de aangenomen motie Von Martels/Postma 31 305 d.d. 5 december 2019 (Mobiliteitsbeleid) die nadrukkelijk pleit voor een dergelijke regeling.

In het nieuwe beleid zou een dergelijke regeling moeten worden opgenomen, met name voor investeringen met een min of meer permanent karakter, die door opvolgende

partijen op de vvp, zouden kunnen worden gebruikt zonder de noodzaak van herinvestering (bijv. in het investeren van een verzwaring van de netwerkcapaciteit c.a.). (NB: Als alternatief hiervoor zou de Staat zelf kunnen participeren in dergelijke investeringen en deze kunnen 'mee-verhuren' bij nieuwe uitgifte).

Een laatste belangrijke belemmering die wordt gesignaleerd is het onnodig beperken van de mogelijkheid op de meest optimale wijze de beschikbare ruimte op de vvp aan te wenden voor de voorzieningen. Ruimte is schaars op de vvp, met name het gedeelte dat bebouwd kan worden ten behoeve van voorzieningen voor de weggebruiker. Van belang is om op zo goed mogelijke wijze om te gaan met deze ruimte, met name door efficiënte combinaties van voorzieningen en daarbij maatwerkoplossingen toe te staan, zonder overigens hiermee afbreuk te doen aan het overige karakter van de vvp.

- c. *Afbouw fossiele brandstoffen*: Zoals onder 2a. reeds opgemerkt zal afbouw van fossiele brandstoffen plaats vinden aan de hand van de ontwikkeling van de vraag naar deze brandstoffen, zowel door een geleidelijke vervanging van de daarvoor bestaande tankcapaciteit door duurzame energiedragers (metamorfose) op de vvp.

Mocht in het nieuwe beleid besloten worden niet over te gaan tot het onderbrengen van alle rechten in één concessie, 'maar tot uitgifte van aparte rechten voor de diverse voorzieningen lijkt het opportuun bij afloop van de desbetreffende concessie voorafgaand aan een nieuwe uitgifte van rechten eerst te onderzoeken of er nog voldoende behoefte aan klassieke brandstoffen bestaat op de vvp (mede vanuit netwerk perspectief). Bij het aantoonbaar ontbreken hiervan kan vervolgens besloten worden op de desbetreffende vvp deze brandstoffen niet langer aan te bieden

(NB: het rapport van Impuls Economen bevat deze laatste suggestie als wijze waarop de uitfasering van het aantal klassieke brandstof stations op vvp's zou kunnen plaats vinden, derhalve na het verstrijken van de concessieduur op een aantal vvp's, waar de behoefte aan klassieke brandstoffen is weggefallen).

OVERIGE PUBLIEKE BELANGEN

1. Veilig en doelmatig gebruik van de verzorgingsplaats

- a *Verkeer aantrekkende werking*. Net als in het huidige beleid dient het verblijf op de vvp geen eindbestemming voor de weggebruiker te zijn maar slechts een kortdurende tussenstop voor de verzorging van mens en voertuig. Niet uit te sluiten valt echter dat door de relatief langere verblijfsduur van weggebruikers op de vvp (door de relatief langere duur van laden ten opzichte van tanken en de relatief langere wachttijden bij bezetting van snellaadpalen) deze hun verblijf in een groot aantal gevallen zullen willen combineren met andere activiteiten. Op deze behoefte zal in het nieuwe beleid moeten worden ingespeeld door bij het toestaan van bepaalde voorzieningen op de vvp uit te gaan van een iets langere verblijfsduur dan nu het geval.

Dit laatste geldt nadrukkelijk niet voor het nog langer toestaan van de bestaande praktijk van vrachtwagens om parkeergelegenheid op de vvp als overnachtingsgelegenheid te benutten. Met name gelet op de beperkte ruimte op de vvp dienen goede alternatieven voor deze doelgroep ontwikkeld te worden. Dit zal ook bijdragen aan de aan de veiligheid op de vvp.

- b. Veiligheid op de vzp kan worden bevorderd door de voorzieningen zoveel mogelijk te combineren, waardoor het aantal verkeersbewegingen op de vzp wordt beperkt. Voorts moet, zoveel als mogelijk, de infrastructuur overzichtelijk, simpel en voorspelbaar zijn voor de weggebruiker. Dit laatste kan verder worden vorm gegeven door een efficiënte communicatie met de weggebruiker en toepassing van uniformiteit op de vzp's, waar dit mogelijk is.

Doelmatigheid kan met name bereikt worden door het zoveel mogelijk combineren van de diverse voorzieningen op de vzp. Hierdoor kunnen de diverse stakeholders profiteren van diverse synergiën tussen de diverse voorzieningen: (1) hoger serviceniveau op vzp voor de weggebruiker; (2) mogelijkheden voor efficiënte bedrijfsvoering voor concessiehouder en (3) hogere opbrengst voor de Staat voor uit te geven rechten en tegelijkertijd lagere beheerskosten. Bijkomend voordeel is dat het ruimtebeslag op de vzp kan worden beperkt.

De eerder genoemde monitoring kan hier ook van waarde zijn bij de keuze op welke wijze voorzieningen aanwezig dienen te zijn op de vzp. Uiteindelijk zal deze doelmatigheid leiden tot het behouden van het gewenste kwaliteitsniveau op de vzp en tegelijkertijd een efficiënte en betaalbare uitrol van de energietransitie langs rijkswegen mogelijk maken.

- c. *Sociale veiligheid*: Allereerst wordt verwezen naar de opmerkingen aangaande het parkeren van vrachtwagens. Voorts zullen aan de vzp nadere kwaliteitseisen gesteld moeten worden ter bevordering van de sociale veiligheid (o.a. voldoende verlichting, aanwezigheid toezichthoudend personeel op de vzp, goede bereikbaarheid hulpdiensten etc.).

2. Functioneren van de markt.

- a. *Redelijke prijzen en voldoende keuzevrijheid/informatie voor de weggebruiker*. Ten aanzien van prijsstelling past ons, als belangenorganisatie van met elkaar concurrerende leden, terughoudendheid gelet op het mededingingsgevoelige karakter van dit onderdeel van het afweegkader.

Volstaan wordt met een algemene constatering (op basis van publiek beschikbare informatie) dat er over de afgelopen periode een substantieel verschil in tariefstelling is waar te nemen op de gemiddelde vzp tussen de partijen, die daar snel laad diensten aan de weggebruiker aanbieden.

Wij begrijpen dat bij de beoordeling ten aanzien van keuzevrijheid op de vzp, die in het nieuwe beleid geboden moet worden, tevens het aanbod van producten en diensten buiten de rijkswegen betrokken zal worden, alsmede het aanbod op opvolgende vzp's waarop gelijke voorzieningen worden aangeboden aan de weggebruiker.

Uit een oogpunt van consistentie lijkt het logisch ook de bestaande regelgeving aangaande prijsstelling voor energiedragers op dezelfde wijze toe te passen voor overige energiedragers (inclusief tarieven voor snelladen). Overigens lijkt een verdere informatievoorziening via zogenaamde 'apps' en speciale websites ook een steeds belangrijker rol te gaan spelen.

- b. *Innovatiekracht van de markt.* Innovatie is een essentieel onderdeel bij de energietransitie, mede gelet op de snelle technologische vooruitgang van duurzame mobiliteit. Het verdient aanbeveling in nieuwe beleid voldoende impulsen op te nemen voor innovatie en, waar dit noodzakelijk is, duidelijke minimumeisen te stellen (bijvoorbeeld bij uitgifte van rechten op de vzw), mede in het kader van mogelijke EU-regelgeving.

Hierbij lijkt het essentieel dat bij de uitgifte van rechten aan partijen, deze moeten kunnen aantonen over voldoende mogelijkheden te beschikken daadwerkelijk innovaties door te voeren en gestelde minimum eisen en timing op dat vlak te kunnen naleven.

- c. *Gelijk speelveld.* Wij achten het essentieel dat bij uitgifte van rechten op de vzw voor alle partijen, die actief wensen te zijn langs rijkswegen, dezelfde spelregels gelden. Er kan naar ons oordeel dus geen onderscheid worden gemaakt tussen partijen (bijvoorbeeld wegens omvang of wegens het type bedrijfsactiviteiten dat wordt uitgeoefend door een partij). De uitgangspunten bij uitgifte zouden dan ook in principe dezelfde moeten zijn als destijds gehanteerd door de Staat bij de hervorming van de markt langs de rijkswegen ten behoeve van toetreding (MDW operatie in 2000). Het betreft hier met name de uitgangspunten non discriminatie en transparantie, die ook een belangrijke rol spelen in de Dienstenrichtlijn.

Tevens zou een uitgifteregeling een voorziening moeten bevatten, die zorg draagt voor een zekere mate van spreiding van de diverse marktpartijen langs het hoofdwegennet; een soort equivalent van het huidige zogenaamde afstandsregime, zoals opgenomen in de Benzinewet. Deze voorziening houdt een verbod in om langs dezelfde rijrichting van een rijksweg een opvolgend hetzelfde merk te voeren. Uit een oogpunt van consistentie zou eenzelfde verbod moeten gelden voor alle overige energiedragers. Een soortgelijke aanbeveling valt te lezen in het rapport van Radicand (blz. 8.) als middel om de concurrentie tussen vzw's te bevorderen (in terminologie van Radicand: "gebiedsbeperking").

Ten slotte zou overwogen moeten worden of er mechanismes in het beleid kunnen worden opgenomen ter afbouw van thans ontstane zeer grote marktdominantie bij de basisvoorziening laden (zie hierboven). Bijvoorbeeld door het vergunningenbeleid op sommige punten strikter toe te passen (niet meer vergunnen dan destijds is verleend en vergunningen die niet tijdig zijn gerealiseerd in te trekken). Ook zou in dat kader een reductieverplichting overwogen kunnen worden (zoals om dezelfde redenen is toegepast tijdens de MDW operatie met betrekking tot een aantal stations op vzw's van een 4-tal partijen met een destijds sterke marktpositie).

Het publieke belang met betrekking tot het toepassen van lage toetredingsdrempels om nieuwe partijen redelijkerwijs in staat te stellen een positie te verwerven op de verzorgingsplaats behoeft overigens enige nadere uitleg. Welke partijen worden hiermee bedoeld? Partijen die vanaf 2012 actief zijn op de vzw zijn naar onze overtuiging als zodanig niet aan te merken, zeker niet als de in de vorige alinea genoemde marktdominantie in aanmerking wordt genomen.

Voor zover sprake zal zijn van toetreding van nieuwe partijen vergt het belang van de weggebruiker dat deze partijen, net als bestaande partijen, aantoonbaar in staat moeten zijn op continue basis een hoog service niveau aan de weggebruiker te bieden en daarbij tegelijkertijd verplichtingen jegens de Staat na te komen.

Ten slotte zouden wij nog een korte opmerking willen maken over de opmerking, gemaakt in het Radicand rapport met betrekking tot de alles-in-een hand variant (in het betreffende rapport aangeduid als variant 1) . Gesteld wordt dat deze variant niet wordt geadviseerd met als reden dat deze de energietransitie zou belemmeren. Partijen die uitsluitend laden aanbieden zouden volgens Radicand geen kans maken in deze variant omdat zij, doordat zij dan mede moeten bieden op de voorziening tanken, terwijl ze dit mogelijk niet willen. Omdat ‘pomphouders’ wel overweg kunnen met deze variant zouden zij een waarderingsvoordeel genieten. En dat zou ten koste gaan van investeringsprikkel!

Er zijn nogal de nodige vraagtekens te plaatsen bij deze merkwaardige conclusie, die naar ons oordeel op geen enkele wijze een deugdelijke uitkomst kan zijn van een goed onderbouwde wetenschappelijke redenering.

In dat kader merken wij allereerst op dat het nogal wonderlijk is dat Radicand constateert dat een partij die – als eigen keuze - niet in alle energiedragers wenst te investeren zou moeten worden bevoordeeld ten opzichte van een partij die hiertoe wel bereid is, door laatstgenoemde partij een biedhandicap toe te kennen of zelfs in sommige gevallen uit te sluiten. Zelfs als een partij niet zelf wenst te investeren in alle voorzieningen, kan deze vanzelfsprekend wel samenwerken met een partij die dat wel wenst te doen. Dit is overigens een bestaande praktijk langs rijkswegen. Op zijn minst gezegd is deze redenering en aanbeveling dan ook ongefundeerd te noemen.

Op de tweede plaats wordt er door Radicand bij deze redenering een 100% onderscheid gesuggereerd tussen pomphouders en laadpartijen op een wijze die geheel voorbij gaat aan de realiteit. De term “pomphouders” is daarbij op geen enkele wijze een passende kwalificatie. Bestaande concessiehouders bestaan veelal uit energiemaatschappijen en zelfstandige ondernemers die een breed assortiment aan energiedragers op de markt brengen (naast de klassieke brandstoffen ook een rij aan snel laaddiensten en andere duurzaamheidsproducten). Partijen met een strategie waarin duurzaamheid sterk is verankerd en die gedurende de afgelopen jaren grootscheeps investeren in duurzaamheid. Dit laatste maakt de uiteindelijke gevolgtrekking van Radicand dat door het ‘waarderingsvoordeel’ de energietransitie wordt belemmerd (met de veronderstelling dat ‘laadpartijen’ als enige zouden investeren in duurzaamheid) misplaatst, met name omdat deze uitsluitend op een aantal eigen (apert onjuiste) aannames is gebaseerd en helaas niet op de realiteit.

(NB: Voor zover bekend hebben er in het kader van het Radicand onderzoek geen interviews plaats gevonden met onze leden. Uit het rapport kan ook niet worden afgeleid of er wel gesprekken hebben plaatsgevonden met partijen die uitsluitend snelladen aanbieden).

De onjuiste gevolgtrekking klemt te meer omdat als gevolg hiervan variant 1 (alles-in-een-hand) hierdoor ten onrechte als potentieel goed alternatief door Radicand wordt ‘afgeserveerd’. Het is wellicht goed om hierover een nadere discussie met Radicand te voeren; wij zijn meer dan bereid aan een dergelijke discussie deel te nemen of verdere input te leveren.

- d. *Zekerheid investeringen voor stakeholders*. Gelet op de diverse onzekerheden hoe en in welk tempo de energietransitie langs rijkswegen exact zal verlopen (m.n. markt- en technologieontwikkelingen) is het van belang zoveel mogelijk zekerheden in het nieuwe

beleid in te bouwen om partijen te prikkelen tot investeringen. Het verschaffen van duidelijkheid en zekerheid over de rechten die reeds aanwezig zijn op de verzorgingsplaats en hoe hiermee in de toekomst zal worden omgegaan is een goede eerste stap (lees: vereiste). Een duidelijke en transparante omschrijving hiervan bij uitgifte is voor de bereidheid te investeren in de toekomst van grote waarde. Voorts zouden in het beleid een aantal voorzieningen opgenomen kunnen worden die de investeringsbereidheid verder vergroten (bijv. de eerdergenoemde 'restwaarde'-vergoedingsregeling voor duurzame investeringen). Tenslotte dient in het nieuwe beleid zoveel mogelijk flexibiliteit ingebouwd te worden zodat concessiehouders, op nieuwe ontwikkelingen zouden kunnen inspelen (inclusief de mogelijkheid van aanpassing van de inrichting van gedeelten van de vzp, indien dit wenselijk zou zijn).

- e. Zoals hierboven reeds verwoord, wordt de thans bestaande marktdominantie voor wat betreft de basisvoorziening laden als belemmering ervaren. Deze belemmering zou kunnen worden weggenomen door eenzelfde aanpak als waarmee destijds de markt langs rijkswegen is hervormd in het kader van de MDW operatie (zij het dat destijds reeds veel meer sprake was van concurrerende merken langs rijkswegen). De opmerking van bureau Radicand om ook voor andere energiedragers een afstandscriterium te introduceren ter bevordering van de concurrentie tussen vzp's wordt ondersteund.

RANDVOORWAARDEN

1. Transparant en uitlegbaar

- a. *Doelen zijn helder/uitlegbaar.* Dit punt lijkt in het belang van alle partijen. In dit verband lijkt overigens een periodieke toetsing van deze doelen aan de praktijk zeer belangrijk, inclusief het tijdig inzichtelijk maken van een eventuele wijziging van deze doelen, mocht dit achteraf noodzakelijk blijken, bijvoorbeeld door onvoorziene ontwikkelingen of wijzigingen van inzicht.
- b. *Rechten en verantwoordelijkheden stakeholders vzp.* Dit punt dient een gezamenlijk belang. In het nieuwe beleid dienen rechten en verplichtingen duidelijk te zijn omschreven voor alle stakeholders om zoveel mogelijk de kans op verschillen van inzicht te vermijden. Daarbij geniet het de voorkeur om verantwoordelijkheden op de vzp zo simpel mogelijk vorm te geven. Aan de zijde van de Staat zou bij voorkeur ook slechts één instantie namens de Staat moeten optreden als (coördinerend) aanspreekpunt met een duidelijke vastlegging van de noodzakelijke processen.
- c. *Financiële impact nieuw beleid voor bedrijven is proportioneel.* De bestaande rechten van partijen moeten zoveel mogelijk worden geëerbiedigd, waarbij bij de bepaling van de exacte omvang van deze rechten aansluiting gezocht moet worden bij de wijze waarop deze rechten indertijd aan partijen zijn verleend en de omvang (en looptijd) van deze rechten. Hierbij bestaat een belangrijk onderscheid tussen rechten die zijn uitgegeven in ruil voor aanzienlijke bedragen, betaald in veilingen en die qua omvang veelomvattend zijn (inclusief het recht op aanvullende voorzieningen) en rechten die om niet via loting zijn verleend, en die slechts beperkt in omvang zijn (één snellader met twee opstelplaatsen). Ook de wijze waarop van deze rechten door partijen daadwerkelijk gebruik is gemaakt en verplichtingen die door deze partijen daadwerkelijk zijn nagekomen dient een rol te spelen bij de beoordeling in hoeverre een impact van het nieuwe beleid op deze rechten proportioneel te achten is.

2. Toekomst vast

- a. *Flexibiliteit veranderende behoeften weggebruiker.* Het verdient aanbeveling om dat er duidelijke spelregels worden geformuleerd op welke wijze noodzakelijke veranderingen zouden moeten worden doorgevoerd, al dan niet uit eigener beweging of op aanwijzing van de Staat (inclusief de wijze waarop met de financiële gevolgen hiervan zou moeten worden omgegaan).
- b. *Flexibiliteit beleid bijstelling doelen energietransitie.* Wij verwijzen naar hetgeen wij eerder reeds opmerkten omtrent periodieke monitoring. Door een juiste toepassing hiervan kan beter op veranderingen worden geanticipeerd.

3. Uitvoerbaar

- a. *Doelen zijn concreet en realistisch.* Afstemming van doelen met de realiteit is essentieel. Hierbij past eveneens een goede analyse van de inhoud van bestaande rechten en de wijze waarop hiermee bij de implementatie van het nieuwe beleid rekening gehouden dient te worden. Dit laatste ter voorkoming van een nieuwe stroom aan juridische procedures.
- b. *Bevoegdheden/capaciteit/expertise partijen op de vzp.* Volstaan wordt hierbij met de mededeling dat het de wens van de branche is zoveel mogelijk met één centraal aanspreekpunt binnen de overheid te communiceren. Voor zover dit onderdeel ook van toepassing zou zijn op exploitanten op de vzp herhalen wij dat wij het essentieel achten aan dergelijke partijen kwalitatieve eisen te stellen, teneinde de continuïteit van de dienstverlening op de vzp aan de weggebruiker en/of nakoming van verplichtingen jegens de Staat te waarborgen.
- c. *Reservering financiële middelen.*
- d. *Eenduidige kaders en richtlijnen.* Dit wordt volledig onderschreven, met name indien daarmee inconsistentie en onnodige gerechtelijke procedures kunnen worden voorkomen. Een goede informatie verstrekking hierover zal voorts van waarde kunnen zijn. Eenduidigheid kan een voordeel opleveren voor bedrijven, die alsdan in mindere mate een beroep behoeven te doen op externe expertise. De kaders dienen overigens wel ruimte te bieden voor flexibiliteit en maatwerkoplossingen.

4. Doelmatig

- a. De te verkrijgen veilingopbrengsten en huuropbrengsten voor de Staat met name door optimalisering hiervan door uitgifte aan één partij, kunnen een belangrijke financiële ruimte creëren ter dekking van het nieuwe beleid en de hierin opgenomen doelen. Deze opbrengsten zullen bijvoorbeeld ruimte bieden voor de mogelijkheid te investeren in infrastructuur (bijv. kosten netaansluiting) en de hieruit voortvloeiende kosten door te belasten in de huur. Daarentegen zal een uitgifte aan meerdere partijen naar verwachting leiden tot daling van deze opbrengsten (en in een aantal gevallen zelfs tot de noodzaak van subsidiering door de Staat).

5. Juridisch kader

De juridische compliance met de wet- en regelgeving, zoals genoemd onder a. t/m d. is evident. In aanvulling hierop plaatsen wij dit opmerking dat deze compliance geen ruimte laat voor een bevoor- of benadeling van partijen bij uitgifte van rechten op de vzw en dat rekening dient te gehouden met bestaande rechten en verplichtingen op de wijze als eerder besproken. Voorts wijzen wij in dit verband nog op een aantal gerechtelijke procedures over de interpretatie van bestaande rechten, zoals die zijn uitgegeven op basis van het bestaande beleid, waarvan de uitkomst nog geruime tijd op zich laat wachten. In dit verband doelen wij onder andere op de procedure met betrekking tot uitleg van het begrip motorbrandstoffen en de wijze waarop ook na 2024 moet worden omgegaan met verleende rechten, verkregen uit veilingen.