

(WNN)

Van: [redacted] (WNN)
Verzonden: dinsdag 18 december 2018 10:58
Aan: [redacted]
Onderwerp: nieuwe beslissing op het bezwaarschrift inzake De Ruygen Hoek west
Bijlagen: nieuwe beslissing op bezwaar Den Ruygen Hoek west.pdf; memo verkeerskundige beschouwing De Ruygen Hoek west.pdf; brief aan Afdeling met kopie nieuw besluit Ruygen Hoek west.pdf

Geachte heer [redacted],
Bijgaand stuur ik u een nieuwe beslissing op bezwaar inzake De Ruygen Hoek west. Het besluit is tevens aan de Afdeling gestuurd met het verzoek het bij de behandeling van het lopende hoger beroep te betrekken. Het besluit met bijlage wordt ook per gewone post aan u verstuurd.

Met vriendelijke groeten,

mr [redacted]
senior juridisch adviseur

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijkswaterstaat West-Nederland Noord

Bezoekadres | Toekanweg 7 | 2035 LC Haarlem

Postadres | Postbus 2232 | 3500 GE Utrecht

Factuuradres | Postbus 8185 | 3503 RD Utrecht

.....
M 06 [redacted]

T 088 797 4500 (algemeen)

E [redacted]@rws.nl

W www.rijkswaterstaat.nl

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



Retouradres: Rijkswaterstaat | Postbus 2232 | 3500 GE Utrecht

RWS INFORMATIE

Winthagen Mensink, advocaten
mr [REDACTED]
Sarphatistraat 370
1018 GW Amsterdam

**Rijkswaterstaat West-
Nederland Noord**

Toekanweg 7
2035 LC Haarlem
Postbus 2232
3500 GE Utrecht
T 088 - 79 74 500
F 088 - 79 74 501
www.rijkswaterstaat.nl

Contactpersoon

mr [REDACTED]
juridisch adviseur

T 06 [REDACTED]
[REDACTED]@rws.nl

Ons kenmerk
RWS-2018/47899

Uw kenmerk
LM/0107455-0000001
AMCP:723134.1

Bijlage(n)
ja

Datum 18 december 2018
Onderwerp nieuwe beslissing op het bezwaarschrift van 29 december 2014 tegen de wijziging van de vergunning van P.Kok & Zn C.V. op verzorgingsplaats Den Ruygen Hoek west

Geachte heer [REDACTED],

Bij deze ontvangt u de nieuwe beslissing op het bezwaarschrift van 29 december 2014 met hier naast genoemd kenmerk, van Beheersmaatschappij Breesaap B.V. en Fastned B.V. (hierna: Fastned) tegen het besluit van 7 januari 2014 met nummer RWS-2014/547 WTW13898 van de Minister van Infrastructuur en Milieu.

Met dit besluit is op grond van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken (hierna: Wbr) vergunning verleend aan P. Kok en Zn C.V. voor het aanpassen van het tankstation en bijbehorend terrein, waaronder het plaatsen van een energielaadpunt op verzorgingsplaats Den Ruygen Hoek west aan rijksweg A4 (hierna: het bestreden besluit).

In de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 19 september 2018 (ECLI:NL:RVS:2018:3042) zie ik voldoende aanleiding om hangende het door Fastned ingediende hoger beroep, de beslissing op het bezwaarschrift van 27 juni 2017 (RWS-2017/26459) op grond van artikelen 6:19 jo. 6:24 Awb ambtshalve te vervangen door onderhavig besluit. Daarnaast heeft Fastned met haar brief van 22 november 2018 om een nieuw besluit gevraagd naar aanleiding van voornoemde uitspraak.

Procesverloop

Bij brief van 31 juli 2013 heeft BP Europa SE-BP Nederland namens P. Kok en Zn CV een vergunning aangevraagd op grond van de Wbr voor het aanpassen van het tankstation en bijbehorend terrein, waaronder het plaatsen van een energielaadpunt op verzorgingsplaats Den Ruygen Hoek west aan rijksweg A4.

Bij besluit van 7 januari 2014, met nummer RWS-2014/547 WTW13898, heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu de gevraagde vergunning aan P. Kok en Zn CV verleend. Dit besluit is bij brief van 7 januari 2014, RWS-2014/547, aan P. Kok en Zn CV bekend gemaakt.

Fastned heeft op 29 december 2014 een bezwaarschrift ingediend tegen voornoemd besluit van 7 januari 2014. Dit bezwaarschrift heeft Rijkswaterstaat ontvangen en geregistreerd op 30 december 2014.

Bij brief van 8 september 2016 heeft Fastned laten weten dat zij geen gebruik wenst te maken van de mogelijkheid te worden gehoord.

Bij besluit van 27 juni 2017 heeft de minister het bezwaarschrift van Fastned niet-ontvankelijk verklaard (hierna: bestreden besluit).

Bij uitspraak van 5 juni 2018 heeft de rechtbank Amsterdam het daartegen ingestelde beroep van Fastned ongegrond verklaard.

Fastned heeft vervolgens op 16 juli 2018 een pro forma hoger beroepschrift ingediend tegen de uitspraak van de rechtbank Amsterdam bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: Afdeling). Bij brief van 9 augustus 2018 heeft Fastned de gronden van het hoger beroep aangevuld.

Hangende het hoger beroep heeft de Minister in de uitspraak van de Afdeling van 19 september 2018 (ECLI:NL:RVS:2018:3042) aanleiding gezien om het bestreden besluit te herzien en te vervangen door onderhavig besluit.

Toetsingskader Wet beheer rijkswaterstaatswerken (Wbr)

Op grond van artikel 1 van de Wbr wordt onder waterstaatswerken verstaan "bij het Rijk in beheer zijnde wegen alsmede, voor zover in beheer bij het Rijk, de daarin gelegen kunstwerken en hetgeen verder naar zijn aard daartoe behoort".

Een verzorgingsplaats aan de rijksweg is een waterstaatswerk als bedoeld in artikel 1 van de Wbr. Voor het realiseren van een voorziening op een verzorgingsplaats is op grond van artikel 2, eerste lid, van de Wbr een vergunning nodig. Dit artikellid bepaalt:

"Het is verboden zonder vergunning van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat gebruik te maken van een waterstaatswerk door anders dan waartoe het is bestemd:

- a. daarin, daarop, daaronder of daarover werken te maken of te behouden;*
- b. daarin, daaronder of daarop vaste stoffen of voorwerpen te storten, te plaatsen of neer te leggen, of deze te laten staan of liggen."*

Op grond van artikel 3, eerste lid, van de Wbr kan een vergunning alleen worden geweigerd 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.

Op grond van artikel 3, tweede lid, van de Wbr kan een besluit tot weigering van

de vergunning mede strekken ter bescherming van aan de waterstaatswerken verbonden belangen van andere dan waterstaatkundige aard, maar uitsluitend voor zover daarin niet is voorzien bij of krachtens een andere wet gestelde bepalingen.

Bij de beoordeling van een aanvraag om een Wbr-vergunning voor het maken of wijzigen van een voorziening op een verzorgingsplaats wordt het beleid betrokken dat de minister daartoe specifiek heeft vastgesteld. Het voorzieningenbeleid is te vinden in de Kennisgeving Voorzieningen op verzorgingsplaatsen langs rijkswegen (hierna: 'de Kennisgeving').

Stcrt. 22 maart 2004, nr. 56.

In de Kennisgeving staat dat de houder van een Wbr-vergunning van een basisvoorziening de mogelijkheid heeft om aanvullende voorzieningen aan te bieden. Onder basisvoorzieningen werden tot voor kort slechts verstaan: een benzinestation, een wegrestaurant en een servicestation. Omdat uitsluitend de drie basisvoorzieningen benzinestation, wegrestaurant en servicestation waren toegestaan, was een zelfstandige exploitatie van een energielaadpunt niet mogelijk.

De minister 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 op verzorgingsplaatsen zouden realiseren als aanvullende voorziening bij de basisvoorzieningen. Omdat de bestaande exploitanten echter geen actie ondernamen, is het energielaadpunt eind 2011 ook als basisvoorziening toegevoegd aan de Kennisgeving. Daarmee bleven energielaadpunten bij de basisvoorzieningen benzinestation, wegrestaurant en servicestation toegestaan als aanvullende voorziening, maar werd zelfstandige exploitatie als basisvoorziening eveneens mogelijk.

Stcrt. 20 december 2011, nr. 23149.

Het is vergunninghouders van de basisvoorziening energielaadpunt niet toegestaan aanvullende voorzieningen (zoals een gemakswinkel, autowasstraat, snoepautomaat etc.) aan te bieden. Om dit te verduidelijken is de Kennisgeving op 20 november 2013 nogmaals gewijzigd.

Stcrt. 20 november 2013, nr. 32624.

Overeenkomstig de wijziging van de Kennisgeving in 2011 worden verzoeken voor energielaadpunten als basisvoorziening die zijn gedaan vóór 16 januari 2012 in behandeling genomen als hiervoor voldoende ruimte bestaat op de verzorgingsplaats. Indien er vergunningen worden aangevraagd voor meer energielaadpunten (als basisvoorziening) dan er ruimte is op een verzorgingsplaats, worden de aangevraagde energielaadpunten naar evenredigheid verdeeld onder de aanvragers. Wanneer ook dan nog onvoldoende plaats is, wordt onder de aanvragers geloot. Aanvragen voor energielaadpunten als basisvoorziening ná 16 januari 2012 worden behandeld op volgorde van

binnenkomst. Verzoeken kunnen alleen worden gehonoreerd als er voldoende ruimte op de verzorgingsplaats beschikbaar is.

Met deze beleidswijziging werd het ook mogelijk om meerdere energielaadpunten als basisvoorziening op een verzorgingsplaats te realiseren. Deze mogelijkheid bleek bij nader inzien echter niet wenselijk. De doelmatige inrichting van de schaarse grond op een verzorgingsplaats verdraagt zich niet met twee energielaadpunten als basisvoorziening. Bovendien worden dergelijke energielaadpunten veelal vormgegeven als laadstation met bijbehorende aan- en afvoerwegen. Een verkeersveilige inrichting van de verzorgingsplaats met een goede doorstroming van het verkeer is niet gediend met meer dan één basisvoorziening voor energielaadpunten.

De minister heeft daarom het beleid gewijzigd en bepaald dat met ingang van 14 maart 2017 op verzorgingsplaatsen nog slechts één energielaadpunt als basisvoorziening kan worden toegestaan. Het nieuwe beleid werkt niet terug. Dat betekent dat al bestaande situaties met meerdere oplaadstations als basisvoorziening op één verzorgingsplaats in stand kunnen blijven. Lopende aanvragen worden beoordeeld naar de situatie zoals deze gold voor de inwerkingtreding van de wijziging.

Stcrt. 13 maart 2017, nr. 11880.

Een vergunninghouder van een basisvoorziening (niet zijnde een energielaadpunt) heeft op grond van de beleidsregel de mogelijkheid om aanvullende voorzieningen aan te bieden. Aanvullende voorzieningen kunnen worden toegestaan voor zover daarvoor op de verzorgingsplaats voldoende ruimte beschikbaar is en de aanvullende voorzieningen een functionele relatie met het weggebruik hebben. Daarnaast mogen aanvullende voorzieningen geen afbreuk doen aan de verkeersveiligheid en de sociale veiligheid en geen autonome verkeersaantrekkende werking hebben.

Vergunninghoudster P. Kok en Zn CV is de exploitant van het benzinestation (basisvoorziening) op verzorgingsplaats Den Ruygen Hoek west en heeft vergunning gevraagd en gekregen voor het aanbieden van een energielaadpunt als aanvullende voorziening.

Bezwaren

De bezwaren van Fastned, zoals geformuleerd in het bezwaarschrift van 29 december 2014, het beroepschrift van 26 juli 2017, aangevuld op 13 november 2017 en 8 maart 2018 alsmede het hoger beroepschrift van 16 juli 2018, aangevuld op 9 augustus 2018, en een e-mail en brief van 22 november 2018, (kenmerk 20170004DRHw) en met een nieuwe memo van 16 november 2018 van Royal HaskoningDHV (hierna: RHDHV), alsmede een e-mail van 29 november 2018, zijn als volgt samen te vatten.

- Het bezwaarschrift is ingediend buiten de wettelijke termijn van zes weken. De termijnoverschrijding is verschoonbaar, omdat Fastned

Datum
18 december 2018

Ons kenmerk
RWS-2018/47899

binnen twee weken nadat zij van het bestaan van het primaire besluit op de hoogte is geraakt bezwaar heeft gemaakt;

- Het besluit is in strijd met de verdelingsprocedure en het geldende beleid;
- Het toestaan van meerdere aanbieders van energielaadpunten op dezelfde verzorgingsplaats is in strijd met het veilig en doelmatig gebruik van het waterstaatswerk;
- Het besluit is in strijd met het gelijkheidsbeginsel.

Termijnoverschrijding, verschoonbaarheid

Het primaire besluit is op 7 januari 2014 op de voorgeschreven wijze bekendgemaakt, door toezending aan de aanvrager van de vergunning. De termijn voor het maken van bezwaar is derhalve aangevangen op 8 januari 2014 en geëindigd op 18 februari 2014. Nu Fastned haar bezwaarschrift op 29 december 2014 heeft ingediend, heeft zij niet tijdig bezwaar gemaakt.

Ingevolge artikel 6:11 Awb blijft ten aanzien van een na afloop van de termijn ingediend bezwaarschrift niet-ontvankelijkverklaring op grond daarvan achterwege, indien redelijkerwijs niet kan worden geoordeeld dat de indiener in verzuim is geweest.

Volgens vaste jurisprudentie dient een belanghebbende, niet zijnde de aanvrager, die van het verlenen van een vergunning waarvan geen publicatie in een huis-aan-huisblad heeft plaatsgevonden, niet schriftelijk op de hoogte is gesteld, binnen twee weken nadat hij van het bestaan van het besluit op de hoogte is geraakt of had kunnen raken, zijn bezwaren kenbaar te maken.

Zie o.m. AbRvS 21 juni 2006, ECLI:NL:RVS:AX9076, r.o. 2.3.1.

Fastned heeft binnen twee weken nadat zij op de hoogte is geraakt van het bestaan van het besluit een bezwaarschrift ingediend. De termijnoverschrijding is daarom zoals Fastned ook aanvoert, verschoonbaar. Dit bezwaar is derhalve gegrond.

Strijd met de verdelingsprocedure en het geldende beleid

Fastned stelt dat de verdelingsprocedure in de Kennisgeving van 20 december 2011 betrekking heeft op alle energielaadpunten (zowel basisvoorzieningen als aanvullende voorzieningen). Fastned meent dat volgens het geldende beleid slechts plaats is voor één aanbieder van energielaadpunten op een verzorgingsplaats. Zij maakt daarbij geen onderscheid tussen een energielaadpunt als basisvoorziening enerzijds of als aanvullende voorziening anderzijds. Verder verwijst Fastned naar de conclusie van staatsraad advocaat-generaal Widdershoven in de Vlaardingen-zaak (ECLI:NL:RVS:2016:142L) en stelt dat het

op grond daarvan niet mogelijk is om de verdelingsprocedure achteraf te wijzigen en te beperken tot energielaadpunten als basisvoorziening.

Datum
18 december 2018

Ons kenmerk
RWS-2018/47899

Ten eerste wil ik benadrukken dat het betoog van Fastned dat de verleende vergunning een schaars recht betreft waarop de verdelingsprocedure van de Kennisgeving van toepassing is, is gebaseerd op de veronderstelling dat het sinds de beleidswijziging van 2011 niet meer mogelijk is om een energielaadpunt als aanvullende voorziening te realiseren. Die veronderstelling berust evenwel op een verkeerde lezing van de Kennisgeving. Anders dan Fastned stelt, blijkt uit de Kennisgeving van 20 december 2011 wel degelijk dat de verdelingsprocedure uitsluitend betrekking heeft op energielaadpunten als basisvoorziening. Deze wijziging heeft bewerkstelligd dat een energielaadpunt ook als basisvoorziening kan worden toegestaan. Dat wil niet zeggen dat een energielaadpunt niet meer als aanvullende voorziening bij een andere basisvoorziening kan worden gerealiseerd. In de toelichting van de Kennisgeving van 20 december 2011 is uitdrukkelijk opgemerkt:

"het plaatsen en exploiteren van energielaadpunten als aanvullende voorziening door de huidige exploitant van een basisvoorziening is overigens wel toegelaten."

Anders dan Fastned stelt, blijkt uit de Kennisgeving van 20 december 2011 bovendien dat de verdelingsprocedure alleen betrekking heeft op energielaadpunten als basisvoorziening. De verdelingsprocedure is in die Kennisgeving beschreven onder de kop "Procedure". Die kop is op haar beurt onderdeel van hoofdstuk "2a. Energielaadpunt". Daarmee is duidelijk dat de verdelingsprocedure betrekking heeft op de op 10 januari 2012 ontstane mogelijkheid om een energielaadpunt als basisvoorziening toe te staan c.q. te vergunnen.

Los van het feit dat de Kennisgeving van 2011 duidelijk is over de nog steeds bestaande mogelijkheid van energielaadpunten als aanvullende voorziening, kan dit ook geen nieuws zijn voor Fastned. Zij is hier meerdere malen op geweest. Dat het beleid dit nog steeds mogelijk maakt, is ook al door de bestuursrechter één en andermaal bevestigd. Zie ook recentelijk de uitspraak van de Afdeling inzake het hoger beroep van Fastned tegen de uitspraak van de rechtbank over verzorgingsplaats De Andel:

AbRvS 19 september 2018, ECLI:NL:RVS:2018:2996, r.o. 4.2-4.4.

In overweging 4.2-4.4 van voornoemde uitspraak staat:

"4.2. Niet in geschil is dat voorafgaand aan de op 10 januari 2012 in werking getreden wijziging van de Kennisgeving exploitanten van een bestaande basisvoorziening de mogelijkheid hadden een e-laadpunt als aanvullende voorziening te plaatsen en te exploiteren. In de toelichting op de gewijzigde Kennisgeving is gewezen op die bestaande mogelijkheid. De gewijzigde Kennisgeving bepaalt niet dat dit na de inwerkingtreding van de wijziging niet langer mogelijk is. Dit valt naar het oordeel van de Afdeling evenmin daaruit af te leiden. De Afdeling acht hierbij van belang dat in de

Datum
18 december 2018

Ons kenmerk
RWS-2018/47899

toelichting juist is vermeld dat de Kennisgeving op één onderdeel wordt gewijzigd, namelijk om aan de drie toegestane basisvoorzieningen een vierde basisvoorziening, een e-laadpunt, toe te voegen. Verder is daarin vermeld dat hierdoor de plaatsing van e-laadpunten niet alleen afhankelijk is van de exploitanten van bijvoorbeeld bestaande benzinestations, maar ook derden de mogelijkheid wordt geboden om e-laadpunten te realiseren. De Afdeling acht hierbij nog van belang dat, zoals de minister heeft toegelicht, de beperking van de mogelijkheid om e-laadpunten als aanvullende voorziening te realiseren in strijd zou zijn met zijn bedoeling om een landelijk dekkend netwerk van laadpunten langs rijkswegen te realiseren. Hieruit volgt dat, zoals de rechtbank heeft overwogen, voor zowel een e-laadpunt als aanvullende voorziening als een e-laadpunt als basisvoorziening op dezelfde verzorgingsplaats een vergunning op grond van de Wbr kan worden verleend.

Voor zover Fastned stelt dat een e-laadpunt geen aanvullende voorziening bij een benzinestation kan zijn, omdat snelladen geen dienst is die kan worden afgenomen in aanvulling op het tanken van motorbrandstof, leidt dit niet tot een ander oordeel. Naar het oordeel van de Afdeling heeft de minister zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat volgens het beleid een aanvullende voorziening een functionele relatie dient te hebben met het weggebruik. Dit betekent niet dat de aanvullende voorziening ook een functionele relatie moet hebben met de hoofdactiviteit.

4.3. Fastned kan evenmin worden gevolgd in haar betoog dat de minister heeft gehandeld in strijd met de in de gewijzigde Kennisgeving opgenomen verdelingsprocedure. De door Fastned bedoelde behandelvolgorde ziet naar het oordeel van de Afdeling alleen op de volgorde van de behandeling van aanvragen om een vergunning voor een e-laadpunt als basisvoorziening. De Afdeling acht hierbij van belang dat de verdelingsprocedure in de gewijzigde Kennisgeving is beschreven onder het kopje 'Procedure' in hoofdstuk 2a over het e-laadpunt. Dit hoofdstuk ziet, zoals blijkt uit de eerste zin daarvan, op een e-laadpunt als basisvoorziening. Het door Fastned vermelde proces-verbaal van de loting die heeft plaatsgevonden, geeft geen aanleiding voor een ander oordeel. In dat proces-verbaal wordt gewezen op het met de wijziging van de Kennisgeving mogelijk gemaakte e-laadpunt, hetgeen, zoals hiervoor is overwogen, een e-laadpunt als basisvoorziening is. Anders dan Fastned betoogt, bestaat geen grond voor het oordeel dat de minister zich bij aanvragen om een vergunning voor een e-laadpunt als aanvullende voorziening ten onrechte niet heeft gehouden aan de in de gewijzigde Kennisgeving omschreven procedure.

4.4 Gelet op het voorgaande, kan Fastned niet gevolgd worden in haar betoog dat volgens de gewijzigde Kennisgeving slechts één e-laadpunt en uitsluitende als basisvoorziening op een verzorgingsplaats is toegestaan en dat de minister heeft gehandeld in strijd met de in de gewijzigde Kennisgeving opgenomen procedure inzake de verdeling van de vergunningen. De rechtbank heeft terecht geen grond gezien voor het

Datum
18 december 2018

Ons kenmerk
RWS-2018/47899

oordeel dat de minister de aanvraag van Shell had moeten weigeren, omdat een e-laadpunt als aanvullende voorziening op de verzorgingsplaats niet in overeenstemming met het geldende beleid zou zijn."

Ook de Afdeling is, gezien deze uitspraak, derhalve van mening dat voor dezelfde verzorgingsplaats zowel een vergunning kan worden verleend voor een zelfstandig energielaadpunt als basisvoorziening als voor een energielaadpunt als aanvullende voorziening bij een basisvoorziening zoals een benzinestation of wegrestaurant. Deze bezwaargrond kan daarom niet leiden tot weigering van de vergunning aan P. Kok en Zn CV.

Ten tweede wil ik opmerken dat de verleende vergunning evenmin kwalificeert als een schaars publiek recht. Volgens Staatsraad advocaat-generaal Widdershoven is sprake van schaarse publieke rechten "als de som van de omvang van de aanvragen het aantal beschikbare publieke rechten overtreft" (zie overweging 2.5 van zijn conclusie). Voor een vergunning voor een energielaadpunt als aanvullende voorziening zijn niet méér gegadigden (mogelijk) dan er vergunningen zijn te verlenen. Uitsluitend de aanbieders van de op een verzorgingsplaats aanwezige basisvoorzieningen zijn feitelijk en juridisch immers in staat om een energielaadpunt als aanvullende voorziening te realiseren. Inherent aan het karakter van een aanvullende voorziening is dat die wordt gerealiseerd bij de bestaande basisvoorziening. Andere partijen dan de exploitant van de basisvoorziening zijn daartoe niet gerechtigd. Het Gerechtshof Den Haag kwam tot hetzelfde oordeel in zijn arrest van 9 december 2014 (zie Gerechtshof Den Haag 9 december 2014, ECLI:NL:GHDHA:2074:42L6, r.o.2.3.).

Dit betekent dat er slechts één gegadigde is voor de gevraagde vergunning, terwijl aan iedere gegadigde een vergunning kan worden verleend. Zowel een wegrestaurant als een benzinestation kan immers voor een energielaadpunt als aanvullende voorziening in aanmerking komen - ongeacht of een dergelijke aanvullende voorziening reeds bij de ander aanwezig is. Dit betekent dat er voor iedere vergunning slechts één gegadigde kan zijn én iedere gegadigde voor één vergunning in aanmerking kan komen. Er is geen sprake van schaarste. Van een situatie waarin "iedere mededingingsruimte wordt uitgesloten" is voorts, anders dan Fastned stelt, geen sprake. Het recht op het exploiteren van een benzinestation wordt conform de Benzinewet iedere 15 jaar geveild.

De verleende vergunning voor aanvullende voorzieningen staat ook niet in de weg aan de mogelijkheid voor Fastned om een vergunning voor een energielaadpunt als basisvoorziening te krijgen. Sterker nog, Fastned heeft al op vele verzorgingsplaatsen een vergunning voor een zelfstandig laadstation verkregen waar tevens een energielaadpunt als aanvullende voorziening bij een benzinestation of wegrestaurant wordt aangeboden.

Duidelijk is dus dat de Kennisgeving van 20 december 2011 geen verandering heeft gebracht in de mogelijkheid om een energielaadpunt als aanvullende voorziening te realiseren. Het bestreden besluit staat de realisatie van energielaadpunten toe als aanvullende voorziening bij het benzinestation. Op dit besluit is de verdelingsprocedure voor energielaadpunten als basisvoorziening niet

van toepassing. Het bestreden besluit is dus niet in strijd met de Kennisgeving en de daarin opgenomen verdelingsprocedure.

Datum
18 december 2018

Ons kenmerk
RWS-2018/47899

Strijd met veilig en doelmatig gebruik

Fastned stelt dat het bestreden besluit in strijd is met de eisen van een veilig en doelmatig gebruik van de verzorgingsplaats als bedoeld in artikel 3 van de Wbr. De aanvraag voor een wijziging van de Wbr-vergunning voor het realiseren van energielaadpunten bij het benzinestation van P. Kok en Zn CV op verzorgingsplaats Den Ruygen Hoek west is getoetst aan de criteria van artikel 3 van de Wbr en het beleid in de kennisgevingen. De aanvraag voldoet daaraan. Aan vergunningverlening staan geen weigeringsgronden in de weg. De aangevraagde wijziging van de vergunning kon worden verleend.

Fastned stelt, onder verwijzing naar notities van RHDHV, Verkeerspsycholoog GTi en adviesbureau Prana Consult die door haar zijn overgelegd bij het hoger beroepschrift, dat het toestaan van energielaadpunten bij P. Kok en Zn CV naast het vergunde laadstation van Fastned, leidt tot onveilige situaties en daarmee ondoelmatig en onveilig gebruik van verzorgingsplaats Den Ruygen Hoek west. Tevens heeft Fastned bij e-mail van 22 november 2018 een memo van 16 november 2018 van RHDHV inzake verzorgingsplaats Den Ruygen Hoek west toegestuurd. In voornoemde stukken wordt betoogd dat de vergunningverlening aan P. Kok en Zn CV het veilig en doelmatig gebruik van de verzorgingsplaats in de weg staat om de volgende redenen:

1. Bij twee laadstations op de verzorgingsplaats moet tegen het verkeer in worden gereden om van het benzinestation naar het laadstation van Fastned en vice versa te rijden;
2. Meerdere locaties met energielaadpunten op de verzorgingsplaats is een onwenselijke situatie. Het zorgt voor twijfel en daardoor stilstaan of achteruit rijden op de verzorgingsplaats;
3. Bij twee aanbieders van een energielaadpunt op dezelfde verzorgingsplaats kan en zal sprake zijn van verschil in laadvermogen, in prijs en in wachttijd. Dit leidt tot ongewenste verkeersbewegingen zoals tegen het verkeer inrijden of achteruit rijden. Hierdoor ontstaan gevaarlijke situaties op de verzorgingsplaats.

Om deze redenen de aanvraag van de Wbr-vergunning volgens Fastned In de door Fastned hiervoor aangevoerde argumenten kan ik mij niet vinden. De verkeerskundige van Rijkswaterstaat heeft specifiek gekeken naar de situatie op verzorgingsplaats Den Ruygen Hoek west en zijn bevindingen geformuleerd in de memo van 10 december 2018. Deze is als bijlage bij dit besluit opgenomen.

Daarnaast is in reactie op de notitie van verkeerspsycholoog GTi door een verkeerskundige van Rijkswaterstaat een memo gedateerd 29 september 2017 opgesteld. Deze is eveneens als bijlage bij dit besluit opgenomen.

Ten aanzien van de door Fastned in deze zaak aangevoerde bezwaargronden inzake de verkeersveiligheid, kan in aanvulling op voornoemde memo's, het volgende opgemerkt worden.

Datum
18 december 2018

Ons kenmerk
RWS-2018/47899

Een energielaadpunt als aanvullende voorziening heeft aanzienlijk minder effecten op de veiligheid en de doelmatige inrichting van de verzorgingsplaats dan een energielaadpunt als basisvoorziening. Om die reden is in de kennisgeving van 13 maart 2017 vastgelegd dat een tweede energielaadpunt als basisvoorziening niet mogelijk is, maar als aanvullende voorziening wel. Een nieuwe basisvoorziening krijgt een eigen plek op de verzorgingsplaats, apart van de overige basisvoorzieningen en met een eigen toe- en afrit, zoals ook het geval is bij de basisvoorziening van Fastned op verzorgingsplaats Den Ruygen Hoek west. Dit leidt tot andere verkeersbewegingen en meer ruimtebeslag op de schaarse grond van de verzorgingsplaats, dan het realiseren van een energielaadpunt bij het bestaande benzinestation.

Een aanvullende voorziening wordt bij de bestaande basisvoorziening geplaatst. De verkeersbewegingen worden daardoor niet wezenlijk anders en van extra ruimtebeslag is geen sprake. De energielaadpunten van Fastned worden uitgevoerd als laadstations op een afzonderlijk terrein op de verzorgingsplaats. Voor de energielaadpunten als aanvullende voorziening bij het benzinestation worden laadpalen naast een bestaande parkeerplaats op het terrein van het benzinestation geplaatst.

Het toestaan van een laadpunt bij een benzinestation leidt niet tot een verkeersonveilige situatie. Er is geen reden om aan te nemen dat dit leidt tot onzeker rijgedrag of tegen de richting in rijden. In voornoemde memo's van de verkeerskundige van Rijkswaterstaat wordt erop gewezen dat een bestuurder van een elektrische auto niet onvoorbereid op reis gaat. De bestuurder weet dat hij niet overal zijn voertuig kan opladen, dus hij zal vooraf moeten uitzoeken of de eindbestemming haalbaar is zonder laden en zo niet, waar hij dan terecht kan om onderweg op te laden. Hij wordt daarbij ondersteund door de beschikbare apps en websites, waarop te zien is waar zich laadpunten bevinden. De bestuurder van een elektrische auto zal veelal van te voren al bekend zijn met de aanwezigheid van twee laadpunten op de verzorgingsplaats, mocht hij daar zijn voertuig willen opladen.

De elektrische rijder heeft bovendien veelal een vaste aanbieder of abonnement. Hij weet dus vooraf bij welke aanbieder hij bij voorkeur wil laden. De tarieven zijn ook vooraf inzichtelijk en worden voor langere tijd vastgesteld. De prijs vormt daarmee nauwelijks of geen prikkel voor hem. Het zal daarom zelden voorkomen dat de elektrische rijder op de splitsing van de verzorgingsplaats nog moet nadenken over zijn keuze. Mocht hij toch onvoorbereid op de verzorgingsplaats komen aanrijden, omdat zijn plannen om wat voor reden dan ook zijn gewijzigd (bijvoorbeeld vanwege files, wegwerkzaamheden of een verlaagde accucapaciteit), dan kan mogelijke keuzestress worden weggenomen door bebording die Rijkswaterstaat aanbrengt bij de splitsing op de verzorgingsplaats. Op de bebording worden de aanwezige energielaadpunten met aanbieder en richting aangeduid.

Zoals gezegd, gaat een bestuurder van een elektrische auto niet onvoorbereid op reis. De bestuurder weet dat hij niet overal zijn voertuig kan opladen, dus hij zal vooraf willen weten of de eindbestemming haalbaar is zonder laden en zo niet, waar hij dan terecht kan om onderweg op te laden. In de door RHDHV

Datum
18 december 2018

Ons kenmerk
RWS-2018/47899

aangedragen argumenten in de memo van 16 november 2018 zie ik geen aanleiding om daar anders over te oordelen, integendeel. Dat het bereik van een elektrische auto om allerlei redenen kan fluctueren, maakt het mijns inziens juist aannemelijker dat elektrische rijders zich al voordat zij de weg op gaan, vergewissen van de mogelijkheden om onderweg op te laden. Ook deel ik de opvatting van RHDHV dat bestuurders die "een tijdje elektrisch hebben gereden weten dat er op bijna alle routes meerdere laadmogelijkheden zijn en kiezen pas onderweg welke daarvan zal worden gebruikt. Het aantal snellaadmogelijkheden langs de snelweg ligt zeker in de randstad steeds dichterbij het aantal mogelijkheden om langs de snelwegbenzine te tanken [...]."

Bestuurders van elektrische voertuigen die weten waar ze kunnen laden, hebben te minder reden om te twifelen bij het keuzepunt. Zij zullen al naar gelang hun rijervaring met elektrische voertuigen toeneemt steeds meer bekend raken met de laadmogelijkheden op verzorgingsplaatsen. Ook dit draagt bij aan de verkeersveiligheid ter hoogte van het eerste splitsingspunt op de verzorgingsplaats. Dat er tal van redenen zijn om van een vooraf bedacht plan af te wijken, betwist ik niet, maar dat geldt niet alleen voor elektrische rijders. Door middel van het plaatsen van serviceborden wordt op verzorgingsplaatsen aangegeven welke richting bij een beslispunt moet worden ingeslagen om bij een bepaalde voorziening te komen.

Dat het toestaan van een energielaadpunt als aanvullende voorziening leidt tot verkeer dat tegen de richting inrijdt zoals door Fastned aangevoerd, kan ik niet volgen. Elektrische rijders zouden volgens Fastned op hun keuze voor één van de laadpunten terugkomen als blijkt dat het laadpunt niet het juiste laadvermogen aanbiedt, niet operabel is met hun laadpas of als ze zien of denken dat de andere aanbieder sneller of goedkoper is.

Alle aanbieders van een energielaadpunt zijn echter verplicht om de laadpalen zodanig uit te voeren dat zij bruikbaar zijn met alle gangbare laadpassen. Er mogen geen bijzondere voorwaarden worden gesteld aan het gebruik van de aansluiting. Weggebruikers met een elektrisch motorvoertuig moeten zonder enige technische belemmering gebruik kunnen maken van het oplaadpunt. Zie hiervoor voorschrift 6 in het bestreden besluit.

Daarmee zal de situatie dat de bestuurder van een elektrisch voertuig om technische redenen moet wisselen van energielaadpunt zich niet voordoen. Het is ook niet aannemelijk dat een automobilist tegen het verkeer in gaat rijden om te zien of het andere energielaadpunt goedkoper of sneller is. Elektrische rijders kunnen vooraf al zien met welke snelheid en voor welke tarieven zij bij de laadpunten kunnen opladen. De laadvermogens zijn gelijk of bij een wijziging vooraf inzichtelijk. Het is daarom niet aannemelijk dat de bestuurder van een elektrisch voertuig tegen het verkeer op de verzorgingsplaats in gaat rijden voor een vergelijking tussen de prijzen en de snelheid van de laadpunten.

Zoals gezegd, zal een bestuurder niet snel tegen het verkeer in gaan rijden naar het andere laadpunt op de verzorgingsplaats. Hij zou dan met opzet de verkeersregels moeten overtreden. Het zal eerder voorkomen dat hij wacht of

Datum
18 december 2018

Ons kenmerk
RWS-2018/47899

indien mogelijk doorrijdt naar het volgende laadpunt op een andere locatie. Mocht een bestuurder incidenteel toch tegen het verkeer in, naar het andere laadpunt rijden, dan is - zoals toegelicht in de memo's van de verkeerskundige van Rijkswaterstaat - het verkeersveiligheidsrisico niet dusdanig groot dat dit zou moeten leiden tot een weigering van een Wbr-vergunning voor één van die laadpunten.

De overige voorzieningen bij het benzinstation van P. Kok en Zn. CV. op verzorgingsplaats Den Ruygen Hoek west leiden evenmin tot tegen het verkeer in gaan rijden of twijfelend rijgedrag van bestuurders. Van deze voorzieningen kunnen alle bezoekers van de verzorgingsplaats gebruik maken. Zij kunnen hun voertuig parkeren bij het laadpunt van P. Kok en Zn CV, bij het laadpunt van Fastned of op de algemene parkeerplaatsen van de verzorgingsplaats.

Uit het voorgaande volgt dat er geen sprake is van een zodanig verkeersonveilige situatie of zodanige strijd met het veilig en doelmatig gebruik van de verzorgingsplaats, dat die zou hebben moeten leiden tot afwijzing van de aanvraag tot wijziging van de Wbr-vergunning.

Oordeel Afdeling over deze beroepsgrond in een vergelijkbare zaak

De Afdeling heeft in haar uitspraak inzake verzorgingsplaats De Andel reeds geoordeeld dat deze (in die procedure eveneens aangevoerde) grond van Fastned met betrekking tot de verkeersveiligheid faalt:

"Wat betreft het door Fastned gestelde onzekere rijgedrag op het splitsingspunt op de toerit heeft de minister van belang kunnen achten dat, uitgaande van de omstandigheid dat niet op elke verzorgingsplaats een e-laadpunt aanwezig is, een bestuurder van een elektrische auto in beginsel beter voorbereid op weg zal gaan dan een bestuurder van een auto die rijdt op benzine of diesel en het daarom zelden zal voorkomen dat een automobilist op de splitsing nog moet nadenken over zijn keuze. De minister heeft verder van belang kunnen achten dat het voor een automobilist die toch onvoorbereid bij de verzorgingsplaats arriveert bij het splitsingspunt op de toerit door de aanwezige bebording duidelijk zal zijn waar hij heen kan voor welk e-laadpunt. Voorts heeft hij in aanmerking kunnen nemen dat van de door Fastned gestelde hoge aanrijdsnelheid geen sprake is, aangezien, gelet op de lengte en inrichting van de toerit, goed overzicht bestaat en er voldoende tijd is voor de weggebruiker om af te remmen tot 50 km/u ter hoogte van het splitsingspunt van de verzorgingsplaats. Wat betreft het gestelde ongewenste rijgedrag op de verzorgingsplaats heeft de minister van belang kunnen achten dat op de wegen van een verzorgingsplaats éénrichtingsverkeer geldt en dat de te volgen rijrichting duidelijk blijkt uit de inrichting van de wegen op de verzorgingsplaats, waardoor de kans dat een automobilist tegen de rijrichting in gaat rijden, wordt geminimaliseerd.

Hij heeft voorts in aanmerking kunnen nemen dat, indien een automobilist incidenteel toch besluit tegen de rijrichting naar het andere laadpunt te rijden, het verkeersveiligheidsrisico nog niet dusdanig hoog is dat dat zou

Datum
18 december 2018

Ons kenmerk
RWS-2018/47899

moeten leiden tot een weigering van de vergunning. De minister heeft hierbij van belang kunnen achten dat de kans dat een automobilist tegen de richting in gaat rijden bijzonder klein is en dat, als hij dat toch doet, hij dat extra voorzichtig zal doen. Ook het effect van tegen de richting in rijdend verkeer op de verzorgingsplaats is niet groot, omdat het verkeer, nu het gaat om verblijfsgebied, langzaam rijdt. Voor een reëel risico dat zou moeten leiden tot weigering van de vergunning heeft de minister in redelijkheid geen aanleiding hoeven zien."

Zie ABRvS 19 september 2018, ECLI:NL:RVS:2018:2996, r.o. 8.4.

De situatie op verzorgingsplaats Den Ruygen Hoek west is niet zodanig anders dat in de onderhavige zaak een ander oordeel gerechtvaardigd is. Gelet op het vorenstaande is er geen reden om aan te nemen dat het toestaan van een energielaadpunt bij het benzinestation van P. Kok en Zn CV leidt tot een verkeersonveilige situatie die noodzaakt tot weigering van de Wbr-vergunning.

Het besluit is in strijd met het gelijkheidsbeginsel

Fastned voert aan dat wordt gehandeld in strijd met het gelijkheidsbeginsel door P. Kok en Zn CV toe te staan voorzieningen aan te bieden die elders op de verzorgingsplaats al worden aangeboden. Bij het realiseren van bijvoorbeeld een shop als aanvullende voorziening bij een energielaadpunt als basisvoorziening en het realiseren van een energielaadpunt als een aanvullende voorziening bij een benzinestation als basisvoorziening, gaat het niet om gelijke gevallen.

Het niet toestaan van een shop is gelegen in het niet doelmatig zijn ervan als deze voorziening elders op de verzorgingsplaats al aanwezig is. Er zal daarbij veelal sprake zijn van een extra ruimtebeslag op de verzorgingsplaats, waar de grond schaars is. Ook heeft een eventuele verdubbeling van deze voorziening weinig of geen toegevoegde waarde voor de weggebruiker.

Een energielaadpunt als aanvullende voorziening bij een benzinestation neemt geen extra ruimte in op de verzorgingsplaats. Dit punt wordt immers gerealiseerd op de grond in gebruik bij het benzinestation en veelal geplaatst bij reeds aanwezige parkeerplaatsen. Het energielaadpunt draagt bovendien bij aan het algemeen belang dat is gediend met het realiseren van een landelijk dekkend netwerk van laadinfrastructuur op verzorgingsplaatsen aan rijkswegen.

Het toestaan van meerdere shops heeft geen duidelijk toegevoegd maatschappelijk belang. Een energielaadpunt als basisvoorziening en een energielaadpunt als aanvullende voorziening op de verzorgingsplaats worden door Rijkswaterstaat als gewenst en doelmatig aangemerkt. Dit in tegenstelling tot meerdere shops op de verzorgingsplaats. Gelet op het voorgaande is er geen sprake van strijd met het gelijkheidsbeginsel.

Besluit

Datum

18 december 2018

Ons kenmerk

RWS-2018/47899

Hierbij besluit ik om de beslissing op het bezwaarschrift van 27 juni 2017 (RWS-2017/26459) op grond van artikelen 6:19 jo. 6:24 Awb, ambtshalve te vervangen door onderhavig besluit.

Het bezwaarschrift van 29 december 2014 met voornoemd kenmerk, van Beheersmaatschappij Breesaap B.V. en Fastned B.V. (hierna: Fastned) tegen het besluit van 7 januari 2014 met nummer RWS-2014/547 WTW13898 van de Minister van Infrastructuur en Milieu voor het wijzigen van de Wbr-vergunning van P. Kok en Zn CV voor onder meer het maken, hebben en behouden van een energielaadpunt op verzorgingsplaats Den Ruygen Hoek west aan rijksweg 4 (A4), is ongegrond. Het bestreden besluit wordt in stand gelaten.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,
namens deze,
directeur Bedrijfsvoering Rijkswaterstaat West-Nederland Noord


dps. 

Rechtsmiddelenclausule

Op grond van artikel 6:19 Awb jo. 6:24 Awb is het hoger beroep van Fastned B.V. van 16 juli 2018 met kenmerk 20170004DRHw, bij de Afdeling bekend onder nummer 201805854/1/A1, automatisch gericht tegen zowel mijn besluit van 27 juni 2017 als tegen dit nieuwe besluit. U hoeft daarom niet apart beroep in te stellen tegen dit besluit. Het nieuwe besluit zal ik, met toepassing van artikel 6:19, derde lid, Awb, doorsturen aan de Afdeling, met het verzoek het te betrekken bij de behandeling van het hoger beroep tegen het besluit van 27 juni 2017. De Afdeling zal u vervolgens in de gelegenheid stellen om te reageren op het nieuwe besluit.



RWS INFORMATIE -

Rijkswaterstaat Water,
Verkeer en Leefomgeving

Griffioenlaan 2
3526 LA UTRECHT
Postbus 2232
3500 GE UTRECHT
T 088 7971111
www.rijkswaterstaat.nl

Contactpersoon

Adviseur Verkeersveiligheid

T 06 [redacted]
[redacted]@rws.nl

memo

Beoordeling verkeerskundige situatie laadvoorzieningen
Den Ruygen Hoek west

Datum

10 december 2018

Bijlage(n)

Inleiding

De minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft een Wbr-vergunning verleend aan P. Kok en Zn CV. voor een energielaadpunt als aanvullende voorziening bij haar benzinestation op verzorgingsplaats Den Ruygen Hoek west.

Dit memo geeft een nadere verkeersveiligheidsbeschouwing voor de (beoogde) locaties van de laadvoorzieningen van Fastned en P. Kok en Zn CV. op verzorgingsplaats Den Ruygen Hoek West. Dit naar aanleiding van de (hoger)beroepsprocedures tegen de vergunningverlening aan P. Kok en Zn CV.

De vergunning verleend aan Fastned is voor een energielaadpunt als basisvoorziening. De vergunning voor P. Kok en Zn CV. (hierna: Kok) is voor een energielaadpunt als aanvullende voorziening bij het benzinestation.

De vergunde locaties zijn op onderstaande situatietekening weergegeven.



De vergunning is voorafgaand aan verlening getoetst op het veilig en doelmatig gebruik van de verzorgingsplaats, conform artikel 3 van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken en de daarop gebaseerde 'Kennisgeving voorzieningen op verzorgingsplaatsen langs rijkswegen'. In dit memo wordt gereageerd op de verkeerskundige opmerkingen in het bezwaarschrift en het (hoger) beroepschrift

RWS INFORMATIE -

Pagina 1 van 5

van Fastned.

Datum
10 december 2018

Reactie op verkeerskundige opmerking

Fastned verwijst als verkeerskundige onderbouwing van haar beroep naar de volgende stukken:

- verkeerskundig advies van Royal HaskoningDHV (hierna: RHDHV) van 2 december 2014;
- verkeerspsychologisch advies van de Verkeerspsycholoog GTi van 18 september 2016;
- verkeerskundig advies van Prana Consult van 28 april 2017;
- een e-mail van 22 november 2018 met een nieuwe memo van RHDHV.

Fastned stelt in haar beroepschrift - onder verwijzing naar de bovengenoemde stukken - dat een tweede laadstation op dezelfde verzorgingsplaats leidt tot een ondoelmatig en onveilig gebruik van de verzorgingsplaats, om twee redenen:

1. er ontstaat (zoek)verkeer over de verzorgingsplaats tegen de ingestelde rijrichting en,
2. een tweede laadstation veroorzaakt keuzestress/twijfel bij de automobilist bij de splitsing vlak na de toerit naar de verzorgingsplaats, wat leidt tot onzeker gedrag, waardoor er onveilige verkeerssituaties ontstaan.

Om deze redenen had de door Kok aangevraagde Wbr vergunning volgens Fastned geweigerd moeten worden. Wij kunnen ons niet vinden in de argumentatie van Fastned en lichten dat als volgt toe.

Ad 1. Verkeer tegen de rijrichting

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 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. Daarnaast is de verzorgingsplaats feitelijk ingericht als een groot parkeerterrein. De weggebruiker stemt daar zijn rijgedrag op af. De snelheid ligt laag vanwege de lange uitvoegstrook als men via de afrit de verzorgingsplaats oprijdt. Vervolgens is men bedacht op parkeerbewegingen, waarbij auto's ook achteruit kunnen rijden indien het parkeervak wordt verlaten. De verzorgingsplaats is dus een verblijfsgebied en het verkeer is daar op ingesteld.

Ter onderbouwing van haar stelling dat het toestaan van een energielaadpunt als basisvoorziening leidt tot rijden tegen de rijrichting in, voert Fastned aan dat elektrische rijders op hun keuze voor één van de laadpunten zullen terugkomen als blijkt dat het laadpunt niet het juiste laadvermogen aanbiedt, niet operabel is met hun laadpas of als ze zien (of het vermoeden hebben) dat de andere aanbieder goedkoper is.

Datum
10 december 2018

Alle aanbieders van een energielaadpunt zijn echter verplicht om de laadpalen interoperabel aan te bieden: de laadpalen zijn bruikbaar met alle gangbare laadpassen. Er mogen bovendien geen bijzondere voorwaarden worden gesteld aan het gebruik van de aansluiting. Weggebruikers met een elektrisch motorvoertuig moeten zonder enige technische belemmering gebruik kunnen maken van het oplaadpunt. Hiertoe zijn voorschriften aan de vergunning verbonden. Zie voorschrift 6.2 en de toelichting daarop, van de bestreden Wbr-vergunning. De situatie dat de automobilist om technische redenen moet wisselen van energielaadpunt zal zich dus niet vaak voordoen.

Verder is het niet aannemelijk dat een automobilist tegen het verkeer in gaat rijden om te zien of het andere energielaadpunt goedkoper of sneller is. EV-rijders kunnen voordat zij op pad gaan al zien met welke snelheid en voor welke tarieven zij bij de laadpunten kunnen opladen. De tarieven zijn vooraf inzichtelijk en worden voor langere tijd vastgesteld. Als de automobilist de prijzen en laadsnelheid nog niet weet als hij de verzorgingsplaats op rijdt, dan is het zeer onaannemelijk dat hij tegen de richting in gaat rijden om de prijzen en de snelheid tussen de laadpunten te gaan vergelijken. Hij kan immers vooraf niet zien of het andere laadpunt sneller of goedkoper is.

Ook situaties waarin een automobilist tegen de richting in naar het andere laadpunt zal rijden omdat het laadpunt waar hij eerst naartoe is gereden bezet is, zullen zich niet vaak voordoen. De automobilist besluit dan immers willens en wetens om de regels te overtreden. Aannemelijker is dat hij dan gewoon even op zijn beurt wacht om te laden.

En als een automobilist incidenteel toch besluit tegen de rijrichting naar het andere laadpunt te rijden, dan is het verkeersveiligheidsrisico nog niet dusdanig hoog dat dit zou moeten leiden tot een weigering van een Wbr vergunning aan Kok. Risico is het resultaat van de kans dat de situatie zich voordoet en het effect dat zich daarmee verwezenlijkt. De kans dat een automobilist (om welke reden dan ook) tegen de richting in gaat rijden is als gezegd klein. En als hij dat toch doet, dan zal hij dat extra voorzichtig doen, waardoor de kans op een ongeval klein is. Het effect van tegen de richting in rijdend verkeer op de verzorgingsplaats is ook niet groot. Omdat het gaat om verblijfsgebied rijdt het verkeer langzaam; een bewust tegen het verkeer inrijdende automobilist zeker. Bovendien verwachten weggebruikers (waaronder voetgangers) op die locatie ook kruisend verkeer. De kans en het effect zijn dus zeer klein, waardoor het resulterende verkeersveiligheidsrisico als gevolg van tegen de richting in rijdend verkeer ook zeer klein is.

Daarnaast zou dit zeer klein ingeschaalde risico eventueel voorkomen kunnen worden door inrichtingsaanpassingen. Een weigering van de Wbr-vergunning is op grond hiervan naar onze mening niet aan de orde.

De situatie waarbij gebruik kan worden gemaakt van meerdere basisvoorzieningen bestaat overigens al langer op verzorgingsplaatsen waar bijvoorbeeld zowel een benzinestation als een restaurant zijn gesitueerd. Weggebruikers die het benzinestation voorbij zijn gereden om bij het restaurant te gaan eten, zouden na de maaltijd de verkeersregels opzettelijk kunnen negeren en tegen het verkeer in over de verzorgingsplaats kunnen rijden om alsnog te gaan tanken bij het

benzinstation of te laden bij een laadstation. In de praktijk zijn er altijd mensen die dat doen, hier is geen richtlijn tegen bestand. Dit risico wordt door Rijkswaterstaat echter als zeer klein ingeschaald.

Datum
10 december 2018

Ad 2. Onzeker rijgedrag

RHDHV concludeert onder andere dat de realisatie van twee laadstations op één verzorgingsplaats niet voldoet aan de drie principes van Duurzaam Veilig.

De drie Duurzaam Veilig principes zijn:

1) Het voorkomen van onbedoeld gebruik van de weg:

Verzorgingsplaats Den Ruygen Hoek west is zodanig ingericht dat voor iedere weggebruiker duidelijk is wat de maximumsnelheid is en waar en in welke richting hij kan rijden. De inrichting gecombineerd met de bebording voorkomen het onbedoeld gebruik van de weg.

2) Het voorkomen van ontmoeting van grote snelheidsverschillen:

Verzorgingsplaats Den Ruygen Hoek west is ingericht op het voorkomen van grote snelheidsverschillen. Het realiseren van laadpalen in het verblijfsgebied zal ook niet tornen aan dit principe. De maximum snelheid is 50km/u. En door de drukke bezetting van deze verzorgingsplaats wordt er in tegenstelling tot wat RHDHV stelt doorgaans juist langzamer gereden dan de maximum snelheid. Het verkeer past zicht namelijk aan op de verkeerssituatie.

3) Het voorkomen van onzeker gedrag:

Onzeker gedrag waarop RHDHV in beide rapporten doelt zal bij verzorgingsplaats Den Ruygen Hoek west voorkomen worden door de toegepaste bebording. Deze bebording geeft voldoende informatie waar de automobilist heen kan voor welk energielaadpunt, of hij nu van te voren weet welke laadstations op de verzorgingsplaats aanwezig zijn of niet. Daarbij komt dat EV-rijders die niet bekend zijn met deze verzorgingsplaats doorgaans van te voren uitzoeken waar en bij wie zij kunnen laden; voor hen werkt het bord als bevestiging. Voor de locatie bekende EV-rijders die hier al vaker komen zal geen onzeker gedrag voorkomen.



Bord ter hoogte van het splitsingspunt van de verzorgingsplaats

Datum
10 december 2018

Keuze van de laadlocatie vindt vooral voorafgaand aan de verkeersdeelname plaats (gedrag op 'strategisch niveau'). Tijdens het rijden voert de weggebruiker op operationeel en tactisch niveau de rijtaak uit waarbij zijn kijkgedrag (top-down) wordt gestuurd door het vooraf bepaalde plan. Bij de splitsing zoekt hij bevestiging op het bord om vervolgens zijn plan verder uit te voeren. Als de aanduiding van de concurrent al wordt opgemerkt (informatie die buiten een top-down gestuurd kijkpatroon valt wordt vaak over het hoofd gezien; de focus ligt op de aanbieder waar men gewend is te laden) is er weinig tijd om hier verder aandacht aan te schenken en de vragen te overdenken die Fastned suggereert, bijvoorbeeld inzake laadpassenbeleid, prijsacties bij het benzinestation van Kok, etc. Het ligt niet direct voor de hand dat bestuurders hierdoor gaan twifelen.

In de rapportage van de Verkeerspsycholoog GTi van de heer [REDACTED] wordt de volgende conclusie getrokken: "Het aanbieden van laadpunten op beide voorzieningen scoort dan ook slecht op alle Human Factor-aspecten en alle Gouden regels zoals door RWS opgesteld om verantwoord rekening te houden met het gedrag van weggebruikers en is derhalve af te redenen." Voor een reactie van WVl hierop verwijs ik naar ons eerdere memo 29 september 2017, dat als bijlage bij dit memo wordt gevoegd.

Volgens het verkeerskundig advies van Prana Consult mogen weggebruikers met het oog op verkeersveilig gedrag en met het oog op vlotte oriëntatie bij het somtijds met hoge aanrijnsnelheid oprijden van de verzorgingsplaats, geen misverstanden ervaren omtrent de voor hen bestemde functies op de verzorgingsplaats.

In het onderhavige geval is geen sprake van hoge aanrijnsnelheid. De uitvoegstrook en toeleidende weg zijn immers vormgegeven als een S-boog. De S-boog heeft als doel om over voldoende lengte – op een verkeersveilige wijze – voertuigen te laten decelereren. Het decelereren begint op de uitvoegstrook, zodat bij het puntstuk een (ontwerp)snelheid van 90 km/h gehanteerd kan worden. Bij de volgende horizontale bogen wordt de ontwerpsnelheid verder stapsgewijs verlaagd naar

70 km/h en vervolgens 50 km/h. Dit wordt ook duidelijk aangegeven door middel van bebording. Ter plaatse van het keuzemoment (rechtsaf voor Fastned of rechtdoor voor het tankstation) is de snelheid teruggebracht naar 50 km/h. Met deze snelheid kan op veilige wijze worden in- en uitgevoegd van en naar het laadstation van Fastned.

Conclusie

Onze conclusie is dat het toestaan van laadpalen als aanvullende voorziening bij het benzinestation van Kok en Zn. CV. op verzorgingsplaats Den Ruygen Hoek west, waar al een energielaadpunt als basisvoorziening gerealiseerd is, geen overantwoorde verkeersveiligheidsrisico met zich brengt. Er is dan ook geen reden om deze vergunning op basis van verkeersveiligheidsargumenten te weigeren.

[REDACTED]
Senior Adviseur Verkeersveiligheid



Retouradres: Rijkswaterstaat | Postbus 2232 | 3500 GE Utrecht

RWS INFORMATIE

Raad van State
Afdeling bestuursrechtspraak
Postbus 20019
2500 EA Den Haag

**Rijkswaterstaat West-
Nederland Noord**

Toekanweg 7
2035 LC Haarlem
Postbus 2232
3500 GE Utrecht
T 088 - 79 74 500
F 088 - 79 74 501
www.rijkswaterstaat.nl

Contactpersoon

mr. [redacted]
adviseur

T 06 [redacted]
[redacted]@rws.nl

Ons kenmerk
RWS-2018/49836

Uw kenmerk
201805854/1/A1

Bijlage(n)
ja

Datum 18 december 2018
Onderwerp nieuwe beslissing op bezwaarschrift Fastned inzake Den
Ruygen Hoek west, hangende hoger beroep

Geachte heer, mevrouw,

De beslissing van 27 juni 2017 op het bezwaarschrift van Fastned van 29 december 2014 waartegen Fastned B.V. hoger beroep heeft ingesteld bij de Afdeling, bekend onder nummer 201805854/1/A1, is ambtshalve vervangen door het besluit van 18 december 2018 met kenmerk RWS-2018/22671.

Op grond van artikel 6:19 jo artikel 6:24 van de Algemene wet bestuursrecht stuur ik u bijgaand het nieuwe besluit. Ik verzoek u voornoemd besluit te betrekken bij de behandeling van het hoger beroep van Fastned B.V. met nummer 201805458/1/1A.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,
namens deze,
directeur Bedrijfsvoering Rijkswaterstaat West-Nederland Noord

[redacted]
[redacted]
drs. [redacted]

