

2020-11-11-007

WINTHAGEN  
MENSINK  
advocaten

T: 020 – 261 89 22

F: 020 – 261 89 23

█@winthagemensink.nl

www.winthagemensink.nl

**Per aangetekende post**

Minister van Infrastructuur en Waterstaat  
p.a. de hoofdingenieur-directeur van  
Rijkswaterstaat West-Nederland Noord  
t.a.v. afdeling Werkenpakket  
Postbus 2232  
3500 GE Utrecht

**Adres**

Sarphatistraat 370  
1018 GW Amsterdam

Tevens per e-mail: █@rws.nl

Amsterdam 10 november 2020  
Uw kenmerk RWS-2020/46387  
Ons kenmerk 20170004Hack  
Onderwerp bezwaarschrift tegen laadstation Shell op verzorgingsplaats De Hackelaar  
Van █, advocaat

Excellentie,

Namens Fastned B.V., statutair gevestigd te Amsterdam en kantoorhoudende te (1097DL) Amsterdam aan de James Wattstraat 77 (hierna: **Fastned**), dien ik hierbij een bezwaarschrift in. Fastned kiest voor deze zaak woonplaats ten kantore van WinthagenMensink advocaten te (1018GW) Amsterdam aan de Sarphatistraat 370, mr. █ treedt op als gemachtigde.

Dit bezwaarschrift is gericht tegen de vergunning voor het laadstation van Shell Nederland Verkoopmaatschappij B.V. (hierna: **Shell**) bestaande uit een zestal elektrische laadpunten bij het tankstation van Shell op verzorgingsplaats De Hackelaar langs rijksweg A1 in de gemeente Gooise Meren (hierna ook: **Bestreden Besluit**; aangehecht als **Bijlage 1**). De vergunning is gedateerd op 30 september 2020 zodat dit bezwaarschrift bij e-mail en verzending per aangetekende post heden tijdig is ingediend.

In dit bezwaarschrift gaat Fastned er achtereenvolgens op in dat (i) twee aanbieders van snellaadvoorzieningen op dezelfde verzorgingsplaats ter verzekering van veilig en doelmatig gebruik zou moeten worden geweigerd; (ii) het ontoelaatbaar is om speciaal voor benzinstations Wbr-vergunningen voor energielaadpunten als aanvullende voorzieningen te reserveren zodat andere gegadigden niet in aanmerking kunnen komen voor die vergunningen; en (iii) ten onrechte een vergunning is verleend voor een laadstation als aanvullende voorziening dat in omvang gelijk(waardig) is aan een laadstation als basisvoorziening.

### **Veilig en doelmatig gebruik verzorgingsplaatsen**

1. Indien op verschillende locaties op dezelfde verzorgingsplaats snellaadvoorzieningen worden aangeboden, leidt dat tot onveilige situaties. Het gevolg daarvan is namelijk dat weggebruikers tegen het verkeer in van de ene naar de andere aanbieder gaan rijden en dat zij op de eerste splitsing na het verlaten van de snelweg een keuze moeten maken tussen de beide aanbieders. Dat kan leiden tot onzeker en impulsief rijgedrag waarmee de verkeersveiligheid in gevaar wordt gebracht. Het is niet voor niets dat er op de verzorgingsplaatsen langs de Nederlandse snelweg steeds maar één benzinstation aanwezig is en de Kennisgeving ook maar één snellaadstation als basisvoorziening toestaat. Deze gevaarlijke situaties zullen zich steeds vaker voordoen door de groei van het aantal elektrische auto's op de Nederlandse snelweg. Specifiek voor verzorgingsplaats De Hackelaar komt daar nog bij dat de vergunde locatie zich niet leent voor speciale verrichtingen als achteruit inparkeren om het opladen van elektrische auto's met de laadstekker aan de achterkant mogelijk te maken.
2. De komst van een tweede laadstation als basisvoorziening is ter verzekering van het veilig en doelmatig gebruik van de verzorgingsplaats op goede gronden in de Kennisgeving uitgesloten. Het Bestreden Besluit is door de Minister onterecht gebaseerd op de veronderstelling dat een laadstation als aanvullende voorziening minder effecten zou hebben op de veiligheid en doelmatigheid dan een laadstation als basisvoorziening en dat een dergelijk laadstation als aanvullende voorziening daarom wel toelaatbaar is. De effecten op de verkeersveiligheid en het doelmatig gebruik van de verzorgingsplaats doen zich echter in dezelfde mate voor ongeacht of sprake is van een laadstation als basisvoorziening of een laadstation als aanvullende voorziening.
3. Fastned verwijst naar de eerder door haar aan de hand van het onderstaande gemotiveerd gegeven toegelicht dat er onveilige situaties zullen ontstaan:
  - (a) het 'Kader Verkeersveiligheid' van 19 april 2017 van Rijkswaterstaat waarin staat dat twijfel of onduidelijkheid bij weggebruikers kan leiden tot onaangepast rijgedrag, onverwachte manoeuvres, plotseling remmen, stressvolle situaties en impulshandelingen waardoor het risico op verkeersongevallen toeneemt;
  - (b) de bevindingen van Royal HaskoningDHV (o.a. de rapporten 'Verzorgingsplaats Den Ruygen Hoek-West, A4 Rijsenhout' en 'De Watering, A8 Zaandam');



- (c) de bevindingen van de Verkeerspsycholoog GTi ('Verkeerspsychologisch advies laadstations op verzorgingsplaatsen', 18 september 2016);
- (d) de beslissing op bezwaar over verzorgingsplaats De Hackelaar waarin de Minister expliciet onderkent dat routes en plannen onderweg kunnen wijzigen en dat de mogelijkheden voor snelladen en tanken langs de snelweg, zeker in de randstad, nu al bijna gelijk zijn. Dat in het Bestreden Besluit staat dat elektrische rijders voor hun rit al zullen bepalen waar zij gaan laden is daarmee in strijd en bovendien feitelijk onjuist;
- (e) onderzoek onder klanten van Fastned waaruit volgt dat de meeste elektrische rijders niet al voor hun rit kiezen op welke verzorgingsplaats en bij welke aanbieder zij onderweg zullen gaan snelladen. Die conclusie trekt ook Royal HaskoningDHV en wordt door de Minister expliciet onderschreven: "*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"*";
- (f) het besluit van de Minister van 30 november 2018 waarin een vergunning voor een prijspaal van Fastned op verzorgingsplaats Den Andel is geweigerd, omdat bij het oprijden van de verzorgingsplaats sprake is van een verhoogde rijtaakbelasting en er grote kans is dat informatie door bebording op die plek niet tijdig kan worden geïnterpreteerd, wat tot onvoorspelbaar rijgedrag en dus onveilige situaties leidt;
- (g) de bebording elektrische rijders niet in één oogopslag duidelijk maakt waar zij heen moeten, omdat deze geen inzicht verschaft in de parameters op basis waarvan de keuze tussen de twee (of meer) aanwezige aanbieders wordt gemaakt (beschikbaarheid laders, laadsnelheid, aanvullende voorzieningen, tariefstructuur);
- (h) het voorkomen van twijfel en onzekerheid bij automobilisten is één van de grondbeginselen van de 'Duurzaam Veilig'-principes is;
- (i) de 'DV3 - Visie Duurzaam Veilig Wegverkeer 2018-2030. Principes voor ontwerp en organisatie van een slachtoffervrij verkeerssysteem' waaruit volgt dat men tot het inzicht is gekomen dat de effecten van het informeren van en regels stellen voor weggebruikers beperkt zijn, maar juist het ontwerp van het wegsysteem fouten en gevaarlijk gedrag kan voorkomen. Volgens de visie moet het systeem worden aangepast aan wat mensen kunnen en willen ('*safety by design*');
- (j) de bevindingen van Roelofs neergelegd in het rapport van 22 januari 2019 dat is opgesteld in een procedure tegen een Wbr-vergunning van Fastned: "*De kans op verkeersonveiligheid door het aanbieden van twee laadstations neemt inderdaad toe. De rapporten zijn logisch opgebouwd volgens verkeerskundige principes. We onderschrijven dan ook de uitkomsten van de andere adviesbureaus*" en: "*Verder kunnen wij het memo van RWS niet onderschrijven, omdat wij te theoretisch van aard vinden*";
- (k) het gegeven dat de gevolgen van verkeersongevallen niet per se beperkt zullen blijven tot uitsluitend lichte materiële schade. Zo blijkt uit een analyse van SWOV dat bij een frontale botsing binnen de bebouwde kom ('bibeko') – dus bij snelheden van 50 of 30 km/u – ruim 29% van de bestuurders naar het ziekenhuis moest of spoedeisende hulp (SEH) nodig had. Bij een kop-staartbotsing was dat bijna 10%.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Zie het rapport 'De invloed van voertuigmassa, voertuigtype en type botsing op de ernst van letsel' van Ir. L.T.B. van Kampen dat is te vinden op de website van SWOV.

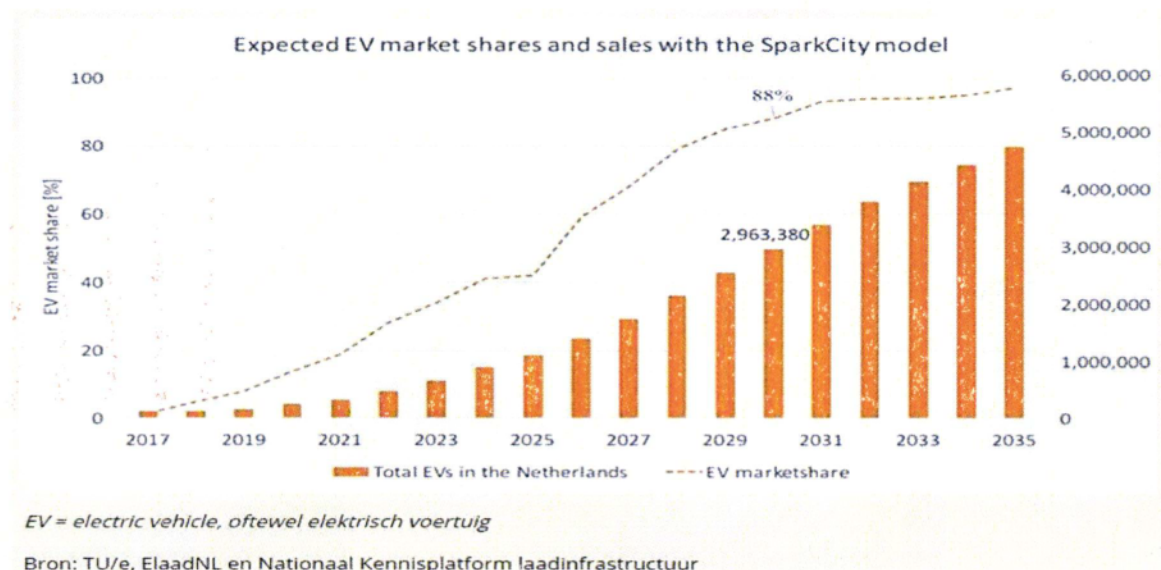
**Tabel 6.1** toont de letselernst van de bestuurders van voertuigen met frontschade in de drie verschillende typen botsingen.

Letselernst	Aandeel bestuurders van voertuigen met frontschade (%)					
	Frontale botsingen		Flankbotsingen		Achteraanrijdingen	
	Bibeko	Bubeko	Bibeko	Bubeko	Bibeko	Bubeko
Dood	0,5	3,4	-	0,1	-	-
Ziekenhuis	10,1	26	4,7	11	2,4	5,7
SEH	19	14,2	14	12,3	7,3	10,5
Overig	21,9	23,6	15,1	21,2	9,2	12,1
Niet gewond	48,6	32,9	66,3	55,2	81,1	71,6
Totaal	N=1500	N=1446	N=2236	N=1436	N=2157	N=1749

- (l) het gegeven dat automobilisten ondanks het verbod daarop om egoïstische redenen toch tegen het verkeer in gaan rijden. Dat bleek bijvoorbeeld toen de Leidsche Rijntunnel in Utrecht door een ongeluk tijdelijk dicht was en 50 automobilisten hun auto keerden en tegen de rijrichting in over de vluchtstrook terug naar de oprit van de snelweg reden.
4. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: de **Afdeling**) onderkent in de uitspraak van 31 juli 2019 dat weggebruikers tegen het verkeer in van de ene naar de andere aanbieder gaan rijden en dat zij op de eerste splitsing na het verlaten van de snelweg een keuze moeten maken tussen de beide aanbieders.<sup>2</sup> De Afdeling overweegt echter ten aanzien van verzorgingsplaats Den Ruygen Hoek-West dat Fastned niet aannemelijk heeft gemaakt dat weggebruikers veelvuldig tegen het verkeer in zullen rijden en overweegt dat als het toch gebeurt de weggebruikers dat zorgvuldig zullen doen. Naar de mening van Fastned kan dat geen rechtvaardiging vormen om een Wbr-vergunning te verlenen voor een snellaadstation van Shell op verzorgingsplaats De Hackelaar. Dat gevaarlijke situaties zich in de toekomst veelvuldig zullen gaan voordoen, blijkt namelijk uit de redelijkerwijs te verwachten toename van het aantal elektrische auto's waardoor logischerwijs ook het aantal gevaarlijke situaties zal toenemen. Alle nieuwe auto's moeten in 2030 elektrisch zijn, het overheidsbeleid stuurt op 1 miljoen elektrische auto's in 2025. Dat is een veelvoud van het huidige aantal. Volgens de raming van TU Delft zullen in 2026 voor het eerst meer dan 1 miljoen elektrische auto's in Nederland rondrijden:

<sup>2</sup> ABRvS 31 juli 2019, ECLI:NL:RVS:2019:2645.





5. Net als bij onderzoek naar de verkeersgevolgen van ruimtelijke ontwikkelingen, zou ook in dit geval de verkeerssituatie ter plekke in een toekomstig prognosejaar moeten worden betrokken.<sup>3</sup> Gelet op de vergunningsduur van 15 jaar is het aangewezen om betrouwbare prognoses van de situatie over 10 en/of 15 jaar in ogenschouw te nemen. In die situatie zijn er veel meer elektrische auto's op de weg dan in de situatie van vandaag de dag waarin al met enige regelmaat sprake is van verkeer tegen de rijrichting in tussen benzinestations met laadvoorzieningen en zelfstandige snellaadstations en van plotselinge, onverwachte manoeuvres als gevolg van de te maken keuze tussen meerdere aanbieders van snellaadvoorzieningen op dezelfde verzorgingsplaats.
6. Dat weggebruikers voorzichtig tegen het verkeer in zullen rijden, kan volgens Fastned geen rechtvaardiging vormen voor de aan Shell verleende vergunning. Tegen het verkeer in rijden is per definitie onvoorzichtig. Bovendien zijn andere verkeersdeelnemers er niet op voorbereid. Verzorgingsplaats De Hackelaar wordt ook gebruikt door zwaar vrachtverkeer en groot vakantieverkeer dat minder snel kan reageren op onverwachte manoeuvres of tegenliggers. Dat automobilisten "extra voorzichtig" tegen het verkeer in zullen rijden en daarbij langzaam rijden, zoals de Minister veronderstelt, is onjuist. In werkelijkheid wordt juist op relatief hoge snelheid tegen het verkeer ingereden, vermoedelijk om de verkeersregels zo kort mogelijk te overtreden.
7. Het Bestreden Besluit draagt aldus bij aan de trend van toenemende verkeersonveiligheid op de Nederlandse snelwegen.<sup>4</sup> In plaats daarvan zou de Minister gebruik moeten maken van zijn mogelijkheid de verkeersveiligheid te bevorderen door het ontstaan van verkeersonveilige situaties zoveel mogelijk te voorkomen.

<sup>3</sup> Zie bijv. ABRvS 26 juni 2013, ECLI:NL:RVS:2013:42, r.o. 4.1 en ABRvS 3 oktober 2018, ECLI:NL:RVS:2018:3227, r.o. 19.

<sup>4</sup> <https://www.nu.nl/binnenland/6003837/aantal-ongevallen-op-de-snelweg-in-vijf-jaar-verdubbeld.html>

8. Bovendien is het niet doelmatig om twee afzonderlijke laadstations op dezelfde verzorgingsplaats te realiseren, omdat het elektriciteitsnet daar niet op is toegerust. Verschillende initiatieven (waaronder zonneparken en snellaadstations) kunnen niet tijdig een aansluiting op het net krijgen en krijgen evenmin de door hen benodigde transportcapaciteit. Het situeren van twee laadstations ten behoeve van elektrische auto's vlak bij elkaar vergroot die druk op het bestaande elektriciteitsnetwerk nog verder zonder dat een tweede laadstation een uitbreiding vormt van de al bestaande verzorgingsplaatsen langs de snelweg waar elektrische rijders hun auto's kunnen opladen.

#### **Reserveren van vergunningen speciaal voor benzinstations en wegrestaurants ontoelaatbaar**

9. Ook is het in strijd met zowel de Dienstenrichtlijn als de Unierechtelijke en nationale rechtsbeginselen om bepaalde Wbr-vergunningen voor laadvoorzieningen voor te behouden aan benzinstations zonder dat andere gegadigden daarvoor in aanmerking kunnen komen. Er bestaat geen dwingende reden van algemeen belang voor deze ongelijke behandeling tussen (potentiële) aanbieders van laaddiensten langs de snelweg. Dat betekent dat de Minister de Kennisgeving voor het deel waarin dat voorbehoud is opgenomen buiten toepassing moet laten.<sup>5</sup> Oftewel: als er al een tweede vergunning zou kunnen worden verleend, dan is het niet toegestaan om die uitsluitend aan benzinstationhouders te verlenen.

#### ***Vanwege omvang kwalificeert laadstation Shell niet als aanvullende voorziening***

10. Uit het arrest van 24 juli 2018 van het Gerechtshof Den Haag (hierna: het Hof)<sup>6</sup> volgt dat in een laadstation als aanvullende voorzieningen minder laadpunten zijn toegestaan dan in een laadstation als basisvoorziening. In het arrest overweegt het Hof dat het verschil tussen beide rechten (laadstation als aanvullende voorziening versus laadstation als basisvoorziening) is gelegen in de omvang van het aantal laadpalen, zo blijkt uit de volgende rechtsoverwegingen:

*6. Meer in het algemeen is niet juist dat een bepaalde voorziening niet zowel in de categorie "basis" als in de categorie "aanvullend" kan vallen. Ook het aanbieden van eten en drinken kan bijvoorbeeld in beide categorieën vallen. Daarbij geldt wel dat de dienst in omvang kan verschillen al naar gelang het gaat om een basisvoorziening of een aanvullende voorziening, dit omdat een aanvullende voorziening ondergeschikt moet zijn aan de basisvoorziening. Ter zitting heeft de Staat verklaard dat dit ook geldt voor het aantal laadpalen; hoewel daarvoor op dit moment nog geen vaste richtlijnen gelden en het afhankelijk is van de situatie ter plaatse, kan op een bepaalde verzorgingsplaats voor een laadstation als basisvoorziening een groter aantal laadpalen worden toegestaan dan voor een laadstation als aanvullende voorziening (zie ook hierna, onder 15). (...)*

<sup>5</sup> ABRvS 4 november 2020, ECLI:NL:RVS:2020:2607.

<sup>6</sup> Gerechtshof Den Haag 24 juli 2018, ECLI:NL:GHDHA:2018:2469.



*15. In het verlengde van het voorgaande geldt dat evenmin sprake is van strijd met het gelijkheidsbeginsel. Van gelijke gevallen is immers geen sprake. Het gaat enerzijds om een nieuwe vergunning voor een toekomstige basisvoorziening en anderzijds om een uitbreiding van een reeds bestaande vergunning voor een aanvullende voorziening bij een reeds aanwezige basisvoorziening. Daarbij geldt nog dat een snellaadstation als aanvullende voorziening ondergeschikt moet zijn aan de basisvoorziening, hetgeen van belang is voor het maximum aantal laadpalen dat kan worden toegestaan (zie ook hierboven onder 6). Een aanvullende voorziening heeft in die zin (veel) minder "impact" op de inrichting van een verzorgingsplaats, zoals de Staat het formuleert. De Staat heeft in dit verband ter zitting opgemerkt dat het ook niet zo kan zijn dat als elektrisch rijden in de toekomst veel groter wordt, een benzinestationhouder eigenmachtig alle benzinepompen op één na kan vervangen door laadpalen. (onderstreping toegevoegd)*

11. Hoewel nog nergens in beleid is vastgelegd uit hoeveel laadpalen en opstelplaatsen een laadstation als aanvullende voorziening mag bestaan, kan een groter aantal laadpalen worden toegestaan voor het laadstation als basisvoorziening. Een laadstation als aanvullende voorziening is dus per definitie kleiner dan een laadstation als basisvoorziening. Het Bestreden Besluit ziet op zes opstelplaatsen en is daarmee gelijkwaardig aan de invulling van het recht op een laadstation als basisvoorziening. Dat is niet toelaatbaar.

#### Conclusie

12. Op grond van het voorgaande kan de Wbr-vergunning voor een laadstation van Shell op verzorgingsplaats De Hackelaar niet in stand blijven. Fastned verzoekt u om dit bezwaar gegrond te verklaren, de vergunning te herroepen en haar een vergoeding toe te kennen van de kosten die zij heeft gemaakt ten behoeve van deze bezwaarprocedure.

Hoogachtend,

[Redacted signature]

[Redacted name]



Retouradres Postbus 2232 3500 GE Utrecht

Shell Nederland Verkoopmaatschappij B.V.  
De heer [REDACTED]  
Weena 30  
3012 CM Rotterdam

**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**  
Mevrouw [REDACTED]

[REDACTED]@rws.nl

T 06- [REDACTED]

**Ons kenmerk**  
RWS-2020/46387

**Bijlage**  
besluit inclusief bijlagen

Datum 30 september 2020  
Onderwerp Besluit

Geachte heer [REDACTED],

De minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft op 15 april 2020 een tweetal vergunningaanvragen ontvangen van Shell Nederland Verkoopmaatschappij B.V. (hierna ook "Shell" en "vergunninghouder" genoemd) op grond van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken (hierna genoemd "Wbr"). Dit voor het uitbreiden van het bestaande shopgebouw en het realiseren van een buitenterras en het hebben en behouden van een zestal elektrische laadpunten bij het tankstation van Shell op verzorgingsplaats De Hackelaar langs rijksweg A1 in de gemeente Gooise Meren.

De aanvragen zijn geregistreerd onder de nummers RWSZ2020-00005408 en RWSZ2020-00004860. Uit administratief oogpunt is ervoor gekozen om de bovengenoemde aanvragen te bundelen in één vergunning onder het nummer RWSZ2020-00004860.

De aanvragen omvatten de volgende stukken:  
Aanvraag RWSZ2020-00005408:

- Vergunningaanvraag;
- Toekomstige situatietekening, 8 april 2020;
- Tekening indeling shop bestaande en nieuwe situatie, 8 april 2020;

Aanvraag RWSZ2020-00004860:

- Vergunningaanvraag;
- Plattegrond locatie e-laadpunten, 6 maart 2020;
- E-mail van 23 april 2020;
- Verklaring te plaatsen componenten.

Voor een toelichting op de in deze vergunning gebruikte begrippen wordt verwezen naar bijlage 1, Begripsbepalingen van deze vergunning.

## 1. Besluit

Gelet op de bepalingen van de Wbr, de Algemene wet bestuursrecht (hierna genoemd "Awb") en de in dit besluit opgenomen overwegingen besluit de minister van Infrastructuur en Waterstaat als volgt:



**Datum**  
30 september 2020

**Ons kenmerk**  
RWS-2020/46387

I. Aan Shell Nederland Verkoopmaatschappij B.V. tot 10 september 2034 vergunning te verlenen voor het hebben en behouden van een zestal elektrische laadpunten, een shopgebouw, het uitbreiden van het bestaande shopgebouw en een buitenterras op de verzorgingsplaats De Hackelaar gelegen langs de rijksweg A1 in de gemeente Gooise Meren;

II. Aan de vergunning de voorschriften te verbinden, zoals hierna opgenomen in hoofdstuk 2 van deze vergunning.

## 2. Voorschriften

### a. Plaatsbepaling werk en uitvoering

Het werk dient te worden uitgevoerd zoals aangegeven op de bij deze vergunning behorende bijlagen:

- Vergunningaanvraag (2x);
- Toekomstige situatietekening, 8 april 2020;
- Tekening indeling shop bestaande en nieuwe situatie, 8 april 2020.
- Plattegrond locatie e-laadpunten, 6 maart 2020;
- E-mail van 23 april 2020;
- Verklaring te plaatsen componenten.

### b. Werkzaamheden

1. Ten minste 5 werkdagen voor het begin van de werkzaamheden dient de vergunninghouder de datum en het tijdstip van het begin en het einde van de werkzaamheden, het vergunningnummer en contactpersoon van de vergunninghouder door te geven aan de **inspecteur handhaving, bereikbaar via e-mailadres [nmhh-droog@rws.nl](mailto:nmhh-droog@rws.nl)**. Hierbij wordt de start van de werkzaamheden en de werkplanning gemeld.
2. Indien de werkzaamheden niet op het in het eerste lid genoemde tijdstip of datum kunnen beginnen dient daarvan zo spoedig mogelijk mededeling te worden gedaan door vergunninghouder onder vermelding van het vergunningnummer. Daarbij dient een nieuw tijdstip en een nieuwe datum te worden genoemd.
3. Nadat het werk gereed is, dient dit onder vermelding van het vergunningsnummer RWSZ 2020-00004860 zo spoedig mogelijk gemeld te worden door vergunninghouder aan Rijkswaterstaat op e-mailadres: [nmhh-droog@rws.nl](mailto:nmhh-droog@rws.nl).
4. Voor aanvang van de werkzaamheden dienen deze te worden afgestemd met de onderhoudsaannemer van Rijkswaterstaat: Saaone, [\[redacted\]@saaone.com](mailto: [redacted]@saaone.com).

*c. Contactpersoon*

1. De vergunninghouder dient een persoon aan te wijzen die belast is met het toezien op de naleving van deze vergunning, waarmee het bevoegd gezag kan overleggen.
2. De vergunninghouder dient de contactgegevens van de aangewezen contactpersoon door te geven aan het bevoegd gezag.
3. Wijzigingen in de contactgegevens dienen binnen 14 dagen te worden medegedeeld.

*d. Technische voorschriften*

1. De Waterafvoer, inclusief de afwatering van de toe- en afvoerwegen, dient ongehinderd te kunnen plaatsvinden.
2. De vergunninghouder moet het aangebrachte werk in zodanige staat onderhouden dat het waterstaatswerk (verzorgingsplaats en rijksweg A1) geen schade lijdt.

*e. Algemene uitvoeringsvoorschriften*

1. De voor het leggen, verleggen, opruimen of herstellen van het werk te graven sleuven of gaten dienen tot een zo klein mogelijk profiel te worden beperkt.
2. De in het begroeide oppervlak gemaakte sleuf dan wel sleuven dienen zodanig te worden afgewerkt dat het oppervlak in de oorspronkelijke toestand wordt hersteld.
3. Middels pijlen op het wegdek de weggebruiker ter hoogte van de parkeervakken en de afrit in de juiste richting te wijzen.

### **3. Overwegingen ten aanzien van de aanvragen**

#### **3.1 Vereiste van vergunning**

Op grond van het bepaalde in artikel 2, eerste lid, Wbr is het verboden zonder vergunning van de minister van Infrastructuur en Waterstaat gebruik te maken van een waterstaatswerk in beheer bij het Rijk door anders dan waartoe het is bestemd, daarin, daarop, daaronder of daarover werken te maken of te behouden of daarin, daaronder of daarop vaste stoffen of voorwerpen te storten, te plaatsen of neer te leggen of te laten staan of liggen.



### 3.2 Betrokken belangen

Bij het maken van het werk, waarvoor vergunning wordt aangevraagd, spelen de volgende belangen een rol:

- de belangen van Rijkswaterstaat, te weten het beschermen van het waterstaatswerk en het verzekeren van een veilig en doelmatig gebruik daarvan;
- het belang van de aanvrager;
- belangen van derden.

### 3.3 Motivering

Shell heeft een tweetal vergunningen aangevraagd. Een vergunning voor het uitbreiden van het bestaande shopgebouw en het realiseren van een buitenterras grenzend aan het shopgebouw en een vergunning voor het realiseren, hebben en behouden van een zestal elektrische laadpunten op verzorgingsplaats De Hackelaar.

Verzorgingsplaats De Hackelaar, gelegen langs rijksweg A1, is een drukbezochte verzorgingsplaats. Op de verzorgingsplaats is een tankstation van Shell met een shopgebouw gevestigd. Binnen het gehuurde grondperceel wil Shell het bestaande shopgebouw uitbreiden. De uitbreiding wil Shell gebruiken als kofficorner. Het buitenterras grenst aan de nieuwbouw van het shopgebouw.

Verzorgingsplaatsen maken onderdeel uit van het gesloten stelsel van rijkswegen. De functie van een verzorgingsplaats is een goede verzorging van mens en voertuig. Dit is in het belang van het verhogen van de verkeersveiligheid en het verhogen van het comfort voor de weggebruikers. De verzorgingsplaatsen binnen het Nederlandse hoofdwegennet bieden de volgende mogelijke functies:

- gelegenheid bieden tot rusten, de benen te strekken;
- gelegenheid bieden brandstof bij te tanken;
- gelegenheid bieden iets te eten of te drinken;
- gelegenheid bieden tot het inspecteren van het voertuig/lading.

Op grond van het "Kader inrichting verzorgingsplaatsen 2019" dient er aandacht te zijn voor een vlotte en veilige afhandeling van het verkeer op de verzorgingsplaats, aandacht voor de aan- en afvoerwegen die op de verzorgingsplaats enkel éénrichtingsverkeer zijn en moet er aandacht zijn voor de voetganger nadat de bestuurder uitstapt en zich onbeschermd beweegt over de verzorgingsplaats. De aangevraagde activiteiten door Shell bevinden zich in het verblijfsgebied van verzorgingsplaats De Hackelaar.

Bij deze beoordeling is gekeken naar de gevolgen van zowel de verkeers- als de sociale veiligheid, de doelmatigheid, de ruimte op de verzorgingsplaats en het belang van de weggebruiker.

**Datum**  
30 september 2020**Ons kenmerk**  
RWS-2020/46387

Uit deze beoordeling is gebleken dat het uitbreiden van het bestaande shopgebouw binnen het gehuurde perceel van Shell niet ten koste gaat van de minimale vereiste parkeercapaciteit en de doorstroming van het verkeer of een gevaar vormt voor de veiligheid van de voetgangers. De locatie van de uitbreiding van het shopgebouw is gesitueerd aan de achterzijde van het benzinstation. Het uitbreiden van het shopgebouw en het buitenterras dat grenst aan de nieuwbouw van de shop leidt niet tot foute of verkeersonveilige situaties. Uit de beoordeling van de aanvraag is niet gebleken dat er bezwaren zijn tegen de uitbreiding van het bestaande shopgebouw en het realiseren van een buitenterras.

Voor de verzorgingsplaats De Hackelaar heeft Shell eveneens een vergunning op grond van de Wbr aangevraagd voor het realiseren, hebben en behouden van een zestal elektrische laadpunten voor motorvoertuigen. De beoordeling van deze aanvraag heeft eveneens plaatsgevonden op basis van het "Kader inrichting verzorgingsplaatsen 2019". Bij deze beoordeling is gekeken naar de gevolgen van zowel de verkeers- als de sociale veiligheid, de doelmatigheid, de ruimte op de verzorgingsplaats en het belang van de weggebruiker. Uit deze beoordeling is gebleken dat het realiseren van de elektrische laadpunten op eigen terrein van Shell niet ten koste gaat van de minimaal vereiste parkeercapaciteit, de doorstroming van het verkeer of een gevaar vormt voor de veiligheid van de voetgangers. De locatie van de elektrische laadpunten is gesitueerd in de reeds aanwezige insteekhaven voor kort parkeren aan de voorzijde van het tankstation. Door de vormgeving van de insteekhaven is de kans klein dat dit leidt tot foute of verkeersonveilige manoeuvres. Uit de beoordeling van de aanvraag is niet gebleken dat er bezwaren zijn tegen de realisatie van de aangevraagde elektrische laadpunten.

Uit de belangenafweging is gebleken dat bij honorering van de twee aanvragen, met inachtneming van de aan dit besluit verbonden voorschriften, de belangen van Rijkswaterstaat op instandhouding van het waterstaatswerk (rijksweg A1 en verzorgingsplaats De Hackelaar) alsmede het garanderen van een veilig en doelmatig gebruik ervan, voldoende worden gewaarborgd.

De looptijd van deze vergunning dient samen te lopen met de huurovereenkomst gesloten tussen Shell en het Rijksvastgoedbedrijf van 14 november 2019, contractnummer 1018.005.001. De duur van de huurovereenkomst bedraagt vijftien jaar en loopt van 10 december 2019 tot en met 10 september 2034.

#### **4. Procedure**

De voorbereiding van deze vergunning heeft conform het gestelde in Afdeling 4.1.2 van de Awb plaatsgevonden. Voor de mogelijkheid tot het maken van bezwaar tegen deze vergunning wordt verwezen naar de mededelingen.



## 5. Conclusie

De in de vergunning opgenomen voorschriften waarborgen dat de doelstellingen van het wegbeheer voldoende worden beschermd. Op grond van de in deze vergunning opgenomen overwegingen bestaan er daarom geen bezwaren tegen het verlenen van de gevraagde vergunning.

**Datum**  
30 september 2020

**Ons kenmerk**  
RWS-2020/46387

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,  
namens deze,  
hoofd afdeling Vergunningverlening en Handhaving Rijkswaterstaat West-  
Nederland Noord

ir.   


## Mededelingen

**Datum**  
30 september 2020

**Ons kenmerk**  
RWS-2020/46387

### Informatie en bezwaar

Voor meer informatie over dit besluit kunt u terecht bij de in deze beschikking genoemde contactpersoon. De contactgegevens staan in de zijkolom van de beschikking. De contactpersoon kan uw vragen beantwoorden en het besluit met u doornemen.

Om te bepalen of u meer informatie wilt, kunnen de volgende vragen en aandachtspunten u helpen:

- Is de inhoud van het besluit duidelijk en is helder wat het concreet voor u betekent?
- Kunt u beoordelen of het besluit inhoudelijk juist is of niet? Of heeft u behoefte aan een toelichting?
- Kloppen de gegevens over u in het besluit en heeft u alle gegevens verstrekt?

Ook wanneer u andere vragen heeft over het besluit of de procedure, of wanneer u zich op een of andere manier heeft gestoord aan de wijze waarop bij de besluitvorming met u of uw belangen is omgegaan, kunt u contact opnemen.

### Bent u het niet eens met dit besluit?

Dan kunt u op grond van de Algemene wet bestuursrecht bezwaar maken. U dient hiervoor wel belanghebbende bij het besluit te zijn. De volgende vragen en aandachtspunten kunnen u helpen bij het maken van bezwaar:

- Wat zijn de redenen dat u het met het besluit niet eens bent?
- Welk doel wilt u met uw bezwaar tegen het besluit bereiken? Wat verwacht u van Rijkswaterstaat?
- Is het u voldoende duidelijk wat een bezwaarprocedure inhoudt en weet u of u met een bezwaar uw doel kunt bereiken? Kunt u uw doel op een andere, wellicht eenvoudigere wijze bereiken?

Wanneer u vragen heeft of wanneer u zich afvraagt of het indienen van een bezwaarschrift voor u de geschikte aanpak is, kunt u ook hiervoor contact opnemen met de in de beschikking vermelde contactpersoon. De contactpersoon kan met u overleggen over de te volgen procedure en u informeren over andere mogelijkheden die Rijkswaterstaat u eventueel biedt om tot een oplossing te komen.

### Hoe maakt u bezwaar?

Om bezwaar te maken dient u, binnen zes weken na de dag waarop dit besluit is bekendgemaakt, een bezwaarschrift indienen. U kunt uw bezwaarschrift sturen naar de minister van Infrastructuur en Waterstaat, en worden gezonden aan de hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat West-Nederland Noord, Postbus 2232, 3500 GE Utrecht.

In het bezwaarschrift dient in ieder geval het volgende te staan:

- uw naam en adres, en liefst ook uw telefoonnummer;
- een duidelijke omschrijving van het besluit waartegen u bezwaar maakt (bijvoorbeeld door de datum en het kenmerk van het besluit te vermelden of door een kopie mee te sturen);
- de reden waarom u bezwaar maakt;
- de datum en uw handtekening.

### **Voorlopige voorziening**

Het indienen van een bezwaarschrift heeft geen schorsende werking. Dat betekent dat de vergunning blijft gelden in de tijd dat uw bezwaarschrift in behandeling is. Als u dit niet wilt, bijvoorbeeld omdat het besluit onherstelbare gevolgen heeft voor u, dan kunt u een verzoek om voorlopige voorziening indienen. Dit doet u door de Voorzieningenrechter van de rechtbank in het gebied waar u woont te vragen een voorlopige voorziening te treffen. Indien u niet zelf, maar namens een bedrijf of organisatie een verzoekschrift indient dan kunt u het verzoekschrift sturen naar de rechtbank in het gebied waar het bedrijf of de organisatie is ingeschreven. De rechtbank zal een griffierecht in rekening brengen.

Bij het verzoek dient voorts een afschrift van het bezwaarschrift te worden overgelegd. Zo mogelijk wordt tevens een afschrift van de beschikking waarop het geschil betrekking heeft overgelegd.

Indiening kan ook via de site <http://loket.rechtspraak.nl/bestuursrecht>. Daarvoor dient u wel te beschikken over een elektronische handtekening (DigiD). Kijk op genoemde site voor de precieze voorwaarden.

### **Inspanningsverplichting i.v.m. mogelijke schade**

De verlening van deze vergunning ontslaat de vergunninghouder niet van de plicht om de redelijkerwijs mogelijke maatregelen te nemen, teneinde te voorkomen dat het vergunningverlenende orgaan, dan wel derden, ten gevolge van het gebruikmaken van de vergunning schade lijden.

### **Aanwijzingen**

Door of namens de beheerder kunnen met betrekking tot de werkzaamheden aanwijzingen worden gegeven ter bescherming van betrokken belangen. Aanwijzingen dienen onmiddellijk te worden opgevolgd.

### **Overige vergunningen**

Naast de in deze beschikking verleende vergunning kan, voor de handelingen, waarop de vergunning betrekking heeft, tevens vergunning en/of ontheffing vereist zijn op grond van andere wetten en/of verordeningen dan waarop deze beschikking steunt.



**Datum**  
30 september 2020

**Ons kenmerk**  
RWS-2020/46387

### **Privaatrechtelijke toestemming**

Naast de vergunning heeft u voor het gebruik van Staatsgrond en -water nog toestemming nodig van het Rijksvastgoedbedrijf (RVB). Ik wijs u er op dat het RVB aan een dergelijke privaatrechtelijke regeling nog nadere voorwaarden kan stellen, waaronder het betalen van een (marktconforme) gebruiksvergoeding. In verband hiermee is een afschrift van deze vergunning gezonden aan het Rijksvastgoedbedrijf te Den Haag, die zich met betrekking tot het gebruik van het betrokken staatseigendom schriftelijk tot u kan wenden.

### **Kosten van maatregelen**

De kosten, voortvloeiende uit voorzieningen en maatregelen, die het vergunningverlenende orgaan zelf ten behoeve van de vergunninghouder en/of in verband met het beheer van het waterstaatswerk dient te treffen en die veroorzaakt worden door de werkzaamheden en het gebruik van het waterstaatswerk door de vergunninghouder, komen voor rekening van de vergunninghouder. Hieronder vallen onder meer de kosten, verbonden aan de door het vergunningverlenende orgaan te treffen verkeersmaatregelen en voorzieningen in het kader van opgetreden calamiteiten.

Kosten die voortvloeien uit het gebruik van deze vergunning zijn voor rekening en verantwoordelijkheid van de vergunninghouder.

### **Overige verplichtingen**

#### *Beheer en onderhoud*

1. Het werk dient in goede staat te worden onderhouden.
2. Verzakkingen dan wel zettingen, die in de loop van de tijd als gevolg van de werkzaamheden optreden, dienen op kosten van de vergunninghouder te worden hersteld.

Het werk, beheer of onderhoud mag geen gevaar of hinder voor het verkeer veroorzaken.

Bouwstoffen, materialen en materieel dienen zodanig te worden opgeslagen en geplaatst, dat geen gevaar en hinder voor het verkeer ontstaat.

Stremming van het verkeer in verband met de aanleg of het onderhoud van het werk wordt alleen toegestaan indien dit onvermijdelijk is.

De eventueel nodige stremming behoeft voorafgaande toestemming van het verkeersloket, bereikbaar via het e-mailadres: [adam.planning@rws.nl](mailto:adam.planning@rws.nl).

#### *Verkeersmaatregelen aanvragen via SPIN*

Voor het plannen van wegwerkzaamheden dient u gebruik te maken van het Systeem Planning en Informatie Nederland (SPIN).

Deze kunt u via [www.rws.nl/spin](http://www.rws.nl/spin) aanvragen.

Op de werkzaamheden is de volgende richtlijn van toepassing: Beleid en proces veilig werken aan wegen (2014).

**Datum**  
30 september 2020

**Ons kenmerk**  
RWS-2020/46387

De werkzaamheden vinden plaats op of nabij een autosnelweg. Daarom is de volgende CROW richtlijn van toepassing: Maatregelen op Autosnelwegen (2013).

De RWS richtlijnen zijn toegankelijk via:  
<http://www.rws.nl/zakelijk/verkeersmanagement/>

De CROW-publicatie en het erratum zijn, tegen betaling, verkrijgbaar bij de Stichting CROW te Ede.

Verkeersmaatregelen mogen alleen worden getroffen door een geautoriseerd persoon. Deze persoon dient in het bezit te zijn van een certificaat Verkeersmaatregelen BRL 9101.

#### *Veiligheidskleding*

Degenen die zich wegens het maken en het onderhouden van het werk buiten enig voertuig op of langs de rijksweg bevinden dienen veiligheidskleding te dragen die voldoet aan:

- NEN-EN 471:2003+A1:2008, en
- de Richtlijnen en Specificaties voor Veiligheidskleding bij Wegwerkzaamheden.

Vóór aanvang van de werkzaamheden dient contact te worden opgenomen met de aannemer verantwoordelijk voor het Vast Onderhoud van verzorgingsplaats De Hackelaar **Saone**. Om de werkzaamheden af te stemmen kunt u contact op nemen met de heer [REDACTED]: [REDACTED]@saaone.com en de heer [REDACTED]: [REDACTED]@rws.nl.

#### **Ontheffing Reglement verkeerstekens en verkeersregels 1990**

Voor het gebruik van de vluchtstrook en aangrenzende (weg)bermen van de rijksweg is een door Rijkswaterstaat afgegeven ontheffing op grond van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 vereist.

#### **Afschrift(en) van het besluit**

Een afschrift van dit besluit is verzonden aan:  
Rijksvastgoedbedrijf; [postbus.rvb.divcentraal@rijksoverheid.nl](mailto:postbus.rvb.divcentraal@rijksoverheid.nl), Fastned en projectteam Saone.