



Retouradres: Rijkswaterstaat | Postbus 2232 | 3500 GE Utrecht

**AANGETEKEND**

**RWS INFORMATIE**

Winthagen Mensink Advocaten  
De weledelgestrenghe heer 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

**Contactpersonen**

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

Datum 28 mei 2020  
Onderwerp Rijksweg 7 (A7). Verzorgingsplaats Hoge Kwel;  
Beslissing op bezwaar

**Ons kenmerk**

RWS-2020/31290

**Uw kenmerk**

20170004HK

**Bijlage(n)**

Verkeerskundig memo d.d.  
25 mei 2020

Geachte heer [REDACTED],

Naar aanleiding van uw bezwaarschrift van 7 februari 2020 bericht ik u als volgt.

**Verloop van de procedure**

Bij besluit van 4 november 2019, nummer RWS-2019/39289 (hierna "het bestreden besluit"), heb ik de aan Shell Nederland Verkoopmaatschappij BV (hierna: Shell) te Rotterdam verleende vergunning van 17 januari 1983, nr. RVT 01785, voor het exploiteren van een benzinestation langs rijksweg 7 (A7) op de verzorgingsplaats Hoge Kwel gewijzigd, een en ander ten behoeve van het exploiteren van een tweetal e-laadpunten.

Tegen het bestreden besluit heeft u namens Fastned BV (hierna: Fastned) bezwaar gemaakt bij bezwaarschrift van 7 februari 2020. Bij brief van 18 februari 2020 heb ik de ontvangst van het bezwaarschrift bevestigd en is uw cliënt in de gelegenheid gesteld ten aanzien van het bezwaarschrift te worden gehoord.

Bij emailbericht van 24 februari 2020 heeft u aangegeven dat uw cliënt geen gebruik wenst te maken van zijn recht te worden gehoord, omdat de standpunten over en weer voldoende bekend zijn.

**Toetsingskader Wet beheer rijkswaterstaatswerken (Wbr)**

Artikel 1 van de Wbr luidt:

"In deze wet en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder waterstaatswerken: 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."

Artikel 2 van de Wbr luidt:

1. "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.

2. Een vergunning kan onder beperkingen worden verleend. Aan een vergunning kunnen voorschriften worden verbonden.

[...]"

Artikel 3 van de Wbr luidt:

"1. Weigering, wijziging of intrekking van een vergunning, alsmede toepassing van de artikelen 2, tweede lid, en 6 kan slechts geschieden 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.

2. De in het eerste lid bedoelde besluiten kunnen mede strekken ter bescherming van aan de waterstaatswerken verbonden belangen van andere dan waterstaatkundige aard, doch enkel voor zover daarin niet is voorzien door bij of krachtens een andere wet gestelde bepalingen."

Het toetsingskader voor aanvragen om een vergunning voor het aanbieden van voorzieningen op een verzorgingsplaats langs rijkswegen, als bedoeld in artikel 3 van de Wbr, is het beleid, zoals neergelegd in de op 22 maart 2004 vastgestelde 'Kennisgeving Voorzieningenbeleid op verzorgingsplaatsen langs rijkswegen' (hierna: de Kennisgeving). De Kennisgeving is in 2011 (Stcrt. 2011, nr. 23149), 2013 (Stcrt. 2013, nr. 32624) en 2017 (Stcrt. 2017, nr. 11880) gewijzigd.

In het beleid wordt onderscheid gemaakt tussen basisvoorzieningen en aanvullende voorzieningen. In de Kennisgeving, zoals deze luidde tot 10 januari 2012, werden de volgende drie basisvoorzieningen onderscheiden: een benzinstation, een wegrestaurant en een servicestation. De houder van een vergunning voor een basisvoorziening mag aanvullende voorzieningen aanbieden. Voor het vestigen en wijzigen van een basisvoorziening en het aanbieden van aanvullende voorzieningen is een vergunning op grond van de Wbr vereist. Aanvragen zullen worden getoetst op onder andere de gevolgen voor de verkeersveiligheid, de beschikbare ruimte op de verzorgingsplaats, de doelmatige inrichting van de verzorgingsplaats, het functionele belang voor de weggebruiker en de gevolgen voor de sociale veiligheid.

Met de in 2011 gewijzigde Kennisgeving, in werking getreden op 10 januari 2012, wordt naast het benzinstation, het wegrestaurant en het servicestation ook het e-laadpunt als basisvoorziening aangemerkt. In de gewijzigde Kennisgeving is de procedure opgenomen voor aanvragen om een vergunning voor energielaadpunten. Verzoeken om vergunning die uiterlijk 16 januari 2012 zijn ingediend, kunnen bij voldoende ruimte op de verzorgingsplaats in behandeling worden genomen.

Indien er vergunningen worden aangevraagd voor meer energielaadpunten dan er ruimte is op een verzorgingsplaats worden de aangevraagde energielaadpunten naar evenredigheid verdeeld onder de aanvragers, maar zodanig dat iedere aanvrager minimaal één energielaadpunt wordt vergund. Indien ook dan nog

onvoldoende plaats is, wordt er onder de aanvragers geloot.

Met de wijziging in 2017 is onder meer aan de Kennisgeving toegevoegd dat per verzorgingsplaats slechts één basisvoorziening van een energielaadpunt zal worden toegestaan. Indien er meer dan één aanvrager is, wordt onder de aanvragers geloot. Indien binnen de termijn van zes weken geen aanvraag is ingediend, worden aanvragen van na die termijn behandeld op volgorde van binnenkomst.

### **Ontvankelijkheid**

Vaststaat dat het bezwaarschrift buiten de wettelijke termijn van zes weken is ingediend en dat daarmee de bezwaartermijn is overschreden. Ingevolge het bepaalde in 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.

Derhalve dient bezien te worden of er een grond is op basis waarvan redelijkerwijs niet kan worden geoordeeld dat bezwaarmaker in verzuim is geweest. Hiertoe dient bezwaarde aannemelijk te maken dat hij het bezwaarschrift heeft ingediend zo spoedig als dit redelijkerwijs kon worden verlangd.

Gesteld wordt dat bezwaarmaker eerst middels een e-mailbericht van 3 februari 2020 met de Wbr-vergunning bekend is geworden. Gezien het feit dat bezwaarmaker binnen twee weken na 3 februari 2020 haar bezwaren kenbaar heeft gemaakt, is de termijnoverschrijding verschoonbaar, zodat het bezwaar ontvankelijk is.

### **Gronden en beoordeling van bezwaar**

1. Volgens artikel 7:11 Awb dient het bestreden besluit naar aanleiding van het bezwaar volledig te worden heroverwogen op grond van de feiten en omstandigheden zoals deze thans bekend zijn.

2. Het bestreden besluit strekt tot wijziging van de vergunning van 17 januari 1983, nr. RVT 01785 ten behoeve van het exploiteren van een tweetal e-laadpunten voor motorvoertuigen op de verzorgingsplaats Hoge Kwel langs rijksweg 7 (A7), ter hoogte van km. 55,8, gelegen in de gemeente Hollandse Kroon.

3. In het bezwaarschrift worden – kort samengevat – de volgende gronden aangevoerd.

I Het bestreden besluit is in strijd met het veilig en doelmatig gebruik van de verzorgingsplaats

Het bestreden besluit is in strijd met het veilig en doelmatig gebruik van de verzorgingsplaats Hoge Kwel. Een tweede aanbieder van een snellaadvoorzieningen op dezelfde verzorgingsplaats zou ter verzekering van een veilig en doelmatig gebruik van de verzorgingsplaats moeten worden geweigerd.

## II Het reserveren van Wbr-vergunningen exclusief voor benzinestations is ontoelaatbaar

Het is ontoelaatbaar om speciaal voor benzinestations Wbr-vergunningen voor energielaadpunten als aanvullende voorzieningen te reserveren zodat andere gegadigden niet in aanmerking kunnen komen voor deze vergunningen.

Ten aanzien van deze bezwaargronden wordt als volgt geoordeeld.

### Ad I Het bestreden besluit is in strijd met het veilig en doelmatig gebruik van de verzorgingsplaats

Ten aanzien van de vermeende strijd met de doelmatigheid wordt als volgt geoordeeld.

Deze bezwaargrond wordt onderbouwd met een verwijzing naar de kennisgeving van 13 maart 2017 nr. 11880 waarin is bepaald dat per verzorgingsplaats slechts één basisvoorziening van een energielaadpunt zal worden toegestaan. In de toelichting bij deze kennisgeving is bepaald dat een verkeersveilige inrichting van de verzorgingsplaats die recht doet aan de doorstroming van het verkeer niet is gediend met meer dan één basisvoorziening van een elektrisch laadpunt.

Verder is in de toelichting nadrukkelijk bepaald dat dit beleid de huidige mogelijkheid tot het plaatsen van een energielaadpunt als aanvullende voorziening bij een benzinestation of een wegrestaurant, onverlet laat. In beginsel is het dus niet in strijd met een doelmatige inrichting van een verzorgingsplaats om een vergunning te verlenen voor een energielaadpunt als basisvoorziening en een vergunning voor een energielaadpunt als aanvullende voorziening op dezelfde verzorgingsplaats, mits de vereiste vergunningen niet in strijd zijn met de toetsingscriteria van de Wbr.

De aanvraag, welke heeft geleid tot het bestreden besluit, is getoetst aan de criteria van artikel 3 van de Wbr en het beleid in de kennisgevingen. Van een strijdig gebruik met de eisen van een doelmatig gebruik van de verzorgingsplaats is daarbij niet gebleken. Een energielaadpunt als aanvullende voorziening heeft aanzienlijk minder effect op de veiligheid en doelmatigheid van de verzorgingsplaats dan een energielaadpunt als basisvoorziening. Dat is de reden waarom in de Kennisgeving is 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, los van de overige basisvoorzieningen. Dit leidt tot wezenlijke andere verkeersbewegingen en extra ruimtebeslag op de schaarse grond van de verzorgingsplaats. Een energielaadpunt als aanvullende voorziening wordt bij de basisvoorziening zelf

geplaatst en wel op de daarbij behorende grond. De verkeersbewegingen worden daardoor niet wezenlijk anders en van extra ruimtebeslag is in dit geval geen sprake.

**Datum**  
28 mei 2020

**Ons kenmerk**  
RWS-2020/31290

De bezwaargrond is ongegrond.

Ten aanzien van de vermeende strijd met de verkeersveiligheid wordt als volgt geoordeeld.

Bezwaarmaker stelt, onder verwijzing naar onder meer de notities van Royal Haskoning DHV, d.d. 30 oktober 2018 en 16 november 2018 en de Verkeerspsycholoog GTi, d.d. 18 september 2016, dat het toestaan van energielaadpunten als aanvullende voorziening bij het benzinestation op de verzorgingsplaats Hoge Kwel leidt tot een verkeersonveilige situatie, om redenen dat een tweede laadstation keuzestress veroorzaakt bij de automobilist ter hoogte van de splitsing vlak na de toerit naar de verzorgingsplaats en er (zoek)verkeer ontstaat dat op de verzorgingsplaats tegen de ingestelde rijrichting inrijdt. Om deze redenen had de aangevraagde Wbr-vergunning volgens bezwaarmaker geweigerd moeten worden.

Anders dan Fastned stelt, leidt het toestaan van energielaadpunten, bij het benzinestation van Shell op verzorgingsplaats Hoge Kwel niet tot een verkeersonveilige situatie. Er is volgens de verkeerskundige van Rijkswaterstaat (West Nederland-Noord) geen reden om aan te nemen dat dit op deze verzorgingsplaats leidt tot onzeker rijgedrag of spookrijden. In reactie op onderhavige bezwaargrond heeft de verkeerskundige voor de verzorgingsplaats Hoge Kwel een memo opgesteld, waarin aan de hand van de toets aan de risicomatrix en een ritanalyse wordt gereageerd op de argumenten van bezwaarmaker in het bezwaarschrift. De conclusie luidt als volgt: "Mijn conclusie is dat het toestaan van laadpalen als aanvullende voorziening bij het brandstofverkooppunt op de verzorgingsplaats Hoge Kwel naast het al bestaande elektrische laadstation geen reëel verkeersveiligheidsrisico met zich meebrengt. Er is dan ook geen reden om deze vergunning op basis van verkeersveiligheidsargumenten te weigeren". De memo van 25 mei 2020, is als bijlage bij dit besluit gevoegd.

Ten aanzien hiervan wordt nog het volgende opgemerkt.

Vooropgesteld dient te worden dat het toestaan van een energielaadpunt als aanvullende voorziening bij een benzinestation niet a priori leidt tot een verkeersonveilige situatie en/of keuzestress bij elektrische rijders. Uit het door Rijkswaterstaat opgestelde verkeerskundig onderzoek blijkt dat een bestuurder van een elektrische auto niet onvoorbereid op reis gaat. Hij (of zij) weet immers 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. Er zijn verschillende apps en websites waarop precies te zien is waar de laadpunten zich bevinden. De elektrische rijder zal dus vaak vooraf al weten dat er twee laadpunten zijn op de verzorgingsplaats als hij die locatie uitkiest om te laden. Veel elektrische rijders hebben bovendien een vaste aanbieder of abonnement. Zij weten dus vooraf bij welke aanbieder zij bij voorkeur laden. Ook geldt dat de tarieven vooraf inzichtelijk zijn en voor langere

tijd worden vastgesteld. Het zal om die reden zelden voorkomen dat de automobilist van een elektrische auto op de splitsing van de verzorgingsplaats nog moet nadenken over zijn keuze. Mocht hij onverhoopt toch onvoorbereid op de verzorgingsplaats komen aanrijden, dan zal eventuele keuzestress weggenomen worden door bebording, die in dit soort situaties wordt aangebracht bij de splitsing. Deze bebording maakt in één oogopslag duidelijk waar de automobilist heen moet voor welk energielaadpunt.

De situatie dat de automobilist om technische redenen moet wisselen van energielaadpunt - bij het energielaadpunt wordt niet het juiste laadvermogen aangeboden of is niet operabel met hun laadpas - zal zich niet voordoen, omdat alle aanbieders verplicht zijn om de energielaadpalen interoperabel aan te bieden: de energielaadpalen zijn bruikbaar met alle gangbare laadpassen. Er mogen ook geen bijzondere voorwaarden worden gesteld aan het gebruik van de aansluiting. Weggebruikers met een elektrisch voertuig moeten zonder enige technische belemmering gebruik kunnen maken van het energielaadpunt. 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. Elektrische rijders kunnen voordat zij op weg 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 oprijdt, dan is het zeer onaannemelijk dat hij tegen de richting in gaat rijden om de prijzen en snelheid tussen de laadpunten te gaan vergelijken.

Ook situaties waarin een automobilist tegen de richting in naar het andere laadpunt zal rijden omdat het energielaadpunt waar hij eerst naartoe is gereden bezet is, zullen zich niet vaak voordoen. De te volgen rijrichting blijkt duidelijk uit de inrichting van de wegen op de verzorgingsplaats. Als de automobilist besluit om tegen die rijrichting in te rijden hetgeen zoals al eerder omschreven niet te verwachten is, dan kiest men er bewust voor om de regels te overtreden.

Als een automobilist incidenteel tóch besluit tegen de rijrichting naar het andere laadpunt te rijden, dan is het verkeersveiligheidsrisico nog niet dusdanig dat dit risico onaanvaardbaar is moeten leiden tot een weigering van een Wbr-vergunning voor het energielaadpunt als aanvullende voorziening. 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 hiervoor gesteld klein. En als dan toch tegen de richting in wordt gereden, dan zal dit gebeuren met verhoogde alertheid, waardoor de kans op een ongeval nog veel kleiner is. Het effect van tegen de richting in rijdend verkeer op de verzorgingsplaats is ook niet groot. Gelet op de inrichting van de verzorgingsplaats rijdt het verkeer er langzaam; een bewust tegen het verkeer inrijdende automobilist zeker. De kans en de gevolgen zijn dus zeer klein, waardoor het resulterende verkeersveiligheidsrisico als gevolg van tegen de richting in rijdend verkeer ook zeer klein is. Van een reëel risico dat zou moeten leiden tot weigering van de Wbr-vergunning is geen sprake.

Gelet op het vorenstaande is er geen reden om aan te nemen dat het toestaan van een energielaadpunt bij het benzinstation op de verzorgingsplaats Hoge Kwel

leidt tot verkeersonveilige situaties die moeten leiden tot een weigering van de Wbr-vergunning.

Deze bezwaargrond is ongegrond.

Ad II Het reserveren van Wbr-vergunningen exclusief voor benzinestations is ontoelaatbaar

In het bezwaarschrift wordt gesteld dat de categorisering van vergunningen voor energielaadpunten langs autosnelwegen tussen energielaadpunten als aanvullende voorziening en energielaadpunten als basisvoorziening in strijd is met de Dienstenrichtlijn, omdat op grond van die richtlijn een vergunningenstelsel voor schaarse vergunningen gerechtvaardigd moet zijn om dwingende redenen van algemeen belang, waarvoor echter volgens bezwaarmaker geen dwingende redenen van algemeen belang zijn aan te wijzen. Er zou een eerlijke, transparante en objectieve verdelingsprocedure moeten gelden voor die schaarse vergunningen. Dienaangaande wordt het volgende opgemerkt.

Het betoog van bezwaarmaker gaat uit van het feit dat de aan vergunninghouder Shell verleende vergunning voor een laadpunt als aanvullende voorziening een schaarse vergunning is. Van een schaarse vergunning is sprake wanneer het aantal potentiële gegadigden groter is dan het aantal vergunningen dat een bestuursorgaan wil verlenen (zie conclusie Widdershoven ECLI: NL: RVS: 2016:1421 van 25 mei 2016). Daarvan is in deze zaak geen sprake. Uitsluitend de vergunninghouder van de betreffende basisvoorziening kan een Wbr-vergunning voor een aanvullende voorziening aanvragen. Het aantal gegadigden voor een vergunning kan dus niet hoger zijn dan het aantal vergunningen dat kan worden verleend. De bestreden Wbr-vergunning is dus niet een besluit waarbij schaarse rechten worden toebedeeld.

Zoals de Afdeling in haar uitspraak van 31 juli 2019 (ECLI:NL:RVS:2019:2645) heeft overwogen, gaat het bij een vergunning voor een energielaadpunt als aanvullende voorziening bij een benzinestation niet om een schaarse vergunning, omdat het aantal vergunningen dat wordt afgegeven niet is beperkt. Er is een maximum aan het aantal aanvullende voorzieningen. Alle bestaande basisvoorzieningen kunnen een vergunning voor één of meer aanvullende voorzieningen aanvragen. Het feit dat aan Shell een vergunning wordt verleend, heeft dus geen gevolgen voor de mogelijkheid voor bezwaarmaker om een laadpaal of andere aanvullende voorziening aan te vragen. Het staat er evenmin aan in de weg dat zij meer laadpalen kan plaatsen. Waar het steeds om gaat is of een aanvullende voorziening past binnen het toetsingskader van artikel 3 van de Wbr en de Kennisgeving.

In r.o. 11.1 van genoemde uitspraak overweegt de Afdeling is het volgende:  
*"de op 7 januari 2014 aan [vergunninghouder] verleende vergunning ziet op het aanpassen van het bestaande benzinestation, waarbij is vergund dat bij een parkeerplaats naast de shop een laadpaal voor het opladen van een elektrische auto wordt geplaatst. De verlening van deze vergunning heeft geen gevolgen voor de mogelijkheid voor andere exploitanten van een bestaande basisvoorziening om*

**Datum**  
28 mei 2020

**Ons kenmerk**  
RWS-2020/31290

*daarbij een laadpaal te plaatsen of voor de mogelijkheid van Fastned om meer laadpalen te plaatsen bij haar snellaadstation op de verzorgingsplaats. Aangezien het aantal vergunningen dat de minister wil afgeven voor een energielaadpunt als aanvullende voorziening dus niet beperkt is, is een dergelijke vergunning geen schaarse vergunning".* Het standpunt van de Afdeling op dit punt is eveneens van toepassing op de onderhavige casus. Zo bezien kan deze bezwaargrond niet leiden tot het oordeel dat het bestreden besluit om die reden in strijd zou zijn met de Dienstenrichtlijn.

In afwijking van de hierboven aangehaalde uitspraak van de Afdeling heeft de Rechtbank Noord-Holland in een enigszins vergelijkbare zaak anders beslist (zie: uitspraak van 17 september 2019:ECLI:NL:RBNHO:2019:7999). De veronderstelling van de rechtbank in overweging 5.4 van de einduitspraak dat de Afdelingsuitspraak van 31 juli 2019 op twee punten verschilt van onderhavige, is feitelijk en juridisch onjuist. Het betreft een vergelijkbare zaak, waarin aan de vergunninghouder van een basisvoorziening een aanvullende vergunning was verleend voor aanpassing van het benzinstation op grond van artikel 2 van de Wbr op verzorgingsplaats Den Ruygen Hoek-West. De enkele omstandigheid dat Fastned (anders dan in zaak van 31 juli 2019) zou hebben aangegeven voor de aanvullende voorziening in aanmerking te willen komen (nog los van het punt dat hiervoor geen concrete aanwijzingen zijn), maakt niet dat sprake is van een schaarse vergunning. Daarnaast berust de veronderstelling van de rechtbank, dat het in de zaak van 31 juli 2019 ging om het vergunningstelsel van de in 2011 gewijzigde Kennisgeving, dat alleen op energielaadpunten als basisvoorziening ziet, op een onjuiste lezing van de uitspraak. De Afdeling heeft in haar uitspraak van 31 juli 2019 immers uitdrukkelijk overwogen, dat het in die zaak ging om een aanvullende voorzieningen en het beleid voor de vergunningverlening van een energielaadpunt als basisvoorziening niet ter toetsing stond (overweging 8.1). Ander dan de rechtbank doet voorkomen, is er op deze punten geen verschil tussen de zaken.

Naast het feit dat ik tegen de uitspraak van de rechtbank Noord-Holland hoger beroep heb ingesteld, heb ik ook de voorzieningenrechter van de Afdeling gevraagd om de rechtbankuitspraken te schorsen, althans te bepalen dat daaraan geen gevolg zal hoeven te geven voordat de Afdeling op het hoger beroep heeft beslist. Daarbij heb ik gewezen op het feit dat de Afdeling in haar uitspraak van 31 juli 2019 al heeft geoordeeld dat een Wbr-vergunning voor een energielaadpunt als aanvullende voorziening geen schaars recht is en dat de Dienstenrichtlijn van verlening daarvan niet in de weg staat. De voorzieningenrechter van de Afdeling heeft bij uitspraak van 5 december 2019 (ECLI:NL:RVS:2019:4107) de Staat de gevraagde voorziening toegewezen en komt in de uitspraak tot het volgende voorlopige oordeel:

In deze uitspraak heeft de Afdeling in r.o. 7 ook het voorlopige oordeel uitgesproken dat er geen sprake is van een schaarse vergunning:  
*"In de bodemprocedure staat naar het voorlopige oordeel van de voorzieningenrechter ter beoordeling of de aan Wegrestaurant Burgerveen B. V. verleende vergunning voor een e-laad punt als aanvullende voorziening bij het wegrestaurant terecht is verleend. Het verlenen van deze vergunning heeft geen gevolgen voor andere exploitanten van een bestaande basisvoorziening,*



**Datum**  
28 mei 2020

**Ons kenmerk**  
RWS-2020/31290

*waaronder Fastned, om daarbij een laadpaal te plaatsen of voor de mogelijkheid van Fastned om meer laadpalen te plaatsen bij haar snellaadstation op de verzorgingsplaats. Hierbij neemt de voorzieningenrechter in aanmerking dat, zoals de Afdeling in de eerder vermelde uitspraak van 31 juli 2019 heeft overwogen, het aantal vergunningen dat de minister wil afgeven voor een energielaadpunt als aanvullende voorziening niet beperkt is, zodat een dergelijke vergunning geen schaarse vergunning is. Het gaat er om of de aanvullende voorziening van Wegrestaurant Burgerveen past binnen het toetsingskader van artikel 3 van de Wbr en de Kennisgeving. Nu de vergunning voor een aanvullende voorziening geen schaars recht toebedeelt, bestaat er naar het voorlopig oordeel van de voorzieningenrechter, anders dan waar de rechtbank van uit is gegaan, voor de minister in de onderhavige situatie geen plicht om mededingingsruimte te bieden. De Dienstenrichtlijn staat er niet aan in de weg dat het verlenen van een vergunning voor een aanvullende voorziening aan de exploitant van de betreffende basisvoorziening is voorbehouden."*

De voorzieningenrechter onderschrijft de door mij gehanteerde lijn: de Wbr-vergunning voor een energielaadpunt als aanvullende voorziening is geen schaarse vergunning. Er bestaat daarom geen plicht om mededingingsruimte te bieden en de Dienstenrichtlijn staat niet aan het verlenen van die vergunning in de weg. Dat geldt net zo goed voor de vergunning die in onderhavige procedure bestreden worden. Deze ziet immers ook op energielaadpunten als aanvullende voorziening.

Verder is door bezwaarmaker aangevoerd dat de aparte categorie Wbr-vergunningen voor een laadpunt als aanvullende voorziening in strijd is met het gelijkheidsbeginsel, omdat geen mededingingsruimte wordt geboden en omdat de ene categorie Wbr-vergunningen aanmerkelijk gunstigere voorwaarden heeft dan de andere categorie voor dezelfde activiteit. Zoals hierboven eerder is aangegeven, is met het verlenen van de vergunning voor een aanvullende voorziening geen schaars recht toebedeeld. Daardoor bestaat er ook geen plicht om mededingingsruimte te creëren. Bezwaarmaker gaat hierbij voorbij aan het feit dat het bij de vergunningverlening aan gevestigde partijen om een ander recht gaat dan een energielaadpunt als basisvoorziening, namelijk om een energielaadpunt als aanvullende voorziening. Dit leidt tot het oordeel dat bezwaarmaker twee niet gelijke gevallen vergelijkt. Voor vergunningen voor energielaadpunten als basisvoorziening geldt inderdaad een voorgeschreven verdelingsprocedure. Dit is anders voor vergunningen voor energielaadpunten als aanvullende voorzieningen, waarvan in het onderhavige geval sprake is. De duur waarbinnen de benzinestationhouders gebruik kunnen maken van hun vergunningen (waaronder de vergunningen voor laadpalen) is gekoppeld aan de duur van de bestaande huurovereenkomsten van benzinestations. De benzinestation locaties worden ingevolge de Benzinewet om de vijftien jaar geveild. Met de winnende partij sluit de Staat vervolgens een huurovereenkomst, de oude huurovereenkomst vervalt. De Wbr-vergunning wordt dan te naam gesteld van de partij die de veiling heeft gewonnen. Van een schending van het gelijkheidsbeginsel is dan ook geen sprake.

Deze bezwaargrond is ongegrond.

## **Conclusie**

Gezien het voorgaande berust het bestreden besluit op juiste gronden. Nu hetgeen in bezwaar is aangevoerd evenmin kan leiden tot het oordeel dat het bestreden besluit is voorbereid of genomen in strijd met de wet, enig rechtsbeginsel of enig algemeen beginsel van behoorlijk bestuur, noch ambtshalve hiervan is gebleken, dient het bezwaar ongegrond te worden verklaard.

Gelet op het gestelde in artikel 7:11 van de Algemene wet bestuursrecht;

## **Besluit**

- I Het bezwaar ongegrond te verklaren;
- II Het bestreden besluit blijft na heroverweging ongewijzigd in stand;
- III Het verzoek om vergoeding van de in bezwaar gemaakte kosten af te wijzen.

Hoogachtend,

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

d/s.

## **Mededelingen**

### Beroep

Ingevolge de Algemene wet bestuursrecht kan tegen dit besluit beroep worden ingesteld bij de Rechtbank Amsterdam, sector Bestuursrecht, Postbus 84500, 1080 BN Amsterdam. Het beroepschrift moet worden ingediend binnen zes weken na de dag, waarop dit besluit is bekendgemaakt (verzonden of uitgereikt).

Het beroepschrift moet worden ondertekend en dient ten minste te bevatten:

- de naam en het adres van de indiener;
- de dagtekening;
- een omschrijving van het besluit waartegen het beroep is gericht;
- de gronden van het beroep.

Bij het beroepschrift moet, indien mogelijk, een afschrift van dit besluit worden overgelegd. Indien een beroepschrift is ingediend, is het mogelijk om daarnaast een verzoekschrift tot het treffen van een voorlopige voorziening in te dienen bij de voorzieningenrechter van bovengenoemde rechtbank. De indiener van het verzoekschrift dient zich te kunnen beroepen op een spoedeisend belang. Van de indiener van een beroepschrift of een verzoekschrift tot het treffen van een voorlopige voorziening wordt griffierecht geheven. Omtrent de hoogte van het verschuldigde bedrag, de wijze waarop en de termijn waarbinnen dat dient te worden betaald, kan contact worden opgenomen met de griffier van bovengenoemde rechtbank.



RWS INFORMATIE

Rijkswaterstaat West-  
Nederland Noord

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

Contactpersoon

adviseur verkeersveiligheid

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

Datum

25 mei 2020

# memo

Verkeerskundige beoordeling situatie laadvoorzieningen  
bij verzorgingsplaats Hoge Kwel A7

Beste [redacted],

Op 7 februari 2020 heeft Rijkswaterstaat van Fastned een bezwaarschrift ontvangen op de verleende Wbr-vergunning aan Shell voor een beoogde snellaadvoorziening bij het brandstofverkooppunt op verzorgingsplaats Hoge Kwel. In dit bezwaarschrift worden de negatieve effecten op de verkeersveiligheid van een aanvullende snellaadvoorziening op de verzorgingsplaats aangehaald. Deze memo geeft daarop een reactie.

## Kern bezwaarschrift Fastned – Verkeersveiligheid

In het bezwaarschrift wordt betoogd dat het aanbieden van laadvoorzieningen voor elektrische auto's op twee locaties op de verzorgingsplaats zorgt voor onveilige verkeerssituaties. Daarbij wordt onder meer verwezen naar het rapport van 2 december 2014, waarin een verkeerskundige van Royal Haskoning DHV tot de conclusie komt dat "de realisatie van twee laadstations op één verzorgingsplaats niet voldoet aan de drie principes van Duurzaam Veilig."

Fastned stelt om twee redenen dat een extra oplaadvoorziening leidt tot onveilige situaties; het genereert verkeer over de verzorgingsplaats tegen de ingestelde rijrichting en het leidt tot onzekerheid en twijfel bij de weggebruiker en dat zorgt voor plotseling en onvoorspelbaar gedrag bij medeweggebruikers, wat de kans op ongevallen vergroot. Dit wordt mede veroorzaakt doordat de weggebruiker niet alle informatie tot zijn beschikking heeft bij het maken van zijn keuze, bijvoorbeeld de bezettingsgraad van het laadstation.

Fastned stelt daarnaast dat twee oplaadvoorzieningen op de verzorgingsplaats in strijd zijn met de "10 gouden regels" van Rijkswaterstaat. Dit heeft Fastned onderbouwd met een rapport van verkeerspsycholoog [redacted].

Fastned kan zich ook niet vinden in de stelling van de Minister dat weggebruikers met elektrische auto's zodanig voorbereid de weg op gaan dat zij voor hun rit hebben gekozen waar zij onderweg zullen laden of niet. Laadsnelheid, laadprijs en bezettingsgraad van het laadpunt leiden tot een definitieve keuze en daarmee twijfel in gedrag op de weg en/of het rijden tegen de richting in.

Fastned heeft onderzoek gedaan onder haar klanten 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.

Fastned stelt dat het aandeel zoekverkeer onder de elektrische rijders en daaruit voortvloeiende gevaarlijke situaties toeneemt omdat het aantal elektrische voertuigen toeneemt volgens de raming van TU Delft. Fastned stelt daarom dat er met prognosecijfers gewerkt dient te worden gezien de duur van de Wbr-vergunning.

### **Verkeerskundige analyse**

Binnen Rijkswaterstaat zijn diverse kaders en richtlijnen die van toepassing zijn op de verzorgingsplaats bij Hoge Kwel langs de A7.

#### *Kader inrichting verzorgingsplaatsen 2019*

Verzorgingsplaatsen worden ingericht overeenkomstig het Kader inrichting verzorgingsplaatsen 2019 van Rijkswaterstaat. De verzorgingsplaatsen zijn daardoor in het algemeen vrij sober van opzet. De indeling dient bovenal functioneel te zijn en gericht op het hoofddoel waarvoor de verzorgingsplaats gebruikt dient te worden; de verzorging van mens en/of voertuig. Daarnaast dient de verzorgingsplaats veilig, schoon en heel te zijn zodat de weggebruiker zich veilig en te gast voelt op de verzorgingsplaats. Landschappelijke inpassing en ecologie spelen hierbij ook een rol.

#### *Duurzaam Veilig*

Bij het verkeerskundig ontwerp van een verzorgingsplaats wordt uitgegaan van de principes van een duurzaam veilige verkeersstructuur. Dit principe houdt in dat de maximale verkeersveiligheid en verkeersdoorstroming wordt bereikt als weggebruikers hun verkeersdeelname waar mogelijk kunnen baseren op de uniformiteit, continuïteit en voorspelbaarheid van de weg en verkeerselementen. Daardoor ontstaan voor weggebruikers logische en herkenbare verkeerssituaties, die leiden tot voorspelbaar verkeersgedrag en daarmee tot een verbetering van de verkeersveiligheid.

#### *Risicomatrix*

Om het risico op verkeersonveiligheid te beoordelen wordt binnen Rijkswaterstaat als hulpmiddel gewerkt met een risicomatrix. De matrix is opgenomen in het Kader Verkeersveiligheid en terug te vinden in het Voorschrift voor de Verkeersveiligheidsauditor Rijkswegennet. De risicomatrix is bedoeld als hulpmiddel voor het inschatten en waarderen van en communiceren over de zwaarte van geconstateerde potentiële risico's. De risicomatrix wordt toegepast bij de beoordelingsmomenten ten aanzien van de verkeersveiligheid. Elk gesignaleerd (potentieel) risico wordt beoordeeld op ernst en omvang en ingeschaald. Een uitgebreide uitleg is te vinden in bijlage 1.

Naar aanleiding van het bezwaar van Fastned dat de vergunning voor een aanvullende voorziening (laadpalen bij het brandstofverkooppunt) leidt tot onveilige verkeerssituaties omdat (1) verkeer daardoor tegen de richting inrijdt en (2) het onzekerheid en twijfel veroorzaakt bij de weggebruiker, is voor de situatie op de verzorgingsplaats Hoge Kwel een ritanalyse opgesteld. Daarbij is rekening gehouden met de twee locaties op de verzorgingsplaats waar elektrische laadpunten worden geëxploiteerd.

### **Ritanalyse verzorgingsplaats Hoge Kwel:**

De bewegwijzering op de snelweg A7 staat op 1300 meter, 700 meter en vlak voor de afrit. De onderstaande ritanalyse op de verzorgingsplaats is gebaseerd op foto's uit Streetsmart.



Rijkswaterstaat West-Nederland Noord

Datum  
25 mei 2020

#### *Situatie t.h.v. hmp 54,2*

De eerste bewegwijzering voor verzorgingsplaats Hoge Kwel wordt t.h.v. hmp 54,2 getoond aan de weggebruikers. De informatie op de bewegwijzering betreft de aanduiding van de voorziening van een brandstofverkooppunt. De aanduiding voor elektrisch laden ontbreekt evenals het logo van Fastned. Het pictogram wordt met landelijke uitrol van de nieuwe pictogrammen conform de kamerbrief met kenmerk IENW/BSK-2020/79281 aangepast. Fastned kan voor het plaatsen van het logo een verzoek indienen bij Rijkswaterstaat. Indien de weggebruiker gebruik wil maken van de verzorgingsplaats dient deze na 1300 meter uit te voegen.



#### *Situatie t.h.v. hmp 54,7*

De verzorgingsplaats Hoge Kwel is te bereiken via de A7 rechts van Hoorn richting Den Oever. Ter hoogte van hmp 54,7 wordt met een bewegwijzeringsbord aangegeven dat het weefvak naar verzorgingsplaats Hoge Kwel gebruikt kan worden voor de bestemming Hoge Kwel over 700 meter.



**Rijkswaterstaat West-Nederland Noord**

**Datum**  
25 mei 2020

*Situatie t.h.v. hmp 55,4*

Weggebruikers met bestemming de verzorgingsplaats Hoge Kwel volgen de instructies van het bord en nemen vanaf dit punt de afrit om na 100 meter daadwerkelijk uit te voegen.



*Situaties t.h.v. hmp 55,5*

Het puntstuk bevindt zich op 125 meter na de bewegwijzering. Weggebruikers hebben vanaf dit punt 300 meter om uit te voegen naar de verzorgingsplaats Hoge Kwel. De maximum snelheid op de hoofdrijbaan is tussen 6.00 en 19:00 uur 100 km/uur. Op de afrit geldt 80 km/uur en wordt deze afgebouwd naar 50 km/uur en uiteindelijk naar 30 km/uur. Buiten deze uren is de maximum snelheid 130 km/uur. De snelheden op de afrit blijven hetzelfde: 80 km/uur en wordt afgebouwd naar 50 km/uur en uiteindelijk naar 30 km/uur.



Rijkswaterstaat West-  
Nederland Noord

Datum  
25 mei 2020

*Situatie t.h.v. hmp 55,7 puntstuk; keuzemoment*

Op deze locatie rijdt de weggebruiker het verzorgingsgebied in met een snelheidsregime van 50 km/uur. Op het tankstation rijdt de weggebruiker een verblijfsgebied in. Vanaf het puntstuk op de afrit tot aan het keuzemoment is ca. 200 meter weg aanwezig.

Volgens onze richtlijn mogen we er van uit gaan dat de snelheid van een voertuig met  $1.5 \text{ m/s}^2$  afneemt wanneer de weggebruiker alleen het gas loslaat. Om van 90 km/uur op de afrit naar 50 km/uur te komen door de auto alleen uit te laten rollen is 145 meter weg nodig. Weggebruikers op deze afrit kunnen dus zonder enige remactie hun auto op een snelheid van 50 km/uur krijgen.

Indien de snelheid naar 30 km/uur zonder enige remactie afgebouwd dient te worden is een afstand van 185 meter nodig. Deze ruimte is aanwezig voordat de weggebruiker de 30 km/uur zone in rijdt. Dit houdt in dat de kans op onverwachte rembewegingen op deze afrit vrij klein is. Mocht dit onverhoopt een keer voorkomen dan heeft het eventueel achteropkomend verkeer goed zicht en ruim de tijd om hierop te anticiperen.

Zowel links als rechts zijn in de toekomst elektrische laadpunten. Links kan dan geladen worden bij de Shell en rechts bij Fastned. Op dit moment is er bewegwijzering naar het Fastned laadstation aanwezig. Deze is al zichtbaar vanaf het keuzemoment. Doorgaans weten EV-rijders waar ze willen laden, ze hebben het of van te voren uitgezocht of zij kennen de verzorgingsplaats al. Daarnaast speelt de bekendheid met de producten van Fastned een rol en de weggebruiker weet dat Fastned altijd separaat is gelegen van het brandstofverkooppunt (rechtsaf bij het keuzepunt). Het bord is voor hen een bevestiging van de al op strategisch niveau gemaakte keuze. Mocht een enkeling niks uitgezocht hebben en ook niet bekend zijn met de verzorgingsplaats, dan biedt het bord uitkomst. Gezien de lengte en inrichting van de afrit, de goede zichtbaarheid op de verzorgingsplaats en de weggebruiker voldoende ruimte heeft om af te remmen, is keuzestress onwaarschijnlijk. De inrichting en lengte van de afrit is er immers op gericht om op dit punt een (juiste) keuze te kunnen maken.

In de Wbr vergunning van Shell is opgenomen dat een bord naar voorbeeld van de Ruijgenhoek (A4) wordt geplaatst. Dit versterkt bovenstaande argumentatie en komt de duidelijkheid ten goede. Zie onderstaande afbeelding.





Rijkswaterstaat West-Nederland Noord

Datum  
25 mei 2020

Standaard bewegwijzering keuzepunt op verzorgingsplaats – De Ruijgenhoek (A4)



Situatie t.h.v. hmp 55,75 puntstuk; keuzemoment 2

Op deze locatie rijdt de weggebruiker het verblijfsgebied in met een snelheidsregime van 30 km/uur. Dit wordt visueel kenbaar gemaakt door een drempelconstructie. Links dient de weggebruiker zijn weg te vervolgen naar het elektrische laadstation van Fastned. Het laadstation is vanaf dit punt duidelijk zichtbaar.



#### *Situatie t.h.v. inrit laadstation Fastned*

Om het terrein van het laadstation van Fastned te kunnen bereiken, moet men links de oprit van het laadstation oprijden. Dit kan alleen gedaan worden met een lage snelheid omdat de volgende elementen het attentieniveau van de weggebruiker verhogen:

- de aanwezigheid van een drempel;
- de oprit van het fastned station is smal vormgegeven en deze wordt tevens optisch versmald door de aanwezigheid van de hoge banden;
- de goede zichtlijnen op het laadstation.

Rijkswaterstaat West-Nederland Noord

Datum  
25 mei 2020



#### *Situatie t.h.v. uitrit laadstation Fastned*

Bij de uitrit van het Fastned laadstation moet rekening gehouden worden met verkeer komende vanaf de parkeerplaats. Parallel aan de rijbaan is een bushalte aanwezig en kunnen voetgangers de oversteek maken naar de shop bij het brandstofverkooppunt of naar het van der Valk hotel-restaurant. Er is geen specifieke oversteekvoorziening voor voetgangers aanwezig. Een oversteek kan op diverse plaatsen plaatsvinden. Dit past echter binnen een verblijfsgebied.

De kenmerken/omstandigheden zorgen ervoor dat de weggebruikers (kruisend) verkeer en voetgangers kunnen verwachten. Het is zeer aannemelijk dat weggebruikers hun snelheid en attentieniveau hierop aanpassen. Het risico op een ernstige tot zeer ernstige frontale botsing is daarop zeer klein. De snelheid is hier laag en er is genoeg tijd om te corrigeren of te anticiperen op eventueel ongewenste situaties.



*Situatie voorbij de uitrit van laadstation Fastned*

Vorbij de uitrit van het laadstation is de weg zo ingericht dat er geen verwarring kan ontstaan over de rijrichting. Het tegen het verkeer inrijden is een bekend en bestaand risico op verzorgingsplaatsen. Dit risico wordt door Rijkswaterstaat als laag beoordeeld. De kans dat het gebeurt is aanwezig, maar klein. De kans dat als gevolg daarvan een ongeval wordt veroorzaakt is nog kleiner, mede door de lage verkeersintensiteit.

Als een weggebruiker besluit tegen de rijrichting in te rijden dan is dat een bewuste actie en zal hij daardoor met een verhoogde alertheid handelen. Indien twee voertuigen elkaar treffen zijn de rijwegen voldoende breed om elkaar zonder problemen te passeren. Gelet op de hierboven beschreven verkeerssituatie is de rijsnelheid laag, waardoor een ongeval naar verwachting geen grote gevolgen zal hebben. Als gekeken wordt naar de afloop van een eventueel ongeval dan valt de categorie/ernst buiten de risicomatrix (de categorie 'matig' wordt niet gehaald). Het risico scoort dus lager dan de gele kleur, wat betekent dat dit geen reëel risico betreft.

Er zijn ons geen ongevallen bekend op deze locatie; ook niet op andere vergelijkbare locaties bij elektrische oplaadpunten.



*Situatie naar het kruispunt, komend vanaf het brandstofverkooppunt*

De bebording geeft de verplichte rijrichting aan en het wegontwerp (90 graden hoek) maakt het voor een ieder duidelijk dat hier sprake is van eenrichtingsweg. Hier staat komend vanaf het brandstofverkooppunt de aanduiding dat men een verblijfgebied in rijdt met een 30km/uur snelheidsregime. Dit wordt ondersteund met een drempelconstructie.

Rijkswaterstaat West-Nederland Noord

Datum  
25 mei 2020



#### *Situatie vanaf het kruispunt, vanuit de achteruitkijkspiegel*

De bebording geeft de verplichte rijrichting aan en in het wegontwerp (90 graden hoek) maakt het voor een ieder duidelijk dat hier sprake is van eenrichtingsweg. Zichtbaar is dat de rijweg dusdanig breed is dat dit wel de mogelijkheid biedt om terug te rijden naar het Fastned station. Zoals eerder verwoord, zal een weggebruiker dit bewust en met een verhoogde alertheid doen. Daardoor is het risico op een aanrijding klein.

#### **Conclusie**

De situatie bij Hoge Kwel is beoordeeld aan de hand van de risicomatrix. Er wordt ingeschat dat de kans op een ongeval klein is. Als gekeken wordt naar de afloop van een eventueel ongeval dan valt de categorie/ernst buiten de risicomatrix (de categorie 'matig' wordt niet gehaald). Het risico scoort dus lager dan de gele kleur, dit betekent geen reëel risico.

Mijn conclusie is dat het toestaan van laadpalen als aanvullende voorziening bij het brandstofverkooppunt op de verzorgingsplaats Hoge Kwel naast het al bestaande elektrische laadstation geen reëel verkeersveiligheidsrisico met zich meebrengt. Er is dan ook geen reden om deze vergunning op basis van verkeersveiligheidsargumenten te weigeren.

Met vriendelijke groet,

  
*adviseur verkeersveiligheid*

## Bijlage 1 – risicomatrix

Rijkswaterstaat West-  
Nederland Noord

### Risicomatrix

Om het risico op verkeersonveiligheid te beoordelen wordt binnen Rijkswaterstaat als hulpmiddel gewerkt een risicomatrix. De matrix is opgenomen in het Kader Verkeersveiligheid en terug te vinden in het Voorschrift voor de Verkeersveiligheidsauditor Rijkswegennet. De risicomatrix is bedoeld als hulpmiddel voor het inschatten en waarderen van en communiceren over de zwaarte van geconstateerde potentiële risico's. De risicomatrix wordt toegepast bij de beoordelingsmomenten ten aanzien van de verkeersveiligheid. Elk gesignaleerd (potentieel) risico wordt beoordeeld op ernst en omvang en ingeschaald. De risico schaling gebeurt op basis van expert judgement. De reden hiervoor is dat een risico altijd afhankelijk is van de omstandigheden ter plaatse en onvoldoende cijfermatige kennis beschikbaar is om alle risico's op kwantitatieve manier te onderbouwen.

Datum  
25 mei 2020

Gevolgen		Potentiële Kans (op Wegvak/Kruispunt)		
Categorie	Afloop	a. Niet vaak	b. Regelmatig	c. Vaak
		Zal minder dan 1 keer per jaar voorkomen	Zal minimaal 1 keer per jaar voorkomen	Zal meerdere keren per jaar voorkomen
1. Matig	Letsel Zwaar UMS			
2. Ernstig	Ernstig Letsel Grootschalige schade			
3. Zeer ernstig	Zeer ernstig letsel Verkeersdode(n)			
Toelichting risico's				
Gemiddeld risico		Situatie met kans op materiële schade en letsel		
Groot risico		Situatie met kans op ernstige verkeersslachtoffers		
Zeer groot risico		Situatie met kans op verkeersdode(n)		

De zwaarte van het risico is opgebouwd door het bepalen van de invloed:

- van de mate van het afwijken van de standaarden (kaders, handreikingen, informatie);
- van de locatiespecifieke vormgeving en inrichting van de weg (omgeving);
- op het gedrag van weggebruikers(Human Factors) door het toepassen van de vijf human factors pincipes: (1) verwachtingspatroon, (2) waarnemen, (3) begrijpen, (4) kunnen en (5) willen.
- op de interactie van voertuigen op de vormgeving/toestand van de weg;
- van de vergevingsgezindheid van de weg;
- van dynamische aspecten zoals I/C verhoudingen, modaliteiten, percentage vrachtverkeer.

Het bepalen van de risico's vindt bij voorkeur plaats vanuit een groepsproces waarbij geborgd is dat bij de deelnemers voldoende expertise aanwezig is om verkeersveiligheidsproblemen integraal te kunnen beoordelen. Kennis en ervaring (minstens 3 jaar) is aanwezig op het gebied van:

- verkeersveiligheid;
- gedrag van weggebruikers;
- bereikbaarheid en functie van de weg;
- wegontwerp en -inrichting;

- verkeersmanagement en incidentenmanagement;
- assetmanagement (toestand van het areaal).

Basisgedachte van de risicomatrix is dat de kans op een incident en het gevolg van een eventueel incident gezamenlijk bepalend zijn voor het risico (risico = kans x gevolg). De werkwijze voor de risico-inschatting bestaat dan ook uit het bepalen en beredeneren van de kans op en het gevolg van een eventueel ongeval. Dit gebeurt met de stappen zoals hieronder beschreven:

#### 1. Selectie van een risicopunt

Wanneer een risicopunt een directe relatie heeft met (nabijgelegen) andere risicopunten, worden deze in samenhang bekeken, beoordeeld en ingeschaald. De inschaling is minimaal gelijk aan het hoogst geconstateerd risico.

#### 2. Inschatten van de kans

Maak een overweging voor het betreffende risicopunt hoe groot de kans is op een ongeval. Schaal dit in op de drie schalen van de x-as van de risicomatrix. Houdt bij het bepalen van de kans op een incident op het betreffende risicopunt rekening met:

- Het verkeer (I\C – verhouding).
- Het aandeel van specifieke risicovolle vervoerswijzen die de kans op een incident vergroten/verkleinen (bekend/onbekend, woon-werk/zakelijk/vrije tijd/evenementen, lokaal/doorgaand/internationaal, ouderen/jongeren)
- De veelvuldige aanwezigheid van externe omstandigheden die de kans op een incident vergroten/verkleinen (zoals neerslag, sneeuw, vriezen, gladheid, wind, laagstaande zon, geluidsscherm).
- De aanwezigheid van (afleidende) omgevingsfactoren (zoals gebouwen, reclameuitingen, aandachtstrekkers in het landschap, windmolens, verkeer op een andere weg of een andere rijbaan, parallel spoorlijn).
- Ongevallen uit het verleden bij analyse van een bestaande route betrokken voertuigen/objecten, aard en ernst van het ongeval, tijdstip van de dag, etc.

#### 3. Inschatten van het gevolg

Maak een overweging voor het betreffende risicopunt hoe ernstig een ongeval zou aflopen, mocht onverhoopt een incident plaatsvinden. Schaal dit in op de drie schalen van de y-as van de risicomatrix. Houdt bij het bepalen van het gevolg een eventueel incident op het betreffende risicopunt rekening met (niet uitputtend):

- De aanwezigheid van uitwijkmogelijkheden op de verharde rijbaan, zonder in aanraking te komen met objecten of het overig verkeer.
- De aanwezigheid van mogelijkheden om het voertuig tot stilstand te brengen buiten de verharde rijbaan, zonder in aanraking te komen met objecten of overig verkeer.
- De aanwezigheid van botsvriendelijke objecten, zoals afbreekconstructies.
- De mogelijkheden van objecten in de omgeving om de vrijkomende energie bij een impact met een voertuig op te nemen.
- De kans op meerdere impacten, bijvoorbeeld met zowel objecten als voertuigen als gevolg van terugkaatsen de rijbaan op.
- Gereden snelheid versus de ontwerpsnelheid.

De risicomatrix wordt niet enkel toegepast ten tijden van het wegontwerp van een Rijksweg (inclusief verzorgingsplaats), maar ook bij eerste openstelling en vervolgens worden periodiek verkeersveiligheidsaudits uitgevoerd. Daarin worden potentiële risico's telkens aan de hand van de risicomatrix beoordeeld en ingeschaald.