

Per aangetekende post

Minister van Infrastructuur en Milieu  
t.a.v. Rijkswaterstaat West-Nederland Noord  
Postbus 2232  
3500 GE Utrecht

**Adres**  
Sarphatistraat 370  
1018 GW Amsterdam

Tevens per e-mail: ██████████@rws.nl

Amsterdam 24 oktober 2018  
Ons kenmerk 20170004Mi  
Onderwerp bezwaarschrift van Fastned tegen de kennelijk verleende Wbr-  
vergunning voor snellaadvoorzieningen bij het benzinstation op  
verzorgingsplaats Middelsloot  
Van mr. ██████████, advocaat

Excellentie,

1. 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. L.P.W. Mensink wordt als gemachtigde gesteld.
2. Dit bezwaarschrift is gericht tegen de kennelijk door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: de **Minister**) aan NRG Value Tankstations Nederland B.V. (hierna: **NRG**) verleende Wbr-vergunning beschikking (Bijlage 1) voor snellaadvoorzieningen bij het benzinstation op verzorgingsplaats Middelsloot aan rijksweg A7.

3. Fastned kan zich niet verenigen met het besluit tot vergunningverlening aan NRG. Dat besluit leidt tot de uit oogpunt van doelmatig en veilig gebruik onwenselijke situatie van twee aanbieders van snellaadvoorzieningen op dezelfde verzorgingsplaats. Fastned heeft namelijk al een snellaadstation in gebruik op verzorgingsplaats Middelsloot. Zij heeft daarvoor eerder een vergunning aangevraagd en verkregen dan NRG. Er geldt een vergunningenplafond voor snellaadvoorzieningen op basis waarvan maar één Wbr-vergunning voor snelladen als basisvoorziening wordt verleend per verzorgingsplaats. Er is geen rechtvaardiging om NRG van dit vergunningenplafond uit te zonderen om de enige reden dat zij op verzorgingsplaats Middelsloot al een benzinstation exploiteert. Het besluit is dan ook gebaseerd op een toepassing van het beleid die zich niet verdraagt met de Dienstenrichtlijn en de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

#### *Verschoonbare termijnoverschrijding*

4. Fastned heeft, ondanks de herhaaldelijke verzoeken van Fastned en toezeggingen van Rijkswaterstaat en de Minister, geen afschrift ontvangen van de aan NRG verleende vergunning. Pas door correspondentie van de advocaat van NRG is Fastned ervan op de hoogte geraakt dat aan NRG een Wbr-vergunning voor snellaadvoorzieningen op verzorgingsplaats Middelsloot is verleend. Binnen 14 dagen nadat Fastned door een e-mail van 16 oktober 2018 met de Wbr-vergunning bekend is geworden, maakt zij hierbij haar bezwaren daartegen kenbaar. Dat betekent dat in dit geval sprake is van een verschoonbare termijnoverschrijding.

#### *Gehanteerde categorisering niet toelaatbaar*

5. Volgens de Minister moet de Kennisgeving na de wijziging van 20 december 2011 zo worden uitgelegd dat daaruit volgt dat op dezelfde verzorgingsplaats een Wbr-vergunning voor snellaadvoorzieningen als zelfstandige basisvoorziening kan worden verleend en een Wbr-vergunning voor snellaadvoorzieningen als aanvullende voorziening bij een andere basisvoorziening (benzinstation of wegrestaurant). Voor die laatste categorie vergunningen voor snellaadvoorzieningen komt volgens de Minister alleen de houder van de Wbr-vergunning voor de desbetreffende basisvoorziening in aanmerking. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: de **Afdeling**) heeft overwogen dat deze uitleg van de Minister niet onjuist is.<sup>1</sup>
6. De beschikbare vergunningen voor het realiseren en exploiteren van snellaadvoorzieningen worden door de Minister dus in twee categorieën ingedeeld. De eerste categorie betreft schaarse vergunningen waarvoor meerdere (potentiële) gegadigden zijn. De onderlinge rangorde tussen de aanvragers voor deze vergunningen is in 2012 vastgesteld door middel van een loting tussen aanvragers van voor 16 januari 2012; voor latere aanvragers geldt de volgorde van binnenkomst. De andere categorie, Wbr-vergunningen voor snellaadvoorzieningen als aanvullende voorzieningen bij een benzinstation of wegrestaurant, zijn volgens de Minister geen schaarse vergunningen. Daarvoor komen volgens hem namelijk uitsluitend in aanmerking de houder van het benzinstation of wegrestaurant waar de snellaadvoorzieningen als aanvullende voorziening bij worden geplaatst.

<sup>1</sup> ABRvS 19 september 2018, ECLI:NL:RVS:2018:2996.

7. Het aantal vergunningen voor snellaadvoorzieningen wordt per verzorgingsplaats dus als volgt beperkt: één vergunning voor zelfstandige snellaadvoorzieningen en één vergunning per aanwezig benzinestation of wegrestaurant.
8. De redenen voor de Minister om het aantal zelfstandige snellaadvoorzieningen per verzorgingsplaats tot één te beperken zijn:<sup>2</sup>
- (i) dat een verkeersveilige inrichting van de verzorgingsplaats die recht doet aan de doorstroming van het verkeer niet gediend is met meerdere snellaadvoorzieningen op dezelfde verzorgingsplaats;
  - (ii) daarbij speelt een rol dat snellaadvoorzieningen veelal worden vormgegeven met bijbehorende aan- en afvoerwegen;
  - (iii) de doelmatige inrichting van de schaarse grond van een verzorgingsplaats zich niet verdraagt met meerdere snellaadvoorzieningen op dezelfde verzorgingsplaats; en
  - (iv) de weggebruiker door meerdere snellaadvoorzieningen op dezelfde verzorgingsplaats ook niet extra wordt gefaciliteerd.
9. Twee zelfstandige snellaadvoorzieningen op dezelfde verzorgingsplaats is volgens de Minister om deze redenen in strijd met het wettelijke criterium van veilig en doelmatig gebruik van de verzorgingsplaats. Dat geldt ook voor benzinestations; op verzorgingsplaatsen langs de Nederlandse snelweg is één benzinestation aanwezig en worden geen Wbr-vergunningen verleend voor een tweede verkooppunt van benzine en diesel op dezelfde verzorgingsplaats. Zo is in het 'Uitvoeringskader verzorgingsplaatsen rijkswegen' het uitgangspunt geformuleerd dat verzorgingsplaatsen worden aangelegd "*ten behoeve van de algemene parkeervoorziening en één servicestation*". In de brief aan Fastned van 21 maart 2017 bevestigt de Minister expliciet dat op verzorgingsplaatsen maar één snellaadstation kan komen:

**Zowel Fastned B.V. als MisterGreen Infrastructure B.V. hebben voor 16 januari 2012 een aanvraag ingevolge de Wet beheer rijkswaterstaatswerken (Wbr) ingediend voor het realiseren van een laadstation op de volgende verzorgingsplaatsen:**

- Nijpoort
- Neerduist
- Ruwiel
- Voordaan
- De Slaag
- De Hackelaar

**Op genoemde verzorgingsplaatsen kan slechts 1 laadstation gerealiseerd worden. Conform de Kennisgeving Wijziging verzorgingsplaatsen langs rijkswegen (energielaadpunten) zou dientengevolge een loting moeten plaatsvinden.**

<sup>2</sup> Staatscourant 13 maart 2017, nr. 11880.

10. Volgens de Minister geldt die beperking tot één aanbieder niet voor het realiseren en exploiteren van snellaadvoorzieningen bij een benzinestation of wegrestaurant op dezelfde verzorgingsplaats als een zelfstandig snellaadstation. De Minister bakent daarvoor een aparte categorie Wbr-vergunningen voor snellaadvoorzieningen af waarvoor alleen het desbetreffende benzinestation of wegrestaurant in aanmerking kan komen. De reden die de Minister aanvoert voor deze aparte categorie vergunningen is dat plaatsing van snellaadvoorzieningen als aanvullende voorziening *“in het algemeen geen bijzondere verkeerskundige maatregelen [vorderen] ten behoeve van de verkeersveilige voorstroming op de verzorgingsplaats”*.<sup>3</sup>
11. De hiervoor (nummer 8) genoemde redenen om het aantal snellaadvoorzieningen per verzorgingsplaats te beperken, gelden in gelijke mate voor zelfstandige snellaadvoorzieningen als voor snellaadvoorzieningen bij een benzinestation. Een aparte categorie vergunningen voor snellaadvoorzieningen gereserveerd voor exploitanten van benzinestations en wegrestaurants is niet gerechtvaardigd vanwege het veilig en doelmatig gebruik van de verzorgingsplaats en evenmin noodzakelijk voor en evenredig aan een (andere) dwingende reden van algemeen belang. De door de Minister gehanteerde categorisering van Wbr-vergunningen gebaseerd op een onderscheid tussen zelfstandig geëxploiteerde snellaadvoorzieningen en snellaadvoorzieningen bij een benzinestation of wegrestaurant is op grond daarvan ontoelaatbaar vanwege strijd met de Dienstenrichtlijn,<sup>4</sup> de Wbr en de nationale rechtsbeginselen waaronder het gelijkheidsbeginsel, het evenredigheidsbeginsel en het zorgvuldigheidsbeginsel.
12. Fastned stelt uiteraard niet dat snellaadvoorzieningen op zichzelf nooit toelaatbaar zouden zijn bij een benzinestation of wegrestaurant, maar wel dat de ongelijke behandeling tussen enerzijds benzinestations en wegrestaurants en anderzijds alle andere potentiële geïnteresseerde partijen niet gerechtvaardigd is en dus ontoelaatbaar.

*Eisen aan vergunningstelsels voor schaarse dienstenvergunningen*

13. Het exploiteren van snellaadvoorzieningen langs de snelweg kwalificeert als een dienst in de zin van de Dienstenrichtlijn. Net als een benzinestation<sup>5</sup> of een detailhandelsvestiging<sup>6</sup>. Een Wbr-vergunning voor een energielaadpunt (de in het beleid gebezigde term waaronder ook een snellaadvoorziening wordt begrepen) is dan ook een toestemming om een dienst te mogen aanbieden. Voor die toestemming zijn, als gezegd, per verzorgingsplaats meer (potentiële) gegadigden dan er door de Minister vergunningen voor worden verleend.
14. Ter voorkoming van favoritisme en ter waarborging van eerlijke en objectieve toedeling ervan geeft de Dienstenrichtlijn in hoofdstuk III een kader voor overheidstoestemmingen voor het aanbieden van diensten. Dat toetsingskader geldt ook in zuiver nationale

<sup>3</sup> Staatscourant 13 maart 2017, nr. 11880.

<sup>4</sup> Richtlijn 2006/123/EG van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2006 betreffende diensten op de interne markt.

<sup>5</sup> HvJ EU 11 maart 2010, C-384/08, ECLI:EU:C:2010:133 (*Attanasio Group*).

<sup>6</sup> HvJ EU 30 januari 2018, C-360/15 en C-31/16, ECLI:EU:C:2018:44 (*X BV en Visser Vastgoed*).

gevallen.<sup>7</sup> Vergunningstelsels moeten als zodanig gerechtvaardigd zijn om een dwingende reden van algemeen belang.<sup>8</sup> Ook het aantal te verlenen vergunningen/toestemmingen mag slechts worden beperkt vanwege een dwingende reden van algemeen belang,<sup>9</sup> zoals de verkeersveiligheid.<sup>10</sup> Een vergunningstelsel voor schaarse vergunningen moet op coherente en systematische wijze de verwezenlijking van de dwingende reden van algemeen belang nastreven op grond waarvan het aantal vergunningen is beperkt.<sup>11</sup> Bovendien moet dat stelsel waarborgen dat (potentiële) gegadigden voor de schaarse vergunning onder gelijke en objectieve voorwaarden kunnen meedingen naar het verwerven ervan. Het voorbehouden van vergunningen voor bepaalde activiteiten aan bepaalde dienstverleners mag slechts als dat noodzakelijk is vanwege een dwingende reden van algemeen belang.

15. Uit dit toetsingskader volgt dat een indeling met een aparte categorie vergunningen voor snellaadvoorzieningen bij benzinestations of wegrestaurants slechts toelaatbaar zou zijn als de effecten op de veilige en vlotte verkeersdoorstroming in algemene zin een onderscheid zouden rechtvaardigen tussen enerzijds zelfstandig gevestigde snellaadvoorzieningen (de categorie basisvoorzieningen) en anderzijds snellaadvoorzieningen bij benzinestations of wegrestaurants (de categorie aanvullende voorzieningen). Daarvan is echter geen sprake, zodat het niet gerechtvaardigd is om de benzinestations en wegrestaurants uit te zonderen van de beperking aan het aantal per verzorgingsplaats te verlenen vergunningen voor snellaadvoorzieningen. Het huidige beleid van de Minister waarin geen vergunningen worden verleend aan partijen als Fastned voor snellaadvoorzieningen in het geval dat er op de desbetreffende verzorgingsplaats al snellaadvoorzieningen zijn, maar wel aan een benzinestation en/of wegrestaurant, voldoet niet aan de eisen die voortvloeien uit het relevante toetsingskader.

*Categorie-indeling snellaadvoorzieningen als basisvoorziening resp. als aanvullende voorziening voldoet niet aan eisen*

16. De Minister slaagt er niet in te onderbouwen dat van snellaadvoorzieningen bij een benzinestation of wegrestaurant wezenlijk andere effecten zouden uitgaan op de verkeersveiligheid dan van snellaadvoorzieningen elders op een verzorgingsplaats. Dat betekent dat er geen rechtvaardiging is voor de door de Minister gehanteerde categorisering van vergunningen voor dezelfde snellaadvoorzieningen in twee verschillende categorieën. De Minister baseert het door hem gemaakte onderscheid er namelijk, als gezegd (nummer 10), op dat snellaadvoorzieningen als aanvullende voorziening bij een benzinestation of wegrestaurant in het algemeen geen bijzondere

<sup>7</sup> Idem.

<sup>8</sup> Artikel 9 Dienstenrichtlijn.

<sup>9</sup> Artikel 10 lid 2 Dienstenrichtlijn bepaalt onder andere dat vergunningsvoorwaarden objectief moeten zijn, gerechtvaardigd moeten zijn om een dwingende reden van algemeen belang en evenredig met die reden van algemeen belang moeten zijn. Artikelen 11 lid 1 onder b en 15 lid 2 onder a juncto lid 3 onder b Dienstenrichtlijn schrijft voor dat kwantitatieve beperkingen gerechtvaardigd moeten zijn om een dwingende reden van algemeen belang. Het voorbehouden van een dienstenactiviteit aan bepaalde dienstverrichters is ook slechts toegestaan als dat noodzakelijk is om een dwingende reden van algemeen belang. Steeds gelden ook de eisen van non-discriminatie en evenredigheid, HvJ EU 23 december 2015, C-293-14, ECLI:EU:C:2015:843, overweging 53.

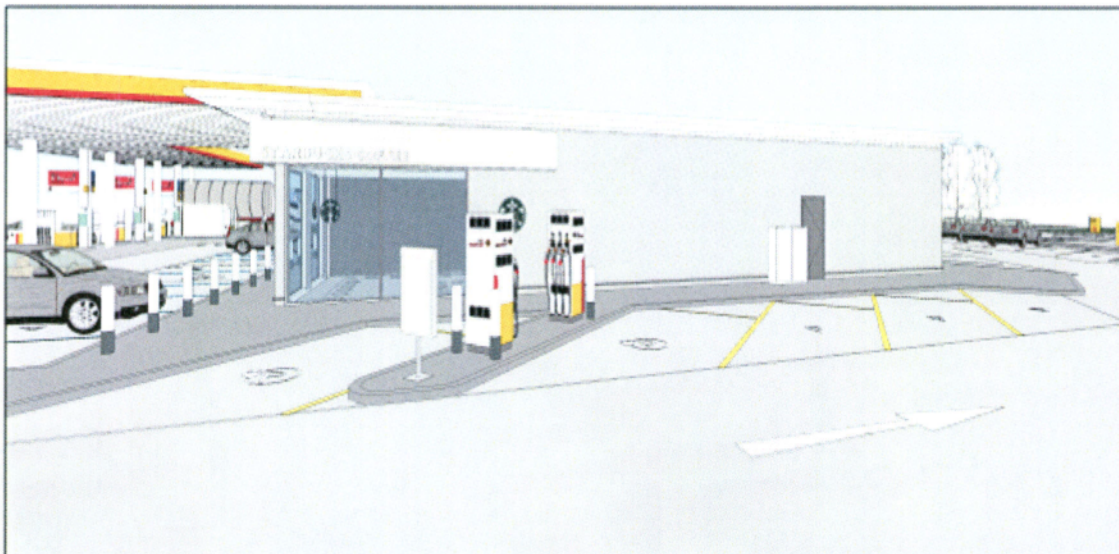
<sup>10</sup> HvJ EU 11 maart 2010, C-384/08, ECLI:EU:C:2010:133 (*Attanasio Group*).

<sup>11</sup> ABRvS 7 juni 2017, ECLI:NL:RVS:2017:1520.

verkeerskundige maatregelen zouden vorderen en snellaadvoorzieningen als basisvoorziening wel.

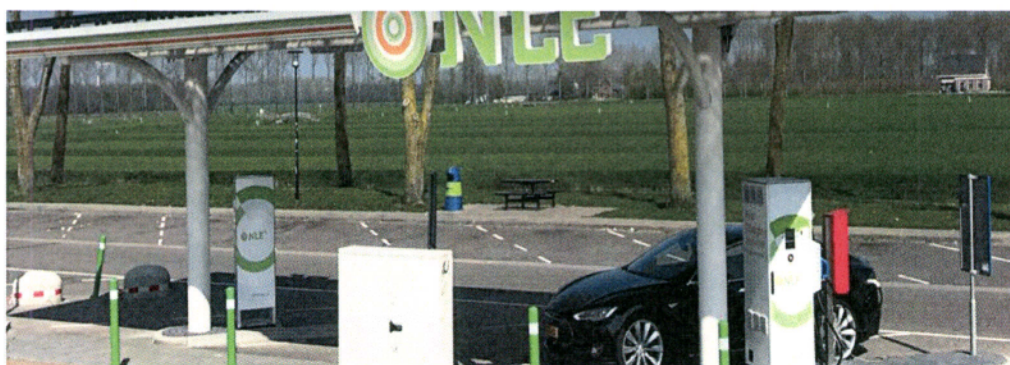
17. De relevante verschillen tussen snellaadvoorzieningen als basisvoorziening en snellaadvoorzieningen als aanvullende voorziening zijn volgens de Minister (i) een snellaadvoorziening als basisvoorziening krijgt een eigen plek op de verzorgingsplaats met een eigen toe- en afrit hetgeen tot andere verkeersbewegingen en extra ruimtebeslag op de schaarse grond van de verzorgingsplaats zou leiden, terwijl (ii) een snellaadvoorziening als aanvullende voorziening bij een bestaande basisvoorziening wordt geplaatst en daardoor de verkeersbewegingen niet wezenlijk anders worden en er geen sprake is van extra ruimtebeslag.
18. Het eerste door de Minister genoemde element gaat zeker niet in algemene zin op. Zelfstandige snellaadvoorzieningen en snellaadvoorzieningen bij benzinestations richten zich niet alleen op dezelfde doelgroep in hetzelfde verzorgingsgebied, zij kunnen en worden ook regelmatig op dezelfde wijze worden vormgegeven als snellaadvoorzieningen als aanvullende voorzieningen bij een benzinestation of wegrestant:

De snellaadvoorzieningen op basis van de Wbr-vergunning voor een energielaadpunt als aanvullende voorziening op verzorgingsplaats De Andel:



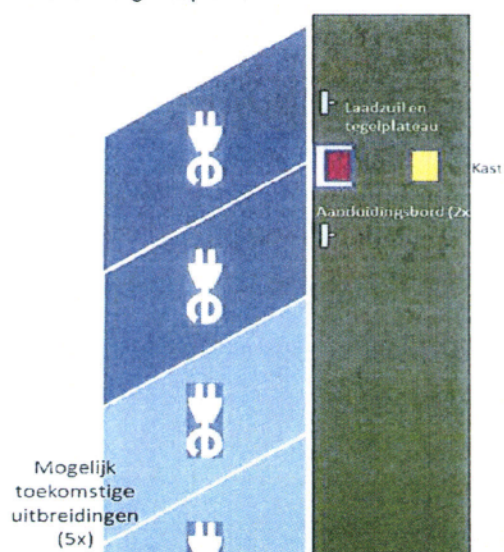
Snellaadvoorzieningen op basis van een Wbr-vergunning voor een energielaadpunt als basisvoorziening op verzorgingsplaatsen Ruyven, Scheiwijk, Aurora, Twaalfmaat en Linge Horst:





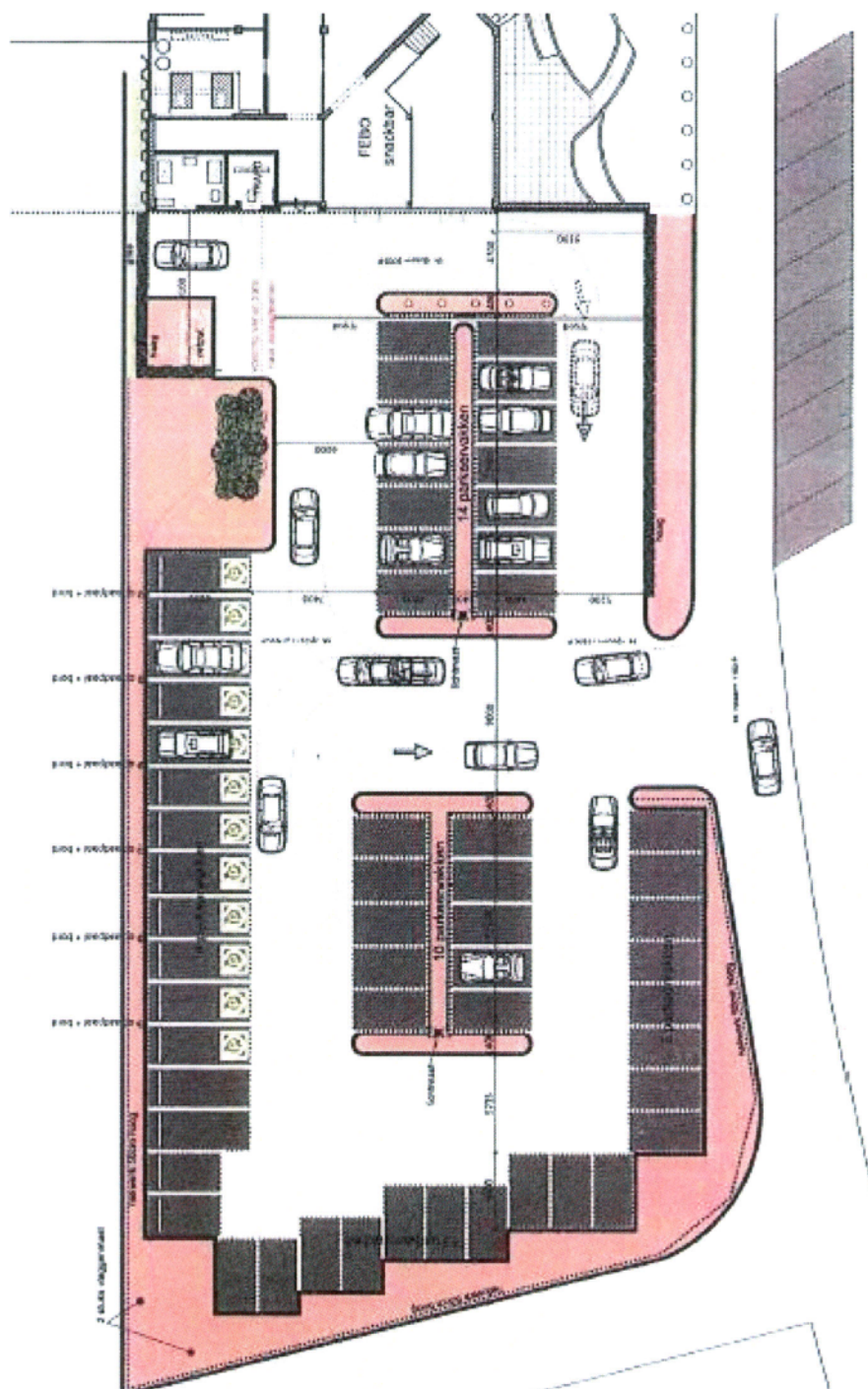
Vergunning voor snellaadvoorzieningen 'als basisvoorziening' op verzorgingsplaats Tolnegen:

**Schets uitvoering laadpunten**





Snellaadvoorzieningen met zes laadzuilen en twaalf opstelplaatsen die door de Minister wordt aangemerkt als aanvullende voorzieningen bij een wegrestaurant op verzorgingsplaats Den Ruygen Hoek oost:



Uit de Wbr-vergunning voor de snellaadvoorzieningen 'als basisvoorziening' van Fastned op verzorgingsplaats Den Ruygen Hoek oost:

In het kader van deze beoogde doelmatige en verkeersveilige inrichting, heeft Rijkswaterstaat na het indienen van de aanvraag overleg gevoerd met Fastned B.V. over de locatie van het laadstation op de verzorgingsplaats en onderzoek gedaan naar de beste locatie. De gekozen locatie van het laadstation heeft als voordelen dat het geen invloed heeft op het verkeer en op het daarna gelegen parkeerterrein. Evenmin hoeven er door het realiseren van dit laadstation op deze locatie geen parkeerplaatsen te worden opgeofferd. Gezien de drukte op het parkeerterrein, is dit zeer wenselijk. Er kan dus gesteld worden dat de beoogde locatie van het oplaadstation juist wel doelmatig is. De verzorgingsplaats hoeft niet te worden gewijzigd ten behoeve van het beoogde laadstation.

19. Het is dus niet zo dat snellaadvoorzieningen als basisvoorziening per definitie als station worden vormgegeven met een eigen toe- en afrit. Snellaadvoorzieningen als basisvoorziening vereisen dus ook niet in algemene zin verkeerskundige maatregelen die bij snellaadvoorzieningen als aanvullende voorziening niet nodig zouden zijn. Evenmin is anderszins in algemene zin sprake van dusdanig andere gevolgen voor de verkeersveiligheid dat op basis daarvan een onderverdeling in twee verschillende categorieën vergunningen voor snellaadvoorzieningen gerechtvaardigd zou zijn. Zie bijvoorbeeld het zelfstandige snellaadstation op verzorgingsplaats Lemsterhop:

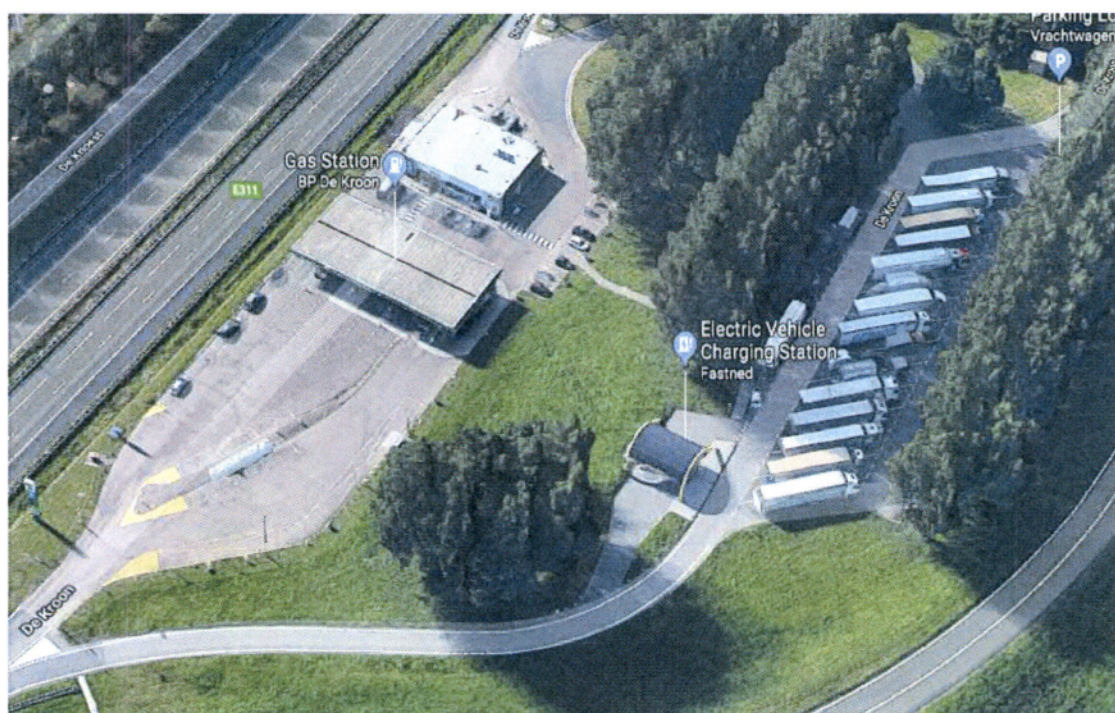
De plek op de verzorgingsplaats was voorheen in gebruik als parkeervoorziening:



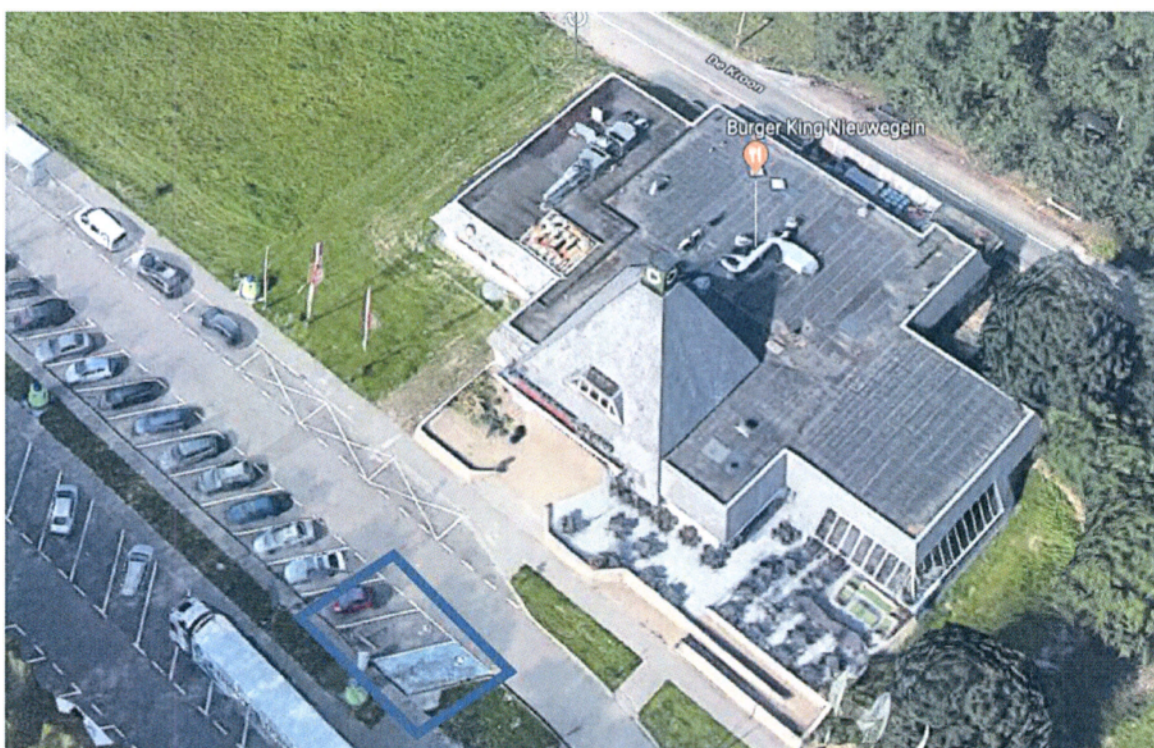
Nu is op die plek een zelfstandig snellaadstation gekomen met een aansluiting op de doorgaande route door een toe- en afrit, waarbij niet is vol te houden dat de effecten op de veilige doorstroming groter waren geweest als in plaats daarvan alleen de snelladers waren geplaatst bij het al bestaande parkeervak:



20. Ook op bijvoorbeeld verzorgingsplaats De Kroon is niet vol te houden dat van de toe- en afrit bij het snellaadstation effecten op de veilige verkeersdoorstroming zouden uitgaan die rechtvaardigen dat uit die optiek sprake zou zijn van een aparte categorie vergunningen:



21. Onderstaande luchtfoto van de (blauw omlijnde) laadvoorzieningen op verzorgingsplaats De Kroon laat goed zien dat het voor de inpassing en ruimtebeslag op de verzorgingsplaats niet uitmaakt of voor deze voorziening een Wbr-vergunning als basisvoorziening is verleend, omdat de voorziening is aangevraagd door een zelfstandige aanbieder of een Wbr-vergunning als aanvullende voorziening, omdat de vergunning is aangevraagd door de houder van de Wbr-vergunning voor het wegrestaurant. Het zou ook geen verschil maken voor ruimtebeslag en inpassing als dezelfde voorziening bij twee andere parkeerplaatsen zou worden geplaatst (terwijl de Minister daarop zijn onderscheid tussen snellaadvoorzieningen als basisvoorziening resp. als aanvullende voorziening baseert).



Verzorgingsplaats De Kroon

22. Ook gaat niet op dat in algemene zin de ruimte op Nederlandse verzorgingsplaatsen eraan in de weg zou staan dat zich een tweede aanbieder van snellaadvoorzieningen op een verzorgingsplaats vestigt, maar tegelijkertijd geen heikel punt zou zijn voor snellaadvoorzieningen als aanvullende voorzieningen bij een benzinestation of wegrestaurant, omdat daarbij geen sprake zou zijn van "extra ruimtebeslag". In de eerste plaats staat in de Kennisgeving van 13 maart 2017 juist dat voortschrijdend inzicht de Minister ertoe heeft gebracht ook bij voldoende ruimte op de verzorgingsplaats geen tweede aanbieder van snellaadvoorzieningen als basisvoorziening toe te staan.<sup>12</sup> Die

<sup>12</sup> "Het huidige beleid sluit niet uit dat bij voldoende ruimte op een verzorgingsplaats meerdere exploitanten van elektrische laadpunten als basisvoorziening kunnen worden toegelaten. Voortschrijdend inzicht leidt tot de

beperking tot één aanbieder van snellaadvoorzieningen is er dus niet op gebaseerd dat fysieke ruimte zou ontbreken voor meerdere snellaadvoorzieningen.

23. Bovendien is het simpelweg onjuist dat snellaadvoorzieningen als aanvullende voorzieningen geen ruimte in beslag zouden nemen en snellaadvoorzieningen als basisvoorzieningen wel. De thans aan NRG op verzorgingsplaats Middelsloot vergunde snellaadvoorzieningen nemen opstelplaatsen in gebruik op plekken die tot op heden worden gebruikt als parkeerplaats. Ook in algemene zin is het onjuist dat snellaadvoorzieningen als aanvullende voorzieningen per definitie kleinschaliger zijn dan snellaadvoorzieningen als basisvoorzieningen. Zo ziet de aan Van der Valk verleende Wbr-vergunning voor laadvoorzieningen als aanvullende voorziening op de parkeerplaats bij de ingang van de verschillende wegrestaurants op verzorgingsplaats Den Ruygen Hoek oost op zes laadzuilen met twaalf opstelplaatsen (zie pagina 9). Dat is dus een van de grootste laadstations aanwezig op een verzorgingsplaats langs de Nederlandse snelweg. De 'aanvullende voorzieningen' zijn dus zeker niet altijd kleiner in omvang dan snellaadstations 'als basisvoorziening'. Snellaadvoorzieningen bij een benzinstation veranderen het gebruik van bestaande parkeerplaatsen naar opstelplaatsen uitsluitend voor opladende elektrische auto's. Zij gaan dus ten koste van bestaande parkeergelegenheid en nemen daarmee ruimte in beslag op de verzorgingsplaats die niet meer gebruikt kan worden voor andere functies.
24. Snellaadvoorzieningen als basisvoorziening kunnen, en worden ook regelmatig, zoals hierboven is gebleken, op exact dezelfde manier vormgegeven als snellaadvoorzieningen als aanvullende voorzieningen. Deze kunnen ook bij bestaande parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Daarnaast kunnen zelfstandige snellaadvoorzieningen worden gerealiseerd op delen van een verzorgingsplaats die daarvoor niet in gebruik waren voor een van de andere functies van de verzorgingsplaats, zodat er geen ruimte verloren gaat voor parkeren of andere op weggebruikers gerichte functionaliteiten. Dat is bijvoorbeeld het geval op verzorgingsplaatsen Den Ruygen Hoek oost (zie de hierboven onder nummer 18 weergegeven passage uit de aan Fastned verleende vergunning) en op De Hackelaar (zie luchtfoto hieronder na nummer 26).
25. Een "eigen toe- en afrit" is dus niet in algemene zin een vereiste voor snellaadvoorzieningen als basisvoorziening. Ook leidt een korte toe- en afrit naar snellaadvoorzieningen niet tot nadelige gevolgen voor de vlotte en veilige doorstroming van het verkeer. Zo overwoog de Minister in de Wbr-vergunning voor het snellaadstation van Fastned op de verzorgingsplaats Den Ruygen Hoek oost dat dat het snellaadstation vanwege de locatie ervan op deze verzorgingsplaats geen invloed heeft op het verkeer (zie de hierboven onder nummer 18 weergegeven passage uit de aan Fastned verleende Wbr-vergunning). Uit de luchtfoto van bijvoorbeeld verzorgingsplaats De Hackelaar blijkt dat de toe- en afrit van het zelfstandige snellaadstation van Fastned ook niet een dusdanig beslag leggen op de beschikbare ruimte dat daardoor in algemene zin een aparte categorisering zou worden gerechtvaardigd. Evenmin belemmeren deze toe- en

---

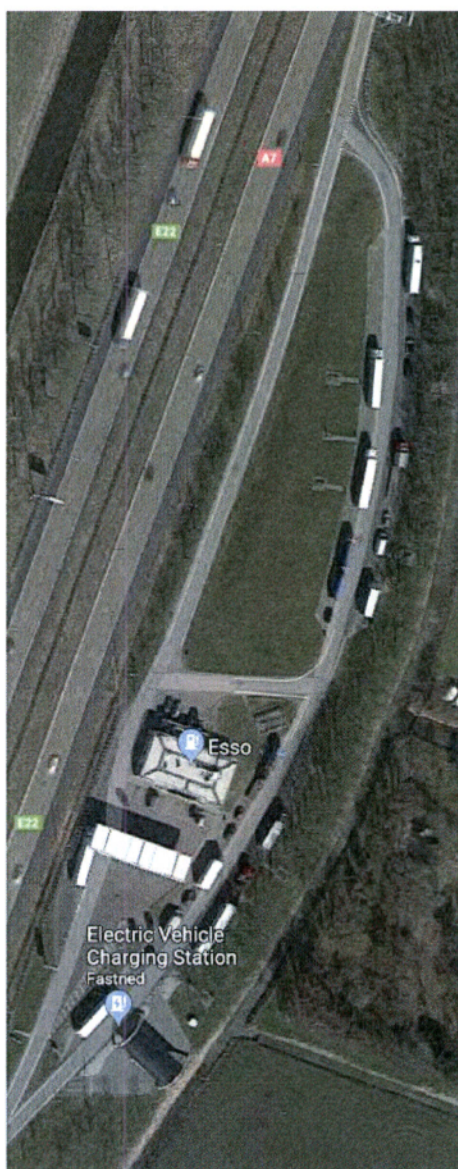
*vaststelling dat een doelmatige inrichting van de schaarse grond op een verzorgingsplaats zich niet verdraagt met de aanwezigheid van een tweede exploitant*, Staatscourant 13 maart 2017, nr. 11880.

afrit op enige manier de vlotte en veilige doorstroming van het verkeer op de verzorgingsplaats.

26. Uit onderstaande luchtfoto van verzorgingsplaats De Hackelaar blijkt dat de aldaar bij het benzinstations van Shell vergunde snellaadvoorziening als aanvullende voorziening in de vorm van vier parkeerplaatsen met vier snelladers bij het bestaande benzinstation ook elders op de verzorgingsplaats als basisvoorziening had kunnen worden ingepast, bijvoorbeeld op de weergegeven blauw omlijnde plek maar ook elders op de verzorgingsplaats. Voor de effecten op ruimtebeslag en veilige en vlotte doorstroming van het verkeer zou dat geen verschil maken:



27. Deze luchtfoto van verzorgingsplaats De Hackelaar maakt eveneens duidelijk dat de beschikbare fysieke ruimte niet dé reden kan zijn om in algemene zin enerzijds een tweede exploitant van snellaadvoorzieningen nooit toe te laten op de Nederlandse verzorgingsplaatsen, maar anderzijds dezelfde snellaadvoorzieningen bij benzinestations wel. Of de bestaande parkeerplaatsen waar snellaadvoorzieningen komen bij het benzinestation liggen of elders op de verzorgingsplaats maakt voor de inpassing niet uit. Dezelfde snellaadvoorziening bij een parkeerplaats tegenover een grasstrook vordert geen verkeerskundige maatregelen die niet nodig zouden zijn als de snellaadvoorziening op een parkeerplaats tegenover een benzinestation zou komen.
28. Ook op verzorgingsplaats Middelsloot is geen sprake van een dusdanig ruimtegebrek dat uit dien hoofde geen plek zou zijn voor een tweede snellaadstation:



29. Kortom, er bestaat vanuit oogpunt van verkeersveiligheid geen rechtvaardiging voor een aparte categorie vergunningen voor energielaadpunten als basisvoorziening. De categorie-indeling in snellaadvoorzieningen in de ene keer basis- en de andere keer aanvullende voorziening is niet gerechtvaardigd en niet evenredig in het licht van de doelstelling van het vergunningstelsel en derhalve niet toegestaan.<sup>13</sup> De indeling van beschikbare schaarse vergunningen is in dit geval niet op een dusdanige wijze dat het algemeen belang op coherente en systematische wijze wordt nagestreefd. In de zaak over de Amsterdamse rondvaartboten stelt de Afdeling vast dat lengte niet het doorslaggevend criterium is en overweegt op basis daarvan dat de door de gemeente Amsterdam gehanteerde segmentering van rondvaartboten naar lengte niet geschikt is voor het nagestreefde doel van de vlotte en veilige doorstroming op het water. Op basis van dezelfde redenering kan de uitleg en toepassing die de Minister aan de Kennisgeving geeft geen standhouden. Ook de uitspraak van de Afdeling van 2 mei 2018 volgt dat verschil in behandeling slechts is toegestaan als uit oogpunt van de aan het beleid ten grondslag liggende doelstelling sprake is van relevante verschillen.<sup>14</sup> Fastned heeft gemotiveerd toegelicht dat daarvan geen sprake is bij het onderscheid tussen snellaadvoorzieningen als aanvullende voorziening resp. als basisvoorziening. De Minister heeft niet, althans onvoldoende, gemotiveerd dat het noodzakelijk en in overeenstemming met het vereiste van horizontale consistentie is dat voor snellaadvoorzieningen als basisvoorziening per verzorgingsplaats een éénvergunningstelsel geldt terwijl voor snellaadvoorzieningen als aanvullende voorziening bij elk wegrestaurant of benzinstation steeds vergunning kan worden verleend.

*Toekennen voordelen aan onderneming waaraan bijzondere rechten zijn verleend niet toegestaan*

30. Artikel 106 VWEU verbiedt Lidstaten om ondernemingen waaraan bijzondere of uitsluitende rechten zijn verleend op die grond ook andere voordelen toe te kennen. De benzinstations hebben van de Nederlandse Staat een exclusief recht gekregen op de verkoop van motorbrandstoffen op verzorgingsplaatsen langs de snelweg en kwalificeren daarmee als ondernemingen waaraan bijzondere of uitsluitende rechten zijn verleend. Het is op grond daarvan niet toegestaan om benzinstations het recht op het exploiteren van snellaadvoorzieningen toe te kennen, omdat zij het huurrecht voor een motorbrandstofverkooppunt (benzinstation) al hebben verworven. Dat is echter wel exact wat de Minister ten onrechte met de verleende Wbr-vergunning doet.
31. Er is ook geen sprake van een situatie waarin uitsluitend een bepaalde ondernemer de snellaadvoorzieningen kan exploiteren, zodat geen mededinging naar de benodigde vergunning mogelijk zou zijn. Van een dergelijke uniciteit is sprake als de desbetreffende dienst om artistieke of technische redenen slechts door een specifieke partij kan worden verleend.<sup>15</sup> Dat doet zich bij snellaadvoorzieningen niet voor. Deze hebben geen technische samenhang met andere voorzieningen van een benzinstation, er zijn meerdere partijen die ze kunnen exploiteren en er zijn ook verschillende locaties op de

<sup>13</sup> ABRvS 7 juni 2017, ECLI:NL:RVS:2017:1520.

<sup>14</sup> ABRvS 2 mei 2018, ECLI:NL:RVS:2018:1466, r.o. 10.6.3-10.6.3.2.

<sup>15</sup> Conclusie van A-G Widdershoven van 25 mei 2016, ECLI:NL:RVS:2016:1421, r.o. 3.2 en 6.17.



verzorgingsplaats waar deze voorzieningen kunnen komen. Kortom, benzinstations en wegrestaurants beschikken niet over unieke technische, artistieke of andere vaardigheden op grond waarvan het gerechtvaardigd zou zijn voor deze partijen Wbr-vergunningen voor snellaadvoorzieningen te reserveren.

*Strijd met algemene beginselen van behoorlijk bestuur*

32. Er is niet alleen sprake van strijd met de Dienstenrichtlijn. De aparte categorie Wbr-vergunningen voor laadvoorziening als aanvullende voorziening is eveneens in strijd met het gelijkheidsbeginsel omdat er geen mededingingsruimte wordt geboden en omdat de ene categorie Wbr-vergunningen voor snellaadvoorzieningen aanmerkelijk gunstiger voorwaarden heeft dan de ander categorie vergunningen voor dezelfde dienstverlening. Immers, voor een vergunning voor een aanvullende laadvoorziening hoefde partijen niet al in 2012 te beginnen met investeren, de aanspraak op deze vergunning kan ook niet verloren gaan zoals dat wel geldt voor vergunningen voor de basisvoorziening (omdat stilzitten nou eenmaal als ongewenst is bestempeld) en de enige mogelijke aanvrager heeft niet het risico dat een ander er met de vergunning vandoor gaat. Voor dit verschil in behandeling is geen rechtvaardiging en de gevolgen ervan zijn onevenredig voor partijen als Fastned. De door de Minister gehanteerde categorisering kan ook daarom niet in stand blijven.

*Tussenconclusie*

33. De categorisering van Wbr-vergunningen die voortvloeit uit de uitleg die de Minister aan de Kennisgeving geeft, leidt niet tot een coherent en systematisch systeem ter waarborging van de verkeersveiligheid als de dwingende reden van algemeen belang op grond waarvan het vergunningstelsel in het leven is geroepen en het aantal te verlenen vergunningen is beperkt. De effecten van snellaadvoorzieningen bij een benzinstation op het veilig en doelmatig gebruik van de verzorgingsplaats onderscheiden zich niet (in voldoende mate) van de effecten daarop die uitgaan van zelfstandige snellaadvoorzieningen. Een aparte categorie vergunningen waarvoor met uitsluiting van alle andere alleen de benzinstations en wegrestaurants in aanmerking komen is dus niet gerechtvaardigd.

*Strijd met doelmatig en veilig gebruik van de verzorgingsplaats*

34. De Minister vindt een tweede snellaadstation op dezelfde verzorgingsplaats vanuit doelmatigheidsoogpunt overbodig omdat de weggebruiker hierdoor niet extra wordt gefaciliteerd.<sup>16</sup> Dat geldt eveneens als de tweede aanbieder van snellaadvoorzieningen ook motorbrandstoffen verkoopt. Op de zitting van Rechtbank Amsterdam van 13 december 2017 heeft de Minister desgevraagd ook moeten erkennen dat uit oogpunt doelmatigheid één laadstation volstaat. Zo blijkt uit het artikel van Energieia (de aan het Financieel Dagblad gelieerde informatiedienstverlener voor de energiesector in Nederland en België) met een verslag van die zitting:

<sup>16</sup> Staatscourant 13 maart 2017, nr. 11880.

### Laadpaal is “aanvullende” voorziening

De dubbele voorziening lijkt in te gaan tegen het beleid van de overheid om op servicegebieden maar één dienstverlener toe te laten, zoals het geval is met de verkoop van benzine. Bij het verkrijgen van de vergunning voor ruim tweehonderd laadstations in 2012 ging Fastned er van uit dat deze vergunning exclusiviteit in zich borg. De minister geeft Shell echter een vergunning voor laadpalen als “aanvullende” voorziening, zoals ook een winkel een aanvullende voorziening is naast een benzinepomp.

Zodoende verschijnen er nu meerdere aanbieders van elektrisch laden op dezelfde verzorgingsplaats, terwijl er maar één aanbieder van benzine of diesel is. Is dit wel logisch beleid?, zo vroeg de rechter zich tijdens de behandeling van de zaak op 13 december af. Een vertegenwoordiger van de minister erkende dat één laadstation “uit doelmatigheid voldoende” zou zijn.

#### 175 kW laadpunt op komst

In Duitsland heeft Allego op 21 december de eerste laadpaal in Europa met een vermogen van 175 kW in gebruik genomen. Een 'ultrasnelle laadpaal', aldus het bedrijf, die in vijf minuten een actieradius van 100 kilometer bijtankt.

In Nederland hoopt Fastned in januari het eerste station met een 175 kW laadpunt te openen, dat zelfs tot 350 kW kan gaan omdat twee laadpunten op één laadpaal aan elkaar gekoppeld kunnen worden als er slechts één gebruiker bij de paal

35. Een tweede snellaadstation op dezelfde verzorgingsplaats is volgens de Minister dus vanuit doelmatigheidsoogpunt overbodig. De aan NRC verleende vergunningen zijn daarmee in strijd met de wettelijke norm van de verzekering van doelmatig gebruik van verzorgingsplaats Middelsloot.
36. Bovendien leidt de komst van een tweede aanbieder van laadvoorzieningen op verzorgingsplaats Middelsloot tot onveilige situaties. Als op de eerste splitsing na het oprijden van de verzorgingsplaats moet worden gekozen tussen linksaf om te snelladen bij NRC of rechtsaf om te snelladen bij Fastned dan kan dat namelijk leiden tot twijfel en onzeker rijgedrag. Dat levert op zijn beurt gevaar op voor de verkeersveiligheid.
37. Het voorkomen van twijfel en onzekerheid bij automobilisten is een van de grondbeginselen van de door Rijkswaterstaat opgestelde 'Duurzaam Veilig'-principes. De verkeerskundigen van Royal Haskoning DHV hebben getoetst aan de hand van deze door Rijkswaterstaat gehanteerde uitgangspunten voor verkeersveiligheid en concluderen in hun verkeerskundig advies van 2 december 2014:<sup>17</sup>

*Het gevolg van twee laadstations op één verzorgingsplaats is dat wegen die bedoeld zijn voor gebruik in één richting zullen worden gebruikt in twee richtingen. Spookrijden als gevolg van twee laadstations leidt ertoe dat verkeer met een 180 graden richtingsverschil op korte afstand van de uitrit van de snelweg elkaar zal ontmoeten. En zoals hierboven al in detail besproken leidt twee laadstations op één verzorgingsplaats tot onzeker gedrag. Conclusie: de realisatie van twee laadstations op één verzorgingsplaats voldoet niet aan de drie principes van Duurzaam Veilig.*

<sup>17</sup> Pagina 5 (onderaan) van het verkeerskundig advies van Royal HaskoningDHV van 2 december 2014.

38. Om twee redenen leidt het dus tot onveilig verkeerssituaties: (i) het genereert verkeer over de verzorgingsplaats tegen de ingestelde rijrichting in en (ii) het leidt tot onzekerheid en twijfel bij de automobilist en dat zorgt voor plotseling, voor medeweggebruikers onvoorspelbaar gedrag wat de kans op ongelukken vergroot.
39. Op het moment van de keuze beschikt de elektrische rijder niet over alle benodigde actuele informatie om die keuze te kunnen maken. In ieder geval ontbreekt informatie over de actuele bezettingsgraad van de snellaadstations. Aangezien een snellaadbeurt doorgaans 20 à 30 minuten in beslag neemt, bestaat er een forse prikkel om wachttijd als gevolg van bezette snelladers te voorkomen.
40. Aan de hand van de door Rijkswaterstaat opgestelde "10 gouden regels om rekening te houden met de weggebruiker" en de bekende human factor-aspecten bij verkeersgedrag heeft de Verkeerspsycholoog GTi (de heer ██████████) de situatie beoordeeld van een verzorgingsplaats met zowel een zelfstandig laadstation als een laadstation dat onderdeel uitmaakt van een benzinstation. Zijn rapport is als bijlage aangehecht aan het bezwaarschrift van Fastned. De heldere en eenduidige conclusie daarvan is dat het aanbieden van snellaadvoorzieningen op meerdere verschillende plekken op dezelfde verzorgingsplaats in strijd is met alle tien genoemde regels en altijd in potentie gevaarlijk is en gevaarlijk rijgedrag oplevert.<sup>18</sup>

*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 raden.*

41. Daarnaast onderbouwt de Minister zijn stelling dat weggebruikers met een elektrische auto steeds zodanig voorbereid de weg op gaan dat zij al voor hun rit hebben gekozen waar zij onderweg zullen laden niet. Die stelling is in strijd met de ervaringen van Fastned en met de uitkomst van een door Fastned gehouden onderzoek onder haar klanten. De veronderstelling dat elektrische rijders die gebruik maken van verzorgingsplaats Middelsloot steeds voorafgaand aan hun rit zouden plannen op welke verzorgingsplaats zij zullen gaan laden en bij welke aanbieder op die verzorgingsplaats, is dan ook onjuist. Uit het door Fastned gehouden onderzoek onder elektrische rijders blijkt ook dat veelvuldig niet een exacte laadlocatie wordt gekozen voorafgaand aan de rit en ook regelmatig van eerdere keuzes wordt afgeweken. Bovendien zullen weggebruikers die van plan zijn om op deze verzorgingsplaats te gaan laden daarbij niet steeds vooraf ervan bewust zijn dat op deze verzorgingsplaats verschillende aanbieders van laadvoorzieningen zijn gevestigd, met een onderling verschil in laadsnelheid en prijs. Welke voorzieningen wel of niet bezet zullen zijn op het moment dat een elektrische rijder wil gaan laden, is sowieso onbekend voorafgaand aan de rit. Al deze factoren spelen een rol bij de te maken keuze en kunnen dus tot twijfel leiden.
42. Een elektrische rijder die over de A7 rijdt, wil gaan opladen en de afslag naar Middelsloot neemt moet een keuze maken. Voor die keuze zijn minstens drie dingen van belang:

<sup>18</sup> Verkeerspsychologisch advies laadstations op verzorgingsplaatsen, 18 september 2016, p. 11.

(1) zijn er laders beschikbaar, (2) wat is de aangeboden laadsnelheid en (3) wat kost het? Mogelijk is ook de afstand tussen de snellaadvoorzieningen en aanvullende voorzieningen voor tijdens de laadbeurt van belang voor de desbetreffende elektrische rijder. Een twee bij drie of twee bij vier matrix van parameters, waarin op de afslag met nog een relatief hoge snelheid in een *split second* het optimum moet worden bepaald om de keuze te maken. Die tijd is daarvoor tekort, ook als de weggebruiker wel 50 km/u zou rijden. Dat leidt per definitie tot onzekerheid en treuzelen op de afrit en dus tot verkeersonveilige situaties. Bovendien wordt de benodigde informatie niet op het splitsingspunt gegeven en kan deze ook niet steeds voorafgaand aan de rit bekend zijn, bijvoorbeeld de actuele bezetting van de snelladers. De weggebruikers zullen dus op zoek gaan naar een manier om die informatie alsnog te krijgen bijvoorbeeld door proberen te zien of de snelladers bij NRC of die bij Fastned bezet zijn. Daarvoor ontbreekt echter het overzicht en de tijd. Het gevolg is dus dat elektrische rijders worden gewezen op een keuze die zij niet weloverwogen kunnen maken. Dat leidt tot onzeker rijgedrag en/of impulsieve acties. Beide leiden op hun beurt tot een verkeersveiligheidsrisico.

43. Als een keuze op goed geluk is gemaakt en blijken de laders bezet, langzaam of duur dan gaat men vervolgens tegen het verkeer in naar het andere laadstation. Ook dat is onwenselijk en gevaarlijk. Tegen het verkeer in rijden, is per definitie onveilig. Het overige verkeer op de verzorgingsplaats is ook niet bedacht op tegenliggers op de rijbaan. Op de verzorgingsplaats Den Ruygen Hoek west is veelvuldig sprake van verkeer tegen de ingestelde rijrichting in van de ene naar de andere aanbieder van snellaadvoorzieningen op dezelfde verzorgingsplaats. Dat automobilisten ondanks het verbod daarop om egoïstische redenen toch tegen het verkeer in gaan rijden, bleek recentelijk 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.<sup>19</sup>

---

<sup>19</sup> <https://www.nu.nl/binnenland/5364983/vijftig-automobilisten-rijden-verkeer-in-bij-gesloten-tunnel-utrecht.html>

[NU.nl](#) > [Algemeen](#) > [Binnenland](#)



## Vijftig automobilisten rijden tegen verkeer in bij gesloten tunnel Utrecht

Gepubliceerd: 14 jul 2018 16:45

Laatste update: 15 jul 2018 14:10



**Voor de Leidsche Rijntunnel in Utrecht hebben vijftig automobilisten zaterdag hun auto gekeerd om aan een file te ontsnappen.**

De tunnel was tijdelijk dicht door een ongeluk, waarop de automobilisten hun auto keerden en op de vluchtstrook van een parallelweg terug naar de oprit reden.

"Vol verbijstering zien wij een stuk of vijftig spookrijders op de A2 naar Utrecht voor de Leidsche Rijntunnel", schreef Rijkswaterstaat Verkeersinformatie op Twitter over het incident. De dienst publiceerde een foto van het voorval, waarbij

44. Dat bevestigt de conclusie van de Verkeerspsycholoog GTi dat:

*Als de weggebruiker niet hoeft te kiezen omdat er slechts één mogelijkheid is (en geen twee), dan is alle risico weggenomen. Er is bovendien een gerede kans dat een weggebruiker als hij ervaart een foute keuze te hebben gemaakt met betrekking tot het oplaadpunt, tegen het verkeer in gaat rijden om zijn fout te herstellen. Dit is absoluut onverstandig en gevaarlijk, maar vanuit zijn egoïstisch gezichtspunt zeer goed mogelijk. Dat dient voorkomen te worden.*

45. De recente 'DV3 - Visie Duurzaam Veilig Wegverkeer 2018-203. Principes voor ontwerp en organisatie van een slachtoffervrij verkeerssysteem' bevat een actualisatie van de 'Duurzaam Veilig'-principes van Rijkswaterstaat.<sup>20</sup> Die visie vestigt de aandacht erop dat lange tijd werd gedacht dat verkeersveiligheid het beste werd gediend door de

<sup>20</sup> <https://duurzaamveiligwegverkeer.nl/>

verkeersdeelnemers beter te informeren, te trainen, regels te stellen en overtredingen te bestraffen. Geleidelijk is men echter tot het inzicht gekomen dat de effecten daarvan beperkt zijn en juist het ontwerp van het wegsysteem belangrijk is bij het ontstaan of juist het voorkomen van fouten en gevaarlijk gedrag. Volgens de visie moet het systeem worden aangepast aan wat mensen kunnen en willen ('*safety by design*').<sup>21</sup> Daarbij moet rekening worden gehouden met de menselijke maat en menselijke eigenschappen zoals 'mensen maken af en toe fouten, ook indien ze goed zijn opgeleid, geïnformeerd en getraind', 'mensen kunnen beperkte hoeveelheden informatie tegelijkertijd verwerken' en 'mensen handelen nogal eens vanuit motieven die niet zonder meer ideaal zijn voor de verkeersveiligheid'.<sup>22</sup> In de achtergronden bij het rapport wordt de in acht te nemen psychologica als volgt toegelicht:<sup>23</sup>

*Om fouten van verkeersdeelnemers te voorkomen, is de inrichting van het verkeerssysteem goed afgestemd op de competenties van met name oudere verkeersdeelnemers. Dit betekent dat informatie vanuit de weginrichting, wegomgeving, verkeersborden en regelgeving, en vanuit het voertuig voor hen waarneembaar, begrijpelijk, geloofwaardig, relevant en uitvoerbaar is voor ouderen en daarmee voor (vrijwel) alle verkeersdeelnemers. Daarnaast is het verkeerssysteem idealiter zo ingericht dat veilige gedragskeuzen zo min mogelijk afhankelijk zijn van individuele keuzen van verkeersdeelnemers of hun omgeving.*

46. Fastned wijst erop dat de deskundigenrapporten van Royal HaskoningDHV en de Verkeerspsycholoog GTi ook rekening houden met deze menselijke maat en als gevolg daarvan uit veiligheidsoogpunt wenselijke inrichting van de verzorgingsplaats. De Minister gaat er daarentegen ten onrechte nog vanuit dat met het plaatsen van informerende bebording onveilig verkeersgedrag kan worden voorkomen. Die bebording maakt misschien duidelijk welke afslag leidt naar de snellaadvoorziening van NRG en welke naar die van Fastned maar helpt de elektrische weggebruiker niet bij de te maken keuze tussen die verschillende aanbieders.
47. Anders dan de Afdeling heeft overwogen in de uitspraak van 19 september 2018 zal er op verzorgingsplaats Middelsloot wel sprake zijn van een reëel risico voor de verkeersveiligheid. Het is op deze verzorgingsplaats namelijk niet mogelijk om vrijwel zonder tegen het verkeer in te rijden van het benzinestation naar het snellaadstation van Fastned te rijden (zie luchtfoto op pagina 15). Ook *vice versa* moet behoorlijk tegen het verkeer in worden gereden. De situatie op deze verzorgingsplaats is in dat opzicht onvergelijkbaar met die op verzorgingsplaats De Andel. Van voorzichtig tegen het verkeer in rijden – voor zover dat überhaupt zou kunnen – kan op verzorgingsplaats Middelsloot dus geen sprake zijn. Ter verzekering van het veilig gebruik van de verzorgingsplaatsen moet dat risico worden weggenomen door weggebruikers niet de keuze te bieden tussen verschillende aanbieders van snelladen op dezelfde verzorgingsplaats.

<sup>21</sup> P. 10.

<sup>22</sup> P. 11.

<sup>23</sup> Achtergronden en uitwerking van de verkeersveiligheidsvisie, p. 5. Zie in vergelijkbare zin ook p. 97.

Conclusie

48. De verleende Wbr-vergunning kan niet in stand blijven aangezien de door de Minister gehanteerde categorisering ontoelaatbaar is en de vergunning ter verzekering van het veilig en doelmatig gebruik van verzorgingsplaats Middelsloot geweigerd hadden moeten worden. Fastned verzoekt u dan ook om deze vergunning te herroepen en de in het kader van dit bezwaar door Fastned gemaakte kosten te vergoeden.

Hoogachtend,

\_\_\_\_\_

