



beschikking

VERZONDEN 26 FEB. 2021

**Rijkswaterstaat West-
Nederland Noord**

Toekanweg 7
2035 LC Haarlem
Postbus 2232
3500 GE Utrecht
T (088) 7971111
www.rijkswaterstaat.nl

Contactpersoon

Mw. mr. [REDACTED]
Senior Juridisch adviseur

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

Bijlage

Verkeerskundige beoordeling

Datum	25 februari 2021
Nummer	RWS-2021/6751
Onderwerp	Gewijzigde beslissing inzake verzorgingsplaats Den Ruygen Hoek oost (6:19 besluit)

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Gewijzigde beslissing op het door Fastned B.V. ingediende bezwaar van 7 maart 2018 tegen mijn besluit van 31 januari 2018 met kenmerk RWS-2018/3894.

I. PROCEDURE EN FEITEN

1. Aanvraag

Op 26 juni 2017 heb ik namens Shell Nederland Verkoopmaatschappij B.V. (hierna: Shell) een aanvraag ontvangen voor een vergunning op grond van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken (hierna: Wbr). De aanvraag betreft het plaatsen, behouden en onderhouden van een laadvoorziening voor elektrische voertuigen op verzorgingsplaats Den Ruygen Hoek oost langs Rijksweg A4 hmp 15,2 in de gemeente Haarlemmermeer. De aanvraag betreft een wijziging van de aan Shell verleende vergunning van 16 januari 1976 met het kenmerk DNH/ASD/19301 voor het exploiteren van een benzinestation als basisvoorziening.

2. Eerste wijzigingsvergunning

Bij beschikking van 31 januari 2018 met kenmerk RWS-2018/3894, heb ik de vergunning van 16 januari 1976 zoals gevraagd gewijzigd.

3. Bewaar

Op 7 maart 2018 heeft Fastned B.V. (hierna: bezwaarde) een bezwaarschrift ingediend tegen de Wbr-vergunning.

4. Beslissing op bezwaar

Bij besluit van 11 juli 2018, zonder kernmerk, heb ik het bezwaar van bezwaarde ongegrond verklaard (hierna: de beslissing op bezwaar).

5. Beroep

Bezwaarde heeft daartegen beroep ingesteld bij de Rechtbank Amsterdam. Het beroep is bij de rechtbank geregistreerd onder zaaknummer AMS 18/5237 WET. Op 5 maart 2020 heeft de rechtbank uitspraak gedaan en het beroep van bezwaarde ongegrond verklaard.

6. Tweede wijzigingsvergunning

Met mijn besluit van 3 februari 2020, met kenmerk RWS-2020/1622 heb ik de aan Shell verleende vergunning van 31 januari 2018, kenmerk RWS-2018/3894 gewijzigd, door deze uit te breiden met vier extra laadpunten.

7. Hoger beroep

Bezwaarde heeft tegen de uitspraak van de rechtbank Amsterdam hoger beroep ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: de Afdeling). Het hoger beroep is bij de Afdeling geregistreerd onder zaaknummer 202002480/1/R1. De zaak is op zitting geagendeerd op 29 maart 2021.

Hangende deze hoger beroepsprocedure wordt met dit besluit de eerdere beslissing op bezwaar van 11 juli 2018, zonder kernmerk, gewijzigd.

II. AANLEIDING WIJZIGING BESLISSING OP BEZWAAR

Hangende de voornoemde beroepsprocedure heeft de Afdeling op 4 november 2020 (ECLI:NL:RVS:2020:2607) uitspraak gedaan in een vergelijkbare zaak. In die zaak had appellante zich op het standpunt gesteld dat het voorbehouden van Wbr-vergunningen voor energielaadpunten als aanvullende voorzieningen aan de houders van een basisvoorziening (hierna: het voorbehoud) in strijd is met de Dienstenrichtlijn. De Afdeling heeft in deze uitspraak geoordeeld dat dit voorbehoud inderdaad strijdig is en buiten toepassing moet worden gelaten. In deze omstandigheid zie ik aanleiding om mijn eerdere beslissing op bezwaar te wijzigen met het onderstaande.

III WIJZIGING BESLISSING OP BEZWAAR

Mijn beslissing op bezwaar van 11 juli 2018, zonder kernmerk, wordt als volgt gewijzigd.

Uit paragraaf 1, pagina 6 vervalt de volgende passage:

“Voor een aanvullende voorziening bij een bestaande basisvoorziening hoeft geen loting plaats te vinden, aangezien het gaat om een wijziging van een bestaande vergunning waarvoor alleen de vergunninghouder zelf in aanmerking komt. Zoals hierna uiteengezet, heeft de mededinging naar die vergunning al in een eerder stadium plaatsgevonden.”

De tekst onder paragraaf 2 vervalt in zijn geheel en wordt vervangen door het volgende:

Door bezwaarde is gesteld dat het in strijd is met de Dienstenrichtlijn om bepaalde Wbr-vergunningen voor laadvoorzieningen te reserveren voor benzinstations, zonder dat andere gegadigden daarvoor in aanmerking kunnen komen. Er bestaat geen dwingende reden van algemeen belang voor deze ongelijke behandeling tussen (potentiele) aanbieders van laaddiensten langs de snelweg. Als er al een tweede vergunning zou kunnen worden verleend, dan is volgens bezwaarde niet toegestaan om die uitsluitend aan de houders van basisvoorzieningen te verlenen.

Afdelingsuitspraak 4 november 2020

In de uitspraak van 4 november 2020 (ECLI:NL:RVS:2020:2607) heeft de Afdeling inderdaad geoordeeld dat het voorbehoud in strijd met de Dienstenrichtlijn is (r.o. 11.3). Volgens de Afdeling moeten ook andere partijen dan de houder van de basisvoorziening de mogelijkheid krijgen een aanvraag voor een aanvullende voorziening bij die basisvoorziening te doen.

De stelling van bezwaarde, dat het voorbehoud uit de Kennisgeving in strijd is met de Dienstenrichtlijn, is juist, gelet op deze uitspraak. Naar aanleiding van voornoemde Afdelingsuitspraak is de Kennisgeving gewijzigd (zie: *Stcrt.* 2021, nr. 475), in die zin dat het voorbehoud is komen te vervallen. Dit maakt dat ook andere partijen dan de vergunninghouder van de basisvoorziening – waaronder dus bezwaarde – een aanvraag voor een laadvoorziening als aanvullende voorziening kunnen indienen.

Rekening houden met aanvraag andere gegadigde

Op 24 januari 2021 heb ik een aanvraag ontvangen van bezwaarde voor het realiseren van een laadvoorziening als aanvullende voorziening bij de basisvoorziening van Shell op verzorgingsplaats Den Ruygen Hoek oost. Deze aanvraag is geregistreerd onder zaaknummer RWSZ00003988. De laadvoorziening van Shell is voorzien op bestaande parkeerplaatsen op het voorterrein van het benzinstation. De laadvoorziening van bezwaarde is voorzien op bestaande parkeerplaatsen gelegen achter het benzinstation, buiten het door Shell gehuurde perceel.

De door Shell aangevraagde locatie kan veilig worden ingepast zoals volgt uit de verkeerskundige beoordeling van 23 april 2019 welke als **bijlage 1** bij dit besluit is gevoegd. De aanvraag van bezwaarde doet daar niet aan af. Door bezwaarde is een locatie elders op de verzorgingsplaats aangevraagd, namelijk op bestaande parkeerplaatsen gelegen achter het benzinstation. Van belang is dat de door Shell gewenste laadvoorziening als aanvullende voorziening geen effecten heeft op de verkeersstromen. Er wordt namelijk gebruik gemaakt van de reeds bestaande in- en uitrit van het benzinstation en de laadvoorziening is voorzien op bestaande parkeerplaatsen. Daardoor brengt de laadvoorziening geen verandering in de verkeerskundige situatie ter plaatse. Daarnaast geldt dat er op de verzorgingsplaats (in beginsel) voldoende ruimte overblijft voor andere aanvullende voorzieningen, maar dit zal in de beoordeling van de aanvraag van bezwaarde moeten worden gezien. Bezwaarde heeft een andere, volgens haar geschikte locatie gevonden en aangevraagd. Deze aanvraag is in behandeling genomen. Verlening van de Wbr-vergunning aan Shell staat derhalve op voorhand verlening van een Wbr-vergunning voor een aanvullende voorziening aan andere partijen niet in de weg. Daarnaast is de door bezwaarde aangevraagde locatie niet van invloed op veilige en doelmatige inpassing van de Wbr-vergunning.

Geen plicht tot mededingingsprocedure

Voor zover bezwaarde zou menen dat ik haar – en andere partijen – had moeten laten meedingen naar de in de Wbr gecreëerde mogelijkheid tot het verkrijgen van een vergunning voor het aanbieden van een laadvoorziening als aanvullende voorziening bij het brandstoffenverkooppunt en dat de voor schaarse vergunningen geldende verdelingseisen ook van toepassing zijn op de procedure

voor verlening van de hier aan de orde zijnde vergunning, geldt dat dit betoog niet kan slagen. Uit de Afdelingsuitspraak van 4 november 2020 (r.o. 12) volgt wederom dat geen sprake is van een schaars recht. Daarom kan de opdracht van de Rechtbank Noord-Holland in haar uitspraak van 17 september 2019 (ECLI:NL:RBNHO:2019:7999) niet zo verstrekkend zijn bedoeld dat er door mij een mededingingsprocedure zou moeten worden opgestart.

Gelet op het voorgaande bestaat er – ondanks het slagen van de grond ten aanzien van het voorbehoud – geen aanleiding om de beslissing op bezwaar te herroepen. Met de door mij gegeven nadere motivering kan de beslissing op bezwaar in stand blijven.

IV. KOSTEN BEZWAARFASE

In het bezwaarschrift is verzocht om vergoeding van kosten als bedoeld in artikel 7:15 Awb. Gelet op dat het bezwaar ten aanzien van het voorbehoud gegrond is, wijs ik dit verzoek toe. Ik ken 2 punten toe voor het indienen van een bezwaarschrift en voor de vertegenwoordiging op de hoorzitting. Daarmee komt de totale vergoeding uit op € 1.068,- (2 x € 534,-).

Ik verzoek u bij de in de kantlijn genoemde contactpersoon opgave te doen van het rekeningnummer en de tenaamstelling van die rekening, waarop de proceskostenvergoeding kan worden overgemaakt.

V. BESLUIT

Op basis van voorgaande heroverweging besluit ik:

1. het bezwaar gedeeltelijk gegrond te verklaren;
2. de besluiten van 31 januari 2018 met kenmerk RWS-2018/3894 en 3 februari 2020, met kenmerk RWS-2020/1622, gelet op mijn beslissing op bezwaar van 11 juli 2018, zonder kenmerk, alsmede voornoemde motivering (onder het kopje 'III Wijziging beslissing op bezwaar') in stand te laten;
3. tot vergoeding van de in bezwaar gemaakte kosten van in totaal € 1.068,-.

VI. AFSLUITING

Omdat dit besluit hangende de hoger beroepsprocedure tegen mijn besluit van 11 juli 2018, zonder kernmerk, wordt genomen, richt het hoger beroep van bezwaarde zich van rechtswege ook tegen dit besluit. Een afschrift van dit besluit wordt zo spoedig mogelijk aan de Afdeling en partijen toegezonden.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Voor nadere informatie over dit besluit kunt u terecht bij de hierboven genoemde contactpersoon.

Nummer
RWS-2021/6751

Datum
25 februari 2021

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



Drs. 

Mededelingen

Beroep

Binnen zes weken na de dag van bekendmaking van dit besluit kunnen belanghebbenden beroep instellen bij de sector bestuursrecht van de rechtbank binnen het rechtsgebied waar zij woonplaats in Nederland hebben.

Het beroepschrift dient te zijn ondertekend en tenminste het volgende te bevatten:

- a. naam en adres van de indiener;
- b. de dagtekening;
- c. een omschrijving van het besluit waartegen het beroepschrift zich richt;
- d. een opgave van redenen waarom men zich met het besluit niet kan verenigen;
- e. zo mogelijk een afschrift van het besluit waartegen het beroep zich richt.

Voor de behandeling van een beroepschrift wordt een bedrag aan griffierecht geheven.

Het niet voldoen aan deze eisen of een te late indiening van het beroepschrift kan leiden tot niet-ontvankelijkheid van het beroep.

U kunt ook digitaal beroep instellen bij genoemde rechtbank via <http://loket.rechtspraak.nl/bestuursrecht>. Daarvoor moet u wel beschikken over een elektronische handtekening (DigiD). Kijk op genoemde site voor de precieze

voorwaarden.

**Rijkswaterstaat West-
Nederland Noord**

Nummer
RWS-2021/6751

Datum
25 februari 2021



RWS INFORMATIE

Rijkswaterstaat Water,
Verkeer en Leefomgeving

Griffioenlaan 2
3526 LA UTRECHT
Postbus 2232
3500 GE UTRECHT
T 088 7971111
F

www.rijkswaterstaat.nl

Contactpersoon

Senior Adviseur
Verkeersveiligheid

T 06
@rws.nl

Datum
23 april 2019

memo

Verkeerskundige beoordeling laadvoorzieningen Den
Ruygen Hoek Oost

Inleiding

Dit memo geeft een nadere verkeersveiligheidsbeschouwing t.a.v. de (beoogde) locaties van de laadvoorzieningen op verzorgingsplaats Den Ruygen Hoek Oost. Dit naar aanleiding van de beroepsprocedure van Fastned en de Stichting VEV tegen de verlening van een Wbr-vergunning aan Shell.

De Wbr-vergunning verleend aan Fastned is voor een energielaadpunt als basisvoorziening. De Wbr-vergunning verleend aan Shell is voor een energielaadpunt als aanvullende voorziening. Op de verzorgingsplaats zijn ook laadpalen van Wegrestaurant Burgerveen aanwezig. De vergunningen zijn voorafgaand aan verlening getoetst op het veilig en doelmatig gebruik van de verzorgingsplaats, conform artikel 3 van de Wbr en de daarop gebaseerde Kennisgeving voorzieningen op verzorgingsplaatsen langs rijkswegen.

De vergunde locaties zijn op onderstaande situatietekening weergegeven.



In dit memo wordt gereageerd op de verkeerskundige opmerkingen in het beroepschrift van Fastned en de Stichting VEV.

RWS INFORMATIE

Veilig en doelmatig gebruik

In het beroepschrift en de door Fastned en de Stichting VEV ingediende stukken wordt wederom 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 16 november 2018, waarin RoyalHaskoningDHV tot de conclusie komt dat sprake is *'van een reëel risico op verwezenlijking van verkeersongelukken op verzorgingsplaats Den Ruygen Hoek Oost gedurende de vergunningsperiode'*. Verder meent Fastned dat het door de minister gehanteerde motto: 'ongevallen zijn in principe te voorkomen' afkomstig uit het 'Voorschrift voor de Verkeersveiligheidsauditor Rijkswegennet' niet wordt gehanteerd ten aanzien van vergunningverlening.

Rijkswaterstaat Water,
Verkeer en Leefomgeving

Datum
23 april 2019

Verzorgingsplaatsen worden ingericht overeenkomstig het Kader inrichting verzorgingsplaatsen van Rijkswaterstaat.¹ 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.

Bij het verkeerskundig ontwerp van een verzorgingsplaats wordt uitgegaan van de principes van een Duurzaam Veilige verkeersstructuur. Dit principe houdt in dat maximale verkeersveiligheid en verkeersdoorstroming wordt bereikt als weggebruikers hun verkeersdeelname waar mogelijk kunnen baseren op 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 verbetering van de verkeersveiligheid.

Voor een goed begrip van de hier uitgevoerde risico-gestuurde beoordeling ten aanzien van de verkeersveiligheid, acht ik het van belang om de door Rijkswaterstaat gehanteerde risicomatrix te bespreken. Deze matrix is opgenomen in het Kader Verkeersveiligheid, maar ook 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 en wordt toegepast bij de beoordelingsmomenten ten aanzien van verkeersveiligheid. Elk gesignaleerd (potentieel) risico wordt beoordeeld op ernst en omvang en ingeschaald. De risico-inschaling 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 berekenen.

¹ Het kader inrichting verzorgingsplaatsen, d.d. 20 februari 2019, vervangt de Richtlijn verzorgingsplaatsen 2010.

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)		

Het risico en met name de zwaarte van dit risico is opgebouwd door het bepalen van de invloed:

- van de mate van het afwijken van standaarden (kaders, handreikingen, informatie);
- van de locatie-specifieke vormgeving en inrichting van de weg (omgeving);
- op het gedrag van weggebruikers (Human Factors) door het toepassen van de vijf human factor principes: (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-verhouding, modaliteiten, percentage vrachtverkeer.

Het bepalen van 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 incidentmanagement;
- 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-inschaling 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 geconstateerde 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 (langzaam verkeer, motorfietsen, vrachtverkeer).
- De aanwezigheid of juist afwezigheid van specifieke doelgroepen die de kans op een ongeval 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) omgevingsinvloeden (zoals gebouwen, reclame-uitingen, aandachtstrekkers in het landschap, windmolens, verkeer op een andere weg of een andere rijbaan, parallelle 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 van 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 overige verkeer.
- De aanwezigheid van mogelijkheden om het voertuig tot stilstand te brengen buiten de verharde rijbaan, zonder in aanraking te komen met objecten of het overige 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 tijde 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.

Rijkswaterstaat Water,
Verkeer en Leefomgeving

Datum
23 april 2019

Naar aanleiding van het betoog van Fastned dat de vergunning voor een aanvullende voorziening (laadpalen bij het tankstation) leidt tot onveilige verkeerssituaties omdat (1) verkeer daardoor tegen de richting inrijdt en (2) het veroorzaakt onzekerheid en twijfel bij de automobilist, heb ik voor de situatie op de verzorgingsplaats Den Ruygen Hoek Oost een ritanalyse opgesteld. Daarbij heb ik rekening gehouden met de drie locaties op de verzorgingsplaats waar elektrische laadpalen (zullen) worden geëxploiteerd.

Ritanalyse verzorgingsplaats Den Ruygenhoek Oost



Situatie t.h.v. hmp 17,2

De verzorgingsplaats Den Ruygen Hoek Oost is te bereiken vanaf de A4 rijdend vanuit Den Haag richting Amsterdam. Ter hoogte van hmp 17,2 wordt in de rechterberm aangekondigd dat over 1500 meter de afrit naar verzorgingsplaats Den Ruygen Hoek Oost begint.



Situatie t.h.v. hmp 16,9

Op dit bord wordt aangekondigd dat de afrit voor verzorgingsplaats Den Ruygen Hoek Oost over 1200 meter begint.



Situatie t.h.v. hmp 16,3

Op dit bord wordt nogmaals aangekondigd dat de afrit voor verzorgingsplaats Den Ruygenhoek Oost over 600 meter begint. Over een lengte van ca 900 meter worden de weggebruikers herhaaldelijk gewezen op de aanwezigheid van verzorgingsplaats Den Ruygen Hoek Oost, zodat ze tijdig kunnen voorsorteren.



Situatie t.h.v. hmp 16,0

Op dit bord wordt nogmaals de afrit voor verzorgingsplaats Den Ruygen Hoek Oost aangekondigd, die over 300 meter begint. Weggebruikers worden voor de 4^e keer geïnformeerd over de aanwezigheid van de verzorgingsplaats Den Ruygenhoek Oost.



Situatie t.h.v. hmp 15,7

Hier begint de afrit richting verzorgingsplaats Den Ruygenhoek oost. Het verkeer met bestemming de verzorgingsplaats Den Ruygenhoek Oost kan vanaf hier uitvoegen.



Situatie t.h.v. hmp 15,5

Op dit bord wordt nogmaals aangeduid dat verzorgingsplaats Den Ruygenhoek Oost te bereiken is via de afrit. Weggebruikers zouden hun keuze al gemaakt moeten hebben.



Situatie t.h.v. hmp 15,35

Het puntstuk bevindt zich 200 meter na het laatste uitvoegmoment. Weggebruikers hebben meer dan 600 meter gehad om uit te kunnen voegen en te rijden naar verzorgingsplaats Den Ruygen Hoek Oost. Ruim binnen de eisen van de gehanteerde richtlijnen. Middels het verkeersbord wordt de maximumsnelheid van 70 km/u aangegeven.



Situatie t.h.v. splitsing

Vanaf het puntstuk is het ca. 150 meter tot aan het keuzepunt van de verzorgingsplaats Den Ruygenhoek Oost. Shell is links aanhouden; Fastned en de laadpalen bij het wegrestaurant zijn te bereiken door rechts aan te houden.

Volgens onze richtlijn mogen we uitgaan dat de snelheid van een voertuig met $1,5\text{m/s}^2$ af met alleen gas loslaten. Om van 90km/u naar 50km/u te komen door alleen de auto uit te laten rollen is 85m weg nodig. Weggebruikers op deze afrit kunnen zonder enige remactie hun auto tot een snelheid van lager dan 50km/u terugbrengen op het moment dat zij het splitsingspunt bereiken. Dit houdt in dat de kans op onverwachte rembewegingen op deze afrit vrij klein is. Mocht dit onverhoopt een keer voorkomen, dan zal het eventueel achteropkomend verkeer goed overzicht en ruim de tijd hebben op hierop te anticiperen.

Conform het Kader inrichting verzorgingsplaatsen zal, na realisatie van het laadstation van Fastned, het bord met verwijzing naar de aanwezige voorzieningen worden aangepast. Het bord dient als bevestiging van de (op strategisch niveau) gemaakte keuze om te gaan laden bij één van beide exploitanten op de verzorgingsplaats. Mocht de EV-rijder dat niet vooraf hebben uitgezocht en/of onbekend zijn op de verzorgingsplaats, dan biedt het bord uitkomst.



Situatie t.h.v. toekomstige locatie Fastned

Geen bijzonderheden, aandachtspunt voor positionering in- en uitritten en voldoende laadgelegenheid. De ervaring op verzorgingsplaats Den Ruygenhoek West leert dat op deze locatie veel taxi's zullen gebruikmaken van het laadstation.



Situatie t.h.v. eerste kruispunt op de verzorgingsplaats

Op de bebording staat aangeven wat de rijrichtingen zijn. De weg is zo ingericht dat het er geen verwarring kan ontstaan over de rijrichting. Het tegen het verkeer in rijden is een bekend en bestaand risico op verzorgingsplaatsen. Dit risico wordt door Rijkswaterstaat als laag beoordeeld, ook op verzorgingsplaats Den Ruygen Hoek Oost. De kans dat het gebeurt is aanwezig, maar klein. De kans dat als gevolg daarvan een ongeval wordt veroorzaakt, is nog kleiner. Het gevolg van een dergelijk ongeval is naar verwachting ook klein. Als een automobilist besluit tegen de rijrichting in te rijden, dan zal hij dat bewust doen en daardoor extra alert handelen. Gelet op de hierboven beschreven verkeerssituatie is de rijnsnelheid bovendien laag, waardoor een ongeval naar verwachting geen grote gevolgen zal hebben. Er zijn ons geen ongevallen bekend op deze locatie; ook niet op andere vergelijkbare locaties bij energielaadpunten op andere verzorgingsplaatsen.



Situatie vanaf het kruispunt, vanuit de achteruitkijkspiegel
Bebording in combinatie met wegontwerp (90 graden hoek) maakt het voor een ieder duidelijk dat hier sprake is van een eenrichtingsweg.

Conclusie

Er is getoetst aan de hand van de risicomatrix met als uitkomst dat de kans op ongevallen klein is. Als we kijken naar de afloop, dan valt de categorie/ernst buiten de risicomatrix (de categorie 'matig' wordt niet gehaald). De afloop wordt ingeschat op lichte UMS (uitsluitend materiële schade). Het risico is laag en de gevolgen van een eventueel ongeval beperkt.

Onze conclusie is dat het toestaan van een laadpaal als aanvullende voorziening bij het benzinestation op verzorgingsplaats Den Ruygen Hoek Oost, waar al een vergunning voor energielaadpunt als basisvoorziening is verleend en bij het wegrestaurant al laadpalen aanwezig zijn, geen reëel verkeersveiligheidsrisico met zich brengt. Er is dan ook geen reden om deze vergunning op basis van verkeersveiligheidsargumenten te weigeren.

Ing. ■■■ ■■■
Senior Adviseur Verkeersveiligheid