7.a
001
ARCHIEFKOPIE

Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

www.rijkswaterstaat.nl

Datum
8 juni 2015

Bijlage(n)

verslag

Verslag van de hoorzitting op 4 juni 2015 inzake het bezwaarschrift van Fastned ingediend tegen Wbr-vergunningen voor een laadpaal op verzorgingsplaatsen.

Datum bespreking: 4 juni 2015

Deelnemers:

Hoorcommissie bestaande uit:
Mevrouw [redacted], Rijkswaterstaat Corporate Dienst (voorzitter)
Mevrouw [redacted], Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid (lid)
Mevrouw [redacted], Rijkswaterstaat Oost-Nederland (secretaris)

Namens Rijkswaterstaat (RWS):
Mevrouw [redacted], Rijkswaterstaat Oost-Nederland (Verweerder)
De heer [redacted], Rijkswaterstaat Oost-Nederland (Vergunningverlener)

De heer [redacted], Rijkswaterstaat Corporate Dienst
De heer [redacted], Rijkswaterstaat Corporate Dienst

De heer [redacted], Rijkswaterstaat Midden-Nederland (Verkeerskundige)
De heer [redacted], Rijkswaterstaat Midden-Nederland (Vergunningverlener)

De heer [redacted], Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid (Vergunningverlener)

Mevrouw [redacted], Rijkswaterstaat Zuid-Nederland (Vergunningverlener)
Mevrouw [redacted], Rijkswaterstaat Zuid-Nederland (Verkeerskundige)

Bezwaarde:
De heer [redacted], namens Beheersmaatschappij Breesaap B.V. en Fastned B.V. (Fastned)
De heer [redacted], namens Beheersmaatschappij Breesaap B.V. en Fastned B.V. (Fastned)

Vergunninghouders/belanghebbenden:
De heer [redacted], namens AC Restaurants & Hotels B.V./Autogrill Nederland B.V.

Verslag van de hoorzitting op 4 juni 2015 inzake het bezwaarschrift van Fastned ingediend tegen de Wbr-vergunningen voor een laadpaal op onderstaande verzorgingsplaatsen:

- Lepelaar: 5 november 2012, kenmerk RWS/DIJG-2012/2762 (Hajé Holding B.V.)
- Sandelingen Oost: 30 juli 2013, kenmerk RWS-2013/39922 (AC Restaurants & Hotels B.V.)
- De Brink: 18 december 2012, kenmerk RWS/DON-2012/9074 (Autogrill Nederland B.V.)
- Aalscholver: 3 december 2012, kenmerk RWS/DIJG-2012/2915 (Hajé Holding B.V.)
- Struik: 137 december 2012, kenmerk RWS/DON-2012/9100 (AC Restaurants & Hotels B.V.Struik)
- De Poppe: 21 mei 2012, kenmerk RWS/DON-2012/3868 (Wegrestaurant Scandinavian Losser B.V.)
- Romeinse Put: 10 september 2013, kenmerk RWS-2013/46305 (AC Hotels & Restaurants B.V.)
- De Kroon: 24 mei 2013, kenmerk RWS-2013/26952 (AC Restaurants & Hotels B.V.)

De voorzitter opent de zitting en heet allen welkom. Zij geeft aan dat de hoorzitting wordt gehouden in het kader van de bezwaarprocedure op grond van de Algemene wet bestuursrecht inzake het bezwaarschrift ingediend namens Fastned, gericht tegen bovengenoemde besluiten. De voorzitter deelt mee dat de commissie bestaande uit haarzelf, mevrouw [redacted] en mevrouw [redacted], een ambtelijke commissie is bestaande uit leden die niet betrokken zijn geweest bij het nemen van het bestreden besluit. De zitting wordt gehouden om informatie te verkrijgen ten behoeve van de beslissing op bezwaar. Zij merkt op dat van de hoorzitting een verslag zal worden opgesteld. Ten behoeve van dit verslag wordt de zitting met een voicerecorder opgenomen.

De voorzitter laat de overige aanwezigen zich voorstellen en geeft vervolgens bezwaarde het woord.

De heer [redacted] geeft aan het kort te willen houden, omdat iedereen de stukken heeft gezien. Het is volgens hem beter om een discussie te laten plaatsvinden. Er zijn twee vragen die volgens hem overblijven. Hij vraagt zich in eerste instantie af hoe het heeft kunnen gebeuren dat vergunningen in het geheim zijn uitgegeven. Hij geeft het voorbeeld van het bouwen van een benzinestation, waarvan andere benzinestationhouders ook op de hoogte gehouden willen worden. Belanghebbenden hebben het recht om op de hoogte te worden gehouden. Dat is hier mis gegaan. Vervolgens vraagt de heer [redacted] zich af wat het nut is van het bouwen van een laadstation, wanneer daar voor of daar achter ook een laadstation wordt gebouwd. Het is volgens hem vreemd om een basisvoorziening als aanvullende voorziening te vergunnen. Hij geeft het voorbeeld van AC-restaurants die een deal kunnen sluiten met Tango om benzinestations op te richten bij AC-restaurants. Dit is volgens hem niet de bedoeling, wanneer er al een benzinestation staat.

De voorzitter vraagt of de heer [redacted] over het algemene vergunningenbeleid op en rond verzorgingsplaatsen wil praten. De heer [redacted] antwoordt dat het hem erom gaat dat na een publicatie in de Staatscourant middels aanbestedingen rechten worden verleend voor basisvoorzieningen en er vervolgens in het geheim allerlei vergunningen worden verleend aan wegrestaurants en benzinestations voor laadvoorzieningen.

De voorzitter geeft aan dat in verband met de ontvankelijkheid van het bezwaarschrift de vraag van belang is of bezwaarde tijdig op de hoogte had kunnen zijn van de verleende vergunningen.

De heer [redacted] vraagt zich af hoe het probleem nu opgelost wordt. Als voorbeeld geeft hij aan dat ze er pas achter kwamen dat een vergunning was verleend op locatie De Kroon, toen de aannemer al aan het werk was en verderop ook een lader zag staan. Fastned had er 2,5 jaar aan gewerkt en toen bleek er al een laadstation te staan. Volgens de heer [redacted] is dit niet de bedoeling, waarbij hij verwijst naar de algemene beginselen van behoorlijk bestuur. Zijn vraag is, hoe een eerlijk speelveld vorm te geven.

De voorzitter vraagt of het bezwaar is gericht tegen de vergunningen voor in totaal zeven laadstations. De heer [redacted] antwoordt bevestigend.
De voorzitter geeft aan dat er twee extra stations worden genoemd in het aanvullend bezwaarschrift die niet zijn genoemd in het pro-formabezwaarschrift, Tolnegen en Lepelaar, en vraagt of het bezwaar zich ook daartegen richt. De heer [redacted] antwoordt dat hij uit zijn hoofd kan aangeven dat het bezwaar zich wel richt tegen de Lepelaar en niet tegen Tolnegen.

De voorzitter concludeert dat het bezwaar dus ook is gericht tegen de vergunning voor een laadpaal op verzorgingsplaats Lepelaar.

De heer [redacted] geeft aan dat er steeds nieuwe laadstation bij komen en dat er een oplossing moet komen. Zou het ook wenselijk zijn om een benzinepomp te bouwen naast een laadstation?

Desgevraagd geeft de heer [redacted] aan dat hij geen bezwaarschrift heeft ingediend tegen een onlangs afgegeven vergunning. Hij vraagt met klem om op de hoogte te worden gesteld van binnenkomende vergunningaanvragen. Tot nu toe wordt hem steeds tegengeworpen dat hij te laat bezwaar maakt en dit bevreemdt de heer [redacted], omdat hij niet weet wanneer de vergunningen gepubliceerd worden. Op dit moment zijn er geen schriftelijke afspraken, maar is mondeling aangegeven dat Fastned op de hoogte wordt gehouden van nieuwe vergunningen.

De voorzitter vraagt of er nog nieuwe inzichten zijn met betrekking tot de ontvankelijkheid van het bezwaarschrift. In vorige beslissingen op bezwaar is de lijn naar voren gekomen ten aanzien van de termijnoverschrijding en het belanghebbendebegrip.

De heer [redacted] herinnert zich de discussie van vorige hoorzittingen. Het gaat hem meer om de inhoudelijke discussie: of de wijze waarop vergunningen nu worden verleend, wel de bedoeling is.

De voorzitter geeft aan dat dit buiten het juridische geschil staat.

De heer [redacted] voegt aan de ontvankelijkheidskwestie toe dat het hem bevreemdt dat hen wordt tegengeworpen dat ze te laat zijn, terwijl zij niet op de hoogte waren.

Mevrouw [redacted] krijgt het woord. Zij geeft aan dat ze begrip heeft voor de irritatie over het publiceren. Publicatie is echter niet verplicht, Rijkswaterstaat handelt conform titel 4.1 van de Algemene wet bestuursrecht. Op grond van deze titel hoeven beschikkingen niet te worden gepubliceerd en daarom wordt dit niet gedaan.
Op grond van jurisprudentie kan bezwaar worden gemaakt binnen twee weken nadat iemand erachter is gekomen dat een vergunning is verleend. Dit wordt dan gezien als een verschoonbare termijnoverschrijding. Mevrouw [redacted] stelt dat bezwaarde in alle gevallen te laat is met het indienen van bezwaar. Het gaat hier om een zeer forse termijnoverschrijding die niet verschoonbaar is. Het bezwaarschrift is daarom niet-ontvankelijk, aldus mevrouw [redacted].

De heer [redacted] vraagt of vanaf vandaag de afspraak kan gelden dat Fastned in kennis wordt gesteld van verleende vergunningen.
De voorzitter beaamt dat een afspraak, gezien de procedures, nuttig kan zijn en de heer [redacted] bevestigt dat een dergelijke afspraak gemaakt kan worden.

De heer [redacted] merkt op dat vergunningen niet gepubliceerd werden, omdat na onderzoek zou blijken dat er geen belanghebbenden zijn. De heer [redacted] begrijpt niet dat na een aanbesteding, loting, en inschrijving bij bijvoorbeeld de Poppe, Fastned nu niet als belanghebbende wordt aangemerkt. Dit terwijl Fastned in gesprek is geweest met de heer [redacted] over verzorgingsplaats De Poppe. De heer [redacted] bevestigt dat dit gesprek in mei 2012 heeft plaatsgevonden.

De heer [redacted] vindt het opmerkelijk dat er lijsten bekend zijn met aanvragen en dat er wachtrijen zijn opgesteld bij de notaris, maar dat RWS hier geen rekening mee houdt in de procedure. Van Fastned wordt verwacht dat zij zelf in de gaten moeten houden wanneer iemand een aanvraag heeft ingediend. De heer [redacted] wijst op het gelijkheidsbeginsel dat niet wordt toegepast: er is een verschil tussen benzinestations en oplaadpunten. Wanneer een vergunning voor een benzinestation wordt aangevraagd, wordt uitgebreid overlegd, wordt iedereen per brief geïnformeerd, wordt de vergunning in ontwerp en definitief gepubliceerd in de Staatscourant.

De voorzitter stelt vast dat er een afspraak is om Fastned in de toekomst in kennis te stellen van verleende vergunningen.

Mevrouw [redacted] stelt dat het pijnpunt ligt in het verschil tussen het plaatsen van laadpunten als basisvoorziening of als aanvullende voorziening.

De heer [redacted] legt desgevraagd uit dat hij vanaf 2012 betrokken is geweest bij diverse overleggen en bij de kennisgeving in de Staatscourant in december 2011 waarin expliciet is opgenomen dat ook een huidige exploitant van een basisvoorziening een e-laadpunt als aanvullende voorziening kan plaatsen. Het staat buiten kijf dat dit algemeen bekend is. Volgens de heer [redacted] was alleen nieuw dat er sindsdien een mogelijkheid werd geboden om een laadpunt als zelfstandige voorziening te plaatsen. Dit werd bevestigd in kennisgeving.
Verder geeft de heer [redacted] aan dat er geen aanbesteding heeft plaatsgevonden, in tegenstelling tot hetgeen de heer [redacted] aangaf. Het was mogelijk op grond van de Wbr vergunningaanvragen in te dienen voor een laadpaal.

De heer [redacted] herinnert zich de gevoerde gesprekken waarin Fastned meerdere keren heeft aangegeven dat er een probleem ontstaat. Daar is nooit een oplossing voor gekomen. Er is toen besloten het probleem pas op te lossen wanneer het zich voordoet. Nu komt Fastned er twee jaar later achter dat er in het geheim vergunningen zijn verleend. Rijkswaterstaat wenste een goed laadnetwerk. Investeerders zijn hierin gesprongen en nu worden investeerders geconfronteerd met rechtsonzekerheid. De heer [redacted] vraagt zich af wat het nut is van een laadstation, wanneer een naastgelegen restaurant met additionele activiteiten ook een laadpaal kan plaatsen.

De voorzitter vraagt wat de ervaring van Fastned is met de dubbele voorzieningen.

De heer [redacted] antwoordt dat de eerste investeerders al hebben aangegeven er mee te willen stoppen.

De voorzitter geeft het woord aan de belanghebbende, de heer [redacted].

De heer [redacted] geeft aan dat het hem verbaast dat de heer [redacted] begint over een samenwerking met Tango. De regering heeft met de Benzinewet in 2004 meer concurrentie willen bevorderen tussen benzinestations. De heer [redacted] vraagt zich af waarom een zelfde lijn niet zou gelden voor laadstations. De heer [redacted] geeft aan dat namens AC-restaurants ook geen bezwaar is gemaakt tegen locaties van Fastned.

De heer [redacted] is het hiermee eens en pleit voor een gelijk speelveld.

De heer [redacted] vervolgt dat het aantal verzorgingsplaatsen in Nederland niet groot is. Mensen die Fastned stations gebruiken, maken ook gebruik van toiletten bij AC-restaurants.

De heer [redacted] wil een aanvulling geven vanuit historisch perspectief. Hij begon samen met de heer [redacted] in een Delfts bedrijf dat snelladers maakt. Zij kregen het idee een netwerk van snelladers te realiseren. Destijds is aan RWS gevraagd of zij overal waar benzinestations staan, ook een laadpunt mogen bouwen. RWS heeft toen besloten naast de basisvoorzieningen wegrestaurant en tankstation, ook een basisvoorziening laadstation toe te staan. Zes partijen deden mee aan een inschrijving en er waren meer partijen dan locaties, met als gevolg

een loting bij Pels Rijcken. Er is toen een volgorde vastgesteld. Wanneer de eerste in rij niet binnen anderhalf jaar een laadpunt realiseert, is de volgende aan de beurt, enzovoort. Nu wordt geconstateerd dat nieuwe partijen, die niet hebben meegedaan aan de loting, buiten de procedure om laadpalen mogen aanleggen.

De voorzitter stelt dat er een verschil is, omdat die nieuwe partijen wel al een basisvoorziening hebben.

De heer [redacted] beaamt dit en vervolgt zijn betoog door te verwijzen naar de tekst in de Staatscourant destijds. De heer [redacted] interpreteert die tekst anders dan de heer [redacted]. De heer [redacted] leest erin dat Rijkswaterstaat het noodzakelijk vindt dat er een basisvoorziening voor laadstations komt. In de toelichting staat vervolgens dat RWS niet afhankelijk wil zijn van de benzinestations of die dat wel willen. De oude situatie bestond uit de mogelijkheid een laadstation bij te plaatsen als aanvullende voorziening. De nieuwe situatie voorziet in een basisvoorziening. Toen werd niet voorzien dat er zoveel inschrijvingen zouden zijn en alle basisvoorzieningen vergeven zouden zijn. Nu wordt het door Rijkswaterstaat teruggedraaid; zij wilde basisvoorzieningen, maar staat nu ook laadpalen als aanvullende voorziening toe.

De heer [redacted] krijgt het woord en geeft aan dat de heer [redacted] achteraf goed kan omschrijven hoe het zou zijn gegaan, maar dat hij op het moment zelf nooit vragen heeft gesteld over de interpretatie van deze éne zin.

De heer [redacted] stelt dat Fastned dat wel eerder heeft aangegeven in gesprekken. De heer [redacted] voegt hieraan toe dat er zelfs meerdere brieven bij de minister liggen over dit onderwerp.

De heer [redacted] geeft aan dat de discussie over het voorzieningenbeleid pas in 2013 op gang kwam en niet ten tijde van de publicatie in december 2011 in de Staatscourant.

De heer [redacted] vindt het heel goed dat Rijkswaterstaat de tekst gepubliceerd heeft, ondanks de problemen die daaruit volgden. Er waren anders nooit laadstations in Nederland gekomen. Nu is het de bedoeling dat problemen worden opgelost, met inachtneming van algemene beginselen van behoorlijk bestuur zoals rechtszekerheid, fair play en gelijkheid. Dat betekent geen achterdeur voor andere partijen en dat het niet getuigt van fair play wanneer de één wel toiletten mag plaatsen en de ander niet. De heer [redacted] vindt dat Fastned, als grote investeerder, mag vertrouwen op rechtszekerheid vanuit de overheid.

De heer [redacted] herinnert zich de besprekingen in 2012. Fastned wilde een monopolie, omdat ze zo goed bezig waren als pionier. De heer [redacted] heeft ook toen steeds aangegeven dat de positie van Fastned onverlet laat de positie van wegrestaurants en benzinestations en dat ook zij als aanvullende voorziening een vergunning voor het plaatsen van een laadpaal mogen aanvragen.

De heer [redacted] is het ermee eens dat ook zij aanvullende voorzieningen mogen aanvragen. De vraag die dan beantwoord moet worden in het kader van doelmatigheid van de verzorgingsplaats, is of er meerdere laadpunten op één

locatie mogen worden aangelegd. Want wat is dan de reden van de loting geweest?

Mevrouw [redacted] geeft aan dat de loting noodzakelijk was voor de partijen die de laadpaal als basisvoorziening wilden invullen, want nieuwe ruimte is schaars. Een aanvullende voorziening kost geen extra ruimte.

De heer [redacted] benadrukt dat doelmatigheid van de verzorgingsplaatsen niet alleen om de ruimte gaat.

De voorzitter stelt vast dat Fastned graag de inhoud van het beleid wil bespreken, of het beleid goed wordt geïnterpreteerd en toegepast. In deze zaak zijn de formeel-juridische punten een probleem. Dat neemt niet weg dat de inhoud wel een keer op tafel moet komen en opgelost moet worden. Dat moment is echter niet nu.

De heer [redacted] vult aan dat wanneer Rijkswaterstaat het gesprek aangaat met de markt het knelpunt zit in de uitleg van de teksten hetgeen juridisch van aard is en geen onderdeel is van deze hoorzitting.

Desgevraagd geeft de heer [redacted] aan dat Fastned geen beroep heeft aangetekend tegen de eerdere beslissingen op bezwaar tegen vergunningen van benzinestationhouders voor een laadpaal. Het heeft volgens hem geen zin eindeloos te discussiëren over ontvankelijkheid.

De heer [redacted] vindt de gang van zaken schandalig ten opzichte van investeerders. De heer [redacted] vult aan dat het de doelstelling is van de overheid om over 10 jaar 1 miljoen elektrische auto's in Nederland te hebben. Die auto's komen er alleen wanneer er voldoende laadstations zijn. Daarin kan Fastned alleen investeren, wanneer er voldoende rechtszekerheid is.

Desgevraagd beaamt de heer [redacted] dat dit betekent dat Fastned de zekerheid wil hebben dat zij de enige aanbieder zijn op een bepaalde plek.

De heer [redacted] legt uit dat het niet doelmatig is om meerdere laadstations te hebben op één locatie. Het bestaansrecht verdwijnt, wanneer aanvullende en basisvoorzieningen naast elkaar mogen bestaan. De heer [redacted] betwijfelt of daarover is nagedacht.

De heer [redacted] geeft aan dat hij in de vergunningverleningsprocedure hier wel over heeft nagedacht. Hij is bij de heer [redacted] nagegaan of hij het beleid juist toepast. Deze afstemming heeft plaatsgevonden in het kader van een zorgvuldige voorbereiding in een dossier dat landelijk speelt. De heer [redacted] benadrukt dat er geen twijfel bestond over de interpretatie van het beleid. Desgevraagd legt de heer [redacted] uit hoe het proces van vergunningverlening gaat. Landelijke en vrij nieuwe materie wordt steeds vaker centraal afgestemd.

De heer [redacted] stelt dat er intern is overlegd en vraagt zich af waarom toen niet is besloten om wel te publiceren.

De heer [redacted] stelt dat de vergunning niet per ongeluk is verleend en interpreteert de afstemming als de wetenschap bij Rijkswaterstaat dat het de bedoeling is dergelijke vergunningen af te geven.

De heer [redacted] voegt eraan toe dat hem vaker vragen worden gesteld over de uitleg van beleid en dat dit voortkomt uit het goed willen beoordelen van een vergunningaanvraag. Dit is niet anders wanneer het Fastned betreft.

De heer [redacted] is verbaasd over de argumenten van Fastned wanneer hij zich zijn eigen locaties voor de geest haalt.

De heer [redacted] vraagt zich af of een AC-restaurant een pompstation als aanvullende voorziening zou mogen aanvragen.

De heer [redacted] beantwoordt dit bevestigend, mits aan voorwaarden wordt voldaan.

De heer [redacted] antwoordt desgevraagd dat het oorspronkelijke idee van de overheid in convenanten en de Benzinewet was dat wegrestaurants ook benzinestations zouden kunnen exploiteren. Dit is landelijk slechts één keer gedaan. Vanaf 1 januari 2024 is dit weer zonder meer toegestaan.

De heer [redacted] vraagt zich af of in het kader van een eerlijk speelveld Fastned ook benzinestations zou moeten exploiteren.

De heer [redacted] geeft aan dat dit nu niet mogelijk is op grond van de Benzinewet.

De voorzitter eindigt het gesprek over verdere mogelijke toekomstplannen van Fastned, omdat dit geen onderwerp van bezwaar is.

De heer [redacted] is blij dat de afspraak is gemaakt dat Fastned wordt geïnformeerd over voornemens om vergunningen voor laadpalen te verlenen, zodat zij op tijd kunnen reageren.

Mevrouw [redacted] vraagt aan de heer [redacted] op welke verzorgingsplaatsen zoals genoemd in het bezwaarschrift ook daadwerkelijk een laadpaal is geplaatst. De heer [redacted] geeft aan dat op alle genoemde locaties de laadpalen zijn gerealiseerd.

De voorzitter rondt de hoorzitting af. Zij stelt vast dat de beslistermijn op grond van de Algemene wet bestuursrecht al is verdaagd en dat uiterlijk 2 juli een beslissing op bezwaar zal volgen, waarbij het verslag van deze zitting zal worden gevoegd.

De voorzitter spreekt de hoop uit dat partijen met elkaar in goed gesprek blijven over de vraag hoe in zijn algemeenheid om te gaan met laadstations.

Tot slot geeft de heer [redacted] aan dat hij zich totaal niet kan vinden in het door bezwaarde geschetste beeld dat Rijkswaterstaat Fastned willens en wetens niet

zou informeren over aanvragen voor aanvullende voorzieningen. De heer [redacted] benadrukt dat de gebruikelijke procedure is gevolgd en wil de suggestie van Fastned dan ook met klem ontkrachten.

De voorzitter sluit de hoorzitting en dankt de aanwezigen voor hun komst.

Van: [redacted] (WNZ)
Verzonden: dinsdag 13 februari 2018 15:05
Aan: [redacted] (ZN); [redacted] (ON); [redacted] (WNN); [redacted] (ZD); [redacted] (NN); [redacted] (MN); [redacted] (WNZ)
CC: [redacted] (WNZ); [redacted] (BS); [redacted] (MN); [redacted] (MN)
Onderwerp: Aanvragen laadpunten aanvullende voorziening niet meer naar Fastned/MisterGreen
Bijlagen: Aanvragen laadpunten als aanvullende voorziening; Aanvragen laadpunten als aanvullende voorziening

Urgentie: Hoog

Hoi allemaal,

In ons overleg 2 weken geleden al besproken: het sturen van de aanvraag van een laadpunt als aanvullende voorziening naar Fastned en MisterGreen en ze in de gelegenheid stellen zienswijze in te dienen. Na overleg met [redacted] heb ik beide partijen net laten weten dat we daar mee stoppen. Zie de mails in de bijlage. Reden hiervoor is dat er nauwelijks meer nieuwe feiten en omstandigheden naar voren komen in de zienswijzen.

We gaan dus terug naar de oorspronkelijke werkwijze: Fastned en MisterGreen krijgen een afschrift van de beschikking, als zij op die verzorgingsplaats zitten/komen. Dit is vanaf nu weer de werkwijze.

Laten jullie dit ook aan collega-vergunningverleners weten?

Groeten, [redacted]

[redacted] (ZN)

Van: [redacted] (WNZ)
Verzonden: dinsdag 13 februari 2018 14:54
Aan: [redacted]
CC: [redacted]
Onderwerp: Aanvragen laadpunten als aanvullende voorziening

Beste [redacted],

De afgelopen maanden is Fastned in de gelegenheid gesteld om zienswijze in te dienen op aanvragen van vergunninghouders van benzinestations of wegrestaurants voor het exploiteren van energielaadpunten als aanvullende voorziening. Dit onder andere naar aanleiding van jouw mail hieronder. Van deze mogelijkheid is door jullie veelvuldig gebruik gemaakt. De ingediende zienswijzen hebben ook zeker bijgedragen aan de kwaliteit van de besluitvorming.

Het valt ons op dat de meest recent ingediende zienswijzen nauwelijks meer verschillen van de eerder ingediende zienswijzen. Daaruit maken wij op dat alle feiten, omstandigheden en belangen voldoende bekend zijn. De ingebrachte punten zullen deel blijven uitmaken van het besluitvormingsproces. Wij zien daarom op dit moment geen aanleiding meer om jullie nog in de gelegenheid te blijven stellen een zienswijze in te dienen naar aanleiding van een nieuwe aanvraag.

Uiteraard blijft Fastned als belanghebbende een afschrift van de verstrekte beschikking ontvangen, zodat je de mogelijkheid hebt om in bezwaar te gaan.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

M [redacted]
Van: [redacted] [mailto: [redacted]@fastned.nl]
Verzonden: maandag 17 juli 2017 15:53
Aan: [redacted] (WNZ)
CC: [redacted]; [redacted] (WNZ)
Onderwerp: Re: Afschriften proces-verbaalakten loting verzorgingsplaatsen Peulwijk

Beste [redacted],

buiten reikwijdte

Graag ontvang ik een afschrift van de aanvraag van Shell. Zoals je weet, is Fastned van mening dat het niet [redacted]

Uit je e-mails maak ik op dat Rijkswaterstaat voornemens is de aanvraag van Shell toe te wijzen. Dat treft eveneens de belangen van Fastned. Indien Rijkswaterstaat daadwerkelijk van plan zou zijn om de vergunning aan Shell te verlenen, dat verzoek ik je om ons (na ontvangst van de aanvraag van Shell en eventuele andere relevante stukken) in de gelegenheid te stellen om op grond van artikel 4:8 Awb onze zienswijze daarover naar voren te brengen.

Helaas gaat de zitting bij de rechtbank Amsterdam van september in de eerste plaats over de vraag of Fastned ontvankelijk is en niet over de vraag of het in strijd is met artikel 3 Wbr om een vergunning te verlenen voor laadvoorzieningen bij een benzinestation als er al een (eerdere aanvraag om) vergunning voor

een zelfstandig laadstation is. Dit is een gevolg van de gebrekkige wijze waarop Fastned tot nog toe door Rijkswaterstaat op de hoogte wordt gehouden van dergelijke vergunningen. [redacted]

buiten reikwijdte

Ik hoor graag weer van je.

Vriendelijke groet,

FASTNED

[redacted]
FASTNED B.V.
James Wattstraat 77-79 / 1097 DL Amsterdam
+31 [redacted] / [redacted]@fastned.nl

[redacted] **(ZN)**

Van: [redacted] (WNZ)
Verzonden: vrijdag 25 september 2020 17:21
Aan: [redacted] (WNZ)
Onderwerp: FW: Afspraken Fastned (o.m. Zuidpunt)

Hoi [redacted],

Ter info.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
Medewerker Advisering afd.
Vergunningverlening

WNZ-VV Key-user Powerbrowser

.....
Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid,
Boompjes 200| 3011 XD Rotterdam | [redacted]
Postbus 2232 | 3500 GE Utrecht

M [redacted]
E persoonlijk : [redacted]**@rws.nl** | **E alg. vergunningverlening :** [redacted]**@rws.nl**

www.rijkswaterstaat.nl

[redacted]

Van: [redacted] (WNZ)
Verzonden: vrijdag 25 september 2020 17:20
Aan: [redacted] (ZD) <[redacted]@rws.nl>; [redacted] (WNZ) <[redacted]@rws.nl>; [redacted] (WNZ) <[redacted]@rws.nl>; [redacted] (WNZ) <[redacted]@rws.nl>; [redacted] (WNZ) <[redacted]@rws.nl>
Onderwerp: Afspraken Fastned

Beste collegae,

Ik heb van Fastned een mail gekregen dat zij erachter waren gekomen dat er op de verzorgingsplaats Zuidpunt snelladers zijn geplaatst door het benzinestation (Shell) en dat zij hier als belanghebbende geen vergunning van hadden gekregen. (vergunning is in april 2020 door ons verleend)
Ik heb hem getraceerd en inmiddels toegestuurd, maar het is volgens Fastned de laatste tijd vaker voorgekomen dat ze geen afschrift hebben gekregen.
In verband met de bezwaarprocedures wil Fastned tijdig op de hoogte zijn gesteld.

Daarom hierbij (nogmaals) het verzoek aan jullie:

Bij vergunningen voor snelladers door een andere partij dan Fastned, zowel als basisvoorziening als aanvullende voorziening, Fastned een afschrift sturen van de vergunning zodat ze tijdig bezwaar kunnen maken.
Daarnaast een afschrift van de vergunning sturen aan de andere partijen op een verzorgingsplaats, als het gaat om een nieuwe basisvoorziening.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
Medewerker Advisering afd.

WNZ-VV Key-user Powerbrowser

.....
Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid,
Boompjes 200| 3011 XD Rotterdam |
Postbus 2232 | 3500 GE Utrecht

M
E persoonlijk : @rws.nl | E alg. vergunningverlening : @rws.nl

www.rijkswaterstaat.nl

Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

RWS INFORMATIE

Rijkswaterstaat Corporate Dienst

Griffioenlaan 2
3526 LA Utrecht
Postbus 2232
3500 GE Utrecht
T 088 797 11 11
kcc@rws.nl
www.rijkswaterstaat.nl

Contactpersoon
[redacted]
senior juridisch adviseur a.i.

M [redacted]
[redacted]@rws.nl

Datum
12 november 2021

memo

Voorbereidingsprocedure Wbr-vergunningen

Aanleiding

Op 4 november 2020 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: de Afdeling) een uitspraak gedaan die gevolgen heeft voor de uitvoeringspraktijk van de Wbr-vergunningverlening. Ten eerste maakt de uitspraakduidelijk dat e-laden een dienst is als bedoeld in art. 4 (1) van de Dienstenrichtlijn en ten tweede dat óók anderen dan de houders van een Wbr-vergunning voor een basisvoorziening, niet zijnde een e-laadstation, een aanvullende voorziening mogen aanvragen. Die andere partijen moeten de mogelijkheid krijgen een aanvraag in te dienen die inhoudelijk wordt beoordeeld. De Minister moet bij de beoordeling van voorliggende aanvragen ook rekening houden met mogelijke aanvragen van andere gegadigden.[1]

Dienstenwet en van rechtswege verleende vergunningen
Nu e-laden onder de reikwijdte van de Dienstenrichtlijn valt, die in Nederland is uitgewerkt in de Dienstenwet, en ter zake een regulerend vergunningenstelsel geldt, is de zgn. *lex silencio positivo* (hierna: lsp) van toepassing. Dit betekent dat een aangevraagde Wbr-vergunning voor de dienst e-laden van rechtswege is verleend als niet tijdig op de aanvraag wordt beschikt.[2]

In de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) is in art. 3:10 (4) generiek bepaald dat de lsp niet geldt als een vergunning wordt voorbereid met de Uniforme Openbare Voorbereidingsprocedure (hierna: UOV). Binnen Rijkswaterstaat wordt de UOV op dit moment wel gebruikt wanneer een basisvoorziening e-laden wordt aangevraagd, maar *niet* wanneer een aanvullende voorziening e-laden wordt aangevraagd.

Na de uitspraak van 4 november 2020 is een behoorlijk aantal vergunningen aangevraagd voor het realiseren van aanvullende e-laadvoorzieningen. De aanvragen zijn hoofdzakelijk afkomstig van Fastned, dat voorheen immers niet succesvol dergelijke vergunningen kon aanvragen. Let op: binnen het bestek van dit memo wordt omwille van de leesbaarheid enkel gesproken over e-laadvoorzieningen. Onder het bereik van de Dienstenwet vallen echter óók andere

[1] Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 4 november 2020, ECLI:NL:RVS:2020:2607, volgende r.o. 11.3 en 12.1, raadpleegbaar via www.rechtspraak.nl
[2] Zie art. 28 (1) Dienstenwet: de lsp is altijd van toepassing op een aanvraag onder de Dienstenwet, tenzij dat bij wet anders is bepaald.

voorzieningen (werken), waarvoor een Wbr-vergunning nodig is, die nodig zijn om de laadvoorziening te exploiteren zoals reclameobjecten en prijspalen.[3]

Het afgelopen jaar is gebleken dat verschillende regio's door de toename van aanvragen moeite hebben om tijdig te beschikken op voornoemde aanvragen. Indachtig het voorgaande betekent dit dat er met enige regelmaat vergunningen van rechtswege worden verleend, wat zorgt voor nog meer werk (zie ook hierna). Dit memo doet een voorstel om op korte termijn te voorkomen dat nog vaker van rechtswege vergunningen voor aanvullende e-laadvoorzieningen worden verleend.

Mogelijkheid aanvragen derden
Daarnaast moet een manier gevonden worden om aan het vereiste in de uitspraak te voldoen dat de mogelijkheid moet worden geboden voor en rekening moet worden gehouden met mogelijke andere aanvragen.

De structuur van dit memo is als volgt. Eerst volgt een korte conclusie (advies). Daarna wordt beknopt ingezoomd op achtereenvolgens de problemen waar met name vergunningverleners in de praktijk tegenaanlopen sinds de introductie van de lsp in het e-laaddossier, de voorgestelde oplossing met inbegrip van de voor- en nadelen van die oplossing en andere oplossingen waarvoor nu niet wordt gekozen. Achteraan de memo is tot slot kort het wettelijk kader opgenomen.

Conclusie / advies

Op zo kort mogelijke termijn worden alle aangevraagde Wbr-vergunningen voor e-laadvoorzieningen (althans diensten als bedoeld in de Dienstenwet) voorbereid met gebruikmaking van de UOV (titel 3.4 Awb). Het wordt aanbevolen om hier vanuit het management van VTH één centraal besluit over te nemen dat vanaf hetzelfde moment geldt voor alle regio's.[4]

Problemen uit de huidige praktijk

Sinds feitelijk eenieder een aanvullende e-laadvoorziening mag aanvragen is de druk op vergunningverleners in de regio's toegenomen. Indien er niet tijdig wordt beschikt op de aanvragen komen immers vergunningen van rechtswege tot stand. Dit leidt tot de volgende problemen.

- Het straalt negatief af op de professionaliteit en betrouwbaarheid van Rijkswaterstaat. Er ontstaan verschillen in de wijze waarop de regio's aanvragen behandelen.
- Vergunningen van rechtswege treden al op derde dag na het verstrijken van de beslistermijn in werking. Zie art. 4:20b Awb. Bekendmaking is, anders dan bij reguliere beschikkingen, daarvoor niet vereist. Dit is vooral nadelig voor (derde-)belanghebbenden – veelal andere partijen die ook diensten aanbieden op verzorgingsplaatsen – omdat zij pas rechtsmiddelen kunnen aanwenden als bekendmaking alsnog heeft plaatsgevonden. Ook vergunninghouders weten soms niet dat zij al beschikken over een in werking getreden vergunning.

[3] Dit is per e-mail van 14 oktober 2021 desgevraagd door Pels Rijcken aan BJV Expertise (Verkeer & Beheer) bevestigd.
[4] Volledigheidshalve zou nog nagegaan kunnen worden of het mandaatbesluit, op grond waarvan namens de Minister Wbr-vergunningen worden verleend hiertoe zonder meer ruimte biedt of dat e.e.a. nog met het kerndepartement moet worden afgestemd.

- Het bekendmakingsproces van een van rechtswege verleende vergunning zorgt voor verwarring. Bekendmaking dient binnen 2 weken na de totstandkoming van de van rechtswege verleende vergunning op reguliere wijze te geschieden, dat wil zeggen toezending of uitreiking van de beschikking aan de aanvrager (art. 4:20c Awb jo 3:41 Awb). Daarbij moet dan een afschrift worden gestuurd aan eventuele derde-belanghebbenden. Dit gebeurt nu niet altijd. Soms wordt bijvoorbeeld volstaan met een publicatie in de Staatscourant en ook wordt derde-belanghebbenden niet altijd een afschrift gezonden, waardoor zij mogelijk in hun rechtspositie worden geschaad.
- Bij niet-tijdige bekendmaking van een van rechtswege verleende vergunning loopt Rijkswaterstaat het risico om (per geval), na ingebrekestelling, een dwangsom van maximaal ca. 1400 euro te verbeuren (zie art. 4:20d Awb).
- Rijkswaterstaat kent geen standaardvoorschriften die in beleid zijn vervat (of waarnaar in beleid duidelijk wordt verwezen, bijv. een handboek) waardoor deze ook van toepassing zouden zijn op van rechtswege verleende vergunningen (zie art. 4:20e Awb). Aldus moet telkens achteraf en onder tijdsdruk actie ondernomen worden om nog voorschriften te verbinden aan een van rechtswege verleende vergunning.
- Rijkswaterstaat heeft beperkte mogelijkheden en beperkt de tijd om een van rechtswege verleende vergunning in te trekken of er alsnog voorwaarden aan te verbinden. Dat kan slechts als dat noodzakelijk is om 'ernstige gevolgen voor het algemeen belang' te voorkomen (art. 4:20f Awb) en moet binnen 6 weken na bekendmaking plaatsvinden (zie art. 4:20f Awb). De toetsingsmaatstaf is hier streng en achteraf wijzigen of intrekken zou uitzonderlijk en zeer goed gemotiveerd moeten zijn. Het is discutabel of dit laatste binnen Rijkswaterstaat het geval is.
- Rijkswaterstaat dient de schade van de vergunninghouder ten gevolge van het wijzigen of intrekken van een van rechtswege verleende vergunning te vergoeden. Voor zover bekend is er nog geen schade vergoed (of geclaimd) maar het risico is niet denkbeeldig.

Daarnaast is onduidelijk hoe praktisch uitvoering moet worden gegeven aan het oordeel van de Afdeling dat mogelijke aanvragen van andere partijen moeten worden betrokken in de besluitvorming.

De oplossing – toepassen UOV – nader uitgewerkt: voor- en nadelen

VTH kan beslissen om individuele beschikkingen of categorieën van beschikkingen, zoals aanvragen voor Wbr-vergunningen om een aanvullend e-laadpunt te realiseren, voor te bereiden met de UOV. Hierdoor is de lsp niet meer van toepassing en worden andere partijen door de kennisgeving van het ontwerpbesluit in de gelegenheid gesteld om zienswijzen te geven en kunnen die in het besluit worden betrokken. De volgende na- en voordelen kunnen worden onderscheiden.

	Nadelen UOV	**Voordelen UOV**
1	Het is niet denkbeeldig dat aanvragers, over de bandbreedte van de uiteindelijke vergunning, het generiek toepassen van de UOV aan de orde gaan stellen.	*Lex silencio positivo* is niet langer van toepassing, dus niet langer Wbr-vergunningen voor aanvullende e-laadpunten van rechtswege. Dit betekent minder herstelwerk aan de

	Een belangrijk argument zal dan zijn dat Rijkswaterstaat de UOV 'misbruikt' om aan de lsp te ontkomen en 'gewoon' tijdig moet beslissen. Ook de landsadvocaat heeft erop gewezen dat het generiek toepassen van de lsp ongeschikt is als structurele oplossing.[5]	'achterkant' van het proces, d.w.z. als de vergunning van rechtswege er al is, en naar verwachting voor VTH meer rust en grip op het proces van vergunningverlening.
2	Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet, nu voorzien voor 1 juli 2022, is de lsp sowieso niet meer van toepassing. Het toepassen van de UOV op alle aanvragen rondom e-laadvoorzieningen, waarop de werkprocessen zullen moeten worden aangepast, zal dan ook voor relatief korte termijn zijn.	De beslissing om UOV toe te passen is niet appellabel. Een partij die het niet eens is met het toepassen van de UOV kan dit slechts over de bandbreedte van het uiteindelijke besluit aan de orde stellen. Zie art. 6:3 Awb. Tegen besluiten voorbereid met de UOV staat geen bezwaar open. Tegen de besluiten kan beroep worden ingesteld. In gevallen waar bezwaren lopen kam de UOV dus ook tijdwinst opleveren en een bezwaarprocedure schelen.
3	De *maximale* afhandeltermijnen zijn langer: in beginsel 24 weken (6 maanden), of korter als geen zienswijzen worden ingediend tijdens de ter inzage legging. In het laatste geval geldt: 6 weken ter inzage leggen, daarna binnen 4 weken beschikken. Zie art. 3:18 Awb. De doorlooptijd zonder UOV is maximaal 16 weken (2x8), als sprake is van een zeer complexe aanvraag. Zie art. 31 Dienstenwet. Vaak zal het sneller kunnen. Wel geldt dat door het geven van hersteltermijnen, bijv. bij een incomplete aanvraag, de doorlooptijd zeer veel langer kan zijn en in de praktijk nu ook vaak is.	Meer uniformiteit en professionelere uitstraling: alle regio's maken gebruik van dezelfde wettelijke procedure die tevens een duidelijke lijn bevat voor het vragen van zienswijzen en het al dan niet wereldkundig maken van Wob-gevoelige informatie (beide art. 3:11 Awb). Dit leidt tot minder 'gedoe' met publiceren, kennisgeven en dergelijke.
4	Redelijk grote administratieve last, met name aan de 'voorkant' van het proces (kennisgeven etc.)	De toepassing van de UOV geeft door het vereiste van de kennisgeving van het ontwerpbesluit en de mogelijkheid van zienswijzen invulling aan de eis

[5] Advies Pels Rijcken aan BJV Expertise (Verkeer & Beheer) van 14 oktober 2021, onder 3.24.

		dat anderen de gelegenheid moeten hebben om een aanvraag in te dienen en daar rekening mee gehouden moet worden. Minder risico op het vergeten van derde-belanghebbenden vanwege voorgeschreven publicatie in de Staatscourant (art. 3:12 Awb), vooraf toezenden ontwerp (art. 3:13 Awb), ter inzage legging en toezending van het uiteindelijke besluit (art. 3:44 Awb).
5		Duidelijkheid voor en gelijke behandeling van alle betrokken marktpartijen.
6		Mogelijk wordt voorkomen dat marktpartijen vóór het sneuvelen van de lsp onder de Omgevingswet nog een *hausse* aan aanvragen doen, erop gokkend dat een deel ervan zal leiden tot vergunningen van rechtswege.

Alles afwegende zitten er meer voor- dan nadelen aan het toepassen van de UOV tot het moment dat de lsp sowieso vervalt vanwege de Omgevingswet. Daarbij geldt dat alle partijen gebaat zijn bij een duidelijke, uniforme procedure en gelijke behandeling. Als de komende maanden zou blijken dat er vanuit de markt fundamentele bezwaren bestaan tegen het toepassen van de UOV, dan kan naar bevind van zaken gehandeld worden. Daarbij geldt dat 'de markt' de keuze om de UOV slechts indirect, over de bandbreedte van de uiteindelijke vergunningen, aan de orde kan stellen. Het valt niet goed in te zien waarom marktpartijen tijd en geld zouden gebruiken om te protesteren tegen een dergelijk formeel, procesmatig punt, nu aanvragen – van alle partijen – tot nu toe veelal gehonoreerd worden. Bij weigering van de eigen aangevraagde vergunning of het ageren tegen de vergunning van een ander, lijkt het (kosten)efficiënter om materiële bezwaren naar voren te brengen.

Andere oplossingen waarvoor nu niet wordt gekozen

Volledigheidshalve wordt nog kort gewezen op overige mogelijkheden om invulling te geven aan de gevolgen van de uitspraak van 4 november 2020, alsook de overwegingen om nu niet voor die mogelijkheden te kiezen.

- Het uitsluiten van de lsp in de Wbr (art. 28 Dienstenwet). Dit zou de 'koninklijke weg' zijn om voor e-laadvoorzieningen geen Wbr-vergunningen van rechtswege meer te hoeven verlenen. Een en ander ook indachtig hetgeen de landsadvocaat hierover heeft gezegd. Nu de lsp echter met de inwerkingtreding van de Omgevingswet sowieso verdwijnt en de Omgevingswet naar verwachting over ongeveer een half jaar in werking zal treden, is niet goed voorstelbaar dat een dergelijke wetswijziging sneller zal gaan. Gezien de druk op vergunningverleners is sneller ingrijpen nu wenselijk.

- Het opnemen van standaardvoorschriften in beleidsstukken zoals de Kennisgeving, waardoor deze standaardvoorschriften óók van toepassing zijn op vergunningen van rechtswege (art. 4:20e Awb). Deze optie is de afgelopen weken besproken met VTH in het kader van de Kennisgeving die wordt gewijzigd. Uiteindelijk is, óók door VTH, echter geconcludeerd dat het opnemen van alle standaardvoorschriften afbreuk zou doen aan het idee dat de Kennisgeving nu enkel wordt gewijzigd om deze weer in lijn te brengen met de jurisprudentie. Bovendien is het moeilijk gebleken om dan op voorhand een selectie van benodigde voorschriften te kiezen.
- Een andere optie is simpelweg 'sneller beschikken', gezien de ervaren werkdruk bij vergunningverleners en de dynamiek van de markt is deze optie echter niet geschikt.

senior juridisch adviseur a.i.

Het wettelijk kader (belangrijkste bepalingen)

Dienstenwet

Artikel 1 (begrippen)

Dienst: economische activiteit, anders dan in loondienst, die gewoonlijk tegen vergoeding geschiedt, als bedoeld in artikel 50 van het Verdrag;

Artikel 28 (1)

In afwijking van artikel 4:20a, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht is paragraaf 4.1.3.3 van die wet van toepassing op een aanvraag om een vergunning, tenzij bij wettelijk voorschrift anders is bepaald

Algemene wet bestuursrecht

Afdeling 3.4

Artikel 3:10 (1)

Deze afdeling is van toepassing op de voorbereiding van besluiten indien dat bij wettelijk voorschrift of bij besluit van het bestuursorgaan is bepaald.

Artikel 3:10 (4)

Indien deze afdeling van toepassing is op de voorbereiding van een besluit is paragraaf 4.1.3.3. niet van toepassing.

Paragraaf 4.1.3.3. Positieve fictieve beschikking bij niet tijdig beslissen

Artikel 4:20a (1)

Deze paragraaf is van toepassing indien dit bij wettelijk voorschrift is bepaald.

Aanbiedingsformulier

Agendapunt **Bijlagen: 1**

Vergunningen voor aanvullende voorzieningen op verzorgingsplaatsen

Indiener	[redacted]
Voorbereiding	[redacted] (ON), [redacted] (CD), [redacted] (BS), [redacted] (WVL)
Samenvatting	*De Raad van State heeft in haar uitspraak van 4 november 2020 aangeven dat het voorbehoud dat alleen de vergunninghouder van de basisvoorziening op een verzorgingsplaats (VZP) voor een vergunning voor een aanvullende voorziening in aanmerking kan komen, buiten toepassing dient te worden gelaten wegens strijd met de Dienstenrichtlijn.* *De uitspraak stelde RWS voor de vraag hoe met deze nieuwe juridische realiteit moet worden omgegaan. Aan de uitspraak is gehoor gegeven met het wijzigen van het voorzieningenbeleid op 6 januari. Het effect hiervan is dat ook andere partijen dan de exploitant van een benzinestation of wegrestaurant een laadpaal als aanvullende voorziening kunnen aanvragen.* *Medio februari hebben we in de Agvh afgesproken de vergunningen voor aanvullende voorzieningen te gaan publiceren. Deze beslissing blijkt onvoldoende effectief. Daarbij werden we in april geconfronteerd met de Lex silencio positivo, van rechtswege verleende vergunningen bij niet tijdig beslissen.* *Gelet op de veranderde situatie is het noodzakelijk om voor alle e-laadvergunningen voortaan de uniforme Openbare Voorbereidingsprocedure (3.4 Awb) te gebruiken (zie uitgebreid advies CD als bijlage). Dit dient meerdere doelen. Op 6 januari 2021 is de Kennisgeving e-laadvoorzieningen aangepast, in die zin dat het voortaan voor iedereen mogelijk is om een aanvullende voorziening aan te vragen. Voorheen was dit voorbehouden aan de houder van een basisvoorziening. Dit houdt in dat het speelveld aanzienlijk complexer is geworden en de mogelijke belanghebbenden bij een dergelijk besluit niet op voorhand bekend zijn. Complexiteit en een onbekende groep belanghebbenden zijn de hoofdredenen om voor 3.4 Awb te kiezen. Meer openbaarheid en uniformiteit rondom deze vergunningen heeft bovendien als verwacht effect dat er minder informatievragen zullen komen (o.m. Wob). Een zeer belangrijk effect is voorts dat de LSP bij 3.4 procedures in de Awb is uitgesloten.* *Hoewel de toepassing van 3.4 dus in beginsel meer zorgvuldigheid en daarmee inzet betekent, is de verwachting dat het ook wat betreft netto tijdsbesteding voor RWS een goede zet is. In de bijgaande nota van de CD wordt een en ander nader toegelicht.* *Alle basisvoorzieningen voor e-laden worden overigens reeds via 3.4 Awb voorbereid.*

Behandeling	Discussie / meningsvormend Hamerstuk	X Besluitvormend Ter informatie
Benodigde behandeltijd	10 minuten	
Gevraagd advies/besluit	Per direct alle vergunningen die worden aangevraagd voor e-laadpunten op verzorgingsplaatsen af te handelen middels de 3.4 Awb procedure (basisvoorzieningen en wezenlijke aanpassingen daarvan alsmede aanvullende voorzieningen en wezenlijke aanpassingen daarvan).	
Consequenties financieel (K€)	Zeer gering	
Consequenties personeel (fte)	Beperkt, het zwaartepunt van de behandeling verschuift naar voren. De zorgvuldige procedure levert tijdsbesparing achteraf op, met name m.b.t. LSP situaties.	
Vervolgtraject		

[redacted] (ZN)

Van: [redacted] (WNZ)
Verzonden: maandag 22 november 2021 08:58
Aan: '[redacted]@anteagroup.com'; [redacted] (WNZ); [redacted] (ZD)
CC: [redacted] (WNZ); [redacted] (WNZ); [redacted] (WNZ); [redacted] (WNZ)
Onderwerp: Wbr - E-laadvoorzieningen - uitgebreide procedure!

N.a.v. een vraag van [redacted], dit geldt voor nieuwe aanvragen.

Van: [redacted] (WNZ)
Verzonden: donderdag 18 november 2021 15:42
Aan: '[redacted]@anteagroup.com' <[redacted]@anteagroup.com>; [redacted] (WNZ) <[redacted]@rws.nl>; [redacted] (ZD) <[redacted]@rws.nl>
CC: [redacted] (WNZ) <[redacted]@rws.nl>; [redacted] (WNZ) <[redacted]@rws.nl>; [redacted] (WNZ) <[redacted]@rws.nl>; [redacted] (WNZ) <[redacted]@rws.nl>
Onderwerp: Wbr - E-laadvoorzieningen - uitgebreide procedure!

Dames, heren,

Graag jullie aandacht voor bijgaande informatie. Bijgevoegde documenten komen op korte termijn ook via Powerbrowser beschikbaar. **Kort: alle aangevraagde Wbr-vergunningen voor e-laadvoorzieningen worden vanaf nu voorbereid met gebruikmaking van de uitgebreide openbare voorbereidingsprocedure (titel 3.4 Awb).** Dit geldt dus niet alleen voor laadpunten als basisvoorziening, maar ook voor e-laadpunten als aanvullende voorzieningen bij benzinestations en wegrestaurants. Ook geldt dit voor voorzieningen die nodig zijn om de laadvoorziening te exploiteren, zoals reclameobjecten en prijspalen. Dit alles om niet in de problemen te komen door de toepassing van de lex silencio positivo.

Voor meer duiding verwijs ik naar het memo.

Gr
[redacted]

Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

www.rijkswaterstaat.nl
Contactpersoon
[redacted]

Datum
18 november 2021

verslag

Verslag van AgVH 18 november 2021

Deelnemers

Aanwezig: [redacted], [redacted], [redacted], [redacted] (secr.), [redacted], [redacted], [redacted], [redacted], [redacted], [redacted], [redacted], [redacted].

Afwezig: [redacted], [redacted], [redacted], [redacted], [redacted], [redacted]

	Agendapunt	Omschrijving	Besluit/acties
1.	Opening en vaststellen agenda		Agenda wordt vastgesteld.
2.	[redacted] buiten reikwijdte	[redacted]	[redacted]

	Agendapunt	Omschrijving	Besluit/acties
		[redacted]	
[redacted] buiten reikwijdte		[redacted]	[redacted]
4.	E-laadpunten	Nav de uitspraak over lex silencio is geadviseerd om aanvragen af te handelen op de wijze benoemd in afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht. Vaak onbekende belanghebbenden en voorkomt gedoe achteraf. Volgende week is er een CoP laadpunten en dan zijn alle bloedgroepen aanwezig en zal dit advies en besluiten worden genoemd.	Unaniem worden besloten dat alle aanvragen inzake e-laadpunten zal worden afgedaan conform afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht.
5.	[redacted]	[redacted]	
	EINDE		

Agenda Voortgangsoverleg snelladen RWS en Fastned, 2 december 2021

[redacted] buiten reikwijdte

[redacted]

2. **Uitgebreide wbr-procedure**

RWS gaat vanaf nu bij wbr-aanvragen inzake laadinfra standaard de 'uitgebreide procedure' volgen; ook bij aanvragen voor aanvullende voorzieningen en bij "wezenlijke" wijziging van vergunningen. Fastned bespreekt graag de exacte implicaties en reikwijdte.

Begrip bij RWS voor het punt dat een langere doorlooptijd ten koste gaat van exploitatietermijn. RWS vindt het nog lastig om exact aan te geven wanneer sprake is van een 'wezenlijke wijziging van de vergunning'. In ieder geval is een ietwat gewijzigde locatie of het nieuwe design van de Fastned station niet per definitie reden om een uitgebreide procedure te doorlopen. Sowieso is het goed (en dat doen we reeds) om vooroverleggen te plegen, zodat de procedure zo snel mogelijk kan worden doorlopen.

Gemaakte afspraken:

- [redacted] *zal bij de verschillende regio's dit punt onder de aandacht brengen*
- *Uitgangspunt is om alleen indien echt noodzakelijk gezien de aard van een wijziging, de uitgebreide procedure te doorlopen.*

[redacted] buiten reikwijdte

[redacted]

4. Informeren over vergunningaanvragen aanvullende voorziening laden

Fastned hoort in gesprekken met RWS regelmatig over (plannen voor) vergunningsaanvragen voor aanleg laadpunten als aanvullende voorziening / uitbreiding van het aantal laadpunten door pomphouders op verzorgingsplaatsen waar Fastned óók een vergunning (aangevraagd) heeft. Kan Fastned periodiek overzicht krijgen van alle lopende en recent behandelde wbr-aanvragen inzake aanvullende voorzieningen laadpunten van pomphouders, die niet in de Staatscourant zijn gepubliceerd?

Gemaakte afspraken:

- [redacted] *neemt dit punt mee. Hij gaat kijken of hij inderdaad zo'n overzicht periodiek kan verstrekken.*

[redacted] buiten reikwijdte

[redacted]

buiten reikwijdte

[redacted]

[redacted] (ZN)

Van: [redacted] <[redacted]@fastnedcharging.com>
Verzonden: donderdag 2 december 2021 20:45
Aan: [redacted] (ON); [redacted]
CC: [redacted]
Onderwerp: Re: Agenda en stukken Voortgangsoverleg snelladen 2 december
Bijlagen: Agenda + verslag Voortgangsoverleg snelladen 2 dec 2021 (RWS-Fastned).docx

Hi [redacted] (en [redacted]),

Dank voor de meeting vandaag. Hierbij een concept verslag. Ik heb dat voor ieders gemak steeds onder de agendapunten gezet in het blauw en de afspraken voor de helderheid groen gearceerd.

Ik heb alles zo goed mogelijk proberen samen te vatten. Laat vooral weten als er iets ontbreekt of niet klopt.

We hebben volgende week contact over aantal follow-ups.

Hartelijke groet,

[redacted] buiten reikwijdte

[redacted]

Genoeg te bespreken in de 1,5 uur die we hebben denk ik. Mocht je belangrijke agendapunten missen, laat het dan even weten, dan voegen we die toe.

Tot donderdag!

Hartelijke groet,

[redacted] (ZN)

Van: [redacted] (ON)
Verzonden: vrijdag 3 december 2021 15:28
Aan: [redacted] (CD)
Onderwerp: RE: peildatum UOV toepassen

Dag [redacted],
Het besluit tot toepassing van de UOV is inderdaad op 18/11 genomen.

Vrgr [redacted]

Van: [redacted] (CD) <[redacted]@rws.nl>
Verzonden: vrijdag 3 december 2021 13:41
Aan: [redacted] (ON) <[redacted]@rws.nl>
Onderwerp: peildatum UOV toepassen

Hoi [redacted],

Tijdens de vakgroep Verkeer & Beheer kwam vanochtend ter sprake wat de peildatum is voor het toepassen van de UOV op alle aanvragen (bv én av). Ik heb toegezegd dat even te zullen navragen, maar ga uit van 18-11 jl. klopt dat?

Hoor graag even. Dank en goed weekend alvast!

Groet,

[redacted]

mr. [redacted]
Senior juridisch adviseur
.....
Rijkswaterstaat Corporate Dienst
Bestuurlijk Juridische Zaken en Vastgoed | Expertise
Griffioenlaan 2 | 3526 LA Utrecht
Postbus 2232 | 3500 GE Utrecht
.....
M [redacted]
[redacted]@rws.nl
www.rijkswaterstaat.nl
Volg ons op Twitter en Facebook

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

Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Retouradres: Rijkswaterstaat | Postbus 2232 | 3500 GE Utrecht

RWS INFORMATIE
Winthagen Mensink advocaten
T.a.v. de heer mr. [redacted]
Sarphatistraat 370
1018 GW AMSTERDAM

AANTEKENEN

Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid
Bedrijfsvoering

Laan op Zuid 45
3072 DB Rotterdam
Postbus 2232
3500 GE Utrecht
T 088 153 49 22
www.rijkswaterstaat.nl

Contactpersoon
mw. mr. [redacted]
senior juridisch adviseur

M [redacted]
[redacted] rws.nl

Ons kenmerk
RWS-2021/42621
Uw kenmerk
20170004Blom
Bijlage(n)
2

Datum 14 december 2021
Onderwerp Beslissing op bezwaar Fastned B.V. Wbr-vergunning energielaadpunten verzorgingsplaats Blommendaal

Geachte heer [redacted],

U heeft namens uw cliënte Fastned B.V. een bezwaarschrift van 3 september 2020 ingediend tegen mijn besluit van 21 april 2020 met kenmerk RWS-2020/27496. Met dit besluit is aan Shell Nederland Verkoopmaatschappij B.V. een Wbr-vergunning voor energielaadpunten op verzorgingsplaats Blommendaal verleend.

Bijgevoegd treft u de beslissing op het bezwaarschrift aan. Voor de overwegingen die tot de beslissing hebben geleid alsmede voor de daartegen aan te wenden rechtsmiddelen verwijs ik u naar de inhoud van de beschikking.

Ik verzoek u mij voor de toegekende kosten van bezwaar het rekeningnummer waarop deze kunnen worden betaald te sturen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,
namens deze,
hoofd Werkenpakket Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid,

[redacted]

drs. [redacted]

Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid
Bedrijfsvoering

Laan op Zuid 45
3072 DB Rotterdam
Postbus 2232
3500 GE Utrecht
T 088 153 49 22
www.rijkswaterstaat.nl

Contactpersoon
mw. mr. [redacted]
senior juridisch adviseur

M [redacted]
[redacted]@rws.nl

beschikking

Datum	14 december 2021
Nummer	RWS-2021/42621 I
Onderwerp	Beslissing op bezwaar van Fastned B.V. tegen Wbr-vergunning energielaadpunten verzorgingsplaats Blommendaal

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Beslissende op het bezwaarschrift van Fastned B.V. van 3 september 2020 tegen mijn besluit van 21 april 2020 met kenmerk RWS-2020/27496.

I. PROCEDURE EN FEITEN

1. Aanvraag

Op 29 januari 2020, laatstelijk aangevuld op 2 april 2020, 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 twee elektrische oplaadstations voor elektrische voertuigen inclusief een trafostation, power units en kabels en leidingen bij het benzinestation op verzorgingsplaats Blommendaal langs Rijksweg A27 Rechts nabij km 44,4 in de gemeente Vijfheerenlanden. De aanvraag betreft een wijziging van de op 5 februari 1996 aan Shell verleende Wbr-vergunning voor een benzinestation op de verzorgingsplaats met kenmerk 0469.

2. Primaire besluit

Bij beschikking van 21 april 2020 met kenmerk RWS-2020/27496 heb ik de Wbr-vergunning van 5 februari 1996 gewijzigd (hierna: het bestreden besluit).

3. Bezwaarschrift

Bij brief van 3 september 2020 heeft mr. [redacted] van Winthagen Mensink advocaten namens Fastned B.V. (hierna: bezwaarmaker), per post ontvangen op 4 september 2020, een verzoek om handhaving dan wel een bezwaarschrift ingediend tegen het bestreden besluit.

4. Hoorzitting

Bezwaarmaker heeft desgevraagd laten weten geen prijs te stellen op een hoorzitting om haar bezwaren toe te lichten. Shell heeft desgevraagd laten weten alleen aan een hoorzitting deel te nemen indien bezwaarmaker een hoorzitting wil. Er heeft derhalve geen hoorzitting plaatsgevonden.

II. DE ONTVANKELIJKHEID

Het bezwaarschrift is buiten de termijn voor het indienen van een bezwaarschrift van zes weken in artikel 6:7 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) ingediend.

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

Bezwaarmaker heeft een laadstation op verzorgingsplaats Blommendaal, waarvoor haar bij besluit van 5 augustus 2014 met kenmerk RWS-2014/35778 een Wbr-vergunning is verleend. Zij heeft als derde belanghebbende geen afschrift van het bestreden besluit ontvangen. Nadat zij bekend is geworden met uitvoering van de werkzaamheden op verzorgingsplaats Blommendaal waarvoor het bestreden besluit is verleend, heeft zij binnen twee weken na bekendheid hiermee bij brief van 3 september 2020 een verzoek om handhaving dan wel een bezwaarschrift tegen een Wbr-vergunning voor de werkzaamheden ingediend. Er is daarmee sprake van verschoonbaarheid van de termijnoverschrijding bij het maken van bezwaar tegen het bestreden besluit.

Het bezwaarschrift voldoet verder aan de overige door de Awb gestelde eisen, zodat het bezwaarschrift ontvankelijk is.

Voor wat betreft het verzoek om handhaving is in de ontvangstbevestiging van 14 september 2020 met kenmerk RWS-2020/44284 aangegeven dat voor de werkzaamheden op de verzorgingsplaats met het bestreden besluit een Wbr-vergunning aan Shell is verleend. Een afschrift van het bestreden besluit is daarbij gevoegd. Daarbij is tevens aangegeven dat nu er een vergunning is verleend handhaving niet aan de orde is. De brief van 3 september 2020 is als bezwaarschrift in behandeling genomen.

III. JURIDISCH KADER

Het juridisch kader bestaat uit:
1. De Wbr;
2. De Kennisgeving Voorzieningen op verzorgingsplaatsen langs rijkswegen, laatstelijk gewijzigd op 6 januari 2021 (hierna: de Kennisgeving);
3. Het Kader inrichting verzorgingsplaatsen van 20 februari 2019 (hierna: het Kader)
4. De vergunningvoorschriften die zijn opgenomen in het bestreden besluit.

Op grond van artikel 1 van de Wbr wordt onder waterstaatswerken verstaan: "bij het Rijk in beheer zijnde wegen alsmede, voor zover in beheer bij het Rijk, de daarin gelegen kunstwerken en hetgeen verder naar zijn aard daartoe behoort". Een verzorgingsplaats langs de rijksweg is een waterstaatswerk als bedoeld in artikel 1 van de Wbr.

Op grond van artikel 2, eerste lid, van de Wbr is het verboden zonder vergunning gebruik te maken van een waterstaatswerk door anders dan waartoe het is bestemd:
   a. daarin, daarop, daaronder of daarover werken te maken of te behouden;
   b. daarin, daaronder of daarop vaste stoffen of voorwerpen te storten, te plaatsen of neer te leggen, of deze te laten staan of liggen.

Op grond van artikel 3, eerste lid, van de Wbr kan een vergunning slechts worden geweigerd ter bescherming van waterstaatswerken en ter verzekering van een doelmatig en veilig gebruik van die werken, met inbegrip van het belang van verruiming of wijziging van die werken.

Op grond van artikel 3, tweede lid, van de Wbr kan een besluit tot weigering, wijziging of intrekking van een vergunning mede strekken ter bescherming van aan de waterstaatswerken verbonden belangen van andere dan waterstaatkundige aard, maar uitsluitend voor zover daarin niet is voorzien door bij of krachtens een andere wet gestelde bepalingen.

Bij een beoordeling van een aanvraag om een Wbr-vergunning voor het maken of wijzigen van een voorziening op een verzorgingsplaats wordt het beleid betrokken dat de minister daartoe specifiek heeft vastgesteld. Het voorzieningenbeleid is te vinden in de Kennisgeving.

IV. GRONDEN VAN BEZWAAR

De bezwaren van bezwaarmaker zijn in de volgende twee onderdelen samen te vatten:

1. Twee aanbieders van snellaadvoorzieningen op dezelfde verzorgingsplaats zou ter verzekering van veilig en doelmatig gebruik van de verzorgingsplaats moeten worden geweigerd.
2. 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 die vergunningen.

V. BEOORDELING VAN HET BEZWAAR

Het bestreden besluit moet ingevolge artikel 7:11 van de Awb worden heroverwogen op grondslag van het bezwaar. Het besluit wordt volledig heroverwogen op grond van de feiten en omstandigheden zoals deze thans bekend zijn.

Bezwaargrond 1:
Twee aanbieders van snellaadvoorzieningen op dezelfde verzorgingsplaats zou ter verzekering van het veilig en doelmatig gebruik van de verzorgingsplaats moeten worden geweigerd.

Bezwaarmaker stelt ter onderbouwing van deze bezwaargrond dat:

- Er geen rechtvaardiging is dat de minister geen tweede laadstation als basisvoorziening toelaat, maar wel een tweede laadstation als aanvullende voorziening.
- Het aanbieden van snellaadvoorzieningen op verschillende locaties op dezelfde verzorgingsplaats tot onveilige situaties leidt.
- Het elektriciteitsnet niet toegerust is op twee laadvoorzieningen op één verzorgingsplaats.

- In het bestreden besluit is ten onrechte niet getoetst of het plaatsen van snelladers onder de luifel van het benzinestation leidt tot gevaarlijke situaties.

Hieronder zal ik ingaan op de voor deze bezwaargrond relevante wet- en regelgeving. Daarna geef ik per nadere onderbouwing van bezwaarmaker een beoordeling daarvan.

Onjuiste veronderstelling effecten op de veiligheid en doelmatigheid
Bezwaarmaker stelt dat het bestreden besluit onterecht is gebaseerd op de veronderstelling dat een laadstation als aanvullende voorziening minder effecten zou hebben op de veiligheid en doelmatigheid dan een laadstation als basisvoorziening. Volgens bezwaarmaker doen de effecten op de verkeersveiligheid en het doelmatig gebruik van de verzorgingsplaats zich in dezelfde mate voor. Daarom zou het verbod van een tweede laadstation als basisvoorziening ook moeten gelden voor laadstations als aanvullende voorzieningen.

Bezwaarmaker beschikt over een Wbr-vergunning voor het hebben en behouden van een oplaadstation als basisvoorziening met twee snellaadpunten op verzorgingsplaats Blommendaal. Met het bestreden besluit is aan Shell een vergunning verleend voor twee energielaadpunten als aanvullende voorziening bij haar basisvoorziening benzinestation op verzorgingsplaats Blommendaal. De laadpunten zijn deels gesitueerd onder de luifel bij het benzinestation.

Ingevolge artikel 3 van de Wbr dient een aanvraag tot wijziging van een vergunning te worden beoordeeld op veiligheid en doelmatigheid. Uit de uitspraken van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 19 september 2018 (ECLI: NL:RVS:2018:2996, r.o. 8.4) en 31 juli 2019 (ECLI:NL:RVS:2019:2645, r.o. 10.2) volgt dat beoordeeld moet worden of het toelaten van twee laadvoorzieningen tot een zodanig verkeersonveilige situaties leidt dat de vergunning wegens strijd met het vereiste van een veilig gebruik van de verzorgingsplaats had moeten worden geweigerd. Dat op verzorgingsplaatsen slechts één benzinestation of laadstation als basisvoorziening aanwezig is, maakt dit niet anders.

Anders dan bezwaarmaker beweert, heeft een energielaadpunt als aanvullende voorziening wel degelijk minder effecten op het veilig en doelmatig gebruik van de verzorgingsplaats dan een laadstation als basisvoorziening. Een nieuwe basisvoorziening krijgt een eigen plek op de verzorgingsplaats, los van de overige basisvoorzieningen en in de regel met een eigen toe- en uitrit. Dit leidt tot andere verkeersbewegingen. Daarentegen maakt een aanvullende voorziening gebruik van de reeds op de verzorgingsplaats bestaande infrastructuur. De verkeersbewegingen worden daardoor niet wezenlijk anders en van extra ruimtebeslag is geen sprake.

Onveilige situaties door snellaadvoorzieningen als aanvullende voorziening
Bezwaarmaker stelt dat het aanbieden van snellaadvoorzieningen op verschillende locaties op dezelfde verzorgingsplaats leidt tot onveilige situaties. Volgens bezwaarmaker leidt dit ertoe dat weggebruikers tegen het verkeer in van de ene naar de andere aanbieder gaan rijden en dat zij op de eerste splitsing na het verlaten van de snelweg een keuze moeten maken tussen de beide aanbieders. Dat kan leiden tot onzeker en impulsief rijgedrag waarmee de verkeersveiligheid in

gevaar wordt gebracht. Bezwaarmaker verwijst naar een aantal stukken en rapporten ter onderbouwing van haar standpunt.

De Afdeling heeft in de uitspraak van 19 september 2018 over de vergunning voor laadpalen van Shell op verzorgingsplaats De Andel reeds geoordeeld dat deze (in die procedure eveneens aangevoerde) beroepsgrond van bezwaarmaker met betrekking tot de verkeersveiligheid faalt:

> "Wat betreft het door Fastned gestelde onzekere rijgedrag op het splitsingspunt op de toerit geldt dat, uitgaande van de omstandigheid dat niet op elke verzorgingsplaats een e-laadpunt aanwezig is, een bestuurder van een elektrische auto in beginsel beter voorbereid op weg zal gaan dan een bestuurder van een auto die rijdt op benzine of diesel en het daarom zelden zal voorkomen dat een automobilist op de splitsing nog moet nadenken over zijn keuze. Voor een automobilist die toch onvoorbereid bij de verzorgingsplaats arriveert zal het door de aanwezige bebording bij het splitsingspunt op de toerit duidelijk zijn waar hij heen kan voor welk e-laadpunt. Ter plaatse van het splitsingspunt is geen sprake meer van de door Fastned gestelde hoge aanrijsnelheid, aangezien, gelet op de lengte en inrichting van de toerit, goed overzicht bestaat en er voldoende tijd is voor de weggebruiker om af te remmen tot 50 km/u ter hoogte van het splitsingspunt van de verzorgingsplaats.
>
> Wat betreft het gestelde ongewenste rijgedrag op de verzorgingsplaats geldt dat op de wegen van een verzorgingsplaats éénrichtingsverkeer geldt en dat de te volgen rijrichting duidelijk blijkt uit de inrichting van de wegen op de verzorgingsplaats, waardoor de kans dat een automobilist tegen de rijrichting in gaat rijden, wordt geminimaliseerd. Mocht een automobilist incidenteel toch besluiten tegen de rijrichting naar het andere laadpunt te rijden, dan is het verkeersveiligheidsrisico nog niet dusdanig hoog dat dat zou moeten leiden tot een weigering van de vergunning. Hierbij is van belang dat de kans dat een automobilist tegen de richting in gaat rijden bijzonder klein is en dat, als hij dat toch doet, hij dat extra voorzichtig zal doen. Ook het effect van tegen de richting in rijdend verkeer op de verzorgingsplaats is niet groot, omdat het verkeer, nu het gaat om verblijfsgebied, langzaam rijdt. Er is geen sprake van een reëel risico dat zou moeten leiden tot weigering van de vergunning."
>
> Zie: AbRvS 19 september 2018, ECLI:NL:RVS:2018:2996, r.o. 8.4.

De situatie op verzorgingsplaats Blommendaal is niet zodanig anders dat in de onderhavige zaak een ander oordeel gerechtvaardigd is. Uit de verkeerskundige analyse van 1 juni 2021 (bijlage 1) die bij dit besluit is gevoegd blijkt dat de in bovenstaande overwegingen gehanteerde uitgangspunten ook onverkort gelden in de situatie op verzorgingsplaats Blommendaal.

Daarvoor is in deze specifieke situatie relevant dat op de verzorgingsplaats een maximumsnelheid van 30 km/u zal gaan gelden. Dit zal met borden worden aangegeven bij het punt waar een keuze moet worden gemaakt tussen het benzinestation of de parkeergelegenheid (de eerste splitsing). Bij de splitsing zijn nu drie borden geplaatst: tanken links, rusten rechts en elektrisch laden rechts. Deze borden zullen worden gewijzigd in een bord voor tanken en laden Shell links en een bord voor parkeren en laden Fastned rechts als aangegeven in de analyse. De vooraanduiding geeft vroegtijdig aan welke keuze gemaakt moet worden op het

splitsingspunt. De snelheid wordt door de plaatsing van het 30 km/u bord verder verlaagd en men is beter voorbereid op de keuze die op het eerste splitsingspunt moet worden gemaakt.

De rijrichting is gelijk aan de rijksweg en naar de uitgang van de verzorgingsplaats gericht. Bij het rechts aanhouden bij het eerste splitsingspunt volgt bij het volgende splitsingspunt links de weg naar de inrit van het Fastned laadstation. De aanwezige bebording op dit punt voor laden en parkeren dient te worden samengevoegd en voorzien te worden van Fastned als aanbieder voor laden. Aan de linkerzijde van die weg circa 25 m na het samenvoegpunt bevindt zich de inrit naar het Fastned laadstation. Aan de rechterzijde zijn langsparkeervakken voor autoverkeer gesitueerd. Er zijn door de aanwezigheid van geparkeerde personenauto's voor weggebruikers hier parkeermanoeuvres van voertuigen en overstekende voetgangers te verwachten. Deze benadrukken het aanwezig zijn in een verblijfsgebied met bijbehorende maximumsnelheid van 30 km/u. Het is aannemelijk dat weggebruikers hun snelheid en attentieniveau hierop zullen aanpassen.

De wegenstructuur en de rijrichting nodigen niet uit tot het tegen de rijrichting in van het Fastned laadstation naar de laadpunten van Shell rijden. Ter verduidelijking van de rijrichting bij het verlaten van het Fastned laadstation zal bij de uitrit aan de rechterzijde het gebodsbord D4 Gebod tot het volgen van de aangegeven rijrichting worden geplaatst. Vanaf de aanvullende laadvoorziening van Shell kan naar de laadvoorziening van Fastned worden gereden, dat verder op de verzorgingsplaats is gesitueerd.

De twee laadpunten van Shell zijn (deels) onder de bestaande luifel gesitueerd naast de aanwezige brandstofzuilen. Onder de bestaande luifel wordt met de rijrichting mee geparkeerd aan weerszijden van de laadpunten. Dit is gelijk aan de wijze van parkeren bij tanken. Voor deze locatie geldt dat zowel met als zonder de laadpunten van Shell het parkeren ter plaatse niet wijzigt. De snelheid ter plaatse is ook zeer laag. De realisatie van de laadpunten brengt daardoor geen andere voertuigbewegingen met zich mee.

Weggebruikers op de verzorgingsplaats zullen alert zijn op voertuigen die willen afslaan en op parkeermanoeuvres van voertuigen. Het risico op tegen het verkeer in rijden wordt als laag beoordeeld. Uit de verkeerskundige beoordeling volgt dat de laadpunten van Shell geen reëel verkeersveiligheidsrisico met zich meebrengen. Er is dan ook geen sprake van een verkeersonveilige situatie die moet leiden tot weigering van de door Shell aangevraagde vergunning.

In de meest recente uitspraak van de Afdeling over vergunningen voor laadpalen van benzinestationhouders op diverse verzorgingsplaatsen oordeelt de Afdeling ook dat in de aan de besluiten ten grondslag liggende verkeerskundige beoordelingen voldoende wordt gemotiveerd dat de gevolgen van de voorziene laadpunten voor de verkeersveiligheid op de verzorgingsplaatsen gering zijn. Dit is ook het geval op verzorgingsplaats Blommendaal. Ik verwijs hiervoor naar bijgevoegde verkeerskundige analyse.

Zie: AbRvS 18 augustus 2021, ECLI:NL:RVS:2021:1837, r.o. 14.1.

Bezwaarmaker beroept zich ter onderbouwing van diens standpunt niet op (nieuwe) onderzoeken die tot een andere conclusie zouden moeten leiden. Gelet op het vorenstaande is er geen reden om aan te nemen dat het toestaan van een laadvoorziening bij het benzinestation van Shell tot een verkeersonveilige situatie leidt die noodzaakt tot weigering van de Wbr-vergunning.

Brandveiligheid
Bezwaarmaker stelt vervolgens dat het laadstation dat Shell aanlegt is gesitueerd onder de luifel van het benzinestation waar fossiele brandstoffen worden verkocht. Volgens bezwaarmaker wijkt de blusstrategie in geval van een brand van een elektrische auto in belangrijke mate af van die bij brand van het benzinestation zelf of van een benzine- of dieselauto. Een deel van de snelladers bevindt zich deels onder de luifel en daarmee in of vlak bij de zones waarbinnen de kans op een ontplofbare atmosfeer bij normale bedrijfsvoering groot is, aldus bezwaarmaker. Ook ontbreekt het volgens bezwaarmaker aan een toelichting wat de minimaal in acht te nemen afstand tussen snelladers en afleverzuilen voor benzine en diesel zou moeten zijn. Om te voorkomen dat zich gevaarlijke situaties voordoen waarbij een mobiele telefoon als ontstekingsbron fungeert, verzoekt Shell de gebruikers van haar benzinestations om deze elektrische apparaten uit te schakelen, aldus bezwaarmaker. Volgens bezwaarmaker is het daarmee niet te rijmen om wel elektrische auto's op hoog vermogen te laten laden onder de luifel van het benzinestation. Samengevat stelt bezwaarmaker dat een vergunning voor het laadstation van Shell niet kan worden verleend zolang niet een gespecialiseerd onderzoek is verricht naar de verkeersveiligheidsaspecten van het plaatsen van laders onder de luifel van een benzinestation in de directe nabijheid van aflevertoestellen voor benzine en diesel.

Brandstofverkooppunten, waar explosiegevaar bestaat, moeten voldoen aan de ATEX 153-Richtlijn (1999/92/EG). Deze richtlijn bevat de minimum veiligheidseisen voor werkgevers voor een gezonde en veilige werkomgeving voor werknemers die door explosieve atmosferen gevaar kunnen lopen. Deze regels zijn geïmplementeerd in de Arbeidsomstandighedenwet en de daarop gebaseerde regelgeving. Met het toezicht hierop en de handhaving hiervan is de Inspectie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid belast. Verder wordt de externe veiligheid, waaronder brandveiligheid valt, getoetst in het kader van de voor een brandstofverkooppunt benodigde omgevingsvergunning milieu op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en de Wet milieubeheer. Hiervoor is het college van burgemeester en wethouders bevoegd gezag. Wijzigingen aan de inrichting moeten gemeld worden aan het bevoegd gezag, dat vervolgens zal toetsen of de gewenste wijziging zich verhoudt tot de eisen van externe veiligheid. Gelet hierop kan de vermeende brandonveiligheid niet bij de toetsing op grond van de Wbr worden betrokken.

Aansluiting elektriciteitsnet
Bezwaarmaker stelt verder dat het niet doelmatig is om twee afzonderlijke laadvoorzieningen op dezelfde verzorgingsplaats te realiseren, omdat het elektriciteitsnet daar niet op is toegerust. Initiatieven als zonneparken en snellaadstations kunnen niet tijdig een aansluiting op het net krijgen en krijgen evenmin de door hen benodigde transportcapaciteit. Twee laadstations ten behoeve

van elektrische auto's vlak bij elkaar vergroot volgens bezwaarmaker de druk op het bestaande elektriciteitsnetwerk verder, zonder dat zij een toevoeging vormen op de mogelijkheden voor snelweggebruikers om op de verzorgingsplaatsen langs de snelweg hun elektrische auto's op te kunnen laden.

Wat daar ook van zij, de vraag of vergunninghouder een aansluiting krijgt op het energienet valt buiten het toetsingskader van de Wbr valt. Bezwaarmaker bewijst ook niet dat er geen tijdige aansluiting op het net mogelijk zou zijn. Het zorgen voor een tijdige aansluiting en het voorkomen van druk op het elektriciteitsnetwerk is bovendien een aangelegenheid van het netwerkbedrijf. Eventueel verzuim door het netwerkbedrijf kan geen reden zijn om de vergunning voor de aangevraagde activiteit te weigeren.

Gelet op het vorenstaande is er geen reden om aan te nemen dat het toestaan van een energielaadpunt bij het benzinestation in strijd is met het veilig en doelmatig gebruik van de verzorgingsplaats. Er is dan ook geen aanleiding om de gevraagde wijzigingsvergunning te weigeren.

Bezwaargrond 2:
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 die vergunningen.

Bezwaarmaker stelt ter onderbouwing van deze bezwaargrond dat:

- Het in strijd is met zowel de Dienstenrichtlijn als de Unierechtelijke en nationale rechtsbeginselen om bepaalde Wbr-vergunningen voor laadvoorzieningen te reserveren voor benzinestations, zonder dat andere gegadigden daarvoor in aanmerking kunnen komen. Er bestaat geen dwingende reden van algemeen belang voor deze ongelijke behandeling tussen (potentiële) aanbieders van laaddiensten langs de snelweg. Als er al een tweede vergunning zou kunnen worden verleend, dan is het volgens bezwaarmaker niet toegestaan om die uitsluitend aan benzinestationhouders te verlenen. In plaats daarvan moet een transparante, eerlijke en objectieve verdelingsprocedure worden gehouden waaraan ook bezwaarmaker deel kan nemen.
- Zij - door de komst van een tweede laadstation - wordt beperkt in haar uitbreidingsmogelijkheden.
- Er sprake is van strijd met het gelijkheidsbeginsel omdat de bestreden vergunning aan Shell voor onbepaalde tijd is verleend terwijl de vergunningen voor laadvoorzieningen van bezwaarmaker verleend worden voor de duur van 15 jaar.

Strijd met Dienstenrichtlijn
In de uitspraak van 4 november 2020 (ECLI:NL:RVS:2020:2607) heeft de Afdeling geoordeeld dat het voorbehouden van Wbr-vergunningen voor aanvullende voorzieningen aan de houder van de Wbr-vergunning voor de basisvoorziening (hierna: 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.

Naar aanleiding van voornoemde uitspraak van de Afdeling 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 bezwaarmaker – een aanvraag voor een laadvoorziening als aanvullende voorziening kunnen indienen.

Voor verzorgingsplaats Blommendaal liggen op dit moment geen andere aanvragen op grond van de Wbr voor. Weliswaar heeft bezwaarmaker aangegeven dat zij in de gelegenheid gesteld had willen worden om mee te dingen naar de aan Shell verleende vergunning, maar een concrete aanvraag voor een aanvullende voorziening op verzorgingsplaats Blommendaal heeft zij, ook sinds de uitspraak van de Afdeling waarmee duidelijk is geworden dat het voorbehoud onrechtmatig is, niet ingediend.

Zelfs als er wel een aanvraag zou zijn gedaan door een andere partij dan Shell, dan staat dit de wijziging van de aan Shell verleende Wbr-vergunning voor een laadpunt niet in de weg. De laadvoorziening als aanvullende voorziening is gesitueerd deels onder de luifel van het reeds bestaande benzinestation van Shell. Het terrein is in huur uitgegeven aan Shell. In beginsel blijft op verzorgingsplaats Blommendaal ruimte over voor eventuele andere aanvullende voorzieningen van andere aanbieders, maar dit zal afhankelijk zijn van de concrete invulling van een aanvraag daartoe. Verlening van de Wbr-vergunning aan Shell staat op voorhand verlening van een vergunning voor een laadvoorziening als aanvullende voorziening aan andere partijen vanuit veilig en doelmatig gebruik van de verzorgingsplaats niet in de weg. Andersom geldt eveneens dat andere aanvragen op voorhand geen gevolgen zullen hebben voor de veilige en doelmatige inpassing van onderhavige laadvoorziening.

Voor zover bezwaarmaker stelt 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 brandstofverkooppunt 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 slaagt. Uit de uitspraak van de Afdeling 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 een mededingingsprocedure, zoals bezwaarmaker beoogt, zou moeten worden opgestart.

Het bezwaar is op dit onderdeel gegrond, maar de rechtsgevolgen kunnen met de door mij gegeven verbeterde motivering in stand blijven. Er is genoegzaam rekening gehouden met eventuele andere aanvragen, conform de uitspraak van de Afdeling van 4 november 2020.

Uitbreidingsmogelijkheden
Bezwaarmaker stelt dat het verlenen van de vergunning aan Shell haar uitbreidingsmogelijkheden op verzorgingsplaats Blommendaal verkleint. Volgens bezwaarmaker wordt de uitbreiding slechts toegestaan als uit onafhankelijk

onderzoek blijkt dat de bestaande capaciteit tekortschiet. Als er meer laadpunten op dezelfde verzorgingsplaats beschikbaar zijn, dan zal de bestaande capaciteit van bezwaarmaker minder snel onvoldoende zijn om in de vraag naar laden op die verzorgingsplaats te voorzien.

De voorwaarde in het Kader met betrekking tot de uitbreidingsmogelijkheden van een laadstation als basisvoorziening heeft, anders dan bezwaarmaker stelt, geen gevolg voor de vraag of de Wbr-vergunning aan Shell mocht worden verleend. Als die voorwaarde al een ongerechtvaardigde belemmering vormt voor de uitbreidingsmogelijkheden van bezwaarmaker, dan kan zij daartegen rechtsmiddelen aanwenden als deze belemmering zou resulteren in een weigering van een door haar aangevraagde vergunning. In de onderhavige procedure, die ziet op een besluit tot verlening van een vergunning aan een andere partij, kan dat bezwaar niet aan de orde komen. De voorwaarde in het Kader leidt er evenmin toe dat bij de verlening van deze vergunning mededingingsruimte moet worden geboden.

Gelijkheidsbeginsel
Voorts stelt bezwaarmaker dat vergunningen voor laadstations als basisvoorziening worden verleend met een maximale looptijd van 15 jaren. De aan Shell verleende vergunning kent volgens bezwaarmaker geen enkele beperking in looptijd. Dat is in strijd met het gelijkheidsbeginsel, aldus bezwaarmaker.

Bezwaarmaker gaat hierbij echter voorbij aan het feit dat het bij de vergunningverlening aan een gevestigde partij gaat om een ander recht 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 benzinestationhouders gebruik kunnen maken van hun vergunningen (waaronder de vergunningen voor de laadpunten) is gekoppeld aan de duur van de bestaande huurovereenkomsten voor de benzinestations. De benzinestationlocaties 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 tenaamgesteld van de partij die de veiling heeft gewonnen. Dit betekent dat ook de benzinestationhouder slechts maximaal 15 jaar gebruik kan maken van de vergunning voor de aanvullende laadvoorziening. In dit specifieke geval betekent dit dat Shell in beginsel nog tot 2034 gebruik kan maken van het bestreden besluit. In 2034 zal de locatie immers opnieuw geveild worden.

Van een schending van het gelijkheidsbeginsel is dan ook geen sprake.

Kosten bezwaarfase

In het bezwaarschrift is verzocht om vergoeding van kosten als bedoeld in artikel 7:15, tweede lid, van de Awb. Gelet op dat het bezwaar ten aanzien van het voorbehoud gegrond is, wijs ik dit verzoek toe. Ik ken één punt toe voor het indienen van een bezwaarschrift. Daarmee komt de vergoeding op grond van de bijlage onder B2 van het Besluit proceskosten bestuursrecht uit op € 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 vergoeding van bezwaarkosten kan worden overgemaakt.

VI. BESLUIT

Op basis van voorgaande heroverweging besluit ik:

1. het bezwaar gedeeltelijk gegrond te verklaren;
2. het bestreden besluit van 21 april 2020 met kenmerk RWS-2020/27496 met aanvullende motivering in stand te laten;
3. tot vergoeding van de kosten van bezwaar van € 534,-.

VII. Afsluiting

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

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,
namens deze,
directeur Netwerkontwikkeling
Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid

[redacted]

mw. drs. [redacted]

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 of gevestigd zijn.

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 opgaven 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 ver een elektronische handtekening (DigiD). Kijk op genoemde site voor de precieze voorwaarden.

Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Retouradres: Rijkswaterstaat | Postbus 2232 | 3500 GE Utrecht

Shell Nederland Verkoopmaatschappij B.V.
T.a.v. de heer [redacted]
Weena 70
3012 CM ROTTERDAM

Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid
Bedrijfsvoering

Laan op Zuid 45
3072 DB Rotterdam
Postbus 2232
3500 GE Utrecht
T 088 153 49 22
www.rijkswaterstaat.nl

Contactpersoon
mw. mr. [redacted]
senior juridisch adviseur

M [redacted]
[redacted]@rws.nl

Datum
14 december 2021

Bijlage(n)
3

Datum	14 december 2021
Onderwerp	Beslissing op bezwaarschrift Fastned B.V. tegen Wbr-vergunning Shell laadpunten op A27 verzorgingsplaats Blommendaal

Het bijgaande wordt u toegezonden

- ☐ conform afspraak
- ☐ gaarne reactie voor
- ☐ met verwijzing naar:
- ☐ om te behouden
- ☐ met verzoek de behandeling over te nemen
- ☐ gaarne retour voor
- ☐ met verzoek om advies
- ☐ met dank voor inzage
- ☐ met verzoek om commentaar
- ☐ conform verzoek retour
- ☑ te uwer informatie
  - brief
  - beschikking
  - memo

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid
District Zuid

Postbus 2232
3500 GE Utrecht
www.rijkswaterstaat.nl

Contactpersoon
[redacted]
Adviseur Verkeersveiligheid

[redacted]@rws.nl

Datum
11 oktober 2021

memo

Verkeerskundige analyse laadstations Blommendaal

Inleiding

Dit memo geeft een nadere verkeersveiligheidsbeschouwing t.a.v. de (beoogde) locaties van onderstaande laadvoorzieningen op verzorgingsplaats Blommendaal gelegen langs de A27, ter hoogte van km 30,2 (HRR) in Meerkerk (gemeente Vijfheerenlanden):
- Shell;
- Fastned.

Veilig en doelmatig gebruik

Verzorgingsplaatsen worden ingericht overeenkomstig de Richtlijn verzorgingsplaatsen 2010 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.

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.

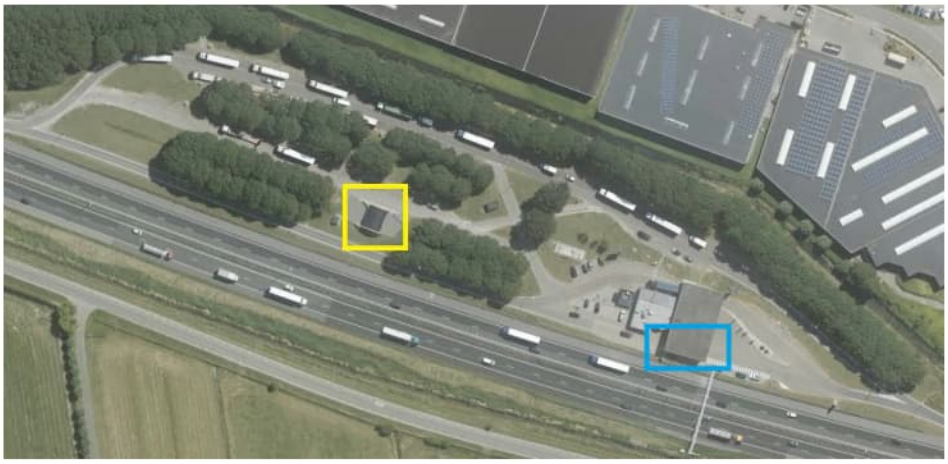
Voor de beoordeling van de verkeersveiligheid gebruikt Rijkswaterstaat een risicomatrix. Deze risico-gestuurde beoordeling is opgenomen in het Kader Verkeersveiligheid en ook terug te vinden in het Voorschrift voor de Verkeersveiligheidsauditor Rijkswegennet. De risicomatrix is bedoeld als hulpmiddel voor het inschatten en waarderen van en communiceren over de zwaarte van geconstateerde potentiele risico's en wordt toegepast bij de beoordelingsmomenten ten aanzien van verkeersveiligheid.

Overzicht locaties

Voor de situatie op de verzorgingsplaats Blommendaal is een ritanalyse opgesteld. Daarbij is rekening gehouden met de twee locaties op de verzorgingsplaats waar elektrische laadpunten (zullen) worden geëxploiteerd.

Op onderstaande luchtfoto zijn de (beoogde) laadlocaties (indicatief) aangeduid.
- Fastned; eigen laadstation - geel kader.
- Shell; onder luifel tankemplacement – blauw kader.

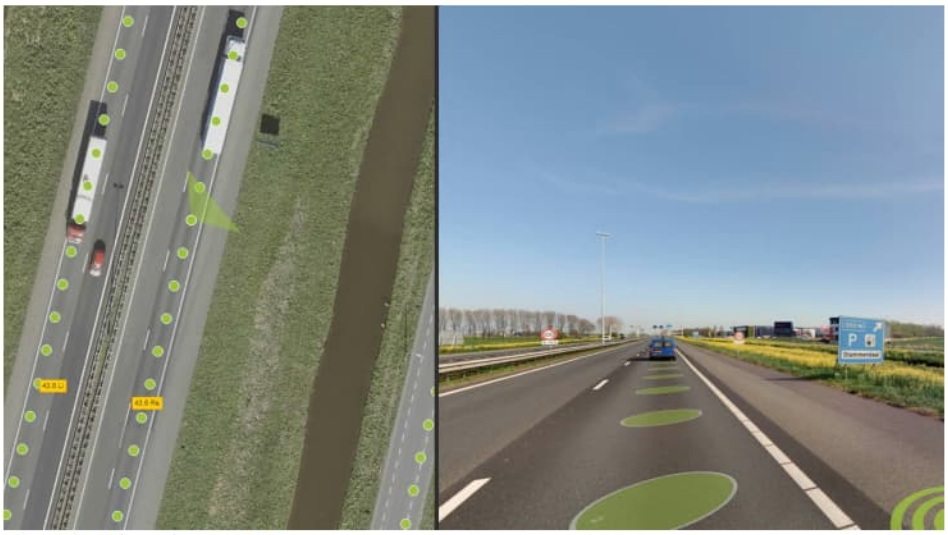
Alle wegen zijn éénrichtingsverkeer. Van tegen de rijrichting inrijden zal alleen sprake zijn als een voertuig:
- Van Fastned terug rijdt naar Shell (circa 120 meter via kortste route).



Ritanalyse

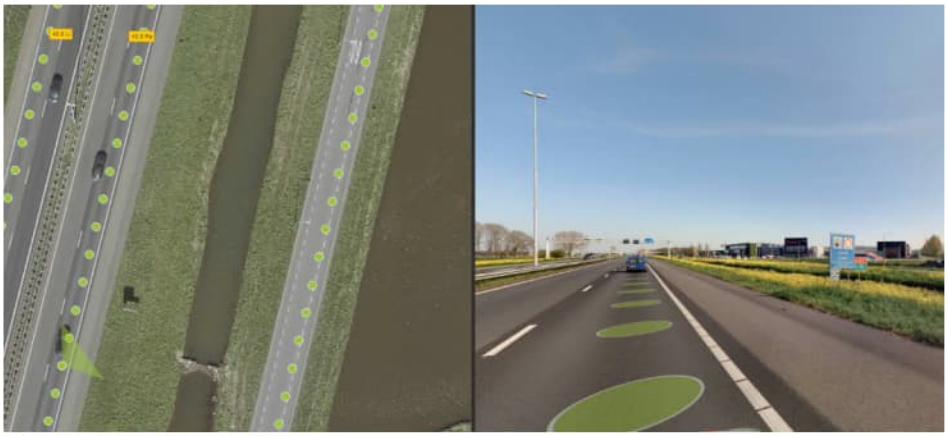
Situatie t.h.v. hmp 42,9

De verzorgingsplaats Blommendaal is te bereiken via de A27 Rechts vanaf knooppunt Gorinchem richting Utrecht. Ter hoogte van hmp 42,9 is op de bewegwijzering aangegeven dat de verzorgingsplaats Blommendaal zal volgen (1.000 meter). De bewegwijzering is gepositioneerd tussen de af- en de toerit Noordeloos (26) ter hoogte van de afstreping van de spitsstrook.



Situatie t.h.v. hmp 43,6

Ter hoogte van hmp 43,6 staat verzorgingsplaats Blommendaal aangegeven met een afstandsaanduiding van 300 meter.



Situatie t.h.v. hmp 43,75
Op dit bord wordt nogmaals aangeduid dat verzorgingsplaats Blommendaal te bereiken is via de afrit. Hierbij wordt ook Fastned voor het eerst aangeduid op de bewegwijzering.

Situatie t.h.v. hmp 43,9
Op dit bord wordt een vierde maal aangeduid dat verzorgingsplaats Blommendaal te bereiken is via de afrit. Dit is een besliswegwijzer, het is de bedoeling dat weggebruikers nu echt hun keuze maken als men de verzorgingsplaats Blommendaal als bestemming heeft. De lengte van de afrit is 245 meter, waarmee de afstand net buiten de eisen van de gehanteerde richtlijnen, zoals de Richtlijn Ontwerp Autosnelwegen (ROA) valt (250 meter).

Situatie t.h.v. hmp 44,3m
De weggebruiker dient ter hoogte van dit puntstuk een keuze te maken tussen enerzijds linksaf naar het tankemplacement te rijden of anderzijds rechtsaf, middels de doorgaande rijstrook, naar het parkeergedeelte van de verzorgingsplaats te rijden.
Zowel het tankemplacement als het gedeelte met parkeervoorzieningen zijn niet ingericht als 30 km/uur-zone, zoals dit conform kader Inrichting Verzorgingsplaatsen wordt geëist. Dit dient bekrachtigd te worden met het standaard 30 km/uur zonebord inclusief naam van de verzorgingsplaats, zie het voorbeeld aan de rechterzijde. De afstand tussen het puntstuk op de afrit en bovenstaand splitsingspunt bedraagt circa 150 meter. Deze lengte is ruim voldoende ten behoeve van de deceleratie.

Tevens zijn er ter hoogte van het puntstuk drie borden geplaatst, voor: tanken links aanhouden, rusten is rechts aanhouden en elektrisch laden is rechts aanhouden. Hier dient ook bebording ter verwijzing naar de elektrisch laadvoorzieningen van de Shell geplaatst te worden en daarbij ook de bebording van Fastned te worden toegevoegd. Dit betreft het beslismoment waar de weggebruiker moet kiezen voor de verschillende aanbieders van elektrisch laden. Daarbij kunnen de borden gecombineerd worden. Zie voorbeeld hiernaast.

Situatie t.h.v. hmp 44,45x

Op het splitsingspunt zullen de huidige borden vervangen moeten worden. Bebording dient samengevoegd te worden en in de splitsing geplaatst te worden. Hierbij dient Fastned aangegeven te worden als aanbieder.

Doorgaans weten EV-rijders waar ze willen laden, ze hebben het of van tevoren uitgezocht of zij kennen de verzorgingsplaats al. Het bord is voor hen een bevestiging van de al op een strategisch niveau gemaakte keuze. Mocht een enkeling niks uitgezocht hebben en ook niet bekend zijn met de verzorgingsplaats, dan biedt het bord uitkomst. Aangezien er, gelet op de lengte en inrichting van de afrit, goed overzicht bestaat en de automobilist voldoende ruimte heeft om af te remmen, is keuze stress onwaarschijnlijk. De inrichting en lengte van de afrit is er immers op gericht om op dit punt een keuze te kunnen maken.

Situatie inrit Fastned

Circa 25 meter na het samenvoegpunt is aan de linkerzijde van de weg de inrit voor Fastned gesitueerd. Aan de rechterzijde zijn langsparkeervakken voor autoverkeer gesitueerd. Door de aanwezigheid van geparkeerde personenauto's kunnen weggebruikers hier dus parkeermanoeuvres van voertuigen en overstekende voetgangers verwachten. Dit benadrukt de aanwezigheid in een verblijfsgebied met bijbehorende maximumsnelheid van 30 km/u. Door deze

kenmerken/ omstandigheden is het aannemelijk dat weggebruikers hun snelheid en attentieniveau hierop zullen aanpassen.

Situatie t.h.v. Fastned, tegen de rijrichting in (richting Shell)

Ondanks de natuurlijke rijrichting op de verzorgingsplaats, is er in de huidige situatie de mogelijkheid tot spookrijden. Er is geen bebording die richting geeft en ook de boogstraal en inrichting van de weg ontmoedigt niet direct het rechts afslaan tegen het verkeer in. Om de rijrichting te verduidelijken dient, aan de rechterzijde bij de uitrit van het Fastned laadstation, een gebodsbord D4 *Gebod tot het volgen van de aangegeven rijrichting* geplaatst te worden.

Situatie t.h.v. laadstation Shell

Op het tankemplacement van Shell worden er onder de luifel twee laadvoorzieningen aangebracht. Deze zijn op eenzelfde manier ontsloten als de voorzieningen voor de fossiele brandstoffen. Er blijft een strook open voor verkeer wat door het tankemplacement heen wil rijden. Ter hoogte van het tankemplacement is de snelheid zeer laag. Het risico op een ongeval is daarom zeer klein.

De verzorgingsplaats is zo ingericht dat 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. De kans is aanwezig, maar klein. De kans dat als gevolg daarvan een ongeval wordt veroorzaakt, is nog kleiner. Het goede zicht op een eventueel tegemoetkomend voertuig in combinatie met de lage snelheid geeft weggebruikers de tijd om te anticiperen en een ongeval te voorkomen. Het gevolg van een eventueel 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 rijsnelheid bovendien laag, waardoor een ongeval naar verwachting geen grote gevolgen zal hebben. Er zijn bij Rijkswaterstaat geen ongevallen bekend op deze locatie; ook niet op andere vergelijkbare locaties bij energielaadpunten.

Conclusie

Er is getoetst aan de hand van de risicomatrix. Er wordt ingeschat dat er een kleine kans is op ongevallen. Als wordt gekeken 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 materiele schade). Het risico scoort dus lager dan de gele kleur, dit betekent geen reëel risico.
Conclusie is dat het toestaan van het laadpunt van Shell geen reëel verkeersveiligheidsrisico met zich mee brengt. Er is dan ook geen reden om deze vergunning op basis van verkeersveiligheidsargumenten te weigeren.

Adviseur Verkeersveiligheid

[redacted] **(ZN)**

Van: [redacted] (ON)
Verzonden: woensdag 2 februari 2022 14:34
Aan: [redacted]
CC: [redacted]; [redacted]
Onderwerp: RE: Voortgangsoverleg snelladen (RWS-Fastned) op Do, 27. jan 2022 14:30 – 16:00 (GMT+01)

Dag [redacted],

Dank voor het verslag. Ik heb er twee opmerkingen bij:

- Hoofdlijn is voor RWS dat we voor laadpunten de 3.4 procedure hanteren (uitgebreide openbare voorbereiding), allen niet als het evident geen meerwaarde heeft. buiten reikwijdte

[redacted]

Vwb de procedure: wij kunnen de procedure opschorten als we onvoldoende gegevens hebben om een besluit te kunnen nemen. Dat kan in principe onbeperkt doorgaan, zolang de aanvraag onvoldoende informatie, of onjuiste informatie bevat. Over het algemeen schorten wij de beslistermijn op om deze reden.

Ook kan de procedure worden verlengd vanwege complexiteit. Artikel 4:14 **Awb** biedt een regeling voor **verlenging** van de **beslistermijn** door het bestuursorgaan indien de **beslistermijn** van artikel 4:13, eerste lid, te kort blijkt. Het bestuursorgaan deelt de aanvrager in dat geval mede wanneer de beschikking wel tegemoet kan worden gezien.

Vrgr [redacted]

buiten reikwijdte

[redacted]

Van: [redacted] <[redacted]@fastnedcharging.com>
Verzonden: donderdag 27 januari 2022 17:40
Aan: [redacted] (ON) <[redacted]@rws.nl>
CC: [redacted] <[redacted]@fastned.nl>; [redacted] <[redacted]@fastned.nl>
Onderwerp: Re: Voortgangsoverleg snelladen (RWS-Fastned) op Do, 27. jan 2022 14:30 – 16:00 (GMT+01)

[redacted]

[redacted]

buiten reikwijdte

[redacted]

[redacted]

[redacted]

2. Over de snelheid in de procedure: wat is eigenlijk de regel. Hoe vaak en hoe lang kan RWS de behandeling van een vergunningsaanvraag uitstellen? Zit naar een max aan qua aantal en duur?

Alvast bedankt voor je antwoorden!

Groet,

[redacted]

Op wo 19 jan. 2022 om 11:08 schreef [redacted] <[redacted]@fastnedcharging.com>:

> Hi [redacted],
>
> Volgende week donderdag hebben we weer een voortgangsoverleg. Hierbij de concept agenda en bijbehorende stukken. Mocht je vooraf al vragen / opmerkingen hebben, dan hoor ik het graag.
>
> Tot volgende week!
>
> Hartelijke groet,
>
> [redacted]

[redacted] (ZN)

Van: [redacted] (CD)
Verzonden: donderdag 3 maart 2022 21:03
Aan: [redacted]
CC: [redacted] (CD)
Onderwerp: RE: vraag over legebrief uniforme openbare voorbereidingsprocedure

Ha collega's,

Via [redacted] kreeg ik onderstaande mailwisseling doorgestuurd. Mede namens [redacted] nog een korte reactie in aanvulling op hetgeen [redacted] hieronder al schetst. De keuze voor de UOV is mede ingegeven door de jurisprudentie van de Afdeling (uitspraak 4 november 2020, ECLI:NL:RVS:2020:2607) die idd heeft geleid tot het wijzigen van de Kennisgeving in januari 2021, waardoor nu een eenieder aan av mag aanvragen. Door de UOV toe te passen geeft de Minister uitvoering aan de uitspraak door de mogelijkheid te bieden voor en rekening te houden met eventuele andere aanvragen voor av. Daarbij zorgt toepassing van de UOV er idd ook voor dat we geen belanghebbenden "vergeten" en eenieder tijdig zijn zienswijze kenbaar kan maken. In het verleden gebeurde het bijv. nog wel eens dat bijv. FN wél op de hoogte werd gesteld van een aan een benzinepomphouder verleende vergunning, maar andersom niet.

Overigens is het besluit om de UOV, zoals vervat in de standaardbrief waarnaar [redacted] verwijst, toe te passen niet zelfstandig appellabel. De motivering kan wat dat betreft beknopt blijven. Omdat we in veel gevallen de gevraagde vergunning verlenen (en daar gaat het aanvragers uiteindelijk om), is het ook niet de verwachting dat de keuze voor de UOV tot veel gedoe leidt.

Neem gerust contact op als het voorgaande nog tot vragen leidt.

Hartelijke groet,

[redacted]

Van: [redacted] (CD) <[redacted]@rws.nl>
Verzonden: donderdag 3 maart 2022 09:42
Aan: [redacted] (CD) <[redacted]@rws.nl>
Onderwerp: FW: vraag over legebrief uniforme openbare voorbereidingsprocedure

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: [redacted] (WNZ) <[redacted]@rws.nl>
Datum: donderdag 03 mrt. 2022 8:56 AM
Aan: [redacted]
Onderwerp: RE: vraag over legebrief uniforme openbare voorbereidingsprocedure

Beste [redacted],

De keuze om voortaan afd. 3.4 Awb toe te passen was gebaseerd op het volgende. Ten eerste is met het aanpassen van de Kennisgeving, in die zin dat het voortaan voor iedereen mogelijk is om een aanvullende voorziening aan te vragen, het speelveld complexer geworden. Ten tweede (en in het verlengde van de eerste

reden) is er een onbekende groep belanghebbenden; de mogelijke belanghebbenden bij een dergelijk besluit zijn niet op voorhand bekend. Wij focussen op 'een onbekende groep belanghebbenden' en gebruiken dat dus ook als reden.

Met vriendelijke groet,
[redacted]

Van: [redacted] (NN) <[redacted]@rws.nl>
Verzonden: dinsdag 1 maart 2022 12:51
Aan: [redacted]
Onderwerp: vraag over legebrief uniforme openbare voorbereidingsprocedure

Collega's,

Nu besloten is om de energielaadpunten via de 3.4 procedure af te handelen, moeten ook de bijbehorende legebrieven worden verstuurd. Via [redacted] heb ik zo'n brief laten genereren. Een van de variabelen is de reden. Welke reden hebben jullie gebruikt? Zie hieronder een uitsnede uit de legebrief.

Uw aanvraag wordt volgens de uniforme openbare voorbereidingsprocedure, afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht, behandeld. Hiertoe heb ik besloten om de volgende redenen vul reden in.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
(Sr.) Adviseur Vergunningverlening

.....
Rijkswaterstaat
afdeling Vergunningverlening
Zuidersingel 3 | Leeuwarden | Kamer [redacted]
Postbus 2232 | 3500 GE Utrecht
.....
T [redacted]
M [redacted]@rws.nl
www.rijkswaterstaat.nl
.....
Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.
.....

[redacted] **(ZN)**

Van: [redacted] (WNZ)
Verzonden: woensdag 6 april 2022 10:59
Aan: [redacted] (WNZ)
Onderwerp: FW: 'On hold' aanvragen FN
Bijlagen: Aanvullende legesbrief in verband met wijziging procedure def_.docx

t.k.

Van: [redacted] (CD) <[redacted]@rws.nl>
Verzonden: woensdag 6 april 2022 10:30
Aan: [redacted]
CC: [redacted] (CD) <[redacted]@rws.nl>
Onderwerp: FW: 'On hold' aanvragen FN

Beste collega's,

In navolging op de mail die ik op 23 maart heb gestuurd hierbij de mail die maandag naar de vergunningverleners is gestuurd. Bijgevoegd zit de brief die zij kunnen gebruiken voor het hervatten van de aanvragen die on hold stonden. Dan zijn jullie hier bij dezen ook van op de hoogte!

Met vriendelijke groet,

mr. [redacted]
Senior juridisch adviseur
.....
Rijkswaterstaat Corporate Dienst
Bestuurlijk Juridische Zaken en Vastgoed | Expertise
Griffioenlaan 2 | 3526 LA Utrecht
Postbus 2232 | 3500 GE Utrecht
.....
M [redacted]
[redacted]@rws.nl
www.rijkswaterstaat.nl
Volg ons op Facebook, Twitter, LinkedIn, Instagram en YouTube
.....
Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.
.....

Van: [redacted] (CD)
Verzonden: maandag 4 april 2022 17:41
Aan: [redacted]
CC: [redacted]
Onderwerp: RE: 'On hold' aanvragen FN

Beste collega's,

Iets later dan beloofd maar hierbij zend ik jullie de standaardbrief die gebruikt kan worden om de 3.4 procedure van toepassing te verklaren en het verzoek om de aanvullende leges te betalen.

@ [redacted], voor jou misschien nog het volgende ter overweging. Je kunt ervoor kiezen om 1 brief naar FN te sturen waarbij voor alle aanvragen de procedures worden hervat. Dan kun je ook in 1x alle leges heffen. Ik weet niet in hoeverre dat wenselijk is vanuit VTH. Mochten jullie hiervoor kiezen dan moet de brief hier en daar nog aangepast worden. Je kunt er uiteraard ook voor kiezen om per zaak een brief te sturen. Dat laat ik even aan jullie. Mochten jullie kiezen voor een brief per zaak dan zijn er 2 dingen waar nog op gelet moet worden:

- Er zijn aanvragen die in april 2021 zijn opgeschort en aanvragen die in oktober 2021 zijn opgeschort. Let hierop in je brief en kies de datum die op jouw aanvraag van toepassing is
- Het te betalen legesbedrag is open gelaten. Dit is afhankelijk van of er al leges zijn betaald. Dit zouden jullie als het goed is nog inventariseren.

Mochten jullie nog vragen hebben, stel ze gerust.

Met vriendelijke groet,

mr. [redacted]
Senior juridisch adviseur
.....
Rijkswaterstaat Corporate Dienst
Bestuurlijk Juridische Zaken en Vastgoed | Expertise
Griffioenlaan 2 | 3526 LA Utrecht
Postbus 2232 | 3500 GE Utrecht
.....
M [redacted]
[redacted]@rws.nl
www.rijkswaterstaat.nl
Volg ons op Facebook, Twitter, LinkedIn, Instagram en YouTube
.....
Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.
.....

Van: [redacted] (CD)
Verzonden: woensdag 23 maart 2022 15:20
Aan: [redacted]
CC: [redacted]
Onderwerp: RE: 'On hold' aanvragen FN
Urgentie: Hoog

Beste collega's,

Zoals jullie weten heeft FN afgelopen maandag verzocht om de ingediende aanvragen voor aanvullende voorzieningen verder in behandeling te nemen. Deze aanvragen zijn in elk geval sinds oktober 2021 *on hold* gezet zodat voorrang gegeven kon worden aan de vergunningaanvragen voor de basisvoorzieningen.

[redacted] heeft jullie gisteren gevraagd om alvast even te checken hoe het staat met de legesbrief- en betaling per zaak. Deze informatie is nog steeds van belang, dus het verzoek vanuit de CD is zeker om e.e.a. met [redacted] te delen. Tegelijkertijd heeft [redacted] de vraag gesteld of we de 3.4 procedure nu kunnen toepassen, ervan uitgaande dat de *on hold* gezette aanvragen aanvankelijk met de reguliere procedure in behandeling zijn genomen. Het betreft immers aanvragen van vóór 18 november 2021. Sindsdien wordt standaard de UOV toegepast op zowel av als bv e-laden. We hebben deze vraag binnen de CD besproken en onze conclusie is dat het mogelijk maar ook zeker wenselijk is om alsnog de 3.4 procedure van toepassing te verklaren, onder meer gezien de ontwikkeling die het e-laaddossier het afgelopen jaar heeft doorgemaakt en omdat FN (en andere marktpartijen) zich in het verleden beklaagde over de wijze waarop zij werd geïnformeerd over voor haar relevante vergunningsprocedures, zienswijzen en bezwaarzaken.

Wij zullen vanuit de CD een standaardbrief voor FN opstellen waarin wordt aangegeven dat de 3.4 procedure van toepassing wordt verklaard, wat de reden hiervan is en welke gevolgen dit heeft (verhoging leges). Deze brief kunnen jullie gebruiken voor het hervatten van de vergunningprocedures. Na betaling van de leges kunnen jullie de aanvraag dan verder in behandeling nemen. Houd er wel rekening mee dat de beslistermijn weer gaat lopen zodra de brieven verzonden zijn, ook al wachten we nog op de leges.

Wij proberen de standaardbrief deze week of anders begin volgende week af te hebben. Zodra de brief gereed is zullen we jullie deze toesturen. Het verzoek is om **tot die tijd geen actie te ondernemen** en nog niet te communiceren met FN over hervatting van vergunningprocedures.

Tot slot: we gaan ervan uit dat jullie deze mail ook delen met alle andere vergunningverleners binnen jullie dienst zodat iedereen ervan op de hoogte is en ernaar kan handelen.

Met vriendelijke groet,

mr. [redacted]
Senior juridisch adviseur
.....
Rijkswaterstaat Corporate Dienst
Bestuurlijk Juridische Zaken en Vastgoed | Expertise
Griffioenlaan 2 | 3526 LA Utrecht
Postbus 2232 | 3500 GE Utrecht
.....
M [redacted]
[redacted]@rws.nl
www.rijkswaterstaat.nl
Volg ons op Facebook, Twitter, LinkedIn, Instagram en YouTube
.....
Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.
.....

Van: [redacted] (ON) <[redacted]@rws.nl>
Verzonden: dinsdag 22 maart 2022 13:17
Aan: [redacted]
CC: [redacted]
Onderwerp: 'On hold' aanvragen FN
Urgentie: Hoog

Beste collega's,
Gisterenmiddag kreeg ik het bericht van Fastned met het verzoek de behandeling van de aangehouden aanvragen om aanvullende voorzieningen te gaan hervatten.

Bijgaand treffen jullie de mail hierover. Het lijkt mij handig om vanuit de individuele dossiers een bevestiging te sturen dat de behandeling wordt hervat, en de bijgaande mail in het dossier op te nemen.

Ik denk dat jullie als eerste stap nog legesbrieven moeten versturen. Indien dit zo is kan de hiervoor genoemde bevestiging hiermee prima worden gecombineerd.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
Senior Adviseur
.....

Rijkswaterstaat Oost Nederland
Eusebiusbuitensingel 66, 6828 HZ Arnhem
Postbus 2232, 3500GE Utrecht
.....
T [redacted]
[redacted]@rws.nl
www.rijkswaterstaat.nl
.....

Water. wegen. werken. Rijkswaterstaat.

.....

[redacted] (ZN)

Van: [redacted] (WNZ)
Verzonden: vrijdag 6 mei 2022 09:38
Aan: [redacted] (WNZ)
CC: [redacted] (WNZ); [redacted] (WNZ)
Onderwerp: FW: voorbereidingsprocedure

Hoi [redacted],

Zie onderstaande mail met info mbt de voorbereidingsprocedure voor aanvragen e-laden.

Mvg
[redacted]

Van: [redacted] (ON) <[redacted]@rws.nl>
Verzonden: vrijdag 6 mei 2022 09:18
Aan: [redacted]
Onderwerp: FW: voorbereidingsprocedure

Beste collega's,
Over de vraag in welke gevallen welke procedure wordt gevolgd heeft de CD onderstaand overzichtelijk lijstje opgesteld. Graag kennis van nemen en conform handelen. Wellicht ten overvloede op dit dossier: doe alles in afstemming met je werkenpakket jurist!

Vrgr [redacted]

Van: [redacted] (CD) <[redacted]@rws.nl>
Verzonden: woensdag 4 mei 2022 15:06
Aan: [redacted] (ON) <[redacted]@rws.nl>
CC: [redacted] (CD) <[redacted]@rws.nl>
Onderwerp: voorbereidingsprocedure

Hoi [redacted],

Onlangs hebben we even bij elkaar gezeten om te kijken of de UOV nog de juiste procedure is voor aanvragen m.b.t. e-laden en in welke gevallen eventueel nog de reguliere procedure toegepast kan worden. Daarbij kwamen we op de vraag of een wijzigingsaanvraag met dezelfde procedure moet worden voorbereid als de oorspronkelijke aanvraag (moedervergunning). Dit heb ik nagevraagd bij Awb-collega [redacted] en die gaf aan dat het gebruikelijk is de procedure van de moedervergunning te volgen maar dat evengoed een andere procedure toegepast kan worden als daar goede redenen voor zijn. Concreet betekent dit dat een wijzigingsaanvraag op een vergunning die eerder met de reguliere procedure is voorbereid nu ook prima met de UOV voorbereid kan worden. Dit maakt het werk voor vergunningverlening denk ik makkelijker omdat ze niet iedere wijzigingsaanvraag hoeven uit te pluizen om na te gaan welke procedure eerder is gevolgd en er geen paniek ontstaat over de beslistermijn ivm mogelijke lsp's.

- **Nieuwe aanvragen**, niet zijnde een bagatel of administratieve wijziging: altijd UOV.
- **Wijzigingsaanvragen voor vergunningen die eerder <u>regulier</u> zijn voorbereid**: altijd UOV, tenzij dit geen redelijk doel dient, bijv. wijziging ziet op één klein, niet-essentieel onderdeel van de vergunning. Een en ander **altijd** in overleg met werkenpakketjurist en zo nodig CD.
- **Wijzigingsaanvragen voor vergunningen die eerder met de <u>UOV</u> zijn voorbereid**: altijd UOV, tenzij dit geen redelijk doel dient (zie hiervoor). Een en ander **altijd** in overleg met werkenpakketjurist en zo nodig CD.
- **Bagatellen.** Regulier afdoen, **altijd** na overleg met werkenpakketjurist en zo nodig CD.
- **Administratieve wijzigingen** (tenaamstelling, intrekking op verzoek). Regulier afdoen.

Met vriendelijke groet,

mr. [redacted]
Senior juridisch adviseur
.....
Rijkswaterstaat Corporate Dienst
Bestuurlijk Juridische Zaken en Vastgoed | Expertise
Griffioenlaan 2 | 3526 LA Utrecht
Postbus 2232 | 3500 GE Utrecht
.....
M [redacted]
[redacted]@rws.nl
www.rijkswaterstaat.nl
Volg ons op Facebook, Twitter, LinkedIn, Instagram en YouTube
.....
Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.
.....

[redacted] (ZN)

Van: [redacted] <[redacted]@fastned.nl>
Verzonden: maandag 23 mei 2022 11:49
Aan: [redacted] (ZD); [redacted] (ZD); [redacted] (ZD); [redacted] (ZD)
CC: [redacted]
Onderwerp: Samenvatting gesprek Fastned, De Tille

Beste Allemaal,

Nogmaals dank voor het gesprek van afgelopen week. Het leek ons een goed idee de besproken punten en afspraken nog even kort op de mail te zetten, dus hierbij.

buiten reikwijdte

[redacted]

Als alles akkoord is zal uiteraard ook de tekening in .dwg-formaat worden aangeleverd. Verder merkt Rijkswaterstaat op dat de 'uitgebreide openbare voorbereidingsprocedure' wordt gevolgd. Wel spreken we af dat er, nu dit ontwerp helemaal is afgestemd in vooroverleggen, relatief snel (enkele weken) een ontwerpvergunning ter inzage zou moeten kunnen worden gelegd. Uiteraard volgen daarna de standaard procedure stappen met bijbehorende termijnen.

Het streven is om bovenstaande aanpassingen binnen twee weken te verwerken en dan ook de vergunning in te dienen. Te zijner tijd zullen we jullie daarvan op de hoogte houden.
@[redacted] (ZD), zou jij mij het telefoonnummer van [redacted] willen doorgeven? Dan kan ik hem even benaderen om af te stemmen over het voetpad.

Mochten er verder nog vragen zijn hoor ik dat uiteraard graag.

--

Met vriendelijke groet / Kind Regards,

[redacted]
Sr. Architect MSc Location Design
+31 [redacted]
—
Want to switch to electric?
Join the Fastned family

www.fastnedcharging.com

Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Retouradres Postbus 2232, 3500 GE Utrecht

Fastned B.V.
De heer [redacted]
James Wattstraat 77 R
1097 DL AMSTERDAM
[redacted]@fastned.nl

Rijkswaterstaat
Zuid-Nederland

Avenue Ceramique 125
6221 KV Maastricht
Postbus 2232
3500 GE Utrecht
T 088 797 4150
www.rijkswaterstaat.nl

Contactpersoon
mevrouw [redacted]
Juridisch adviseur vergunningverlening

E-mail
[redacted]@rws.nl

Ons kenmerk
RWS-2022/20495

Datum	18 juli 2022
Onderwerp	Legesbetaling
Zaaknummer	RWSZ2022-00008729

Geachte heer [redacted],

Op 3 juni 2022 heb ik uw aanvraag voor een besluit op grond van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken (WBR) ontvangen. Uw aanvraag is geregistreerd onder het hierboven vermelde zaaknummer.

Uw aanvraag betreft het wijzigen, onderhouden en behouden van een shop als aanvullende voorziening op verzorgingsplaats Velder gelegen aan de rechterzijde van rijksweg 2 ter hoogte van km 133,900x in de gemeente Boxtel.

Gelet op de ontwikkelingen uit de jurisprudentie waarin onder andere is bepaald dat eenieder een aanvullende voorziening kan aanvragen en hier bij de beoordeling van een aanvraag rekening mee gehouden moet worden, heb ik besloten uw aanvraag voor te bereiden met toepassing van de uniforme openbare voorbereidingsprocedure als bedoeld in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb). Dit biedt de mogelijkheid om alle mogelijke belangen beter in kaart te brengen en het besluit met de nodige zorgvuldigheid voor te bereiden.

Voor het in behandeling nemen van deze vergunningsaanvraag bent u een bedrag van € 920,00 aan leges verschuldigd.
Op grond van artikel 2, eerste, tweede en vijfde lid, van het Besluit leges Wet beheer rijkswaterstaatswerken dient u dit bedrag te betalen, omdat de uniforme openbare procedure wordt gevolgd en het een werk betreft met een hogere kostprijs dan € 2400,00.

Ik verzoek u dit bedrag, binnen drie weken na dagtekening van deze brief, over te maken op rekeningnummer **IBAN:** [redacted], ten name van Min. IenW Agentschap RWS, onder vermelding van zaaknummer RWSZ2022-00008729.

Rijkswaterstaat
Zuid-Nederland

Datum
18 juli 2022

Ons kenmerk
RWS-2022/20495

Uw vergunningsaanvraag wordt in behandeling genomen, zodra de verschuldigde leges zijn ontvangen. Zolang ik de verschuldigde leges niet heb ontvangen, is de termijn voor het nemen van een beslissing op de aanvraag, ingevolge artikel 4:15 Awb opgeschort. En wel vanaf de dag na de verzenddatum van deze brief tot de dag waarop de verschuldigde leges zijn ontvangen of de driewekentermijn ongebruikt is verstreken.

De wettelijke beslistermijn bij behandeling is in beginsel zes maanden (artikel 3:18 van de Algemene wet bestuursrecht).

Heeft u vragen over de behandeling van uw aanvraag dan kunt u contact opnemen met de in de kantlijn vermelde contactpersoon, onder vermelding van zaaknummer RWSZ2022-00008729.

De minister van Infrastructuur en Waterstaat,

[redacted] Vergunningverlening Rijkswaterstaat Zuid-Nederland,

Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

beschikking

Datum	28 juli 2022
Nummer	RWS-2022/23935
Onderwerp	Beslissing op het door mr. [redacted] namens Fastned B.V. ingediende bezwaarschrift van 3 februari 2022 inzake verzorgingsplaats Meiberg

Rijkswaterstaat Zuid-Nederland
Avenue Ceramique 125
6221 KV MAASTRICHT
Postbus 2232
3500 GE Utrecht
T 088 797 41 50
F 088 797 41 51
www.rijkswaterstaat.nl

Contactpersoon
mevr. mr. [redacted]
sr. juridisch adviseur

M [redacted]
[redacted]@rws.nl

Ons kenmerk
RWS-2022/23935

Uw kenmerk
20170004Meiberg

Bijlage(n)
1 – Verkeerskundige beoordeling d.d. 30 juni 2022

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Beslissende op het door mr. [redacted] namens Fastned B.V. (hierna: bezwaarmaker) ingediende bezwaarschrift van 3 februari 2022 (ontvangen op 4 februari 2022) tegen de op 2 september 2021 aan Vissers Energy Group B.V. (hierna: Vissers) verleende wijzigingsvergunning op grond van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken (hierna: Wbr) voor het plaatsen, behouden en onderhouden van twee energielaadpunten voor elektrische motorvoertuigen op verzorgingsplaats Meiberg.

1. Procedure

I. Aanvraag
Op 19 mei 2021 heb ik van Vissers een aanvraag om een vergunning op grond van de Wbr ontvangen. De aanvraag betreft het wijzigen van de vigerende vergunning van 18 maart 2021, met kenmerk RWS-2021/9387, voor onder meer het exploiteren en behouden van een benzinestation. De wijziging betreft het plaatsen, behouden en onderhouden van twee energielaadpunten voor elektrische motorvoertuigen met bijkomende werken bij het benzinestation op verzorgingsplaats Meiberg, gelegen aan de linkerzijde van rijksweg 2 nabij km 203,100 in de gemeente Weert.

II. Primair besluit
Bij beschikking van 2 september 2021, kenmerk RWS-2021/31262, heb ik de Wbr-vergunning verleend (hierna: het bestreden besluit).

III. Bezwaarschrift
Bij brief van 3 februari 2022, ontvangen op 4 februari 2022, heeft bezwaarmaker bezwaar gemaakt tegen voornoemde Wbr-vergunning. Het bezwaarschrift is geregistreerd onder kenmerk RWS-2022/3874.

IV. Hoorzitting
Bezwaarmaker en Vissers zijn in de gelegenheid gesteld de bezwaren tegen het bestreden besluit mondeling toe te lichten ten overstaan van een ambtelijke hoorcommissie. Van die gelegenheid is geen gebruik gemaakt.

V. Uitstel beslistermijn
Bij brief van 16 maart 2022 is de beslistermijn met toepassing van artikel 7:10, lid 3, van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) verdaagd tot uiterlijk 29 april 2022. Op 26 april 2022 is bezwaarmaker per e-mail verzocht om instemming met uitstel van de beslistermijn tot en met 31 mei 2022. Per e-mail van 27 april 2022 heeft bezwaarmaker hiermee ingestemd. Op 30 mei 2022 is bezwaarmaker per e-mail verzocht om instemming met uitstel van de beslistermijn tot en met 12 juli 2022. Per e-mail van 30 mei 2022 heeft bezwaarmaker hiermee ingestemd.

2. Ontvankelijkheid

Ingevolge artikel 3:41, eerste lid, van de Awb geschiedt de bekendmaking van besluiten die tot een of meer belanghebbenden zijn gericht, door toezending of uitreiking aan hen, onder wie begrepen de aanvrager.

Ingevolge het bepaalde in artikel 6:7 jo. 6:8, lid 1, van de Awb, bedraagt de termijn voor het indienen van een bezwaarschrift zes weken en vangt deze aan met ingang van de dag na die waarop het besluit op de voorgeschreven wijze is bekendgemaakt.

Ingevolge het bepaalde in artikel 6:9, lid 1, van de Awb is het bezwaarschrift tijdig ingediend indien het voor het einde van de termijn is ontvangen.

Het bestreden besluit is een besluit dat op aanvraag is genomen en is tot de aanvrager gericht, zodat het ingevolge artikel 3:41, eerste lid, van de Awb bekend dient te worden gemaakt door toezending aan de aanvrager.

Ik stel vast dat, nu het bestreden besluit op 2 september 2021 is verzonden aan de aanvrager, de termijn waarbinnen bezwaar kon worden gemaakt ingevolge artikel 6:8, eerste lid, van de Awb op 3 september 2021 is aangevangen en zes weken later op 14 oktober 2021 is geëindigd.

Het bezwaarschrift is op 4 februari 2022 ontvangen, zodat het niet tijdig is ingediend.

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

Bezwaarmaker voert aan, dat het bestreden besluit niet aan hem is toegezonden, ondanks de eerder expliciet gemaakte afspraak dat Rijkswaterstaat dergelijke vergunningen toestuurt. Rijkswaterstaat heeft volgens bezwaarmaker kennelijk op enig moment eenzijdig en zonder bezwaarmaker daarover in te lichten besloten die afspraak niet langer gestand te doen. Pas bij de voorbereiding van de hoorzitting van 3 februari 2022 over het bezwaarschrift dat Vissers Energy Group B.V. heeft ingediend tegen de wijzigingsvergunning van bezwaarmaker, is bezwaarmaker op de hoogte geraakt van het bestreden besluit. Dat besluit is vervolgens op verzoek van bezwaarmaker op 2 februari 2022 per e-mail

toegezonden, waarna bezwaarmaker zo snel mogelijk nadat hij alsnog van het bestreden besluit kennis heeft kunnen nemen, daartegen bezwaar heeft gemaakt.

Hierover overweeg ik het volgende.

Van het bestreden besluit is geen afschrift gestuurd aan bezwaarmaker, hoewel dit destijds wel gebruikelijk was. In plaats daarvan is gekozen voor kennisgeving van het besluit in de Staatscourant op 9 september 2021. Deze handelwijze was al sinds februari 2021 de praktijk binnen Rijkswaterstaat en was juist bedoeld om alle partijen te bereiken[1].

Aangezien aan bezwaarmaker, in afwijking van hetgeen destijds gebruikelijk was, geen afschrift van het bestreden besluit is verstuurd, kan hem in dit specifieke geval niet worden tegengeworpen dat hij de Staatscourant niet in de gaten hield.

Gelet op het voorgaande, ben ik van mening dat er *in casu* sprake is van verschoonbare redenen die de termijnoverschrijding rechtvaardigen.

Het bezwaarschrift voldoet verder aan de overige in de Awb gestelde eisen.

3. Juridisch Kader

Het juridisch kader bestaat uit:
1. De Awb en de Wbr;
2. de Kennisgeving Voorzieningen op verzorgingsplaatsen langs rijkswegen, laatstelijk gewijzigd op 17 mei 2022 (hierna: de Kennisgeving);
3. het Kader inrichting verzorgingsplaatsen van 20 februari 2019 (hierna: het Kader);
4. de Richtlijn Ontwerp Autosnelwegen 2019, laatstelijk gewijzigd op 12 januari 2022; en
5. de vergunningvoorschriften die zijn opgenomen in het bestreden besluit.

Relevante wet- en regelgeving
Op grond van artikel 1 van de Wbr wordt onder waterstaatswerken verstaan "bij het Rijk in beheer zijnde wegen alsmede, voor zover in beheer bij het Rijk, de daarin gelegen kunstwerken en hetgeen verder naar zijn aard daartoe behoort". Een verzorgingsplaats langs de rijksweg is een waterstaatswerk als bedoeld in artikel 1 van de Wbr.

Op grond van artikel 2, eerste lid, van de Wbr is het verboden zonder vergunning 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;

[1] Met ingang van 18 november 2021 worden de besluiten op de aanvragen om een Wbr-vergunning voor energielaadpunten voor elektrische motorvoertuigen voorbereid met toepassing van afdeling 3.4 van de Awb (de uitgebreide openbare voorbereidingsprocedure). Dit betekent dat vanaf dat moment niet meer aan alle partijen/derde-belanghebbenden een afschrift wordt verstuurd van de verleende Wbr-vergunningen op die verzorgingsplaats.

b. daarin, daaronder of daarop vaste stoffen of voorwerpen te storten, te plaatsen of neer te leggen, of deze te laten staan of liggen.

Op grond van artikel 3, eerste lid, van de Wbr kan een vergunning slechts worden geweigerd ter bescherming van waterstaatswerken en ter verzekering van een doelmatig en veilig gebruik van die werken, met inbegrip van het belang van verruiming of wijziging van die werken.

Op grond van artikel 3, tweede lid, van de Wbr kan een besluit tot weigering, wijziging of intrekking van een vergunning mede strekken ter bescherming van aan de waterstaatswerken verbonden belangen van andere dan waterstaatkundige aard, maar uitsluitend voor zover daarin niet is voorzien door bij of krachtens een andere wet gestelde bepalingen.

Bij de beoordeling van een aanvraag om een Wbr-vergunning die betrekking heeft op een voorziening op een verzorgingsplaats, wordt het beleid betrokken dat specifiek daartoe is vastgesteld. Dit beleid bestaat uit de Kennisgeving van 22 maart 2004, gepubliceerd in de Staatscourant van 22 maart 2004, nr. 56, gewijzigd op achtereenvolgens 27 april 2011, Stcrt. nr. 7144, op 20 december 2011, Stcrt. nr. 23149, op 20 november 2013, Stcrt. 32624, op 6 januari 2021, Stcrt. nr. 475 en op 17 mei 2022, Stcrt. nr. 7852.

Een belangrijk uitgangspunt is altijd geweest dat de verzorgingsplaats een sobere inrichting heeft, gelet op het doel en de functie ervan. Dit heeft tot gevolg dat de mogelijkheid om andere voorzieningen dan de basisvoorzieningen op een verzorgingsplaats aan te bieden, slechts onder strikte voorwaarden is toegestaan.

Een aanvullende voorziening bij een basisvoorziening is toegestaan voor zover:
- daarvoor voldoende ruimte beschikbaar is;
- de aanvullende voorziening een functionele relatie met het weggebruik heeft;
- de aanvullende voorziening geen afbreuk doet aan de verkeers- en sociale veiligheid; en
- de aanvullende voorziening geen verkeersaantrekkende werking heeft.

4. Gronden van bezwaar

De bezwaren zijn in de volgende onderdelen samen te vatten:
1. Door de keuzemogelijkheid tussen twee locaties voor snelladers op dezelfde verzorgingsplaats ontstaat een onveilige verkeerssituatie. Er ontstaat een prikkel om tegen het verkeer in te rijden als de laadpunten van een laadstation bezet of buiten gebruik zijn. Als er op verzorgingsplaats Meiberg al een Wbr-vergunning voor een laadstation als aanvullende voorziening zou kunnen worden verleend, dan is alleen een laadstation als aanvullende voorziening verder naar achter op de verzorgingsplaats veilig inpasbaar;
2. Het vergunnen van twee afzonderlijke laadstations op dezelfde verzorgingsplaats remt investeringen in laadinfrastructuur en is derhalve niet doelmatig.

3. Het is onzorgvuldig dat de vergunning in het bestreden besluit wordt verleend zonder dat er beleid is bekend gemaakt waarin duidelijk wordt gemaakt hoe het criterium van ondergeschiktheid zal worden gehanteerd naar aanleiding van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: de Afdeling) van 18 augustus 2021 (ECLI:NL:RVS:2021:1837);
4. Bezwaarmaker stelt dat in het bestreden besluit vergunning wordt verleend voor twee laadpunten op een totaal van drie tankzuilen voor benzine en diesel voor personenauto's en een LPG-tankpunt en dat dit niet voldoet aan de eis die uit jurisprudentie voortvloeit dat het aantal laadpalen als aanvullende voorziening ondergeschikt moet zijn aan het aantal benzinepompen waarover de basisvoorziening beschikt;
5. De toekenningsprocedure voor vergunningen voor laadstations als aanvullende voorziening voldoet niet aan de eisen van transparantie en objectiviteit. Er wordt niet voldaan aan de Dienstenrichtlijn op dit punt en de zittende benzinestationhouders worden hierdoor bevoordeeld. Hiermee worden tevens de zittende laadstations als bv benadeeld, omdat zij slechts mogen uitbreiden als de noodzaak daartoe door onafhankelijk onderzoek is aangetoond. Bovendien is het aantal laders bij het benzinestation van directe invloed op de mogelijkheid om aan te tonen dat de huidige capaciteit van het laadstation als bv tekortschiet (beperking uitbreidingsmogelijkheden Fastned).

5. Beoordeling van het bezwaar

Het bestreden besluit moet ingevolge artikel 7:11 van de Awb worden heroverwogen op grondslag van het bezwaar. Het besluit wordt volledig heroverwogen op grond van de feiten en omstandigheden zoals deze nu bekend zijn.

Bezwaargrond 1
Door de keuzemogelijkheid tussen twee locaties voor snelladen op dezelfde verzorgingsplaats ontstaat een verkeersonveilige verkeerssituatie

Bezwaarmaker stelt dat het aanbieden van snellaadvoorzieningen op verschillende locaties op dezelfde verzorgingsplaats leidt tot onveilige situaties. Volgens bezwaarmaker leidt dit ertoe dat weggebruikers tegen het verkeer in van de ene naar de andere aanbieder gaan rijden en dat zij op de eerste splitsing na het verlaten van de snelweg een keuze moeten maken tussen de beide aanbieders. Dat kan leiden tot onzeker en impulsief rijgedrag waarmee de verkeersveiligheid in gevaar wordt gebracht.

Naar mijn oordeel is er geen sprake van dat het bestreden besluit leidt tot een onveiligere situatie op verzorgingsplaats Meiberg.
In de verkeerskundige onderbouwing van 30 juni 2022 is uiteengezet dat de inrichting van de verzorgingsplaats op geen enkele manier aanmoedigt om terug te rijden en dat duidelijk blijkt dat er eenrichtingsverkeer geldt. De kans om terug te rijden van de locatie van Fastned, zoals vergund bij beschikking van

23 november 2016 (RWS-2016/49545), wordt daarom niet groot geacht. Mocht er desondanks toch tegen het verkeer in worden gereden, dan wordt de kans dat als gevolg daarvan een ongeval wordt veroorzaakt, nog kleiner geacht en het gevolg van een dergelijk ongeval wordt zeer gering ingeschat. Als een automobilist besluit tegen de rijrichting in te rijden, dan zal hij dat bewust doen en daardoor extra alert handelen. De rijsnelheid zal bovendien laag zijn, waardoor een ongeval naar verwachting geen grote gevolgen zal hebben. Met andere woorden, de mogelijkheid dat een weggebruiker op een verzorgingsplaats tegen het verkeer inrijdt leidt niet tot een zodanige verkeersonveilige situatie dat de vergunning wegens strijd met het vereiste van een veilig gebruik van de verzorgingsplaats had moeten worden geweigerd. De in bezwaar aangevoerde argumenten geven geen aanleiding mijn standpunt op dit punt te wijzigen. In dit verband verwijs ik ook naar de uitspraak van de Rechtbank Amsterdam van 3 december 2021, ECLI:NL:RBAMS:2021:7196, r.o. 18 e.v. Ik blijf dan ook bij de conclusie dat het toestaan van laadpalen als aanvullende voorziening op verzorgingsplaats Meiberg, geen reëel veiligheidsrisico met zich brengt en er daarom ook geen reden is om de vergunning op basis van verkeersveiligheidsargumenten te weigeren.

Het bezwaar is op dit punt ongegrond.

Bezwaargrond 2:
Het vergunnen van twee afzonderlijke laadstations op dezelfde verzorgingsplaats remt investeringen in laadinfrastructuur en is derhalve niet doelmatig.

Met verwijzing naar het rapport RBB Economics, Investeren in laadinfrastructuur voor elektrisch rijden van 16 maart 2021, stelt bezwaarmaker dat het verlenen van vergunningen voor laadstations als aanvullende voorziening de investeringsprikkel in laadstations als basisvoorziening ondermijnt, omdat de te verwachten bezettingsgraad zal dalen en het onzekerheid geeft over de vraag of een rendabele exploitatie mogelijk is.

De Afdeling heeft in haar meest recente uitspraak over de vergunningen voor laadpalen van benzinestation houders op diverse verzorgingsplaatsen geoordeeld dat of het beleid van de minister een remmend effect op de totale investeringen in laadinfrastructuur zou hebben, in deze procedure die gaat over de aan de vergunninghouder verleende vergunning geen rol kan spelen (Zie: ABRvS 18 augustus 2021, ECLI:NL:RVS:2021:1837, r.o. 12).

Dit bezwaar is ongegrond.

Bezwaargrond 3:
Het is onzorgvuldig dat de vergunning in het bestreden besluit wordt verleend zonder dat er beleid is bekendgemaakt waarin duidelijk wordt gemaakt hoe het criterium van ondergeschiktheid zal worden gehanteerd naar aanleiding van de uitspraak van de Afdeling van 18 augustus 2021

Het enige toetsingskader is artikel 3 Wbr (het veilig en doelmatig gebruik van het waterstaatswerk). De voorliggende aanvraag is hieraan getoetst en uit deze toetsing blijkt dat de gevraagde voorziening het veilig en doelmatig gebruik van het waterstaatswerk niet in de weg staat.

In de Kennisgeving van 17 mei 2022 heb ik nader invulling gegeven aan het criterium 'ondergeschiktheid' door hierin criteria op te nemen waaraan getoetst wordt waar en onder welke voorwaarden elektrische laadpunten als aanvullende voorziening zijn toegestaan.

Zie: Stcrt. 2022, nr. 7852.

De criteria zijn feitelijk de codificatie van de criteria die ik al geruime tijd hanteer om te beoordelen of sprake is van een aanvullende voorziening (zie bijv. r.o. 11.1 van laatstgenoemde uitspraak).

Criteria aanvullende voorziening
De criteria zoals deze volgen uit de Kennisgeving zijn de volgende:

- de aanvullende voorziening moet bereikbaar zijn via de bestaande infrastructuur. Er is geen sprake van een aanvullende voorziening als voor de bereikbaarheid ervan nieuwe infrastructuur moet worden aangelegd;
- de aanvullende voorziening doet - in het belang van een veilig en doelmatig gebruik - geen afbreuk aan de uniforme en sobere opzet van de verzorgingsplaats. Dit betekent dat een aanvullende voorziening geclusterd moet worden gerealiseerd bij een basisvoorziening (cluster-eis). Dit zal in de meeste gevallen betekenen dat de aanvullende voorziening is gelegen op het perceel van de basisvoorziening, direct aangrenzend aan het perceel van de basisvoorziening of in de nabijheid van het perceel van de basisvoorziening;
- de aanvullende voorziening doet geen functioneel afbreuk aan de basisvoorziening waarmee het de in- en uitritten deelt. Dit betekent dat de voor de basisvoorziening kenbare hoofdactiviteit niet kan worden veranderd door de realisatie van aanvullende voorzieningen;
- de aanvullende voorziening leidt er niet toe dat de verkeersstromen in complexiteit toenemen of ten koste gaan van de (verkeers)veiligheid op de verzorgingsplaats. Een aanvullende voorziening mag de doorstroming van de verkeersstromen niet belemmeren;
- de aard van de aanvullende voorziening is aanvullend aan een basisvoorziening. Dit betekent dat het per definitie om een andere voorziening gaat dan de basisvoorziening waarmee het de in- en uitritten deelt (anders is geen sprake van een aanvullende voorziening maar van uitbreiding van de basisvoorziening);
- de aanvullende voorziening gaat in beginsel niet ten koste van bestaande groenvoorzieningen, waterberging, picknickplekken en/of speelplaatsen;
- de aanvullende voorziening mag er niet toe leiden dat niet meer wordt voldaan aan de geldende parkeernorm op grond van het Kader inrichting verzorgingsplaatsen. De kosten van eventuele compensatie van parkeerplaatsen komen voor rekening van de aanvrager.

Daarbij geldt dat een elektrisch laadpunt als aanvullende voorziening enkel het laadpunt behelst en geen andere werken zoals een afdak of een bankje.

De locatie van de aanvullende voorziening op de verzorgingsplaats is relevant voor de vraag of alle criteria van toepassing zijn. Een aanvullende voorziening op de algemene parkeervoorziening deelt bijvoorbeeld geen in- en uitritten met een basisvoorziening. De criteria die wél van toepassing zijn, zijn dat cumulatief. Ofwel: aan alle criteria die gelden moet worden voldaan. Wordt aan één of meerdere criteria niet voldaan, dan is geen sprake van een aanvullende voorziening als bedoeld in de Kennisgeving.

Ik concludeer dat de in de Kennisgeving van 17 mei 2022 opgenomen criteria feitelijk de codificatie zijn van de criteria die ik al geruime tijd hanteer om te beoordelen of sprake is van een aanvullende voorziening. Het bezwaar is derhalve ongegrond.

Bezwaargrond 4:
De aanvullende voorziening is niet ondergeschikt aan de basisvoorziening.

Ten tijde van het primaire besluit gold, vooruitlopend op de nieuwe Kennisgeving, voor gevallen waarin *buiten twijfel* sprake is van een aanvullende voorziening, dat aangevraagde vergunningen, zolang geen sprake is van een weigeringsgrond op grond van artikel 3 Wbr, werden verleend. Ook in deze casus is hier sprake van. Het gaat om slechts twee elektrische laadpunten die worden gerealiseerd op bestaande parkeerplaatsen dichtbij (en op het perceel van) het benzinestation waarbij gebruik wordt gemaakt van de bestaande in- en uitrit waardoor naar verwachting geen verandering optreedt in de verkeersstromen. De laadpalen staan het veilig en doelmatig gebruik van de verzorgingsplaats niet in de weg.

Nu de criteria voor aanvullende voorzieningen zijn vastgelegd in de nieuwe Kennisgeving en de twee elektrische laadpunten hieraan getoetst zijn, is de conclusie nog steeds dat er sprake is van een aanvullende voorziening.

De bezwaargrond treft geen doel.

Bezwaargrond 5:
De toekenningsprocedure voor vergunningen voor laadstations als aanvullende voorziening voldoet niet aan de eisen van transparantie en objectiviteit die de Dienstenrichtlijn stelt. Zittende benzinestationhouders worden hierdoor benadeeld.

Er is hier geen sprake van een schaars recht, noch is er een maximum aantal laadpalen dat als aanvullende voorziening kan worden vergund. Er bestaat dan ook geen verplichting om Wbr-vergunningen voor aanvullende voorzieningen te verdelen door middel van een verdeelprocedure.

Ook andere partijen dan de vergunninghouder van de basisvoorziening – waaronder dus bezwaarmaker – kunnen een aanvraag voor een laadvoorziening als aanvullende voorziening indienen. Bovendien maakt het bestreden besluit niet dat bezwaarmaker geen extra laadpalen kan plaatsen bij haar eigen laadstation. Dit blijkt genoegzaam uit de op 21 september 2021 aan Fastned verleende wijzigingsbeschikking met kenmerk RWS-2021/29566. In deze beschikking wordt het aantal in de beschikking van 23 november 2016 met kenmerk RWS-2016/49545 vergunde snelladers verhoogd van twee naar vier. Er is geen sprake van bevoordeling van de zittende benzinestationhouder. Dat deze beschikking na heroverweging geen stand kon houden, heeft een andere reden.

De voorwaarde in het Kader met betrekking tot de uitbreidingsmogelijkheden van een laadstation als basisvoorziening heeft, anders dan bezwaarmaker stelt, geen gevolg voor de vraag of de Wbr-vergunning aan Vissers mocht worden verleend. Als die voorwaarde al een ongerechtvaardigde belemmering vormt voor de uitbreidingsmogelijkheden van bezwaarmaker, dan kan hij daartegen rechtsmiddelen aanwenden als deze belemmering zou resulteren in een weigering van een door hem aangevraagde vergunning. In de onderhavige procedure, die ziet op een besluit tot verlening van een vergunning aan een andere partij, kan dat bezwaar niet aan de orde komen. De voorwaarde in het Kader leidt er

evenmin toe dat bij de verlening van deze vergunning mededingingsruimte moet worden geboden.

Voor verzorgingsplaats Meiberg lagen op het moment van de aanvraag en daarna geen andere aanvragen op grond van de Wbr voor een aanvullend laadpunt of –punten voor. Op dit moment is dit evenmin het geval.
Het bezwaar is op dit punt ongegrond. Er is geen sprake van strijd met de Dienstenrichtlijn.

6. Besluit

Op basis van voorgaande heroverweging besluit ik:

I. het bezwaar ongegrond te verklaren;
II. het bestreden besluit van 2 september 2021 met kenmerk RWS-2021/31262 in stand te laten; en
III. het verzoek om vergoeding van proceskosten af te wijzen.

7. Afsluiting

Op dit besluit is de Crisis- en herstelwet van toepassing. Meer informatie hierover staat in onderstaande beroepsclausule onder het kopje 'Mededelingen'.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Voor vragen kunt u contact opnemen met de in de kantlijn opgenomen contactpersoon.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,
namens deze,
Afdelingshoofd Werkenpakket Rijkswaterstaat Zuid-Nederland,

Mededelingen

Beroep
Op grond van de Algemene wet bestuursrecht kunt u binnen zes weken na de dag waarop dit besluit is bekendgemaakt tegen dit besluit beroep instellen bij de rechtbank binnen het rechtsgebied waarin de woonplaats is gelegen van degene die beroep instelt .

Het ondertekende beroepschrift dient tenminste te bevatten:
- uw naam en adres;
- de dagtekening;
- de vermelding van het besluit (indien mogelijk kopie bijvoegen);
- een opgave van redenen waarom u zich niet met het besluit kunt verenigen.

Crisis- en herstelwet
Op dit besluit is Afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet van toepassing. Dit betekent dat de belanghebbende in het beroepschrift de beroepsgronden gericht tegen het besluit moet opnemen (art. 1.6, tweede lid, van de Chw). Er mag dus geen pro forma beroep worden ingesteld. Het beroep wordt niet-ontvankelijk verklaard indien de beroepsgronden niet binnen de beroepstermijn van zes weken zijn ingediend. Na afloop van de beroepstermijn kunnen beroepsgronden niet meer worden aangevuld (art. 1.6a van de Chw).

Digitaal procederen
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

Voorlopige voorziening
Gelijktijdig met of na de indiening van het beroepschrift kunt u een verzoek doen tot het treffen van een voorlopige voorziening. Dit verzoek moet worden gericht tot de voorzieningenrechter van de rechtbank binnen het rechtsgebied waarin de woonplaats is gelegen van degene die beroep instelt.
Het verzoek dient te zijn ondertekend en tenminste te bevatten:
a. uw naam en adres;
b. de dagtekening;
c. de vermelding van dit besluit (indien mogelijk kopie bijvoegen);
d. de gronden van het verzoek (motivering).
Bij het verzoek dient voorts een afschrift van het beroepschrift te worden overgelegd.

Griffierecht
Zowel in verband met de behandeling van het beroep als in verband met het verzoek om voorlopige voorziening wordt griffierecht geheven. De griffier van de rechtbank wijst u na de indiening op de verschuldigdheid daarvan en bericht u binnen welke termijn en op welke wijze het bedrag moet worden voldaan.

Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

RWS INFORMATIE

Rijkswaterstaat Zuid-Nederland
District Zuid-Oost

Slachthuisstraat 71
6041 CB Roermond
Postbus 2232
3500 GE Utrecht
T 088 797 42 18
F 088 797 46 75
www.rijkswaterstaat.nl

Contactpersoon
[redacted]
adviseur

M [redacted]
[redacted]@rws.nl

Datum
30 juni 2022

memo

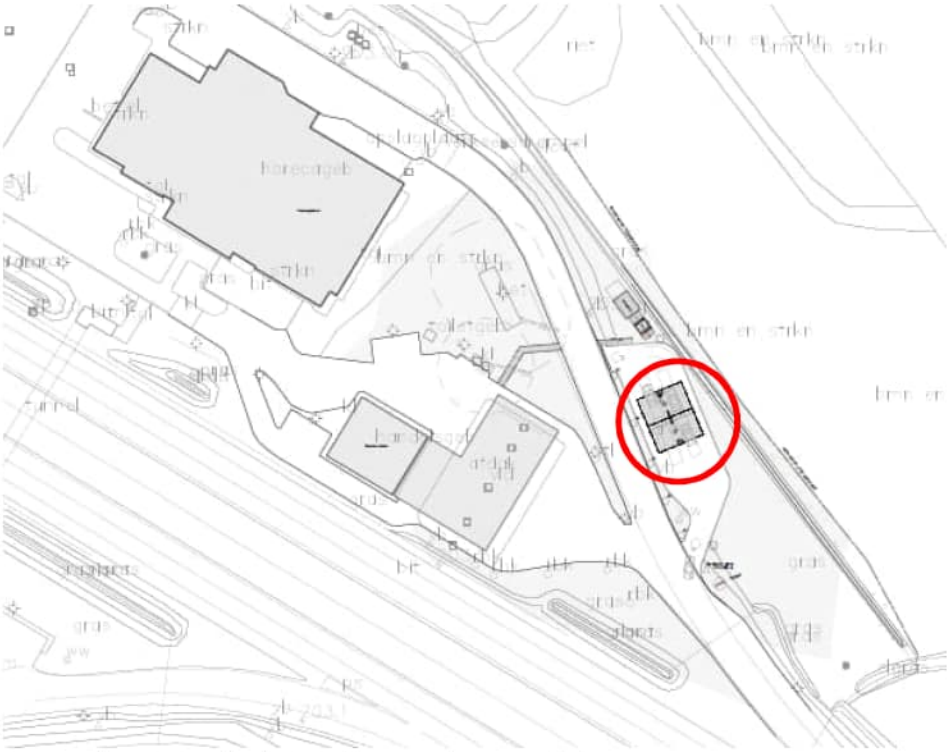
Verkeerskundige beoordeling laadvoorzieningen VZP Meiberg

Inleiding

Dit memo is opgesteld in verband met de bezwaarprocedures van Vissers Energy Group B.V. (hierna: Vissers) en Fastned B.V. (hierna: Fastned) tegen de Wbr-vergunning van Fastned respectievelijk Vissers op verzorgingsplaats (hierna: vzp) Meiberg aan de A2 HRL t.h.v. km 203,1 in de gemeente Weert.
In dit memo wordt de verkeersveiligheid beoordeeld van de e-laadpunten als aanvullende voorzieningen van Vissers en Allego en de e-laadpunten van Fastned als basisvoorziening.

Afb. 1 Bovenaanzicht VZP Meiberg
laadpunt Fastned
Laadpunt Vissers
Laadpunt Allego

Afbeeldingen 2 en 3 geven respectievelijk de locaties van Fastned en Allego uitvergroot weer.

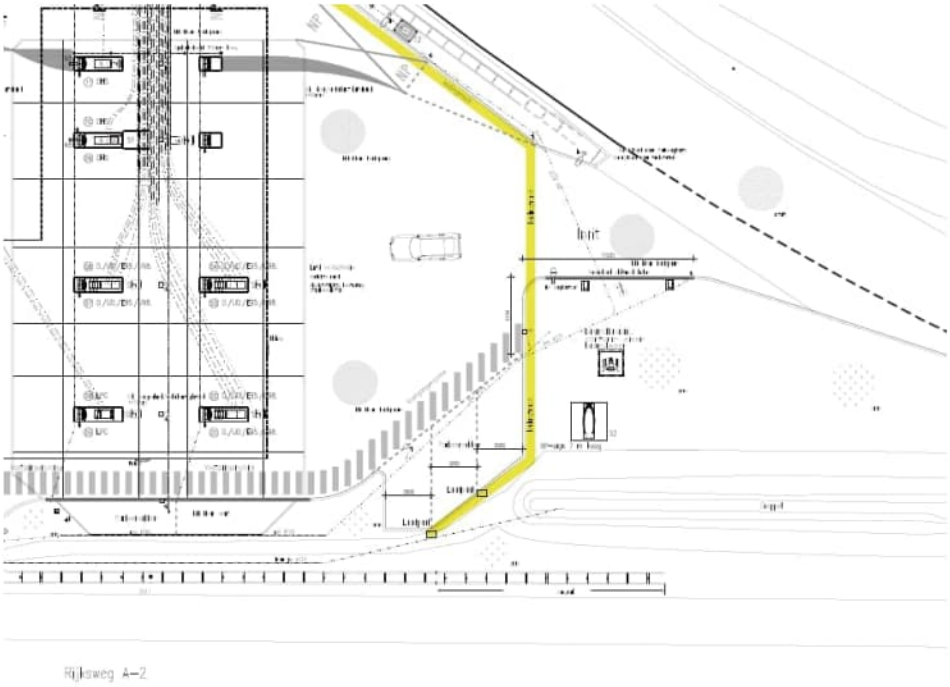


Afb. 2. Locatie e-laadpunt Fastned (conform wijzigingsvergunning)

Afb. 3. Locatie e-laadpunt Allego

De e-laadlocaties

Vissers heeft een Wbr-vergunning voor een aanvullende voorziening, te weten oplaadpunten op het terrein dat in huur is uitgegeven aan Vissers. Zie afbeelding 4.



Afb. 4 Locatie laadpalen Vissers. Het betreft een locatie op het voorterrein

Fastned heeft een wijziging aangevraagd van de vigerende Wbr-vergunning van 23 november 2016, met nummer RWS-2016/49545, voor het plaatsen en behouden van een oplaadstation voor elektrische motorvoertuigen op vzp Meiberg, te weten oplaadpunten op het terrein dat in huur is uitgegeven aan Fastned. De wijziging betreft een uitbreiding van het aantal opstelplaatsen en snellaadpunten, het realiseren van een wachtzone en een technische zone alsmede het plaatsen van een totem en een ander type overkapping.
In afbeelding 1 betreft dit de locatie in de rode cirkel. In afbeelding 2 is een uitsnede uit de bij de vergunningaanvraag behorende tekening te zien.

Allego heeft een laadvoorziening op het perceel van La Place Food Vastgoed BV. In afbeelding 1 betreft dit de locatie in de blauwe cirkel, waarbij twee bestaande parkeerplaatsen zijn ingericht met een e-laadpaal, zie afbeelding 3.

Veilig en doelmatig gebruik
Verzorgingsplaatsen worden ingericht overeenkomstig het Kader inrichting verzorgingsplaatsen 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.
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 potentiele 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.

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)			

Gemiddeld risico	Situatie met kans op materiële schade en letsel
Groot risico	Situatie met kans op ernstige verkeersslachtoffers
	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.

Vissers heeft de volgende verkeerskundige bezwaren aangevoerd tegen de wijzigingsvergunning van Fastned:

- Met het verschuiven van de inrit naar het laadstation van Fastned ontstaat een verkeersonveilige situatie;
- De totem zorgt voor een verkeersonveilige situatie, omdat de totem op een keuzemoment is gesitueerd; en
- De verkeerskundige beoordeling is incompleet daar geen rekening is gehouden met de laadpaal van Allego.

Fastned heeft het volgende verkeerskundig bezwaar aangevoerd tegen de wijzigingsvergunning van Vissers:

- Door de keuzemogelijkheid tussen twee locaties voor snelladen op dezelfde verzorgingsplaats ontstaat een verkeersonveilige verkeerssituatie.

Naar aanleiding van de bezwaren van Vissers en Fastned, heb ik voor de situatie op de verzorgingsplaats Meiberg een ritanalyse opgesteld. Daarbij heb ik rekening gehouden met de beoogde locaties op de verzorgingsplaats waar elektrische laadpalen van Fastned en Vissers (zullen) worden geëxploiteerd.

Ritanalyse VZP Meiberg

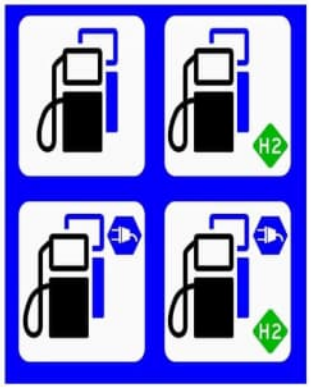
A2 HRL t.h.v. km 204,950 (zie afb. 5a en 5b)

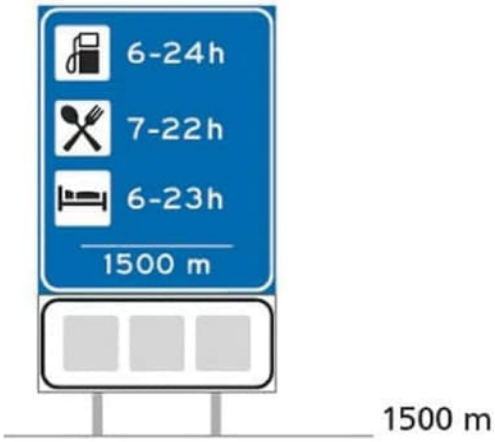
De VZP Meiberg is te bereiken vanaf de A2 rijdend in noordelijke richting, in de richting van Eindhoven. Ter hoogte van km 204,950 wordt in de rechterberm aangekondigd dat over 1500m. de afrit naar een VZP met restaurant en tankstation begint.

Deze weergave naar de VZP is correct, omdat het laadstation van Fastned nog niet gerealiseerd is. Indien Fastned gerealiseerd is, heeft Fastned recht om een verwijzing middels het Fastnedlogo op de witte plaat te plaatsen.

Ook kan het pictogram met het tanksymbool worden aangepast naar het nieuwe pictogram met e-laden (zie afb. 6). RWS zal deze aanpassing overigens niet pro-actief oppakken. Deze aanpassingen worden met bijv. een vervangingsproject van de bewegwijzering meegenomen.

Afb. 5a 1500m-bord Meiberg
Afb. 5b Basisconfiguratie 1500m-bord conform Richtlijn bewegwijzering 2014





Afb. 6 Nieuw pictogram alternatieve brandstoffen

A2 HRL t.h.v. km 204,700 (zie afb. 7a en 7b)

Afb. 7a 1200m-bord Meiberg
Afb. 7b Basisconfiguratie 1200m-bord conform Richtlijn bewegwijzering 2014

1200 m. voorafgaand aan VZP Meiberg staat t.h.v. km 204,700 het bord in de buitenberm dat vermeldt dat de afrit naar de VZP over ca. 1200m begint.

Op dit bord kan na realisering het pictogram e-laden te worden toegevoegd.

A2 HRL t.h.v. km 204,100 (zie afb. 8a en 8b)
Op dit bord wordt wederom de afrit voor VZP Meiberg aangekondigd (600m) en komt het bord overeen met de richtlijnen.
Na realisering van het laadstation kan het pictogram e-laden worden gewijzigd.

Afb. 8a 600m-bord Meiberg
Afb. 8b Basisconfiguratie 600m-bord conform Richtlijn bewegwijzering 2014

A2 HRL t.h.v. km 203,500 (zie afb. 9a en 9b)
Ter hoogte van km 203,500 begint de afrit richting de VZP. Dat is aangegeven middels onderstaand zgn. besliswegwijzer, zie afb. 9a.

Afb. 9a Besliswegwijzer op nulpunt van VZP Meiberg

Afb. 9b Basisconfiguratie bord op nulpunt conform Richtlijn bewegwijzering 2014

Zoals te zien is dient ook op dit bord na realisatie van het laadstation van Fastned een pictogram e-laden te worden toegevoegd/gewijzigd.

Situatie t.h.v. locatie km 203,250 (afb. 10)

Afb. 10 Puntstuk uitvoeger naar VZP Meiberg

Het puntstuk bevindt zich ca. 250m. na het begin van de uitvoegstrook naar de VZP. Conform richtlijnen hoort dit minimaal 250m. te zijn, dus hier wordt aan de richtlijn voldaan.

Situatie oprijden VZP (afb. 11a en 11b)
Bij het oprijden van de VZP dient daar waar het verblijfsgebied begint de overgang gemarkeerd te worden middels een poortconstructie en een snelheidsbeperking van 30 km/h, zie fig. 11a.

Naast het 30 km-zonebord op bovenstaande afbeelding kunnen pictogrammen worden weergegeven met informatie over voorzieningen op de verzorgingsplaats. Ook moet de naam van de verzorgingsplaats bij de poortconstructie worden aangegeven. De naam van de verzorgingsplaats wordt zwart getoond op een witte achtergrond.

Afb. 11a Poortconstructie conform Kader inrichting VZP's

Afb. 11b Toegang tot VZP Meiberg

In afb. 11b, een foto van de huidige situatie, is te zien dat deze poortconstructie ontbreekt. Er is wel een 30km/h-bord, maar de poortconstructie, conform het kader, ontbreekt nog en dient nog te worden gerealiseerd en zal komen te liggen na het splitsingspunt met het tankstation.

Situatie t.h.v. begin VZP (afb. 12)
Aan het begin van de VZP kan nu een keuze gemaakt worden tussen twee richtingen: linksaf naar het tankstation en rechtdoor naar het wegrestaurant en de parkeerplaats. De bestemmingen worden, m.u.v. het wegrestaurant, verwezen. De aanvullende e-laadvoorziening van Allego zal overigens niet op dit punt verwezen worden, overeenkomstig het beleid. Alleen ter plaatse van de laadpaal is bij de daarvoor bestemde parkeerplekken een verkeersbord aanwezig.

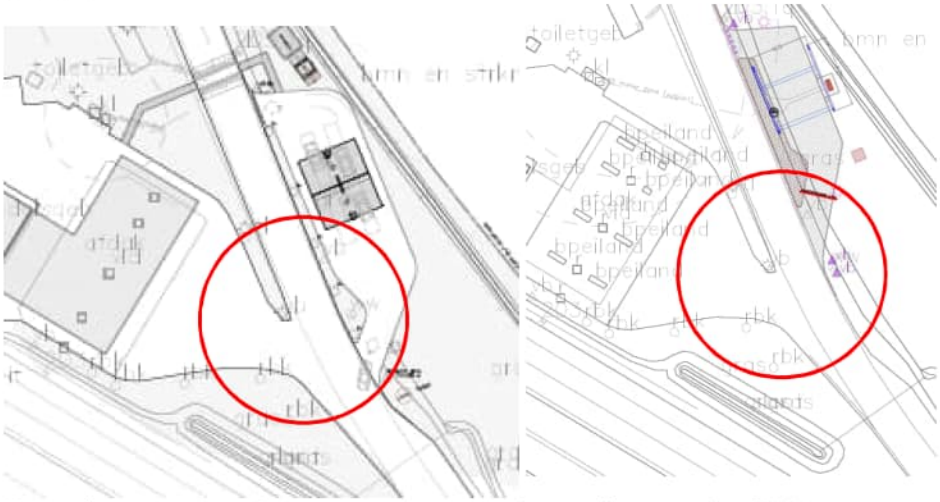
Afb. 12 Verwijzingen aan het begin van de VZP

Er staat nog geen verwijzing naar het e-laadpunt van Vissers en het e-laadstation van Fastned, omdat de laadvoorzieningen van Vissers en Fastned nog niet gerealiseerd zijn. De bebording op het splitsingspunt moet nog worden aangepast en dan komt de situatie overeen met de configuratie, zoals beschreven in het kader vzp (onderstaande afbeelding ter illustratie: onderaan de borden worden de bedrijfslogo's voor e-laden aangepast aan de betreffende exploitant van de basisvoorziening):

Afb. 13 Voorbeelden van verwijsborden op splitsingspunten vzp's

De e-laadpaal van Allego is gesitueerd op de parkeerplaats bij het wegrestaurant. Alleen ter plaatse van de laadpaal zijn de twee daarvoor bestemde parkeervakken aangeduid met borden die de laadvoorziening aangeven. Bij het splitsingspunt wordt alleen het restaurant bewegwijzerd.

Het laadstation van Fastned is op deze locatie aan de rechter-zijde voorzien, zie afb. 14.



Fastned vergunning 2021 Fastned vergunning 2016

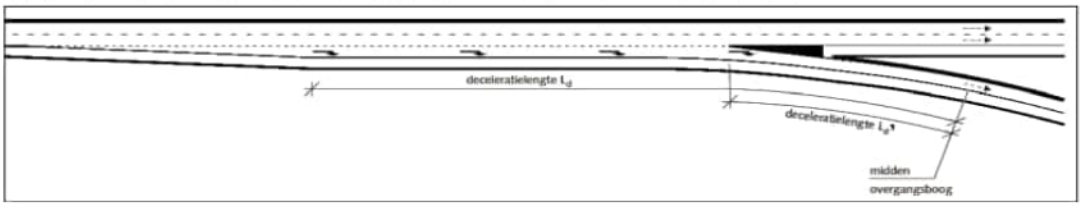
Afb. 14 Beoogde locatie Fastned

Het bezwaar van Vissers is dat de inrit naar het Fastned laadstation vóór de inrit naar het emplacement van het tankstation komt te liggen en dat daarmee een verkeersonveilige situatie wordt gecreëerd.
Bij afbeelding 14 is het ontwerp van Fastned uit de vergunning van 2016 en uit de gewijzigde vergunning van 2021 te zien.
In het kader *Inrichting VZP's* is sprake van onveilige situaties als een e-laadstation direct is aangesloten op de aanvoerweg. De grens van het einde van de afvoerweg is niet expliciet weergegeven in het kader, maar dit is nu als volgt verduidelijkt:
De aanvoerweg begint bij het puntstuk van de uitvoeger en eindigt bij het splitsingspunt van het tankstation.
In de volgende afbeelding is dit visueel weergegeven:

Afb. 15 Aanvoerweg van de vzp Meiberg

Deceleratielengte

In de richtlijn Ontwerp Autosnelwegen 2019 is opgenomen dat vervolgens aan de deceleratielengte voldaan dient te worden. De deceleratielengte is de afstand die nodig is om de snelheid van een voertuig op een rustig tempo te verlagen tot een zodanig niveau, dat het direct stroomafwaarts gelegen wegvak verkeersveilig bereden kan worden. Bij een VZP dus de afstand vanaf de afrit tot daar waar het verblijfgebied begint of waar de inrit naar een Fastnedstation begint.



Afb. 16 Deceleratielengte conform ROA2019

Volgens de richtlijn Ontwerp Autosnelwegen zou de afstand vanaf het begin van het puntstuk tot aan het begin van het verblijfsgebied c.q. inrit naar het e-laadstation ca. 185m moeten bedragen om comfortabel naar van 90km/u tot 30km/u te kunnen decelereren zonder remactie. 125m is minimaal nodig als er wordt uitgegaan van een veilige remvertraging.
De afstand tussen begin puntstuk en het splitsingspunt bij het tankstation bedraagt momenteel 125m, dus hier wordt net voldaan aan de richtlijn. Het zit echter tegen het minimum aan.
De afstand tussen het puntstuk en de inrit van het e-laadstation (zowel de oorspronkelijke als de gewijzigde) is korter dan minimale afstand, verder ligt de inrit nog op de aanvoerroute richting de verzorgingsplaats en dat is niet toegestaan.
Op deze locatie wordt het zicht op Fastned belemmerd door het bos, het verkeer vanaf de afrit kan het Fastned station niet (goed) zien. Deze combinatie zorgt voor een hoog verkeerveiligheidsrisico op kop-staart botsingen. De situatie sluit niet aan met het verwachtingspatroon van de weggebruikers.

Vanaf de uitvoegstrook (afb. 17) is duidelijk dat de VZP, door het zicht op het tankstation, nabij is. Hierdoor kan een automobilist goed anticiperen op het naderende keuzepunt en dus snelheid verminderen.
De bomen in de buitenberm ontnemen op dit punt echter wel het zicht op het toekomstige e-laadstation van Fastned.

Afb. 17 Zicht op de VZP vanaf de afrit

Bij het puntstuk zal het e-laadstation van Fastned (in de rechterberm tegenover de inrit naar het tankstation) ook zichtbaar zijn voor de weggebruikers. Zie hiervoor afbeelding 18.

Afb. 18 Zicht op de VZP t.h.v. het puntstuk

De wijzigingsvergunning aan Fastned is strijdig met onze richtlijnen en vanuit verkeersveiligheidsoogpunt niet verantwoord. De afwijkingen op de richtlijnen zijn erg groot, in combinatie met zichtbelemmering op het Fastned station is het niet verkeersveilig om de inrit in de rechter berm op de aangevraagde locaties van de wijzigingsvergunning toe te staan.

KEUZE VAN HET E-LAADPUNT

In het navolgende ga ik uit van de beoogde locatie van het laadstation van Fastned zoals vergund bij beschikking van 23 november 2016, met nummer RWS-2016/49545.
Indien een weggebruiker van een elektrische auto vooraf nog geen keuze voor een aanbieder heeft gemaakt, dan ziet hij bij het splitsingspunt dat er twee aanbieders zijn. Na zijn keuze komt hij uit bij het laadstation van Fastned óf bij het e-laden van Vissers.
De route naar de laadpalen van Vissers wordt op het emplacement zelf met borden aangegeven. De e-laadpunten worden gesitueerd op het voorterrein van het tankstation waar reeds enkele parkeervakken zijn gesitueerd. Hierdoor wijzigen de verkeersbewegingen niet.
Op het moment dat de e-laadpunten van het tankstation bezet zijn, kan in de directe nabijheid veilig gewacht worden totdat een laadpunt beschikbaar komt. De route om terug te keren naar Fastned is in theorie mogelijk, maar door de vormgeving en inrichting van de wegenstructuur op de verzorgingsplaats niet waarschijnlijk. Dit is alleen mogelijk indien bewust onveilig en tegen de regels in, wordt teruggereden.
Verder kan vanaf BP veilig de laadvoorziening van Allego bereikt worden door de toegestane rijrichting te volgen. Verwijzingen daar naar toe staan echter niet aangegeven.

Mocht het e-laadstation van Fastned volledig bezet zijn, dan is ter plaatse ook ruimte beschikbaar om veilig te wachten totdat een laadpaal beschikbaar komt. De route om terug te keren naar BP is ook hier in theorie mogelijk, maar door de vormgeving en inrichting van de wegenstructuur op de verzorgingsplaats niet waarschijnlijk. Dit is alleen mogelijk indien bewust onveilig en tegen de regels in, wordt teruggereden.
Verder kan vanaf Fastned veilig de laadvoorziening van Allego bereikt worden door de toegestane rijrichting te volgen. Verwijzingen daar naar toe staan echter niet aangegeven.

De weggebruiker kan er bij het splitsingspunt voor kiezen om door te rijden naar het wegrestaurant om daar gebruik te maken van de e-laadvoorziening van Allego. De laadlocatie van Allego is gerealiseerd op bestaande parkeerplaatsen. Hierdoor wijzigen de verkeersbewegingen niet, aangezien de parkeerbewegingen ook reeds in de huidige situatie plaatsvinden.
Deze voorziening wordt niet bewegwijzerd, maar mogelijk is dit bekend bij gebruikers na een eerder bezoek.
Op het moment dat de beide e-laadplaatsen van Allego bezet zijn, kan in de directe nabijheid veilig gewacht worden totdat een laadplaats beschikbaar komt. De route om terug te keren naar het laadstation van Vissers is in theorie mogelijk, maar door de vormgeving en inrichting van de wegenstructuur op de verzorgingsplaats niet waarschijnlijk. Dit is alleen mogelijk indien bewust onveilig en tegen de regels in, wordt teruggereden.

Conclusie
Er is getoetst aan de hand van de risicomatrix met als uitkomst dat de kans op ongevallen groot is. De afloop wordt ingeschat op ernstig letsel of grootschalige schade. Het risico is groot en de gevolgen van een eventueel ongeval ernstig. Mijn conclusie is dat het toestaan van e-laadvoorzieningen bij Vissers en Allego als aanvullende voorzieningen op verzorgingsplaats Meiberg, geen reëel verkeersveiligheidsrisico met zich brengt. Er is dan ook geen reden om deze vergunningen op basis van verkeersveiligheidsargumenten te weigeren.

De wijzigingsvergunning die is verleend aan Fastned is strijdig met zowel het Kader inrichting verzorgingsplaatsen als de Richtlijn Ontwerp Autosnelwegen 2019 en vanuit verkeersveiligheidsoogpunt niet verantwoord. In combinatie met zichtbelemmering op het Fastned station acht ik -het niet verkeersveilig om de inrit in de rechterberm op de aangevraagde locatie van de wijzigingsvergunning toe te staan.

Adviseur

Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

beschikking

Datum	30 augustus 2022
Nummer	RWS-2022/26993
Onderwerp	beslissing op bezwaar Fastned B.V. van 3 juni 2022 inzake verzorgingsplaats Den Hoek

Rijkswaterstaat Zuid-Nederland
Rijkswaterstaat Zuid-Nederland

Magistratenlaan 82
5223 MD 's-Hertogenbosch
Postbus 2232
3500 GE Utrecht
T 088 797 48 80
F 088 797 48 81
www.rijkswaterstaat.nl

Contactpersoon
[redacted]
Juridisch Adviseur

M [redacted]
[redacted]@rws.nl

Datum
30 augustus 2022

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Beslissende op het door Fastned B.V. te Amsterdam ingediende bezwaarschrift van 3 juni 2022 (ontvangen op 9 juni 2022) tegen het besluit van rechtswege van 6 december 2021, met kenmerk RWS-2021/41315 en zaaknummer RWSZ2021-00013801, waarbij de aan Vissers Energy Group B.V. verleende vergunning, met kenmerk RWS-2021/22555 op grond van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken (hierna: Wbr) is gewijzigd ten behoeve van het realiseren, hebben, behouden en onderhouden van twee elektrische laadpunten bij het benzinestation op verzorgingsplaats Den Hoek, gelegen aan de rechterzijde van rijksweg 16 ter hoogte van km 51,600 in de gemeente Moerdijk, alsmede op het verzoek om een kostenvergoeding als bedoeld in artikel 7:15 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb).

1. Procedure

I. Aanvraag
Op 22 juni 2021 heb ik een aanvraag ontvangen van Vissers Energy Group B.V. (hierna: Vissers Energy Group) te Horst voor de wijziging van de vigerende Wbr-vergunning van 25 juni 2021, met kenmerk RWS-2021/22555, ten behoeve van het realiseren, hebben, behouden en onderhouden van twee elektrische laadpunten bij het benzinestation op verzorgingsplaats Den Hoek, gelegen aan de rechterzijde van rijksweg 16 ter hoogte van km 51,600 in de gemeente Moerdijk. De wijziging op verzorgingsplaats Den Hoek betreft een toevoeging van twee elektrische laadpunten.

II. Primair besluit
Bij beschikking van 6 december 2021, kenmerk RWS-2021/41315 (hierna: het bestreden besluit), heb ik de Wbr-vergunning, met kenmerk RWS-2021/22555 van 25 juni 2021 gewijzigd.

Deze wijzigingsvergunning is van rechtswege tot stand gekomen. De reden hiervan is dat de uiterlijke termijn waarop op de aanvraag voor de wijzigingsvergunning beslist diende te worden, was verstreken. Hieruit volgt dat er van rechtswege positief op de aanvraag is beschikt.

III. Bezwaarschrift
Op 3 juni 2022 heeft Fastned B.V. te Amsterdam (hierna: bezwaarmaker) een bezwaarschrift ingediend tegen voornoemde wijzigingsvergunning. Deze heb ik op 9 juni 2022 ontvangen.

IV. Hoorzitting
Bezwaarmaker heeft desgevraagd op 8 juli 2022 laten weten alleen aan een hoorzitting deel te nemen indien Vissers Energy Group een hoorzitting wil. Ik heb Vissers Energy Group op 9 augustus 2022 gevraagd om, als zij behoefte hebben aan een hoorzitting, dit vóór 15 augustus 2022 bij mij kenbaar te maken. Vissers Energy Group heeft op 17 augustus 2022 laten weten geen behoefte te hebben aan een hoorzitting. Er heeft derhalve geen hoorzitting plaatsgevonden.

V. Verdaging beslistermijn
Per brief van 20 juli 2022 heb ik de beslistermijn verdaagd tot en met 31 augustus 2022.

2. Ontvankelijkheid

Ingevolge artikel 3:41, eerste lid, van de Awb geschiedt de bekendmaking van besluiten die tot een of meer belanghebbenden zijn gericht, door toezending of uitreiking aan hen, onder wie begrepen de aanvrager.

Ingevolge het bepaalde in artikel 6:7 jo. 6:8, lid 1, van de Awb, bedraagt de termijn voor het indienen van een bezwaarschrift zes weken en vangt deze aan met ingang van de dag na die waarop het besluit op de voorgeschreven wijze is bekendgemaakt.

Ingevolge het bepaalde in artikel 6:9 Awb is het bezwaarschrift tijdig ingediend indien het voor het einde van de termijn is ontvangen (lid 1) en bij verzending per post is een bezwaarschrift tijdig ingediend indien het voor het einde van de termijn ter post is bezorgd, mits het niet later dan een week na afloop van de termijn is ontvangen (lid 2).

Het bestreden besluit is een besluit dat op aanvraag is genomen en is tot de aanvrager gericht, zodat het ingevolge artikel 3:41, eerste lid, van de Awb bekend dient te worden gemaakt door toezending aan de aanvrager.

Ik stel vast dat, nu het bestreden besluit op 6 december 2021 is verzonden aan de aanvrager, de termijn waarbinnen bezwaar kon worden gemaakt ingevolge artikel 6:8, eerste lid, van de Awb op 7 december 2021 is aangevangen en zes weken later op 17 januari 2022 is geëindigd.

Het bezwaarschrift is gedateerd op 3 juni 2022, blijkens de poststempel op 7 juni 2022 ter post bezorgd en op 9 juni 2022 ontvangen, zodat het bezwaarschrift niet tijdig is ingediend.

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

Bezwaarmaker voert aan dat hij pas laat kennis heeft kunnen nemen van de wijzigingsbeschikking. In tegenstelling tot eerder gemaakte afspraken met Rijkswaterstaat, heeft hij geen afschrift ontvangen van de wijzigingsbeschikking, maar is deze (aan eenieder) kenbaar gemaakt via publicatie in de Staatscourant.

Hierover overweeg ik het volgende.

Op 6 december 2021 heeft kennisgeving van het bestreden besluit in de Staatscourant plaatsgevonden.

Uit navraag bij de afdeling Vergunningverlening van mijn dienst is gebleken dat aan bezwaarmaker geen afschrift is gestuurd van het bestreden besluit. In plaats daarvan is gekozen voor publicatie van de kennisgeving van het besluit in de Staatscourant op 6 december 2021. Tot november 2021 was het inderdaad gebruikelijk dat bezwaarmaker een afschrift kreeg van verleende vergunningen. Sinds november 2021 wordt bij aanvragen voor elektrische laadpunten de uniforme openbare voorbereidingsprocedure toegepast. Hiermee wordt een verleende vergunning ter inzage gelegd en is deze voor eenieder te raadplegen. De vergunningen die voorbereid werden met de reguliere procedure werden ook gepubliceerd. Om deze reden is aan bezwaarmaker medegedeeld dat er voortaan geen afschrift meer wordt verstuurd van verleende vergunningen. Bezwaarmaker kan door middel van de officiële bekendmakingen kennis nemen van deze besluiten.

Het moment van publicatie van het bestreden besluit en het moment van opzeggen van de afspraak om bezwaarmaker bij iedere verleende vergunning een afschrift te sturen liggen dicht bij elkaar. Het is aannemelijk dat bezwaarmaker op 6 december 2021 nog niet volledig op de hoogte was van de nieuwe werkwijze aangezien dit vanaf januari 2022 ook pas actief gecommuniceerd werd. Om deze reden ben ik van mening dat er in casu sprake is van een verschoonbare reden die de termijnoverschrijding rechtvaardigt.

Het bezwaarschrift van 3 juni 2022, die ik heb ontvangen op 9 juni 2022, voldoet verder aan de overige in de Awb gestelde eisen.

3. Juridisch Kader en relevante wet- en regelgeving

Juridisch kader
Het juridisch kader bestaat uit:

1. De Awb en de Wbr;
2. de Kennisgeving Voorzieningen op verzorgingsplaatsen langs rijkswegen, laatstelijk gewijzigd op 17 mei 2022 (hierna: de Kennisgeving), Stcrt. 2022, nr. 7852;
3. het Kader inrichting verzorgingsplaatsen van 20 februari 2019 (hierna: het Kader);
4. de Richtlijn Ontwerp Autosnelwegen 2019, laatstelijk gewijzigd op 12 januari 2022; en
5. de vergunningvoorschriften die verbonden zijn aan het bestreden besluit.

Relevante wet- en regelgeving
Op grond van artikel 1 van de Wbr wordt onder waterstaatswerken verstaan "bij het Rijk in beheer zijnde wegen alsmede, voor zover in beheer bij het Rijk, de daarin gelegen kunstwerken en hetgeen verder naar zijn aard daartoe behoort". Een verzorgingsplaats langs de rijksweg is een waterstaatswerk als bedoeld in artikel 1 van de Wbr.

Op grond van artikel 2, eerste lid, van de Wbr is het verboden zonder vergunning gebruik te maken van een waterstaatswerk door anders dan waartoe het is bestemd:

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

Op grond van artikel 3, eerste lid, van de Wbr kan een vergunning slechts worden geweigerd ter bescherming van waterstaatswerken en ter verzekering van een doelmatig en veilig gebruik van die werken, met inbegrip van het belang van verruiming of wijziging van die werken.

Op grond van artikel 3, tweede lid, van de Wbr kan een besluit tot weigering, wijziging of intrekking van een vergunning mede strekken ter bescherming van aan de waterstaatswerken verbonden belangen van andere dan waterstaatkundige aard, maar uitsluitend voor zover daarin niet is voorzien door bij of krachtens een andere wet gestelde bepalingen.

Bij de beoordeling van een aanvraag om een Wbr-vergunning die betrekking heeft op een voorziening op een verzorgingsplaats, wordt het beleid betrokken dat specifiek daartoe is vastgesteld. Dit beleid bestaat uit de Kennisgeving van 22 maart 2004, gepubliceerd in de Staatscourant van 22 maart 2004, nr. 56, gewijzigd op achtereenvolgens 27 april 2011, Stcrt. nr. 7144, op 20 december 2011, Stcrt. nr. 23149, op 20 november 2013, Stcrt. nr. 32624, op 6 januari 2021, Stcrt. nr. 475 en op 17 mei 2022, Stcr. nr. 7852.

4. Gronden van bezwaar

Gronden bezwaarschrift
De bezwaargronden zoals naar voren gebracht in het bezwaarschrift, luiden samengevat als volgt.

1. Het laadstation als aanvullende voorziening is niet evident ondergeschikt. Het totaal aan laadvoorzieningen als aanvullende voorziening moet ondergeschikt blijven aan de hoofdvoorziening (het verkopen van fossiele motorbrandstoffen) en moet in aantal laadpunten worden beperkt.
2. Strijd met verdelingsprocedure
3. Strijd met doelmatigheid
4. Strijd met veilig gebruik verzorgingsplaats

Bezwaarmaker verzoekt het bestreden besluit te herroepen. Tevens wordt verzocht om een proceskostenvergoeding in de zin van artikel 7:15 van de Awb.

5. Beoordeling van het bezwaar

Het bestreden besluit moet ingevolge artikel 7:11 van de Awb worden heroverwogen op grondslag van het bezwaar. Het besluit wordt volledig heroverwogen op grond van de feiten en omstandigheden zoals deze nu bekend zijn.

Uit oogpunt van efficiency (zie hierna) zal ik bezwaargrond 4 als enige behandelen.

Bezwaargrond 4: Strijd met veilig gebruik verzorgingsplaats

Aanvullende voorzieningen zijn toegestaan voor zover daarvoor op de verzorgingsplaats voldoende ruimte beschikbaar is en er een functionele relatie is met het weggebruik. Daarnaast mogen aanvullende voorzieningen geen afbreuk doen aan de verkeersveiligheid en sociale veiligheid en geen verkeersaantrekkende werking hebben.

Naar aanleiding van de uitspraak van de Afdeling van 18 augustus 2021 (ECLI:NL:RVS:2021:1837) is de Kennisgeving op 17 mei 2022 aangepast. Uit deze uitspraak volgt dat onvoldoende duidelijk is waar en onder welke voorwaarden elektrische laadpunten als aanvullende voorziening zijn toegestaan. In de Kennisgeving zijn daarom criteria opgenomen waaraan dit getoetst wordt.

Zie: Stcrt. 2022, nr. 7852.

De criteria zijn feitelijk de codificatie van de criteria die ik al geruime tijd hanteer om te beoordelen of sprake is van een aanvullende voorziening (zie bijv. r.o. 11.1 van laatstgenoemde uitspraak).

De criteria zoals deze volgen uit de Kennisgeving zijn de volgende.

1) de aanvullende voorziening moet bereikbaar zijn via de bestaande infrastructuur. Er is geen sprake van een aanvullende voorziening als voor de bereikbaarheid ervan nieuwe infrastructuur moet worden aangelegd;
2) de aanvullende voorziening doet - in het belang van een veilig en doelmatig gebruik - geen afbreuk aan de uniforme en sobere opzet van de verzorgingsplaats. Dit betekent dat een aanvullende voorziening geclusterd moet worden gerealiseerd bij een basisvoorziening (cluster-eis). Dit zal in de meeste gevallen betekenen dat de aanvullende voorziening is gelegen op het perceel van de basisvoorziening, direct aangrenzend aan het perceel van de basisvoorziening of in de nabijheid van het perceel van de basisvoorziening;
3) de aanvullende voorziening doet geen functioneel afbreuk aan de basisvoorziening waarmee het de in- en uitritten deelt. Dit betekent dat de voor de basisvoorziening kenbare hoofdactiviteit niet kan worden veranderd door de realisatie van aanvullende voorzieningen;
4) de aanvullende voorziening leidt er niet toe dat de verkeersstromen in complexiteit toenemen of ten koste gaan van de (verkeers)veiligheid op de verzorgingsplaats. Een aanvullende voorziening mag de doorstroming van de verkeersstromen niet belemmeren;

5) de aard van de aanvullende voorziening is aanvullend aan een basisvoorziening. Dit betekent dat het per definitie om een andere voorziening gaat dan de basisvoorziening waarmee het de in- en uitritten deelt (anders is geen sprake van een aanvullende voorziening maar van uitbreiding van de basisvoorziening);
6) de aanvullende voorziening gaat in beginsel niet ten koste van bestaande groenvoorzieningen, waterberging, picknickplekken en/of speelplaatsen;
7) de aanvullende voorziening mag er niet toe leiden dat niet meer wordt voldaan aan de geldende parkeernorm op grond van het Kader inrichting verzorgingsplaatsen. De kosten van eventuele compensatie van parkeerplaatsen komen voor rekening van de aanvrager.

De locatie van de aanvullende voorziening op de verzorgingsplaats is relevant voor de vraag of alle criteria van toepassing zijn. Een aanvullende voorziening op de algemene parkeervoorziening deelt bijvoorbeeld geen in- en uitritten met een basisvoorziening. De criteria die wél van toepassing zijn, zijn dat cumulatief. Ofwel: aan alle criteria die gelden moet worden voldaan. Wordt aan één of meerdere criteria niet voldaan, dan is geen sprake van een aanvullende voorziening als bedoeld in de Kennisgeving.

<u>Toepassing op verzorgingsplaats Den Hoek</u>
Zoals hierboven vermeld onder "1. Procedure" is het bestreden besluit van 6 december 2021 van rechtswege tot stand gekomen in verband met de overschrijding van de termijn waarbinnen uiterlijk beslist diende te worden. Aangezien er direct na verlening van het bestreden besluit geen aanleiding was om deze te wijzigen of in te trekken, zijn er op 14 januari 2022 bij beschikking, met kenmerk RWS-2022/603, enkel voorschriften verbonden aan het bestreden besluit.

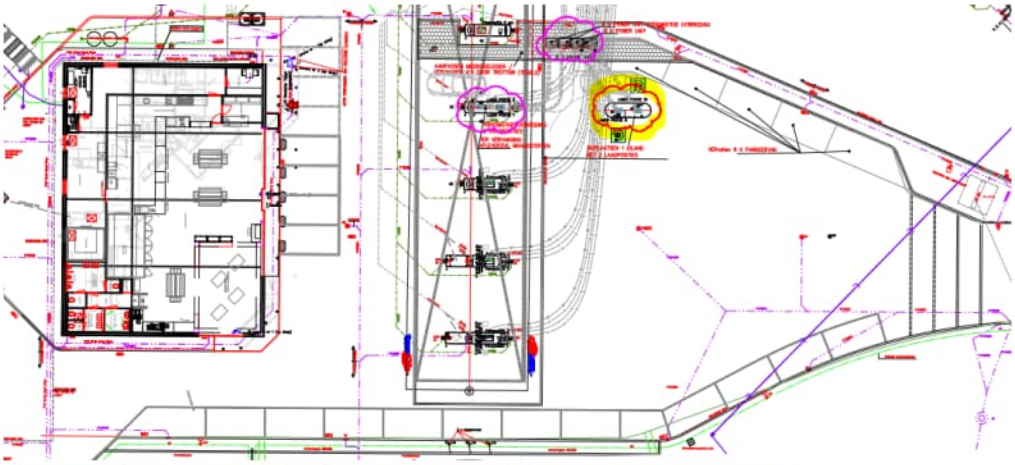
De heroverweging van het bestreden besluit in bezwaar vindt plaats met inachtneming van alle feiten en omstandigheden die bekend zijn op het moment van heroverweging. In dit kader heeft er een verkeerskundig onderzoek plaatsgevonden door een verkeersveiligheidsexpert wat heeft geleid tot vernieuwde inzichten.

Naar aanleiding van de heroverweging in bezwaar moet ik constateren dat de laadlocatie van Vissers Energy Group niet kwalificeert als een aanvullende voorziening. De reden hiervoor is dat niet wordt voldaan aan alle van toepassing zijnde criteria uit de Kennisgeving. Het criterium waar niet aan wordt voldaan staat hierboven onder "4". De laadpunten leiden ertoe dat verkeersstromen in complexiteit toenemen en ten koste gaan van de verkeersveiligheid op de verzorgingsplaats. Zo blijkt ook uit het verkeerskundig onderzoek van 18 augustus 2022 (zie bijlage). Het bezwaar is dus gegrond.

Het nieuw te creëren laadeiland van Vissers Energy Group, komt midden op het voorterrein nabij de bestaande pompeilanden. Het is wenselijk om het voorterrein zo vrij mogelijk te laten. In de vergunde situatie waarbij een laadlocatie wordt geplaatst op het voorterrein, ontstaan er voor de weggebruikers verschillende keuzemomenten achter elkaar. De beschikbare ruimte voordat je een keuze maakt, wordt met de nieuwe laadlocatie verkort en onduidelijker gemaakt.

Daarnaast staat het laadeiland op een onverwachte locatie waar weggebruikers zoekend zijn waar ze moeten rijden. De verkeersstromen nemen toe in complexiteit en de doorstroming wordt belemmerd. De aanvullende voorziening van Vissers Energy Group kan dan ook niet veilig ingepast worden.

Boven: luchtfoto verzorgingsplaats Den Hoek. Met een rode pijl is de vergunde laadlocatie aangegeven.



Boven: uitsnede uit tekening behorende bij de aanvraag voor de wijzigingsvergunning.

Uit het voorgaande volgt dat er sprake is van een verkeersonveilige situatie en strijd met het veilig gebruik van de verzorgingsplaats.

Nu op basis van criterium 4 uit de Kennisgeving wordt geconcludeerd dat geen sprake is van een aanvullende voorziening, is er geen aanleiding om de overige criteria nader uit te werken. Dit geldt ook voor de overige bezwaargronden. Deze blijven dan ook onbesproken.

Het bezwaar is gegrond. Het bestreden besluit kan hierdoor niet in stand blijven en dient te worden herroepen door intrekking van dit besluit en met toepassing van artikel 7:11, tweede lid, van de Awb, een nieuw besluit te nemen.

6. Heroverweging ten aanzien van de vergunningaanvraag van Kuwait Petroleum (Nederland) B.V., namens Vissers Energy Group B.V. van 22 juni 2021 (zaaknummer RWSZ2021-00013801)

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

AANHEF

Op 22 juni 2021 heb ik van Kuwait Petroleum (Nederland) B.V., namens Vissers Energy Group B.V. (hierna: Vissers Energy Group) een aanvraag voor een vergunning op grond van de Wbr ontvangen. De aanvraag betreft het wijzigen van de vigerende vergunning van 25 juni 2021 met kenmerk RWS-2021/22555. De wijziging betreft het realiseren, hebben, behouden en onderhouden van twee elektrische laadpunten bij het benzinestation op verzorgingsplaats Den Hoek, gelegen aan de rechterzijde van rijksweg 16 ter hoogte van km 51,600 in de gemeente Moerdijk.
Deze vergunningaanvraag is door Rijkswaterstaat op 22 juni 2021 ontvangen en ingeschreven onder zaaknummer RWSZ2021-00013801.

Toepassing legesbesluit
Ingevolge artikel 2, eerste lid, van het Besluit leges Wbr zijn voor het in behandeling nemen van een aanvraag om vergunning leges verschuldigd. De verschuldigde leges zijn op 14 juni 2021 ontvangen.

BESLUIT

Gelet op de bepalingen van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken, de Algemene wet bestuursrecht (Awb) en de in dit besluit opgenomen overwegingen besluit de minister van Infrastructuur en Waterstaat als volgt:

- de door Vissers Energy Group op 22 juni 2021 ingediende aanvraag om een wijziging van de Wbr-vergunning van 25 juni 2021 met kenmerk RWS-2021/22555, voor het realiseren, hebben, behouden en onderhouden van twee elektrische punten bij het benzinestation op verzorgingsplaats Den Hoek, gelegen aan de rechterzijde van rijksweg 16 ter hoogte van km 51,600 in de gemeente Moerdijk, te weigeren.

BELANGENAFWEGING EN MOTIVERING

Juridisch kader
Op grond van artikel 2, eerste lid, van de Wbr is het verboden zonder vergunning gebruik te maken van een waterstaatswerk door anders dan waartoe het is bestemd:

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

Op grond van artikel 3, eerste lid, van de Wbr kan een vergunning slechts worden geweigerd ter bescherming van waterstaatswerken en ter verzekering van een doelmatig en veilig gebruik van die werken, met inbegrip van het belang van verruiming of wijziging van die werken.

Op grond van artikel 3, tweede lid, van de Wbr kan een besluit tot weigering, wijziging of intrekking van een vergunning mede strekken ter bescherming van aan de waterstaatswerken verbonden belangen van andere dan waterstaatkundige aard, maar uitsluitend voor zover daarin niet is voorzien door bij of krachtens een andere wet gestelde bepalingen.

Bij de beoordeling van een aanvraag om een Wbr-vergunning die betrekking heeft op een voorziening op een verzorgingsplaats, wordt het beleid betrokken dat specifiek daartoe is vastgesteld. Dit beleid bestaat uit de Kennisgeving van 22 maart 2004, gepubliceerd in de Staatscourant van 22 maart 2004, nr. 56, gewijzigd op achtereenvolgens 27 april 2011, Stcr nr. 7144, op 20 december 2011, Stcr nr. 23149, op 20 november 2013, Stcr nr. 32624, op 6 januari 2021, Stcr nr. 475 en op 17 mei 2022, Stcr nr. 7852.

Motivering
Naar aanleiding van de heroverweging in bezwaar moet ik constateren dat de laadlocatie van Vissers Energy Group niet kwalificeert als een aanvullende voorziening. De reden hiervoor is dat niet wordt voldaan aan alle van toepassing zijnde criteria uit de Kennisgeving. Eén van de criteria is dat de verkeersstromen niet in complexiteit toenemen of ten koste gaan van de verkeersveiligheid op de verzorgingsplaats. Aan dit criterium wordt niet voldaan. Zo blijkt ook uit het verkeerskundig onderzoek van 18 augustus 2022 (zie bijlage).

Het nieuw te creëren laadeiland van Vissers Energy Group, komt midden op het voorterrein nabij de bestaande pompeilanden. Het is wenselijk om het voorterrein zo vrij mogelijk te laten. In de vergunde situatie waarbij een laadlocatie wordt geplaatst op het voorterrein, ontstaan er voor de weggebruikers verschillende keuzemomenten achter elkaar. De beschikbare ruimte voordat je een keuze maakt, wordt met de nieuwe laadlocatie verkort en onduidelijker gemaakt.

Daarnaast staat het laadeiland op een onverwachte locatie waar weggebruikers zoekend zijn waar ze moeten rijden. De verkeersstromen nemen toe in complexiteit en de doorstroming wordt belemmerd. De aanvullende voorziening van Vissers Energy Group kan dan ook niet veilig ingepast worden.

Uit het voorgaande, alsook de beoordeling van het bezwaar, volgt dat de vergunning aan Vissers Energy Group niet kan worden verleend.

7. Kosten bezwaarfase

Verzocht is om vergoeding van de proceskosten. Een verzoek op basis van artikel 7:15, tweede lid, van de Awb kan uitsluitend worden gehonoreerd indien het gaat om kosten die de belanghebbende in verband met de behandeling van het bezwaar redelijkerwijs heeft moeten maken, voor zover het bestreden besluit wordt herroepen wegens een aan het bestuursorgaan te wijten onrechtmatigheid.

In het onderhavige geval is vergoeding van de proceskosten aangewezen. Er is sprake van door derden beroepsmatig verleende rechtsbijstand. Er is één bezwaarschrift ingediend (1 punt). Het gewicht van de zaak duid ik als gemiddeld (factor 1).

Ik wijs een proceskostenvergoeding toe van € 541,- (met een weging van 1). Zie bijlage B2 onder 2 bij het Besluit proceskosten bestuursrecht.

Na opgave van rekeningnummer en tenaamstelling door bezwaarmaker aan de in de kantlijn genoemde contactpersoon, wordt binnen vier weken overgegaan tot betaling van de verschuldigde proceskosten.

8. Besluit

Op basis van voorgaande heroverweging besluit ik:

I. het bezwaar gegrond te verklaren;
II. het bestreden besluit van 6 december 2021 met kenmerk RWS-2021/41315 te herroepen door intrekking van dit besluit en om met

toepassing van artikel 7:11, tweede lid, van de Awb, alsnog de gevraagde wijzigingsvergunning te weigeren; en

III. het verzoek om vergoeding van proceskosten toe te wijzen.

9. Afsluiting

Op dit besluit is de Crisis- en herstelwet van toepassing. Meer informatie hierover staat in onderstaande beroepsclausule onder het kopje 'Mededelingen'.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Voor vragen kunt u contact opnemen met de in de kantlijn opgenomen contactpersoon.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,
namens deze,
Afdelingshoofd Werkenpakket Rijkswaterstaat Zuid-Nederland,
[redacted]
b.a.
Afdelingshoofd Bedrijf
Rijkswaterstaat Zuid-Nederland

[redacted]

mevr. [redacted]

Mededelingen

Beroep
Op grond van de Algemene wet bestuursrecht kunt u binnen zes weken na de dag waarop dit besluit is bekendgemaakt tegen dit besluit beroep instellen bij de rechtbank binnen het rechtsgebied waarin de woonplaats is gelegen van degene die beroep instelt.

Het ondertekende beroepschrift dient tenminste te bevatten:
- uw naam en adres;
- de dagtekening;
- de vermelding van het besluit (indien mogelijk kopie bijvoegen);
- een opgave van redenen waarom u zich niet met het besluit kunt verenigen.

Crisis- en herstelwet
Op dit besluit is Afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet van toepassing. Dit betekent dat de belanghebbende in het beroepschrift de beroepsgronden gericht tegen het besluit moet opnemen (art. 1.6, tweede lid, van de Chw). Er mag dus geen pro forma beroep worden ingesteld. Het beroep wordt niet-ontvankelijk verklaard indien de beroepsgronden niet binnen de beroepstermijn van zes weken zijn ingediend. Na afloop van de beroepstermijn kunnen beroepsgronden niet meer worden aangevuld (art. 1.6a van de Chw).

Digitaal procederen
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.

Voorlopige voorziening
Gelijktijdig met of na de indiening van het beroepschrift kunt u een verzoek doen tot het treffen van een voorlopige voorziening. Dit verzoek moet worden gericht tot de voorzieningenrechter van de rechtbank binnen het rechtsgebied waarin de woonplaats is gelegen van degene die beroep instelt.
Het verzoek dient te zijn ondertekend en tenminste te bevatten:
a. uw naam en adres;
b. de dagtekening;
c. de vermelding van dit besluit (indien mogelijk kopie bijvoegen);
d. de gronden van het verzoek (motivering).

Bij het verzoek dient voorts een afschrift van het beroepschrift te worden overgelegd.

Griffierecht
Zowel in verband met de behandeling van het beroep als in verband met het verzoek om voorlopige voorziening wordt griffierecht geheven. De griffier van de rechtbank wijst u na de indiening op de verschuldigdheid daarvan en bericht u binnen welke termijn en op welke wijze het bedrag moet worden voldaan.

Rijkswaterstaat Zuid-Nederland
Rijkswaterstaat Zuid-Nederland

Nummer
RWS-2022/26993

Datum
30 augustus 2022

Bijlage: Memo - Verkeerskundige beoordeling laadvoorzieningen verzorgingsplaats Den Hoek, 18 augustus 2022

Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

RWS INFORMATIE

Rijkswaterstaat Zuid-Nederland
District West

Hendrik Zwaardecroonstraat 7
5018 CG TILBURG
Postbus 2232
3500 GE Utrecht
T 088 7974830
F
www.rijkswaterstaat.nl

Contactpersoon
[redacted]
adviseur verkeer

T [redacted]
[redacted]@rws.nl

Datum
18 augustus 2022

memo

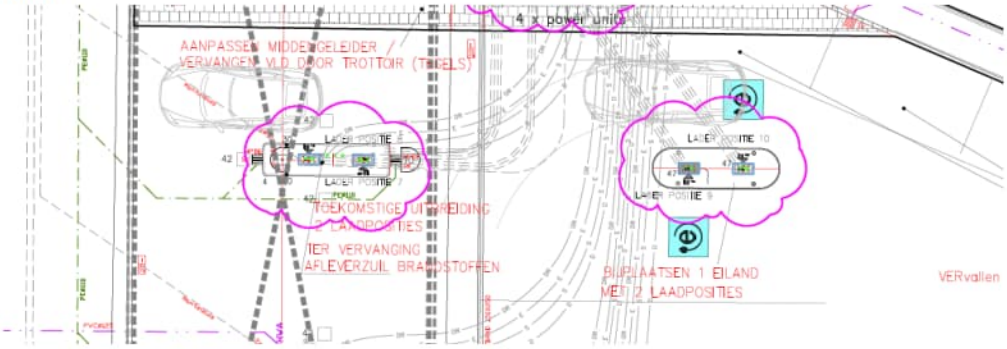
Verkeerskundige beoordeling laadvoorzieningen VZP Den Hoek

INLEIDING

Dit memo geeft een nadere verkeersveiligheidsbeschouwing t.a.v. de realisatie van de laadvoorzieningen op verzorgingsplaats Den Hoek (A16 Li t.h.v. km 51.6). Dit naar aanleiding van de Wbr-vergunningaanvraag van Kuwait Petroleum Nederland b.v.
De Wbr-vergunning van Kuwait Petroleum Nederland b.v. is voor het realiseren van een energielaadpunt als aanvullende voorziening bij tanken. Getoetst wordt 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. Op de genoemde verzorgingsplaats is al een energielaadpunt als basisvoorziening vergund aan Fastned.
De locatie is op onderstaande afbeelding weergegeven. De gele cirkel geeft de locatie van Kuwait Petroleum. De rode cirkel geeft de locatie van Fastned aan.

Afb. 1 Luchtfoto van vzp Den Hoek

Afbeelding 2 geeft de locatie van Kuwait Petroleum Nederland b.v. uitvergroot weer.



Afb. 2 Locatie e-laadplekken Kuwait Petroleum Nederland b.v.

Toetsing van de aangevraagde laadvoorziening van Kuwait Petroleum Nederland b.v. op de 7 aspecten uit het kader inrichting verzorgingsplaatsen

Rijkswaterstaat Zuid-Nederland
District West

Datum
18 augustus 2022

1. De locatie van de voorziening in relatie tot sociale- en verkeersveiligheid:
   De locatie is gelegen nabij de shop en de tankeilanden van de Tango en zal een nieuwe laadeiland creëren voor de bestaande pompeilanden. Hier vinden voetgangersbewegingen plaats en is sociale controle. De locatie is vanuit sociale veiligheid perspectief logisch gesitueerd nabij het verblijfsgebied. Echter vanuit verkeersveiligheid perspectief geldt dat het laadeiland op een onlogische plek komt midden op het voorterrein. Daarnaast geldt dat het wenselijk is om het voorterrein zo vrij mogelijk te laten. Gezien het verkeer verschillende keuzemoment achter elkaar maakt en zoekend is naar waar ze dienen te rijden. De ruimte daartoe wordt met de huidige locatie verkort en onduidelijker gemaakt.
   De laadvoorziening wordt ingericht met twee laadpalen. Deze vormgeving sluit hier goed aan bij de verplichte rijrichting. Door de situering van de laadpalen kunnen zowel auto's met een laadpunt aan de voor- als achterzijde bediend worden.
2. De mate waarin veilig snelheid verminderd kan worden (deceleratie):
   De locatie is nabij het tankemplacement, De vzp is ingericht als verblijfsgebied en 30km –zone. Hierdoor wordt ter plekke langzaam gereden.
   Volgens de richtlijn mogen we uitgaan dat de snelheid van een voertuig met 1,5m/s2 afneemt met alleen gas loslaten. Om van 90km/u naar 50 km/u te komen door alleen de auto uit te laten rollen is 145 m weg nodig. De uitvoeger betreft 280 m, dat is dus voldoende ruimte om de auto uit te laten rollen. Daarnaast kunnen weggebruikers ook bij remmen, achteropkomend verkeer heeft goed overzicht op de uitvoeger en kan daarop dan tijdig anticiperen.
3. De parkeerdruk (is er sprake van een parkeerprobleem):
   Met het vervallen van vijf parkeervakken dienen voertuigen welke staan te wachten om te kunnen laden ergens staan. Die zal aan de andere kant van het tankemplacement zijn wat voor onverwachte kruisende verkeersbewegingen zal veroorzaken. Of het verkeer zal proberen naar het laadstation van Fastned te gaan waarbij er kortstondig tegen het verkeer in gereden dient te worden. Iets wat als onwenselijk wordt beschouwd.
4. Het ruimtegebruik in relatie tot het opofferen van groen/voorzieningen (zoals parkeerplaatsen):
   De laadplekken komen op een plek die al verhard is en bestemd is voor gebruik door autoverkeer.
5. De verkeerscirculatie/voetgangersstromen in relatie tot andere voorzieningen :
   De laadplekken liggen vlak voor het tankemplacement van de Tango. Gezien het laadeiland voor een reeds bestaande pompeiland komt te liggen zal dit de verkeerscirculatie wijzigen. Dit gezien voertuigen welke het pompeiland willen bereiken nu om ladende voertuigen heen dienen te rijden.
6. De mate waarin het mogelijk is de voorziening te verwijzen:
   n.v.t.
7. Optioneel: bekende lokale bijzonderheden / problemen:
   n.v.t.

Veilig en doelmatig gebruik

Verzorgingsplaatsen worden ingericht overeenkomstig het Kader inrichting verzorgingsplaatsen 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.
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 potentiele 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.

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):

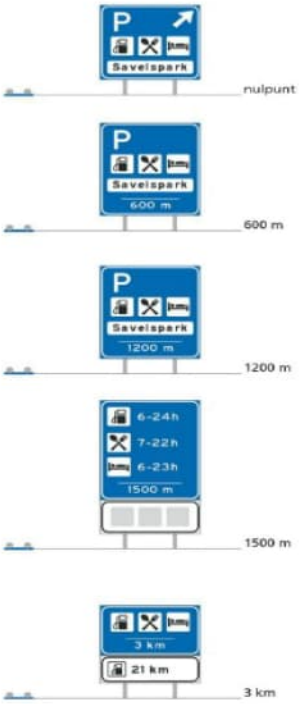
- De aanwezigheid van uitwijkmogelijkheden op de verharde rijbaan, zonder in aanraking te komen met objecten of het overige verkeer.
- De aanwezigheid van mogelijkheden om het voertuig tot stilstand te brengen buiten de verharde rijbaan, zonder in aanraking te komen met objecten of het overige verkeer.
- 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.

Ritanalyse verzorgingsplaats Den Hoek
Conform de basisconfiguratie uit de *Richtlijn bewegwijzering 2014* zou op de volgende locaties een bewegwijzeringsbord aanwezig moeten zijn t.b.v. de vzp Den Hoek:

1. 3 km: +/- km 48,0;
2. 1500m: +/- km 49,5;
3. 1200m: +/- km 49,8;
4. 600m: +/- km 50,4; en
5. 0m: +/- km 51,0.

Op dit moment is op km 49,8; km 50,1, km 50,4 en km 51,0 een bewegwijzeringsbord met verwijzing naar de vzp met tankstation aanwezig.



Afb. 1 Basisconfiguratie bww vzp

Situatie t.h.v. hmp 49,8 Re
De verzorgingsplaats Den Hoek is te bereiken vanaf de A16 rijdend vanuit knooppunt Klaverpolder richting knooppunt Zonzeel. Ter hoogte van hmp 49,8 wordt in de rechterberm aangekondigd dat over 1200 meter een brandstofverkooppunt van Tango aanwezig is.

Situatie t.h.v. hmp 50,1 Re
Op dit bord wordt de afrit naar de verzorgingsplaats Den Hoek aangekondigd (900 meter). Door middel van pictogrammen wordt aangegeven welke basisvoorzieningen aanwezig zijn. *(Dit bord wordt overigens nog aangepast waarbij de vermelding van de basisvoorziening van Fastned wordt toegevoegd.)*

Situatie t.h.v. hmp 50,4 Re
Op dit bord wordt de verzorgingsplaats Den Hoek aangekondigd (600 meter). Door middel van pictogrammen wordt aangegeven welke basisvoorzieningen aanwezig zijn. *(Dit bord wordt overigens nog aangepast waarbij de vermelding van de basisvoorziening van Fastned wordt toegevoegd.)*

Situatie t.h.v. hmp 51,0 Re
Hier wordt voor de laatste keer met een besliswegwijzer aangegeven dat verzorgingsplaats Den Hoek met deze afrit bereikt kan worden. Door middel van pictogrammen wordt aangegeven welke basisvoorzieningen aanwezig zijn. *(Dit bord wordt overigens nog aangepast waarbij de vermelding van de basisvoorziening van Fastned wordt toegevoegd.)*

Situatie t.h.v. hmp 51,5 Re m/p
Bij het bereiken van het splitsingspunt naar het tankstation en de parkeerplaats moet de weggebruiker door middel van borden gewezen worden op de voorzieningen van elke richting.

Situatie t.h.v. hmp 51,5 Re m/p
Na het eerste splitsingspunt geldt er nog een tweede splitsingspunt voor linksaf autoverkeer en rechtsaf voor vrachtverkeer.

Na realisatie van de E-laadpunten, zal hier de juiste bebording worden geplaatst, inclusief verwijzing naar de E-laadpunten. De configuratie zal dan overeenkomen zoals beschreven in het kader inrichting verzorgingsplaatsen (onderaan de borden worden de bedrijfslogo's voor E-laden aangepast aan de betreffende exploitant):

Het bord dient dan 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 of onbekend zijn op de verzorgingsplaats, dan biedt het bord uitkomst.

Op de vzp is verder, conform het kader, sprake van éénrichtingsverkeer.

Conclusie
Er is getoetst aan het kader inrichting verzorgingsplaatsen en 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. Echter door de verschillende keuzemomenten kort op elkaar in combinatie met de locatie van de laadvoorziening midden op het voorterrein wat als ongewenst en onverwacht wordt gezien geldt dat er negatief wordt geadviseerd op deze aanvraag.
Onze conclusie is dat het toestaan van de laadvoorziening als aanvullende voorziening bij het benzinestation op verzorgingsplaats Den Hoek, een verkeersveiligheidsrisico met zich brengt. Op basis daarvan geldt dat deze vergunning niet verleend wordt.

adviseur verkeer

[redacted] (ZN)

Van: [redacted] (MN)
Verzonden: maandag 24 oktober 2022 09:31
Aan: [redacted] (MN)
Onderwerp: FW: Afschriften aan FN en andere stakeholders

Opvolgingsvlag: Opvolgen
Vlagstatus: Met vlag

Van: [redacted] (MN)
Verzonden: donderdag 20 oktober 2022 17:46
Aan: [redacted] (MN) <[redacted]@rws.nl>; [redacted] (ON) <[redacted]@rws.nl>
Onderwerp: RE: Afschriften aan FN en andere stakeholders

Ha [redacted],

Enige aanvulling op onderstaande. Sinds 1 oktober publiceren we alleen nog maar in de Staatscourant, niet meer in het de lokale krantjes.

Met ingang van heden worden de publicaties gedaan in DROP en het Rijkswaterstaat Publicatie Platform. Dit betekent dat de vergunningen met de bijlagen niet meer ter inzage hoeven te worden gelegd bij de gemeenten. Deze brieven komen dus te vervallen. De belanghebbenden kunnen zich abonneren op bekendmakingen in de buurt via https://www.overheid.nl/berichten-over-uw-buurt. Door het invoeren in DROP worden de kennisgevingen in de Staatscourant gepubliceerd.

Bij MN hebben we wel klachten gehad van lokale exploitanten (niet de Shell, Total of EG retail) (maar bijvoorbeeld exploitatiemaatschappij Lingehorst of Van Eck) dat ze niet op de hoogte waren en dat ze het in de lokale krant moesten lezen. Ik verwacht dat deze exploitanten het nu pas gaan zien wanneer het station gebouwd wordt. Is niet erg, want we voldoen aan de wettelijke eisen, maar wellicht wel voor de beeldvorming. Is hiermee ook rekening gehouden?

Ik ben benieuwd.

Groeten, [redacted]

Van: [redacted] (MN) <[redacted]@rws.nl>
Verzonden: donderdag 20 oktober 2022 17:44
Aan: [redacted] (MN) <[redacted]@rws.nl>; [redacted] (ON) <[redacted]@rws.nl>
Onderwerp: RE: Afschriften aan FN en andere stakeholders

Dag [redacted],
Dat weet ik niet. Ik hoop dat [redacted] jouw vraag kan beantwoorden.
Groet,
[redacted]

Van: [redacted] (MN) <[redacted]@rws.nl>
Verzonden: donderdag 20 oktober 2022 17:15
Aan: [redacted] (MN) <[redacted]@rws.nl>
Onderwerp: RE: Afschriften aan FN en andere stakeholders

Ha [redacted],

Is dit ook met de wegrestaurant houders en alle tankstationexploitanten afgestemd?

Voor Lingehorst krijgen we laatst ook het verwijt dat ze het in de lokale krant moesten vernemen en we gaan het nu alleen nog maar publiceren in de Staatscourant.

Groeten, [redacted]

Van: [redacted] (MN) <[redacted]@rws.nl>
Verzonden: donderdag 20 oktober 2022 16:45
Aan: [redacted] (MN) <[redacted]@rws.nl>; [redacted] (MN) <[redacted]@rws.nl>; [redacted] (WNN) <[redacted]@rws.nl>; [redacted] (MN) <[redacted]@rws.nl>
Onderwerp: FW: Afschriften aan FN en andere stakeholders

Ter info

Van: [redacted] (ON) <[redacted]@rws.nl>
Verzonden: donderdag 20 oktober 2022 16:15
Aan: [redacted]
CC: [redacted] (CD) <[redacted]@rws.nl>
Onderwerp: Afschriften aan FN en andere stakeholders

Beste collega's,

Sinds vorig jaar hanteren voor alle aanvragen voor laadinfra de UOV. De reden daarvan is dat daarmee meer openbaarheid in de voorbereiding van onze besluiten is gekomen. Iedereen kan ervan op de hoogte zijn doordat het (ontwerp) besluit wordt gepubliceerd.
Daarbij vervalt de noodzaak om individuele partijen altijd afschriften te sturen, ook als dat in het verleden zo was afgesproken. Dit is ook met die partijen gecommuniceerd. Het verzoek aan jullie is om dat ook echt niet meer te doen.

Achtergrond: we krijgen in beroepsprocedures nog wel eens met ontvankelijkheidsvraagstukken te maken. Als een partij een beroepstermijn heeft overschreden dan wordt er nog wel eens een beroep gedaan op afspraken. Sinds we de UOV toepassen kunnen alle belanghebbenden op de hoogte zijn van een (voorgenomen)besluit. Het helpt niet als we dan nog afschriften toesturen, en zeker niet als we dat niet uniform doen.

Daarom het verzoek (voor zover van toepassing): geen afschriften meer versturen.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
Senior Adviseur
.....

Rijkswaterstaat Oost Nederland
Eusebiusbuitensingel 66, 6828 HZ Arnhem
Postbus 2232, 3500GE Utrecht
..[redacted].....
[redacted]@rws.nl
www.rijkswaterstaat.nl
.....

Water. wegen. werken. Rijkswaterstaat.

.....

[redacted] **(ZN)**

Van: [redacted] (ON)
Verzonden: woensdag 26 oktober 2022 15:15
Aan: '[redacted]'
CC: '[redacted]'; [redacted] (CD)
Onderwerp: Toezenden afschriften verleende vergunningen

Beste [redacted],

In 2015 is met Fastned een afspraak gemaakt om Fastned in kennis te stellen van verleende vergunningen met betrekking tot elektrisch laden op grond van het voorzieningenbeleid. Tot 18 november 2021 hield dit in dat Fastned een afschrift kreeg van verleende vergunningen. Op 18 november 2021 is besloten om aanvragen op grond van het voorzieningenbeleid met de uniforme openbare voorbereidingsprocedure (UOV) voor te bereiden. Het toezenden van een afschrift is hierdoor niet meer nodig omdat er met de UOV een ontwerpbesluit ter inzage wordt gelegd waartegen zienswijzen ingediend kunnen worden. Daarnaast is het inmiddels ook gebruikelijk om vergunningen die voorbereid worden met de reguliere procedure bekend te maken in de Staatscourant zodat eenieder hier kennis van kan nemen. Om deze redenen heb ik tijdens ons voortgangsoverleg van donderdag 2 december 2021 aangekondigd dat Fastned geen afschrift meer zal ontvangen van een verleende vergunning. Vanaf 1 januari 2022 is het dan ook niet meer gebruikelijk dat Fastned een afschrift krijgt van alle verleende vergunningen maar hier kennis van kan nemen door middel van de publicaties in de Staatscourant, net zoals dat voor alle andere betrokken partijen geldt.

Omdat we de beëindiging van de eerder gemaakte afspraak in 2015 nooit op schrift hebben gesteld wil ik dat hierbij alsnog doen. Reden hiervoor is een recent ingesteld beroep waarbij de ontvankelijkheid van een bezwaarschrift van Fastned in twijfel wordt getrokken maar ook om duidelijkheid te scheppen voor alle partijen in toekomstige procedures.

Ik ga ervan uit dat ik je hiermee voldoende heb geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
Senior Adviseur
.....

Rijkswaterstaat Oost Nederland
Eusebiusbuitensingel 66, 6828 HZ Arnhem
Postbus 2232, 3500GE Utrecht
.....
T 06 [redacted]
[redacted]@rws.nl
www.rijkswaterstaat.nl
.....

Water. wegen. werken. Rijkswaterstaat.

.....