



Figuur 2 geeft de beoogde uitbreiding van Fastned uitvergroot weer. Om de uitbreiding mogelijk te maken moet de aanvullende voorziening van Fastned verplaatst worden.

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 potentiële risico's en wordt toegepast bij de

beoordelingsmomenten ten aanzien van verkeersveiligheid. Elk gesignaleerd

(potentieel) risico wordt beoordeeld op ernst en omvang en ingeschaald. De risico- inschaling gebeurt op basis van expert judgement. De reden hiervoor is dat een risico altijd afhankelijk is van de omstandigheden ter plaatse en onvoldoende cijfermatige kennis beschikbaar is om alle risico's op kwantitatieve manier te berekenen.

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
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

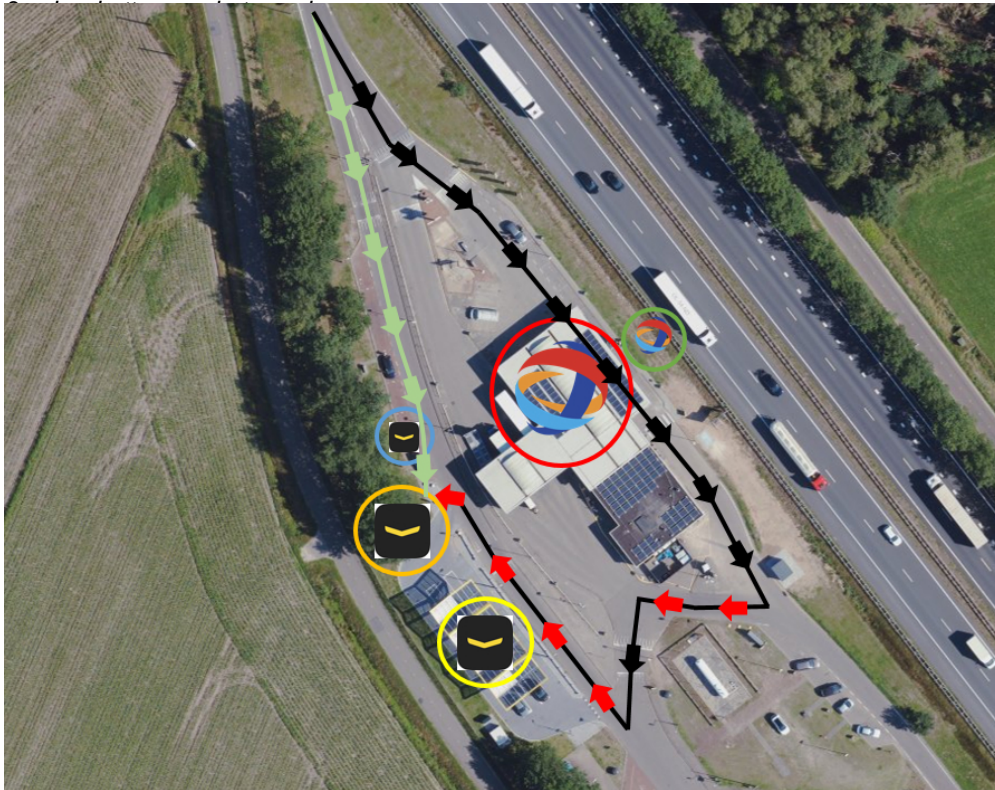
Wanneer een risicopunt een directe relatie heeft met (nabijgelegen) andere risicopunten, worden deze in samenhang bekeken, beoordeeld en ingeschaald. De inschaling is minimaal gelijk aan het hoogst geconstateerde risico.

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.



ocht onverhoopt een
bij het bepalen van het

komen met objecten of
harde rijbaan, zonder in

usief
veiligheidsaudits
eld en ingeschaald.

Indien een gebruiker van een elektrische auto vooraf nog geen keuze voor een aanbieder heeft gemaakt, dan ziet hij bij het splitsingspunt dat er twee aanbieders zijn. De rijnsnelheid is hier laag genoeg en de weginrichting dusdanig, dat er voldoende tijd en gelegenheid is om hier veilig een keuze te maken. Na zijn keuze komt hij uit bij het laadstation van Fastned (zie groene lijn figuur 4) óf bij het nog te realiseren laadstation van Total (zie zwarte lijn figuur 4).

De route om vanaf het terrein van Total het (toekomstige) laadstation van Fastned te bereiken is niet mogelijk. Mits de bestuurder ervoor kiest om tegen de rijrichting in te rijden. In figuur 4 is de rijroute vanaf het Total tankstation in het zwart weergegeven, waarbij de rode pijlen het spookrijden impliceren.

Mocht het E-laadstation van Total volledig bezet zijn, dan zijn er ter plaatse op het emplacement voldoende plekken beschikbaar om veilig te wachten totdat een laadplek beschikbaar komt.

De route om terug te keren vanaf de Total is in theorie mogelijk, maar door de vormgeving en inrichting van de wegenstructuur op de verzorgingsplaats niet waarschijnlijk. Dit is alleen mogelijk indien bewust tegen de rijrichting in wordt teruggereden.

De weg 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, ook op verzorgingsplaats t Haasje. De kans dat het gebeurt is aanwezig, maar klein. De kans dat als gevolg daarvan een ongeval wordt veroorzaakt, is nog kleiner. Het gevolg van een dergelijk ongeval is naar verwachting ook klein. Als een automobilist besluit tegen de rijrichting in te rijden, dan zal hij dat bewust doen en daardoor extra alert handelen. Gelet op de hierboven beschreven verkeerssituatie is de rijnsnelheid bovendien laag, waardoor een ongeval naar verwachting geen grote gevolgen zal hebben. Er zijn ons geen ongevallen bekend op deze locatie; ook niet op andere vergelijkbare locaties bij energielaadpunten op andere verzorgingsplaatsen.



't Haasje

Conform de basisconfiguratie uit de *Richtlijn bewegwijzering 2014* zou op de volgende locaties een bewegwijzeringsbord aanwezig moeten zijn t.b.v. de verzorgingsplaats 't Haasje:

1. 3 km: +/- km 177,9;
2. 1500m: +/- km 179,4;
3. 1200m: +/- km 179,7;
4. 600m: +/- km 180,3; en
5. 0m: +/- km 180,9.

Op dit moment is op km 179,4; km 179,7; km 180,3, km 180,6 en km 180,9 een bewegwijzeringsbord met verwijzing naar de verzorgingsplaats met tankstation aanwezig.



plaats

Situatie t.h.v. hmp

De verzorgingsplaats 't
Het Vonderen. Ter
indstofverkooppunt van

or middel van

Situatie t.h.v. hmp

180,3 Re

Op dit bord wordt de verzorgingsplaats 't Haasje aangekondigd (600 meter). Door middel van pictogrammen wordt aangegeven welke basisvoorzieningen aanwezig zijn.



Situatie t.h.v. hmp 180,6 Re

Op dit bord wordt de verzorgingsplaats 't Haasje aangekondigd (300 meter) met daarbij ook de openingstijden.



't Haasje met deze afrit
aanwezig zijn.

Situatie t.h.v. hmp

begin van de
verzorgingsplaatsen.
richt op de naderende
plaats oprijden en is er



1,3 Re m/q

het splitsingspunt naar het tankstation en de parkeerplaats moet de weggebruiker door middel worden op de voorzieningen van elke richting.

Na realisatie van de E-laadpunten, zal hier de juiste bebording worden geplaatst, inclusief verwijzing naar de E-laadpunten. De configuratie zal dan overeen komen 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 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.

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.

De conclusie is dat de uitbreiding van de basisvoorziening van Fastned op verzorgingsplaats t Haasje, geen reëel verkeersveiligheidsrisico met zich brengt. Echter dient voor het realiseren van de twee laadplekken én het verleggen van de aanvullende voorziening de benodigde parkeerplaatsen gecompenseerd te worden. De locatie waar Fastned de twee ingenomen parkeerplaatsen wil compenseren ligt verderop stroomafwaarts op de verzorgingsplaats. Deze zijn aaneengesloten ingetekend bij de bestaande harpparkeerplaatsen en passen in het bestaande ontwerp.

Daarmee is besloten om deze vergunning op basis van het Kader Inrichting Verzorgingsplaatsen te verlenen.

Tim van Peij
Adviseur Verkeer

