



Contactpersoon

Sandra Herlaar
Adviseur Verkeer

T 06-52354768
Sandra.herlaar@rws.nl

memo

Verkeerskundige beoordeling laadpalen – vzp Biervliet

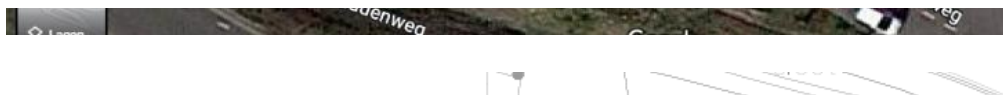
Datum

31 augustus 2023

Bijlage(n)

Inleiding

Deze memo geeft een nadere verkeersveiligheidsbeschouwing t.a.v. de (beoogde) locatie van de laadvoorzieningen op verzorgingsplaats bij Texaco Biervliet (N61). Dit naar aanleiding van de Wbr- vergunningaanvraag van Fastned. De Wbr-vergunning van Fastned is voor een energielaadpunt als aanvullende voorziening op een verzorgingsplaats van pomphouder Texaco. Op deze vzp is nog geen laadvoorziening aanwezig. 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 autowegen. De (beoogde) locatie zijn op onderstaande afbeelding weergegeven.



Beschrijving van de verzorgingsplaats

Verzorgingsplaats Biervliet is gelegen aan de Middenweg te Biervliet. Deze verzorgingsplaats ligt, anders dan bij de verzorgingsplaatsen langs snelwegen, niet direct aan de hoofdrijbaan, maar aan een secundaire weg die bij het Rijk in beheer is. De verzorgingsplaats is ontsloten middels een toerit en een uitrit. Middels verkeersbesluit is een eenrichtingscircuit ingesteld, alsmede een 30km/u regime qua snelheid. Als men het tankstation is gepasseerd kan men parkeren op de daarvoor bestemde 9 parkeervakken. Middels bebording wordt de verzorgingsplaats aangeduid. Hoewel de situering van de verzorgingsplaats afwijkt van hetgeen gebruikelijk is langs autosnelwegen, komt de inrichting grotendeels overeen met hetgeen gebruikelijk op andere verzorgingsplaatsen. Conform het Kader inrichting verzorgingsplaatsen zijn achter elkaar geplaatst de luifel met afleverzuilen, de shop en de parkeerplaatsen. Mede als gevolg van de kleinschalige opzet van deze verzorgingsplaats is sprake van een herkenbare en overzichtelijke inrichting.

Toetsing van de aangevraagde laadvoorziening van Texaco op de 7 aspecten uit het kader inrichting verzorgingsplaatsen

1. De locatie van de voorziening in relatie tot sociale- en verkeersveiligheid: De locatie is gelegen op het tankemplacement van de Texaco en zal drie (op de tekening staat twee, maar dat is ruimte technisch gezien niet mogelijk) parkeerplaatsen innemen. Deze drie parkeerplaatsen maken onderdeel uit van negen aanwezige parkeerplaatsen. Wanneer mensen gaan opladen zullen er voetgangersbewegingen plaatsvinden richting de pomp en het verblijfsgebied. De

nieuwe laadpunten zijn hier wat verder vanaf gesitueerd, zodat er in grote mate sprake is van sociale controle. De laadvoorziening wordt ingericht met een laadpaal welke twee laadplekken faciliteert. Deze vormgeving sluit hier goed aan bij de verplichte rijrichting.

2. De mate waarin veilig snelheid verminderd kan worden (deceleratie):
De locatie ligt op het tankemplacement, De vvp is ingericht als verblijfsgebied en 30 km/h zone. Dit is ook met borden aangegeven. De bebording op deze locatie is in orde en voldoet aan de criteria. Hierdoor wordt ter plekke langzaam gereden. Gelet op de omstandigheid dat de weggebruiker via een rotonde de verzorgingsplaats benadert, is de snelheid vanzelf al laag.

3. De parkeerdruk (is er sprake van een parkeerprobleem):
Er vindt een geringe wijziging plaats aan de hoeveelheid beschikbare parkeerplaatsen. Op deze locatie wordt het aantal parkeerplaatsen verminderd. Daar de vvp geen faciliteiten heeft worden hier geen problemen verwacht. Uitgaande van de verkeersintensiteiten van de N61 voldoet het aantal resterende parkeervakken aan de in het Kader inrichting verzorgingsplaatsen gestelde parkeernorm.

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, namelijk parkeren. Qua verharding worden hier geen problemen verwacht.

5. De verkeerscirculatie/voetgangersstromen in relatie tot andere voorzieningen :
De laadplekken liggen ter plaatsen waar voorheen parkeerplaatsen waren. Hierdoor wijzigt de verkeerscirculatie niet en ontstaan er geen nieuwe voetgangers- of andere verkeersstromen.

6. De mate waarin het mogelijk is de voorziening te verwijzen:
Parkeerplaats en tankemplacement Biervliet worden op de hoofdrijbaan van de N61 conform de richtlijn bewegwijzering aangeduid. Op deze bewegwijzeringsborden staan de pictogrammen van de aanwezige basisvoorzieningen (tankstation). Conform het huidige aanduidingenbeleid moet na realisatie van een E-laadpunt het pictogram voor de voorziening E-laadpunt op deze borden worden aangebracht, zodat de weggebruiker weet dat op deze locatie een voorziening voor E-laden aanwezig is. Dit is nog niet gerealiseerd. De route naar de laadpalen van Texaco/Fastnet wordt op het emplacement zelf met borden aangegeven, welke ook nog moeten worden gerealiseerd.

7. Optioneel: bekende lokale bijzonderheden / problemen: geen bijzonderheden.-

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. Elkesignaleerd (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/eventementen, 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**Datum**
31 augustus 2023

Komend vanuit Terneuzen via de N61 staat ter hoogte van hm 12,8 de eerste verwijzing naar het tankstation.



N61 Li hm 12,8; 1^e verwijzing tankstion Biervliet

Ter hoogte van hm 12,8 nadert men de rotonde. Verkeer richting het tankstation dient rechtsaf te slaan.



N61 Li hm 12,4; 2^e verwijzing tankstation Biervliet

Vervolgens rijdt men via de Brielseweg richting het kruispunt met de Middenweg. Ter plaatse is bewegwijzering van de NBD aanwezig conform de voorwaarden die daaraan worden gesteld voor autowegen. Op deze bewegwijzering moet worden toegevoegd dat er een E-laadpunt op deze vvp aanwezig is.

Datum
31 augustus 2023

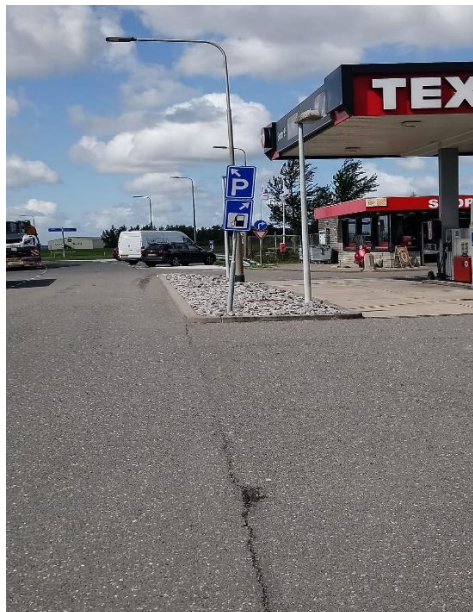


Bewegwijzering kruispunt Brielseweg – Middenweg

Ter hoogte van de toerit naar de verzorgingsplaats staat geen bebording dat men een verzorgingsplaats betreedt. Wel staat er bebording voor éénrichtingsverkeer en een snelheidsbeperking.



Op de vzp is er nauwelijks sprake van een keuzepunt. Het betreft een éénrichtingsverkeerweg. Ter hoogte van het tankstation kan men kiezen tussen het tankstation, het laadstation en de parkeerplaatsen.

Datum
31 augustus 2023*Bebording keuzepunt brandstof**Bebording keuzepunt laadpunten*

Op het keuzepunt is wederom bebording aanwezig, maar ook deze verwijst naar een particulier punt. Dit geheel maakt het lastig om het keuzepunt van de juiste bebording te voorzien. Voorstel is om het onderstaand bord te vervangen, maar dan voorzien van een pijl schuin links en een pijl schuin rechts.



Voorzien van onderbord met een pijl schuinlinks en schuinrechts

Datum
31 augustus 2023*Onderbord vervangen*

Bij de huidige parkeerplaatsen is dit bord aanwezig. Dit onderbord moet worden vervangen door het aantal parkeerplaatsen wat nu plaatsen laadpalen aanwezig is.

Beschouwing

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.

Conclusie

Onze conclusie is dat het toestaan van een laadvoorziening als aanvullende voorziening bij de basisvoorziening op verzorgingsplaats Biervliet, geen reëel verkeersveiligheidsrisico met zich brengt. Dat is dan ook reden om deze vergunning op basis van het kader inrichting verzorgingsplaatsen te accorderen. Wel moet worden opgemerkt dat de bebording voor de laadpunten tweeledig is. De bebording moet zodanig worden ingericht dat duidelijk onderscheid gemaakt wordt in verwijzing enerzijds naar het oplaadpunt van aanvrager, anderzijds naar een oplaadpunt van een particuliere exploitant verderop langs de middenweg. Dit moet besproken worden met de aanvrager.