



memo

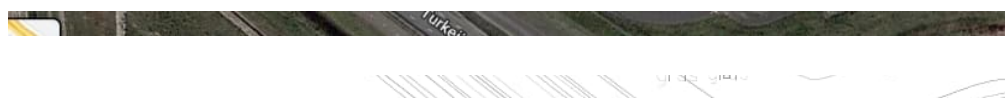
Verkeerskundige beoordeling laadpalen – vzp Spaanse
Linie

Datum
31 augustus 2023

Bijlage(n)

Inleiding

Deze memo geeft een nadere verkeersveiligheidsbeschouwing t.a.v. de (beoogde) locatie van de laadvoorzieningen op verzorgingsplaats Staats-Spaanse Linies (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 Esso. 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 Staats-Spaanse Linies is gelegen aan de rijksweg N61 te IJzendijke. De verzorgingsplaats is ontsloten middels een uitrit en een toerit. Op de vzp geldt een snelheidsregime van 30 km/u. Ter hoogte van het eerste keuzemoment moet men kiezen voor het tankstation of de verblijfsplaats. Het tankstation staat wel aangegeven middels bebording. De verblijfsplaats niet. Als men het tankstation is gepasseerd kan men parkeren op de daarvoor bestemde 9 parkeervakken. Ook hier ontbreken de P-borden. Ook valt op dat het mogelijk is om tegen het verkeer in te rijden. Het bord CO1 staat ter hoogte van de parkeervakken gedraaid, waardoor het mogelijk zou kunnen zijn dat automobilisten terug rijden naar het tankstation.

Toetsing van de aangevraagde laadvoorziening van Esso 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 de parkeerplaatsen vzp "Spaanse Linie" nabij het tankemplacement van de Esso. Hier vinden voetgangersbewegingen plaats en is sociale controle. De locatie is gesitueerd nabij het verblijfsgebied.
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 vzp is ingericht als verblijfsgebied en 30km –zone. Dit is ook met borden aangegeven. Hierdoor wordt ter plekke

langzaam gereden. De bebording ten behoeve van de 30 km/h zone is buiten op orde.

Datum
31 augustus 2023

3. De parkeerdruk (is er sprake van een parkeerprobleem):
Er vindt een substantiële wijziging plaats in het aantal beschikbare parkeerplaatsen. De beschikbare parkeerplaatsen worden vanwege de komst van de laadstations gehalveerd van twaalf naar zes of mogelijk nog iets minder naar gelang waar de laadpunten worden gesitueerd. Fastned is voornemens deze parkeercapaciteit op een andere locatie op de verzorgingsplaats te compenseren. Aangezien dit ten koste gaat van de groenvoorziening zal hiervoor eerst afstemming gezocht moeten worden met RWS. De parkeercapaciteit blijft hierbij gehandhaafd.

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 het parkeren van auto's. Hier worden geen problemen verwacht.

5. De verkeerscirculatie/voetgangersstromen in relatie tot andere voorzieningen :
De laadplekken komen op een locatie waar nu parkeerplaatsen zijn. Hierdoor wijzigt de verkeerscirculatie niet en ontstaan er geen nieuwe voetgangersstromen.

6. De mate waarin het mogelijk is de voorziening te verwijzen:
De route naar de laadpalen van Esso/Fastned wordt op het emplacement zelf met borden aangegeven, welke ook nog moeten worden gerealiseerd.

7. Optioneel: bekende lokale bijzonderheden / problemen: -

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)			
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 impacts, 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 Schoondijke/Breskens via de N61 staat ter hoogte van hm 5,8 de eerste verwijzing naar het tankstation.



N61 Re hm 5,800 1^e verwijzing verzorgingsplaats

De volgende verwijzing staat ter hoogte van de uitrit richting de verzorgingsplaats. Op deze bewegwijzering moet worden toegevoegd dat er een E-laadpunt op deze vzp aanwezig is.



N61 Re hm 6,000 ; 2^e verwijzing verzorgingsplaats



Verzorgingsplaats ter hoogte van het 1^e keuzepunt

Ter hoogte van het eerste keuzepunt dient bebording te worden geplaatst, welke enerzijds verwijst naar het tankstation en anderzijds naar de verblijfsplaatsen en de laadpunten. Op dit moment staat er alleen een bord welke verwijst naar het tankstation. Daarnaast rijdt men hier een verzorgingsplaats zone binnen waar een snelheidsregime geldt van 30 km/u.



Pijl naar rechts



Pijl naar links

Toekomstige bewegwijzering Esso en Fastned op keuzepunt.

Datum
31 augustus 2023

Bebording beoogde parkeerplaatsen voor laadpunten

De bebording ter plaatse van de parkeerplaatsen moet worden aangepast met een onderbord of verplaatst en dan met onderbord pijl naar rechts.

Wat opvalt is dat het bord C01 alleen van toepassing is voor de verbindingsweg van het tankstation naar de verblijfsplaats. Dit bord dient echter ook geplaatst te worden op de verbindingsweg vanaf de afrit gelijk naar de verblijfsplaats die langs het tankstation loopt.



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.

Datum
31 augustus 2023

Conclusie

Onze conclusie is dat het toestaan van een laadvoorziening als aanvullende voorziening bij de basisvoorziening op verzorgingsplaats Spaanse Line, geen reëel verkeersveiligheidsrisico met zich brengt. Dat is dan ook reden om deze vergunning op basis van het kader inrichting verzorgingsplaatsen te accorderen. Wel is het aan te bevelen om op basis van de parkeernormering een zogenaamde 0 meting in representatieve seizoenen door Fastned te laten uitvoeren en daarna (na plaatsing laadpunten) een 1 meting uit te voeren om te bepalen of de 6 parkeerplaatsen die komen te vervallen gecompenseerd dienen te worden ten koste van de bestaande groenvoorziening. Daarnaast wordt geadviseerd het bebordingsplan op de verzorgingsplaats nog eens te herzien.