



**RWS INFORMATIE**

**Rijkswaterstaat  
West-Nederland Noord**

Suriname Pad 90  
2035 VS Haarlem  
Postbus 2232  
3500 GE Utrecht  
T 088 - 79 74 500  
F 088 - 79 74 501

www.rijkswaterstaat.nl

**Contactpersoon**

Verkeerskundige

T

**Datum**

14 December 2023

# memo

Verkeerskundige beoordeling  
aanpassing basisvoorziening laden  
bij verzorgingsplaats De Hackelaar, A1 Muiden

Rijkswaterstaat heeft een aanvraag ontvangen voor een Wbr-vergunning voor de beoogde aanpassing van de basisvoorziening laden op de verzorgingsplaats de Hackelaar. In deze verkeerskundige beoordeling wordt de mogelijke impact van de aangepaste laadvoorziening op de verkeerskundige aspecten onderzocht en beschreven.

## **Verkeerskundige analyse**

Binnen Rijkswaterstaat bestaan diverse kaders en richtlijnen die van toepassing zijn op de verzorgingsplaats de Hackelaar langs de A1.

### *Kader inrichting verzorgingsplaatsen 2019*

Verzorgingsplaatsen worden ingericht overeenkomstig het kader inrichting verzorgingsplaatsen 2019 van Rijkswaterstaat. De verzorgingsplaatsen zijn daardoor in het algemeen vrij sober van opzet. De indeling dient bovenal functioneel te zijn en gericht op het hoofdoel waarvoor de verzorgingsplaats gebruikt dient te worden; de verzorging van mens en/of voertuig. Daarnaast dient de verzorgingsplaats veilig, schoon en heel te zijn zodat de weggebruiker zich veilig en te gast voelt op de verzorgingsplaats.

### *Duurzaam Veilig*

Bij het verkeerskundig ontwerp van een verzorgingsplaats wordt uitgegaan van de principes van een duurzaam veilige verkeersstructuur. Dit principe houdt in dat de maximale verkeersveiligheid en verkeersdoorstroming wordt bereikt als weggebruikers hun verkeersdeelname waar mogelijk kunnen baseren op de uniformiteit, continuïteit en voorspelbaarheid van de weg en verkeerselementen. Daardoor ontstaan voor weggebruikers logische en herkenbare verkeerssituaties.

### *Risicomatrix*

Om het risico op verkeersonveiligheid te beoordelen wordt binnen Rijkswaterstaat als hulpmiddel gewerkt met een risicomatrix. De matrix is opgenomen in het Kader Verkeersveiligheid en 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. De risicomatrix wordt toegepast

bij de beoordelingsmomenten ten aanzien van de verkeersveiligheid. Elk designaleerd (potentieel) risico wordt beoordeeld op ernst en omvang. De risicoschaling 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

**Rijkswaterstaat West-Nederland Noord**

**Datum**  
14 December 2023

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)		

onderbouwen.

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

- van de mate van het afwijken van de 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 factors 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 verhoudingen, modaliteiten, percentage vrachtverkeer.

Het bepalen van de 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 incidentenmanagement;
- 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-inschatting 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 geconstateerd 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 (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) omgevingsfactoren (zoals gebouwen, reclame-uitingen, aandachtstrekkers in het landschap, windmolens, verkeer op een andere weg of een andere rijbaan, parallel 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 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 overig verkeer.
- De aanwezigheid van mogelijkheden om het voertuig tot stilstand te brengen buiten de verharde rijbaan, zonder in aanraking te komen met objecten of overig verkeer.
- De aanwezigheid van bots vriendelijke 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.

Naar aanleiding van de aangevraagde wbr-vergunning is voor de situatie op de verzorgingsplaats de Hackelaar is er een ritanalyse opgesteld (gele pijl). Hierbij is rekening gehouden met twee locaties op de verzorgingsplaats waar elektrische laadpalen worden geëxploiteerd (de huidige locatie van FastNed in blauw en Shell recharge in magenta.) In het rood is het gebied weergegeven welke voor de uitbreiding is beoogd.



## Ritanalyse verzorgingsplaats De Hackelaar:

Rijkswaterstaat West-Nederland Noord

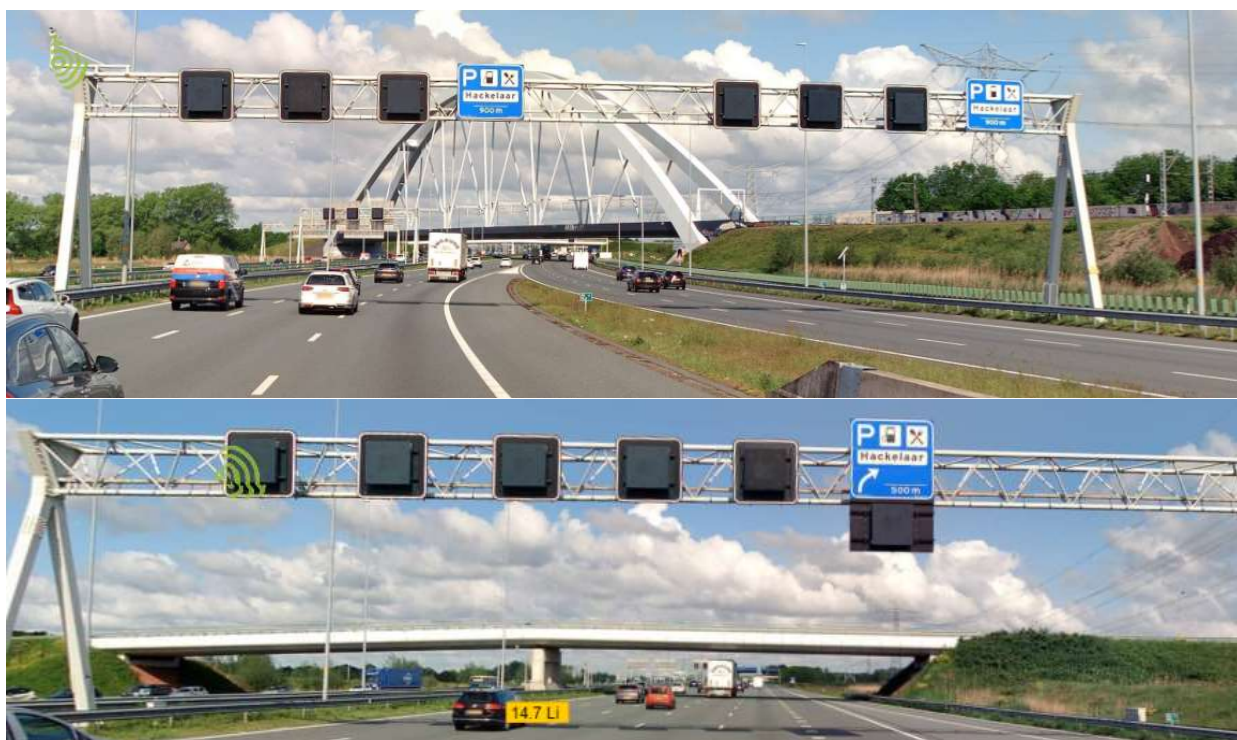
Datum

14 December 2023



Situatie t.h.v. A1 hmp 15,8 Li (links) en A6 hmp 41.95 Li (rechts)

De verzorgingsplaats De Hackelaar is te bereiken via de A1 Links, van Amersfoort, richting Amsterdam en via de A6 Links van Almere richting Amsterdam. De eerste bewegwijzering voor verzorgingsplaats De Hackelaar wordt t.h.v. hmp A6 hmp 41.95 en A1 hmp 15,8 getoond aan de weggebruikers in de vorm van een servicebord. Op dit bordt is aangegeven welke faciliteiten er op de verzorgingsplaats aanwezig inclusief de openingstijden en de aanwezige exploitanten.



Boven: Situatie t.h.v. A1 hmp 15,20 Li (li bord) en de A6 hmp 41,60 Li (re bord)  
Onder: Situatie t.h.v. A1 hmp 14,70Li

Op 900 en 500 meter voor de afrit naar verzorgingsplaats de Hackelaar staan 2 voorwegwijzers, die de weggebruiker informeren over de naderende afslag naar de verzorgingsplaats op enige afstand voor het beslippunt.





Rijkswaterstaat West-Nederland Noord

Datum  
14 December 2023

*Situatie t.h.v. A1 hmp 14,25 Li*

Ter hoogte van A1hmp 14,25 wordt met een bewegwijzeringsbord aangegeven dat de afrit naar verzorgingsplaats de Hackelaar is begonnen. Dit bord is een besliswijzer en heeft als doel de weggebruiker de keuze te laten maken om wel of niet af te slaan. Weggebruikers met bestemming de verzorgingsplaats De Hackelaar volgen de instructies van het bord en nemen de afrit om na 100 meter daadwerkelijk uit te voegen.



*Situatie t.h.v. A1 hmp 14,15 Li puntstuk*

Het puntstuk bevindt zich – niet conform richtlijn- op 100 meter na de besliswijzer. Ondanks de afwijkende afstand van de besliswijzer tot het puntstuk is de verwachting niet dat dit een grote impact heeft op het gedrag van de weggebruiker doordat het een zeer lange uitvoeger met vrij veel voorwewijzers. Waardoor de weggebruiker al eerder op de juiste rijstrook zit.



Boven:            *Situatie t.h.v. A1 hmp 13.9q*  
Onder:            *Situatie t.h.v. A1 hmp 13.85q*

Eenmaal uitgevoerd heeft de weggebruiker 330m om de snelheid te reduceren. Hierbij heeft de weggebruiker de volgende afstanden om de gewenste snelheidstap te volbrengen:

- 100/130 km/uur naar 50 km/uur, 280 meter vanaf het puntstuk.
- 50km/uur naar 30km/uur, 50 meter vanaf het 70km/uur bord.

Het getrapt verlagen van de snelheid en de overzichtelijkheid van de uitvoeger maakt het wegbeeld herkenbaar, homogeen en duidelijk met zijn intentie voor de weggebruiker. De enige hiaat in dit wegbeeld op deze locatie, is dat de stap van 70 naar 50 ontbreekt. Volgens de stappentheorie is deze stap te groot, echter zal deze grotere stap geen problemen opleveren op deze locatie door de overzichtelijkheid en het goede zicht op het 50km/h bord t.h.v. het tankstation. Het advies is echter wel om het bord 70 te plaatsen conform richtlijn.



Situatie t.h.v. A1 hmp 13,80q keuzemoment

Op deze locatie rijdt de weggebruiker het verzorgingsgebied in met een snelheidsregime van 30 km/uur. Vanaf het begin van de afrit tot aan het keuzemoment is ca. 330 meter weg aanwezig.

Volgens onze richtlijn is de comfortabele deceleratie snelheid van een voertuig 1.5 m/s<sup>2</sup>. Om van 100 km/uur naar 30 km/uur te komen doormiddel van comfortabel afremmen, is 130 meter deceleratielengte nodig. Weggebruikers op deze afrit kunnen dus zonder hevige/plotselinge remacties en op een comfortabele/ veilige manier hun auto op een snelheid van 30 km/uur krijgen.

Dit houdt in dat de kans op onverwachte rembewegingen op deze afrit vrij klein is. Mocht dit onverhoopt een keer voorkomen dan heeft het eventueel achteropkomend verkeer goed zicht en ruim de tijd om hierop te anticiperen.

Zowel links als rechts zijn elektrische laadpunten. Links kan geladen worden bij Shell en rechts bij Fastned. Op dit moment is (eigen aangebrachte) bewegwijzering naar zowel shell als Fastned aanwezig. Doorgaans weten EV-rijders waar ze willen laden, ze hebben het of van te voren uitgezocht of zij kennen de verzorgingsplaats al. Het bord is voor hen een bevestiging van de al op strategisch niveau gemaakte keuze. Mocht een enkeling niks uitgezocht hebben en ook niet bekend zijn met de verzorgingsplaats, dan biedt het bord uitkomst. Het hiaat hierin is dat de bewegwijzering op dit punt in de huidige en in de toekomstige situatie niet voldoet aan de richtlijn. Om de bebording te laten voldoen aan de richtlijn dient de bebording te worden aangepast zoals in de onderstaande afbeelding is afgebeeld. Hiermee wordt de huidige losse, rommelige en onoverzichtelijke bebording vervangen door eenduidige en geldende bebording, wat de herkenbaarheid en overzichtelijkheid van het keuzemoment verbetert.







Situatie t.h.v. toekomstige inrit fastned

Ter hoogte van het huidige keuzepunt voor rechts laden & restaurant parkeren en links vrachtwagen en overig parkeren verandert de lay-out niet veel. Echter verandert de keuze tussen de verschillende parkeerplaatsen en functies wel. Dit laatste dient dan ook in de nieuwe situatie goed bewegwijzert te worden, om verwarring en twijfelen te voorkomen. Om deze twijfel weg te nemen moet er eenduidige en herkenbare bebording worden geplaatst, die de weggebruiker ondubbelzinnig de juiste richting op stuurt. In de tekening van fastned staat er op het keuzepunt een **totem** ingetekend echter is deze **reclame-uiting op deze locatie niet geschikt** en dient deze te worden verplaatst. In het onderstaande overzicht staat in **groen aangeven waar de totem** vanuit verkeerskundig oogpunt **geen probleem** is.

Om de keuze alsnog goed te bewegwijzeren is er in onderstaande afbeelding weergegeven hoe het keuzepunt dient te worden bewegwijzert, zodat de kans op ongevallen door onduidelijkheid, twijfel en last second koerswijzigingen wordt verkleind. Deze bebording op dit keuzepunt is een **eis**, omdat een dergelijk complex punt op een juiste manier dient te worden voorzien om ongevallen te voorkomen.



Keuzepunt met totem die hier niet mag staan. Tevens de vereiste bebording op dit keuzepunt

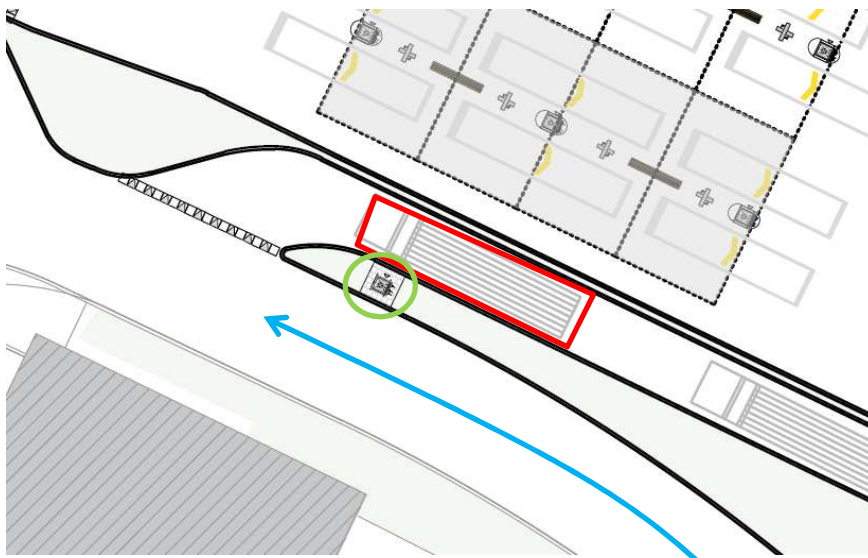
In groen de locatie waar de totem vanuit verkeerskundig perspectief mag staan.





*Situatie op de aanvoerweg, langs het laadstation.*

Aan de rechter zijde van deze toevoerweg, is in de toekomstige situatie een vrachtwagen laadplek voorzien, met de uitritconstructie iets verderop in de bovenstaande foto. Voor het verkeer dat deze toevoerweg neemt is deze laadplek niet hinderlijk of gevaarlijk. Echter moet het onmogelijk zijn voor vrachtagens om aan deze zijde van de laadpaal te kunnen laden. Als dit toch gebeurt zal een vrachtwagen op de toevoerweg parkeren en deze mogelijk blokkeren, of dusdanig de doorgang beperken dat er onveilige situaties ontstaan. **De eis is dan ook dat het laden vanaf de toevoerweg fysiek onmogelijk moet zijn voor alle voertuigen, zonder dat dit invloed heeft op de weggebruikers van de toevoerweg.** De exacte oplossing is aan fastned, echter is een glazen wand of een dergelijke constructie een optie om dit probleem op te lossen.

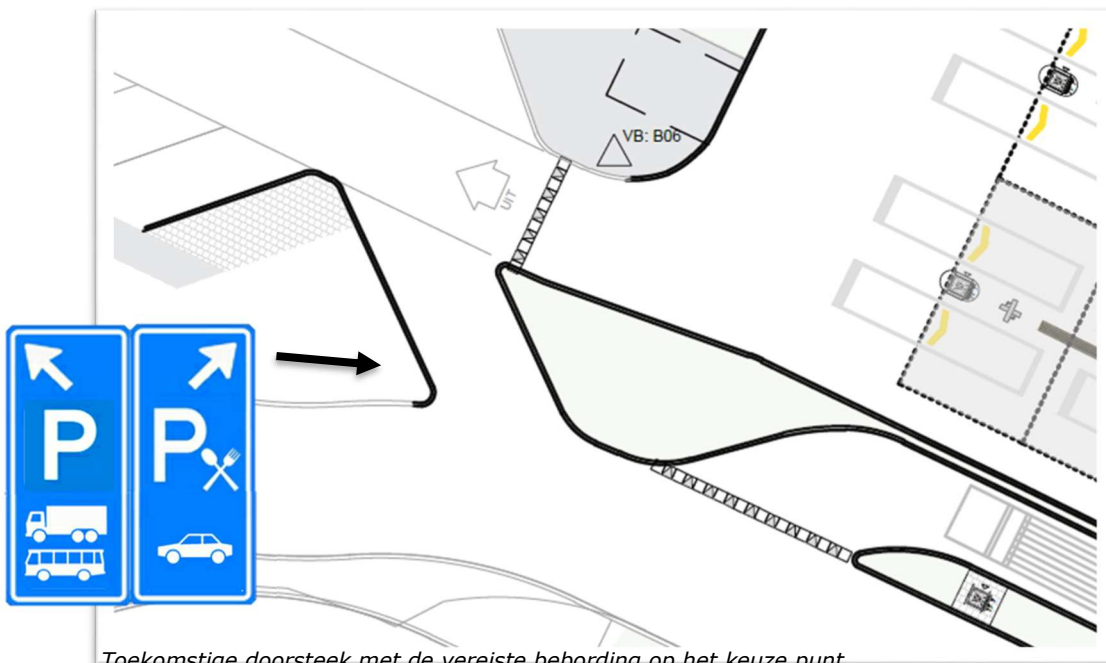


*Toekomstige vrachtwagenlaadplek (rode rechthoek ) naast de toevoerweg (blauwe Pijl) en de laadpaal (groene cirkel)*



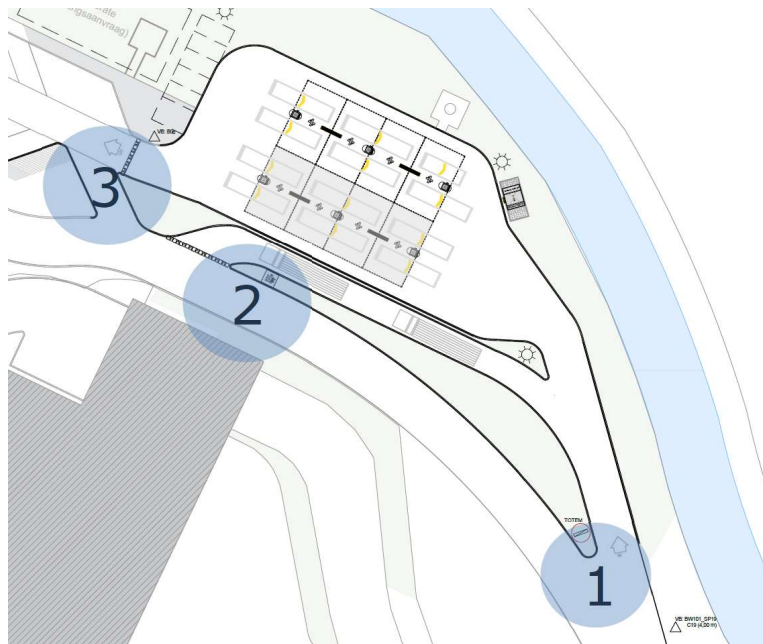
Situatie t.h.v. uitrit en doorsteek constructie.

In de toekomstige situatie is op deze locatie de uitritconstructie van het vrachtwagen laden, de doorsteek naar het parkeren voor de La place/McDonalds en de doorgaande route naar het overige parkeren met onder andere: de drivethru van mcdonalds en het vrachtparkeren. Hierdoor wordt dit keuzepunt erg druk en complex, waardoor het van belang is dat deze situatie zo overzichtelijk en duidelijk mogelijk wordt ontworpen. In het huidige ontwerp is hier geen rekening mee gehouden en wordt de weggebruiker aan zijn lot overgelaten. Om deze situatie richtlijn conform en veilig te maken dient er bewegwijzering en bebording te worden aangebracht zoals in onderstaande afbeelding is weergegeven. Deze aan te brengen bebording is net zoals op het voorgaande keuzepunt een **eis**. De reden voor deze eis, is de significante verhoging van de verkeersonveiligheid door de toename van de complexiteit die niet kan worden ondervangen zonder eenduidige en herkenbare bebording. Zonder deze bebording is de kans op een ongeval door plotsenling stilstaan, keren, of uitwijken groot. Hierdoor zou dit punt oranje scoren op de risicomatrix.

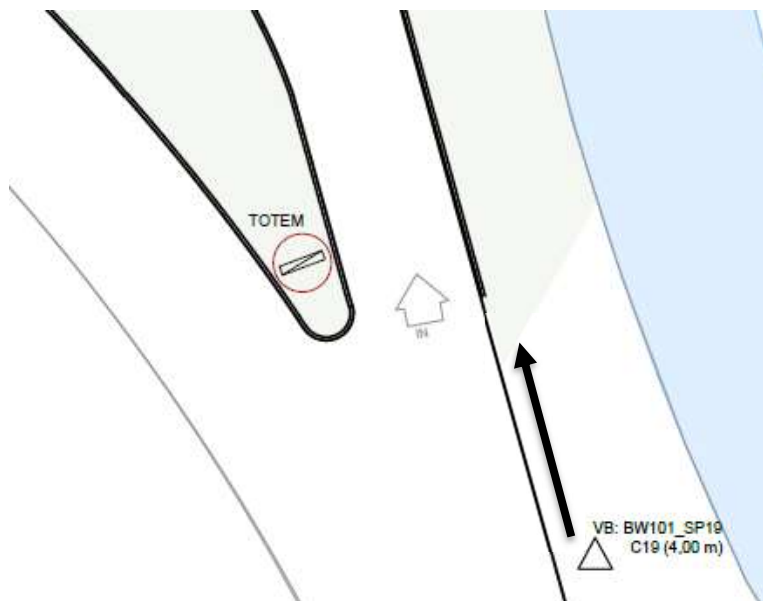


### Overzicht aan te brengen bebording, exclusief keuzepunten

In de onderstaande tekeningen is aangegeven welke bebording waar geplaatst moet worden om het ontwerp CROW conform te maken. In het geleverde ontwerp is een zeer ondermaats aantal borden opgenomen welke de situatie geen recht aan doen. Ondrrstaand is een overzicht te zien van de drie gebieden waar bebording geplaatst moet worden om de weggebruiker op een juiste manier te waarschuwen, informeren en te sturen.



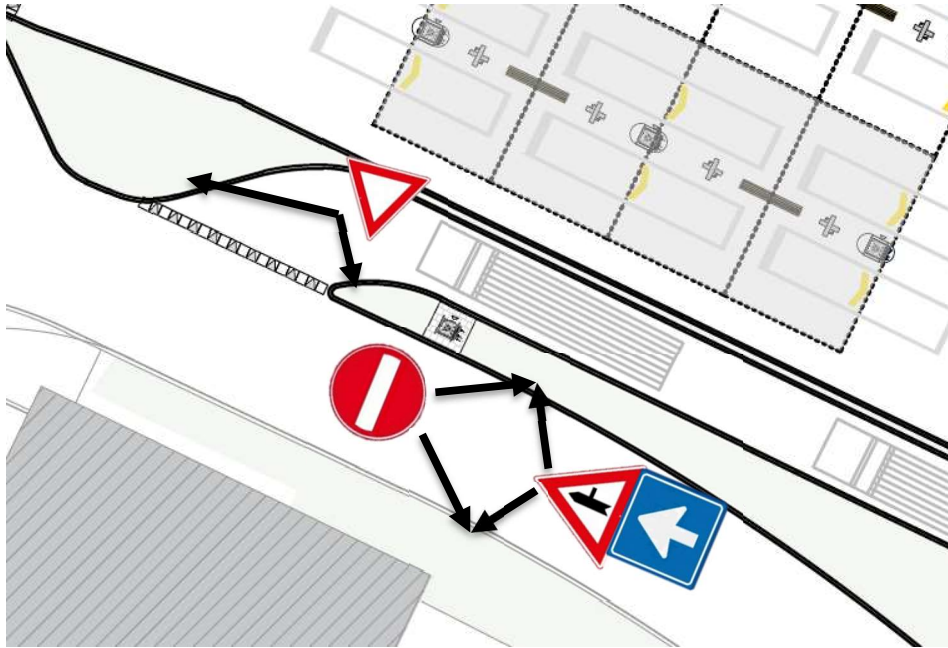
#### Situatie 1



C19 (4.00M) plaatsen ter hoogte van de inrit. Om verwarring met de doorgaande weg te voorkomen.



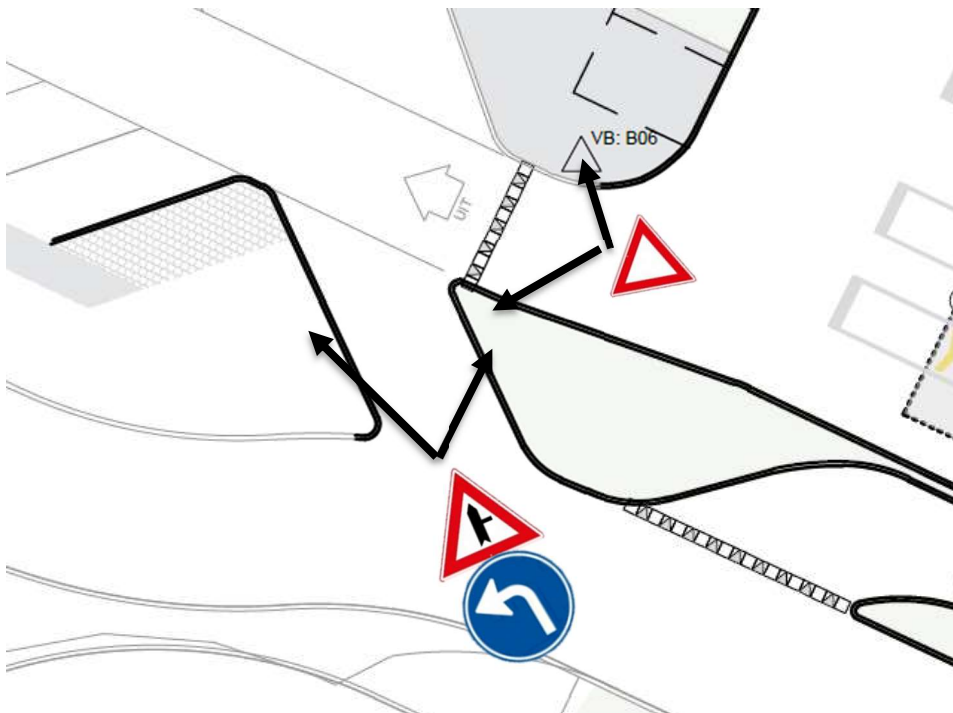
**Situatie 2**



Plaatsen 2x B05 met daaronder C03.  
Aan de andere kant van het bordt C02 plaatsen i.v.m. spookrijdmaatregelen.

Plaatsen 2x B06 bij uitrit vrachtwagen laden

**Situatie 3**



Plaatsen 2x B06.

Plaatsen 2x B05 met daaronder D05-L.

Tevens bestaande parkeerplaats bebording dusdanig verplaatsen dat deze leesbaar zijn maar niet het zicht hinderen.

## Totem

In de tekening van Fastned is ook een totem ingetekend vlak voor het keuzepunt. Voor deze totems is in de richtlijn verzorgingsplaatsen geen specifieke uitzonderingspositie gemaakt zoals dit wel voor een prijspaal is gedaan, inclusief de verplichte posities. Hierdoor wordt de totem als zijnde reclame in de richtlijn beoordeeld en zal ik deze aan de reclame richtlijn toetsen.

Volgens de richtlijn moet een reclame-uiting op de verzorgingsplaats voldoen aan een aantal verkeerskundige randvoorwaarden welke zijn omschreven in de kaderrichtlijn verzorgingsplaatsen 2019. In de onderstaande tekst zijn deze randvoorwaarden en criteria beschreven en beoordeeld.

- Niet gericht op verkeer buiten de verzorgingsplaats  
*De reclame-uiting is gezien de positie alleen gericht op de toevoerweg van de verzorgingsplaats. Door de afstand, de hoek en de zijde van de toevoerweg is het onwaarschijnlijk dat een weggebruiker deze totem vanaf de doorgaande rijbaan zal zien. Hierdoor voldoet de totem aan dit criteria.*
- Niet langs aan- en afvoerwegen\*  
*De totem is niet geplaatst langs een aan of afvoerweg geplaatst, zoals beschreven in het kader. De totem voldoet aan dit criteria.*
- Buiten de obstakelvrije zone  
*Gezien het feit dat de totem zich bevindt in het 30km/h gebied is er geen specifieke obstakelvrije afstand opgenomen in de richtlijn verzorgingsplaatsen en voldoet de totem aan dit criteria.*
- De reclame dient een relatie te hebben met de activiteiten van het bedrijf.  
*De reclame heeft betrekking op de laadpalen van de shop/tankstation, welke de kernactiviteit van het bedrijf betreft. M.a.w. de totem voldoet aan dit criteria*
- Locatie: is de reclame-uiting op een plek gesitueerd waarbij sprake is van een verzwaarde rijtaak zoals een kruisingsvlak, keuzepunt of een locatie waarop de snelheid oploopt? én In welke mate is de reclame-uiting van invloed op de rijtaak (is het bijvoorbeeld informatie relevant voor de rijtaak/ geeft de weggebruiker prioriteit aan de informatie)?  
*Op de locatie van de totem is wel sprake van een verzwaarde rijtaak. Hierdoor voldoet de huidig ingetekende totem niet aan dit criteria. Echter op de aangewezen locatie in het groene gebied is geen sprake van een verzwaarde rijtaak en zou de totem hier wel aan voldoen.*
- Zicht: vormt de reclame-uiting een zicht belemmerend object voor het wegverloop, oversteekplaatsen of andere voorzieningen en/of maskeert het andere informatie?  
*De totem blokkeert zover te zien is geen object/ oversteekplaatsen, of andere voorzieningen op de verzorgingsplaats. De bebording voldoet aan dit criteria.*

- **Vormgeving:** is sprake van reclame-uiting die qua kleur en vormgeving lijkt op verkeersrelevante informatie?  
*Het ontwerp op de totem lijkt niet op een verkeersbord, of een informatie bordt en voldoen aan de richtlijn.*
- **Misleiding:** leidt de reclame-uiting tot het verkeerd inschatten van het wegverloop?  
*De reclame-uitingen worden geplaatst op een relatief gezien overzichtelijke plek waar een lage snelheid geldt. Hierdoor zie ik geen reden tot het ontstaan van misleiding door deze reclamemast.*
- **Weergavetijd:** houdt de reclame-uiting lang de aandacht van de weggebruiker vast?  
*Er is geen sprake van een LED-scherm in de totem.  
NVT*
- **Lichthinder:** is sprake van hinderlijke lichtsterkte of verblinding (toetsing waarden aan de NSVV 2017)?  
*Er is geen sprake van een LED-scherm of verlichting in de totem.  
NVT*
- **Hoeveelheid:** leidt de reclame-uiting tezamen met andere reclame-uitingen/ objecten tot onoverzichtelijkheid?  
*Wanneer de totem op de in de tekening aangegeven locatie wordt geplaatst is er sprake van een te hoge informatiedichtheid en dus onoverzichtelijkheid. Hierdoor voldoet de ingetekende totem niet aan dit punt. Echter wanneer deze wordt geplaatst in het groene gebied is de informatiedichtheid laag en voldoet aan dit criteria.*
- **Binnen de grenzen van de in exploitatie uitgegeven kavel**  
*De totem staat nu nog buiten de exploitatie grenzen. Een aanpassing in de grenzen is nodig om te voldoen aan dit criteria.*

### Parkeerdruk

De aanpassingen gaan ten koste van twee parkeerplekken.

Op Hackelaar zijn er in zijn huidige vorm 204 parkeerplekken voor personenauto's aanwezig.

Volgens de rekenregel moeten er 230 plekken aanwezig zijn. Wanneer de twee plekken van het huidige aantal wordt afgetrokken, komt het aantal ver onder het benodigde aantal. Hiervoor moet fastned de 2 plekken compenseren. Deze compensatie kan worden gedaan op twee locaties die hiervoor in het verleden al een keer zijn goedgekeurd.





*De aangewezen locaties voor de compensatie van 2 parkeerplekken.*

*Inclusief voorkeur: locatie 1*

### **Conclusie**

De situatie bij de Hackelaar is beoordeeld aan de hand van de risicomatrix. Er wordt ingeschat dat de kans op een ongeval klein is, **Mits er aan de in het document gestelde eisen omtrent de kruispunt inrichtingen, bewegwijzering en totemplaatsing wordt voldaan.** Als gekeken wordt naar de afloop van een eventueel ongeval dan valt de categorie/ernst buiten de risicomatrix (de categorie 'matig' wordt niet gehaald). Het risico scoort dus lager dan de gele kleur, dit betekent geen reëel risico.

Mijn conclusie is dat de aanpassing van de basisvoorziening van Fastned de verzorgingsplaats De hackelaar, geen reëel verkeersveiligheidsrisico met zich meebrengt. **Mits er aan de in het document gestelde eisen omtrent de kruispunt inrichtingen, bewegwijzering en totemplaatsing wordt voldaan.** Er is dan ook geen reden om deze vergunning op basis van verkeersveiligheidsargumenten te weigeren wanneer er is voldaan aan de gestelde eisen.

Met vriendelijke groet



Verkeerskundige