



memo

Verkeerskundige beoordeling
Shop Fastned bij verzorgingsplaats A7, De Horn

Datum

2 april 2025

Rijkswaterstaat heeft een aanvraag ontvangen voor een Wbr-vergunning voor de beoogde shop van Fastned op de verzorgingsplaats De Horn aan de A7 nabij Abbekerk. De bij de aanvraag ontvangen tekeningen d.d. 22-3-2025 vormen de basis voor deze toets. In deze verkeerskundige beoordeling wordt de mogelijke impact van de functie en ligging op de verkeerskundige aspecten onderzocht en beschreven.

Allereerst wordt een toelichting gegeven op de gebruikte toetsingskaders, gevolgd door de ritanalyse, de beoordeling van de aangevraagde shop op doelmatigheid en verkeersveiligheid en tot slot de eindbeoordeling.

Verkeerskundige analyse

Binnen Rijkswaterstaat bestaan diverse kaders en richtlijnen die van toepassing zijn op verzorgingsplaatsen.

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 verkeersveiligheid

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 gesignaleerd (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 onderbouwen.

Rijkswaterstaat
West-Nederland Noord

Datum
2 april 2025

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 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.

Rijkswaterstaat
West-Nederland Noord

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:

Datum
2 april 2025

- 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.

Ritanalyse

Naar aanleiding van de aangevraagde shop in de wbr-vergunning is voor de situatie op de verzorgingsplaats De Horn een ritanalyse opgesteld (gele pijl). Hierbij is rekening gehouden met de bestaande locatie van FastNed en de aangevraagde shop in blauw.



Situatie t.h.v. A7 hmp 43,1i (links)

De verzorgingsplaats De Horn is te bereiken via de A7 Links, vanuit Middenmeer in de richting Amsterdam.

De eerste bewegwijzering voor verzorgingsplaats De Horn wordt t.h.v. hmp 43,1 getoond aan de weggebruikers in de vorm van een servicebord. Op dit bord is de openingstijd aangegeven en de aanwezige exploitanten.



Situatie t.h.v. A7 hmp 42,7 (links)

Op 900 en 400 meter voor de afrit naar verzorgingsplaats de Horn staan 2 voorwegwijzers, die de weggebruiker informeren over de naderende afslag naar de verzorgingsplaats op enige afstand voor het beslispunt.



Situatie t.h.v. A7 hmp 42,3 Li

Ter hoogte van hmp 42,3 wordt met een bewegwijzeringsbord aangegeven dat de afrit naar verzorgingsplaats de Horn 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 Horn volgen de instructies van het bord en nemen de afrit om na 100 meter daadwerkelijk uit te voegen.



Situatie t.h.v. hmp 42,2 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 is met voldoende voorwegwijzers, waardoor de weggebruiker al eerder op de juiste rijstrook zit.



Boven: Situatie t.h.v. hmp 42,1 li
Onder: Situatie t.h.v. hmp 42,0n en 42,0q

Eenmaal uitgevoerd heeft de weggebruiker 200m om de snelheid te reduceren. 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, echter zal deze stap gelijk naar 50 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.

Ter hoogte van het keuzepunt bij hmp 42,0 n en q 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. 200 meter weg aanwezig. Volgens onze richtlijn is de comfortabele deceleratie snelheid van een voertuig 1.5 m/s². Om van 100 km/uur naar 30 km/uur te komen door middel 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.

**Rijkswaterstaat
West-Nederland Noord**

Datum
2 april 2025



Analyse locatie shop

De parkeernorm waar volgens het kader inrichting verzorgingsplaatsen tenminste in moet worden voorzien zijn 5 kort parkeerplaatsen bij een shop, waarvan één mindervalidenplaats. In de aanvraag wordt hierin voorzien. De parkeerplaatsen zijn op een logisch gelegen plek gesitueerd voor de shop. Er wordt daarmee voldaan aan de parkeerbehoefte die in het kader inrichting verzorgingsplaatsen is vastgelegd.

Rijkswaterstaat
West-Nederland Noord

Datum
2 april 2025

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)		

De shop is gesitueerd op de kop van het Fastned-station en ligt aan de buitenzijde van de verzorgingsplaats. Het gebouw heeft geen invloed op de zichtlijnen voor wat betreft de verkeersfunctie. Door de ligging van de shop hebben bezoekers en passanten vrij (over)zicht van en naar het laadstation, de aanvoerweg en het naastgelegen benzinestation. Het verkeer wordt niet gehinderd door de komst van de shop op de aangevraagde locatie. De snelheid van het verkeer ter plaatse van de shop is laag.

De potentiële kans dat een ongeval plaats zal vinden door de komst van de aangevraagde shop is beoordeeld als klein. De beoordeling is dat de gevolgen van een ongeval, als deze zich toch voordoet, laag zullen zijn gezien de lage snelheid van het verkeer en voldoende zicht en ruimte om op voorkomende verkeerssituaties te anticiperen. Het risico op ongevallen is klein en de gevolgen van een eventueel ongeval beperkt.

Conclusie:

De komst van de aangevraagde shop van Fastned op verzorgingsplaats De Horn is beoordeeld aan de hand van de risicomatrix. Er wordt ingeschat dat de potentiële kans op een ongeval met de komst van de aangevraagde shop klein is. 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.

Advies:

De conclusie is dat de komst van de shop van Fastned op verzorgingsplaats De Horn geen reëel verkeersveiligheidsrisico met zich meebrengt. Er is dan ook geen reden om deze vergunning op basis van verkeersveiligheidsargumenten te weigeren. Het advies is daarmee op basis van de verkeerskundige toets positief.



Adviseur Verkeer en Vervoer

**Rijkswaterstaat
West-Nederland Noord**

Datum
2 april 2025