



memo

Verkeerskundige beoordeling
Shop Fastned bij verzorgingsplaats A1, Honswijk

Datum
6 Augustus 2024

Beste Kevser,

Rijkswaterstaat heeft een aanvraag ontvangen voor een Wbr-vergunning voor de beoogde shop van Fastned op de verzorgingsplaats Honswijk aan de A1. 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 de 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 hoofddoel 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 signaleerd (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
6 Augustus 2024

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.

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 aanwezig 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

Onderdeel van deze aanvraag is het opstellen van een ritanalyse voor de verzorgingsplaats Honswijck (gele pijl).

Hierbij is rekening gehouden met de locaties op de verzorgingsplaats voor de herontwikkeling van FastNed in blauw en de locatie van de shop in rood.

Rijkswaterstaat
West-Nederland Noord

Datum
6 Augustus 2024



Door de (recente) wisseling van concessiehouder wordt de bewegwijzering op de A1 naar de verzorgingsplaats veranderd. De eerste bewegwijzering op de snelweg begint op 2000 meter, op 1100 meter, en op 900 meter voor de afrit. Deze afwijkende afstanden zijn hoofdzakelijk het gevolg van de aanwezigheid van het aquaduct Vechtzicht, waardoor de gebruikelijke 1200, 900, 300 meter aanduidingen niet mogelijk waren. Naast de aanpassingen aan het uiterlijk van de bebording en hun informatie is niets gebeurd aan de lay-out van de portalen en de verzorgingsplaats. De onderstaande ritanalyse op de verzorgingsplaats is daarom gebaseerd op soms wat verouderde foto's vanuit Street smart.



Situatie t.h.v. hmp 10,95 Re

De eerste bewegwijzering voor verzorgingsplaats Honswijck wordt t.h.v. hmp 10,95 getoond aan de weggebruikers. De informatie op de (aangepaste) bewegwijzering betreft de aanduiding van de voorziening van een benzinestation en elektrisch laadvoorziening met in de servicestrook de logo's van de desbetreffende concessiehouders. Indien de weggebruiker gebruik wil maken van de verzorgingsplaats dient deze na 2000 meter uit te voegen.



Situatie t.h.v. hmp 12,8 Re

De verzorgingsplaats Honswijck is te bereiken via de A1 rechts van Amsterdam richting Amersfoort. Ter hoogte van hmp 12,8 wordt op de rechterrijstrook met een bewegwijzeringsbord aangegeven dat de afrit naar verzorgingsplaats Honswijck 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.



Situatie t.h.v. hmp 12,8 Re

Weggebruikers met bestemming de verzorgingsplaats Honswijck volgen de instructies van het bord en nemen 50 meter voor het bord de afrit om na 250 meter daadwerkelijk uit te voegen.



**Rijkswaterstaat
West-Nederland Noord**

Datum
6 Augustus 2024

Situatie t.h.v. hmp 13,0 Re

Het puntstuk bevindt zich – conform richtlijn- op 200 meter na de bewegwijzering. Weggebruikers hebben 250 meter om uit te kunnen voegen naar de verzorgingsplaats Honswijck.



Links Boven : Situatie t.h.v. A1 p hmp 13,05

Rechts Boven: Situatie t.h.v. A1 p hmp 13,10

Onder : Situatie t.h.v. A1 p hmp 13,20

Eenmaal uitgevoerd heeft de weggebruiker 180m om de snelheid te reduceren. Hierbij heeft de weggebruiker de volgende afstanden om de gewenste snelheidstap te volbrengen:

- 100 km/uur naar 70 km/uur, 50 meter vanaf het puntstuk.
- 70km/uur naar 50km/uur, 50 meter vanaf het 70km/uur bord.
- 50km/uur naar 30km/uur, 80 meter vanaf het 50km/uur bord.

Door het getrapt verlagen van de snelheid en de overzichtelijkheid van de uitvoeger is het wegbeeld herkenbaar, homogeen en duidelijk voor de weggebruiker. Tevens is de 30km/uur zone volgens richtlijn geplaatst en weergegeven.

Rijkswaterstaat
West-Nederland Noord

Datum
6 Augustus 2024



Situatie t.h.v. A1 p hmp 13,25 puntstuk; keuzemoment

Op deze locatie rijdt de weggebruiker in het verzorgingsgebied met een snelheidsregime van 30 km/uur. Vanaf het begin van de afrit tot aan het keuzemoment is ca. 400 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 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 klein is. Mocht dit onverhoopt een keer voorkomen dan heeft het eventueel achteropkomend verkeer goed zicht en ruim de tijd om hierop te anticiperen.



Situatie t.h.v. keuzemoment (links: huidige situatie, rechts: gewenste situatie)

Zowel links als rechts zijn in de toekomst elektrische laadpunten. Links kan dan geladen worden bij Esso en rechts bij Fastned. Op dit moment is bewegwijzering naar het Fastned-station aanwezig. Deze is al zichtbaar vanaf het keuzemoment. 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 bovenstaande afbeelding rechts is afgebeeld. Hiermee wordt de losse en rommelige bebording vervangen door eenduidige en geldende bebording, wat de herkenbaarheid en overzichtelijkheid van het keuzemoment verbetert. Voor dit

nieuwe bord is bewust gekozen om het oude symbool voor E-laden te gebruiken voor de afslag naar Fastned, aangezien het andere bord impliceert dat er ook traditionele brandstoffen kunnen worden getankt wat de herkenbaarheid niet ten goede komt. Tevens is het bord 30km/h overbodig en onjuist op deze locatie, aangezien er al een zone 30 bord voor staat.

Rijkswaterstaat
West-Nederland Noord

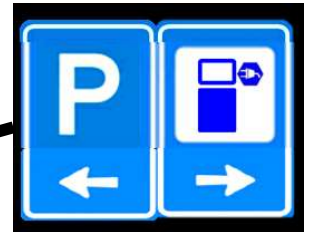
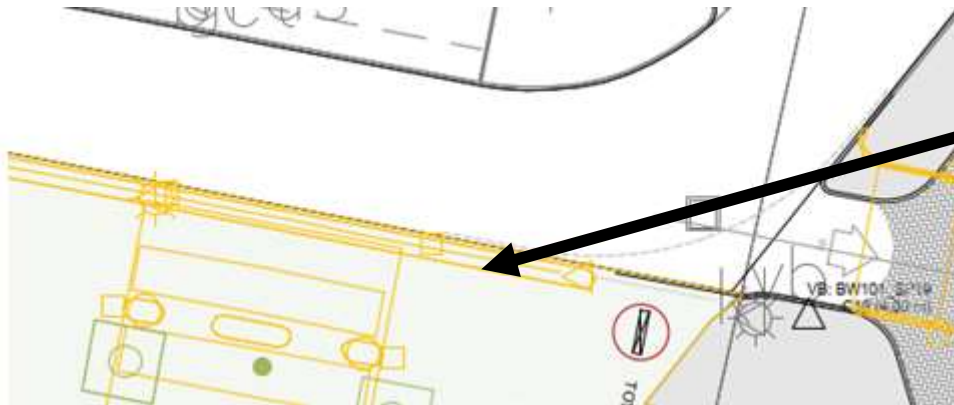
Datum
6 Augustus 2024



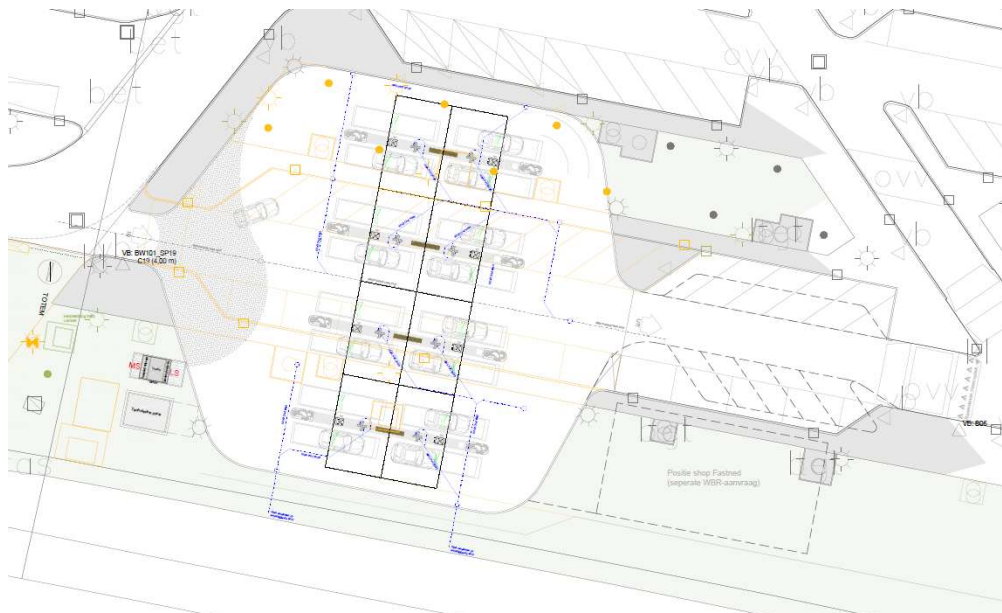
Boven: huidige situatie
Onder: toekomstige situatie

In de toekomstige situatie verdwijnt het huidige fastned Station en zal de inrit van het fastned station zich in de bocht bevinden. De weggebruiker dient voor het elektrisch laden alleen maar rechtdoor te rijden en zal dan net als bij het voorterrein van een tankstation de keuze kunnen maken voor een vrije laadpaal. De overige weggebruikers die gebruik willen maken van de algemene parkeerplaats rijden met de bocht mee en kunnen een kruising verder de keuze maken voor de verschillende parkeerplaatsen.

De poort naar het laadstion moet wel op een duidelijke manier worden vormgegeven zodat de weggebruiker meteen ziet dat deze een ander gebied betreedt. Tevens dient er goed te worden aangegeven welke voertuigen niet welkom zijn op het terrein, om het mengen van zwaar met licht en ongewenste vrachtwagens te voorkomen. Dit kan gedaan worden door de plaatsing van het onderstaande bord op de aangegeven locatie.

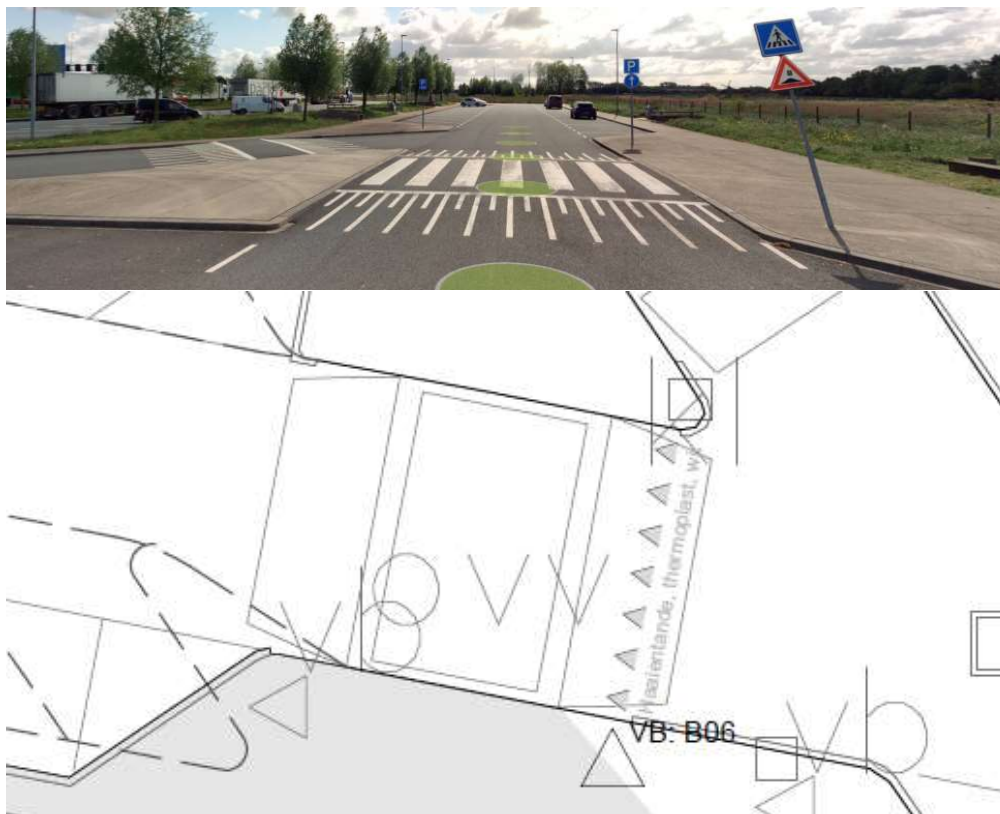


Locatie buiten het directe keuzepunt



Toekomstige situatie laadstation

In de toekomstige situatie betreedt de weggebruiker het laadstation vanaf de toevoerweg en kiest hierbij om rechtdoor te gaan om te laden. Hierbij rijdt hij door een versmalde toegang, welke helpt de snelheid te reduceren en betreedt het laadstation welke over een afwijkende bestratingssoort beschikt welke de weggebruiker ondersteunt in zijn waarneming van het feit dat deze een ander gebied betreedt dan hiervoor. Tevens helpt de versmalling een vrachtwagen/bus chauffeur af te schrikken en te voorkomen dat deze het laadstation betreedt. Het laadstation zelf is ruim opgezet met lage snelheden en een overzichtelijke indeling. Hierdoor kan de weggebruiker snel zien waar en plek vrij is. Wanneer de weggebruiker klaar is met laden dan verlaat deze het laadstation, rijdt langs de shop en verder via de uitrit aan de zuidzijde welke op de algemene parkeerplaats aansluit. Aan deze uitrit zitten nog een aantal parkeerplekken die ook benut kunnen worden voor het kortparkeren bij de aangevraagde shop.



Boven: Zicht uitrit laadstation

Onder: Toekomstige uitritconstructie

De toekomstige uitritconstructie verandert weinig ten opzichte van de huidige inrichting van het kruispunt. In de toekomstige situatie wordt alleen het bord B06 (voorrang verlenen) geplaatst samen met het aanbrengen van haaientanden na het zebrapad. Deze aanvullingen zorgen er voor dat de weggebruiker die het laadstation verlaat dit met een verhoogd aandacht niveau doet, waardoor de kans op een ongeval kleiner is.

Tegengesteld rijden

Op deze verzorgingsplaats is in een reeds verleende vergunning een maatregel toegevoegd om tegengesteld rijden te voorkomen en te ontmoedigen. Omdat de uitvoering hiervan nog niet op recente foto's is terug te zien wordt deze maatregel voor de volledigheid nog eens benoemd. In de onderstaande afbeeldingen zijn de oplossingen uitgetekend. De oplossing bestaat uit het aanbrengen van markeringen op de verzorgingsplaats in de vorm van haaientanden, voorsorteervakken, anti spookrijdpijlen, en ingekleurde eilanden. Doordat deze maatregelen al reeds getroffen worden en de rest van de verzorgingsplaats ontworpen is om tegengesteld rijden zo moeilijk en onnatuurlijk mogelijk te maken is er geen kans op tegengesteld rijden door de komst van de shop van Fastned.

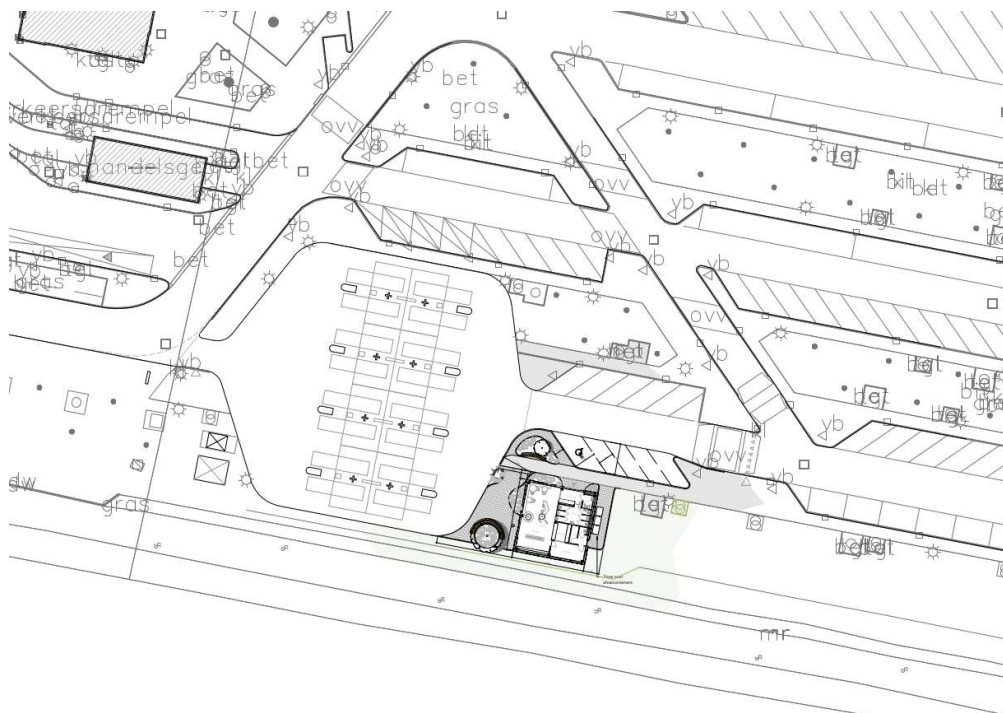


**Rijkswaterstaat
West-Nederland Noord**

Datum
6 Augustus 2024

Analyse locatie shop

Bij de aanvraag voor de herontwikkeling van het Fastned-station is reeds geadviseerd op die ontwikkeling. In dat advies is onder andere ook ingegaan op de parkeerplaatsen en de plaats van de totem. Bij deze beoordeling wordt ingegaan op de vergunningaanvraag voor de komst van een shop aanvullend aan het Fastned-station. De aanvraag wordt getoetst op basis van de risicomatrix en geldende kaders en richtlijnen.



De parkeernorm waar volgens het kader inrichting verzorgingsplaatsen tenminste in moet worden voorzien zijn 5 kort parkeerplaatsen bij een shop waarvan één mindervalidenplaats. Het plan voorziet daarin als onderdeel van de totale parkeerbehoefte van de verzorgingsplaats.

De aanpassingen gaan ten koste van 27 parkeerplekken. Op Honswijck zijn er in de huidige situatie 90 parkeerplekken voor personenauto's aanwezig.

Bij de herontwikkeling van het Fastned-station is toegelicht dat de

herontwikkeling ten koste gaat van 27 parkeerplaatsen. Daarbij is reeds rekening gehouden met de komst van een shop. Volgens de rekenregel moeten er 62 plekken aanwezig zijn. Wanneer de 27 plekken van het huidige aantal wordt afgetrokken, komt het aantal niet onder het benodigde aantal. Hierdoor hoeft Fastned geen plekken te compenseren.

Rijkswaterstaat
West-Nederland Noord

Datum
6 Augustus 2024

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 aan de buitenrand van de verzorgingsplaats op de kop van het Fastned-station en ligt niet direct bij een splitsing van wegen. De zichtlijnen voor het rijdende en passerende verkeer worden niet gehinderd. Ook hebben de bezoekers van het Fastned-station, vanuit de shop en het overige (passerende) verkeer goed zicht op elkaar en de verkeerssituatie. De snelheid van het verkeer ter plaatse is laag. De potentiële kans dat een ongeval plaats zal vinden door de komst van de aangevraagde shop op deze locatie is beoordeeld als klein. De beoordeling is dat de gevolgen van een ongeval laag zullen zijn. Dit gezien de lage snelheid van het verkeer en voldoende zicht en ruimte voor de weggebruikers om op verkeerssituaties te anticiperen.

Conclusie:

De aanvraag voor een shop bij het Fastned-station Honswijck 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 op de aangevraagde locatie 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 Honswijck geen reëel verkeersveiligheidsrisico met zich meebrengt. Er is dan ook geen reden om deze vergunning op basis van verkeersveiligheidsargumenten te weigeren.

Met vriendelijke groet

Sabine Korevaar
Adviseur Verkeer en Vervoer