



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

memo

Verkeerskundige beoordeling  
Shop Fastned bij verzorgingsplaats A1, Hackelaar

Datum  
29 April 2024

Rijkswaterstaat heeft een aanvraag ontvangen voor een Wbr-vergunning voor de beoogde shop van Fastned op de verzorgingsplaats Hackelaar aan de A1 nabij Muiden. 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, vervolgens de beoordeling van de aangevraagde shop op doelmatigheid en verkeersveiligheid en tot slot de eindbeoordeling.

### Verkeerskundige analyse kaders en richtlijnen

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.

#### *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**  
29 April 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<br>Zwaar UMS                    |                                                    |                                        |                                       |
| 2. Ernstig           | Ernstig Letsel<br>Grootschalige schade |                                                    |                                        |                                       |
| 3. Zeer ernstig      | Zeer ernstig letsel<br>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 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 eerder aangevraagde aanpassing van de wbr-vergunning voor de herontwikkeling van het bestaande Fastned-station is voor de situatie op de verzorgingsplaats Hackelaar 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. In geel de beoogde locatie voor een Fastned shop.



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

De verzorgingsplaats 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 Hackelaar wordt t.h.v. A6 hmp 41.95 en A1 hmp 15,8 getoond aan de weggebruikers in de vorm van een servicebord. Op dit bord is aangegeven welke faciliteiten er op de verzorgingsplaats aanwezig inclusief de openingstijden en de aanwezige exploitanten.



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



*Situatie t.h.v. A1 hmp 14,70Li*

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



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

Ter hoogte van A1 hmp 14,25 wordt met een bewegwijzeringsbord aangegeven dat de afrit naar verzorgingsplaats 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 verzorgingsplaats 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 dat dit geen grote impact heeft op het gedrag van de weggebruiker, doordat het een zeer lange uitvoeger is met vrij veel voorwegwijzers, 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 50km/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 de 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.

**Rijkswaterstaat**  
**West-Nederland Noord**

**Datum**  
29 April 2024

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.



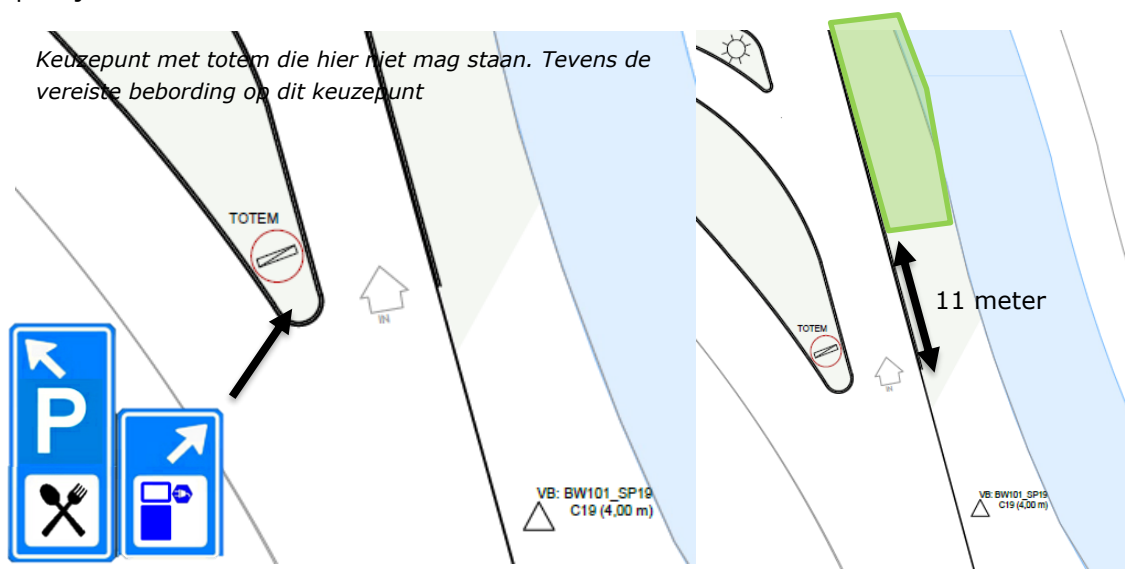
*Situatie t.h.v. toekomstige inrit Fastned*

Ter hoogte van het huidige keuzepunt staat in de huidige situatie met borden aangegeven rechts laden & restaurant parkeren en links vrachtwagen en overig parkeren. In de nieuwe situatie verandert de keuze tussen de verschillende parkeerplaatsen en functies. Dit moet in de nieuwe situatie goed bewegwijzert worden om verwarring en twijfelen te voorkomen. Om deze twijfel tegen te gaan moet 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 plaats niet geschikt** en moet deze worden verplaatst. In onderstaande overzicht rechts staat **aangeven waar (in de groene zone) de totem** vanuit verkeerskundig oogpunt **geplaatst kan worden**.

**Rijkswaterstaat**  
**West-Nederland Noord**

**Datum**  
29 April 2024

Om de keuze alsnog goed te bewegwijzeren is in onderstaande afbeelding weergegeven hoe het keuzepunt moet 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 moet worden voorzien van borden om ongevallen te voorkomen. Daarom moet vergunninghouder de bebording aanbrengen op het keuzepunt van de verzorgingsplaats zoals aangegeven op het plaatje hieronder.

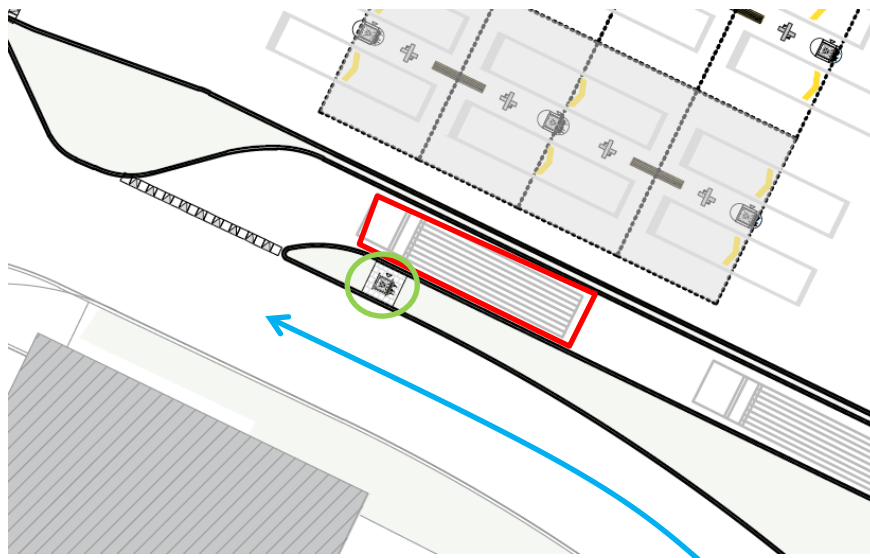


Situatie op de aanvoerweg, langs het laadstation.

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



Aan de rechter zijde van deze toevoerweg, is in de toekomstige situatie een vrachtwagen laadplek voorzien, met de uitritconstructie iets verderop op bovenstaande foto. Voor het verkeer dat gebruik maakt van deze toevoerweg is deze laadplek niet hinderlijk of gevaarlijk. Echter het moet onmogelijk zijn voor vrachtwagens om aan deze zijde van de laadpaal te kunnen laden. Als dit toch gebeurt zal een vrachtwagen op de toevoerweg parkeren en deze mogelijkwerijs 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.

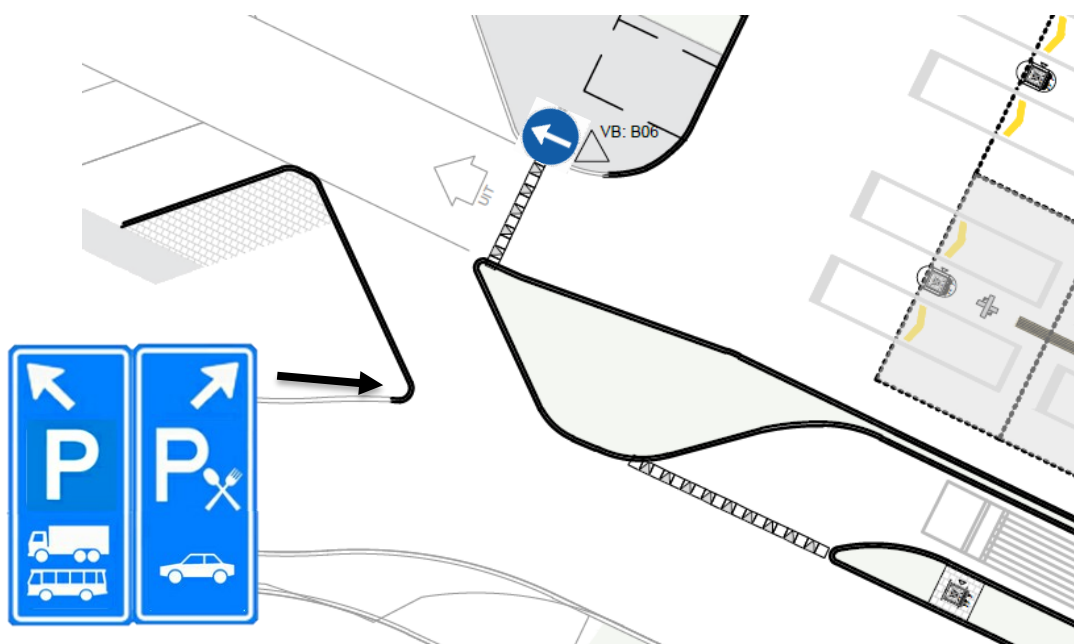


*Toekomstige vrachtwagenlaadplek (rode rechthoek ) naast de toevoerweg (blauwe Pijl) en de laadpaal (groene cirkel)*



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

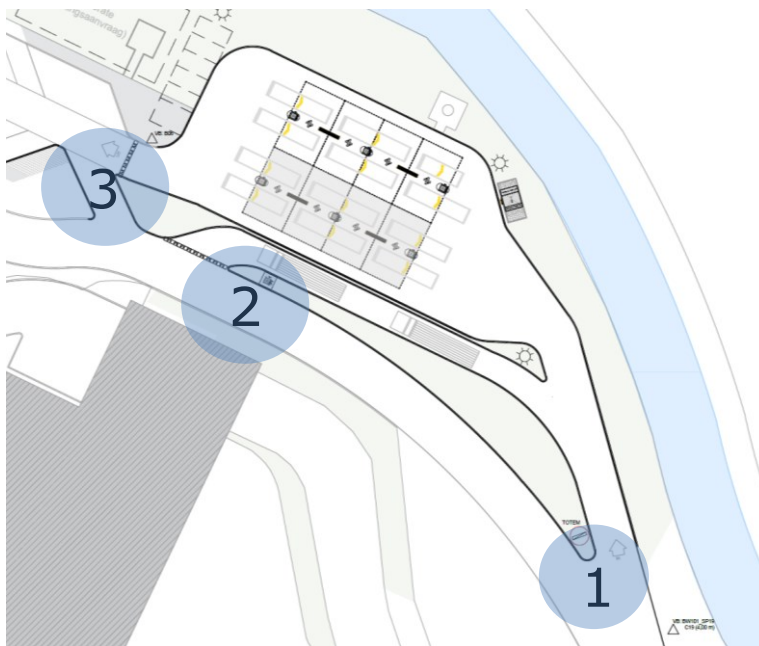
In de toekomstige situatie is op deze locatie de uitritconstructie van het vrachtwagen laden, de doorsteek naar het parkeren voor de La place/McDonalds en de doorgaande route naar het overige parkeren met onder andere: de drivethru van McDonalds en het vrachtwagenparkeren. Hierdoor wordt dit keuzepunt 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 hiervoor is de significante verhoging van de verkeersonveiligheid door de toename van de complexiteit die alleen kan worden ondervangen door eenduidige en herkenbare bebording. Zonder deze bebording is de kans op een ongeval door plotsenling stilstaan, keren, of uitwijken van een voertuig groot. Daarom moet de vergunninghouder de bewegwijzering en bebording aanbrengen op het keuzepunt van de verzorgingsplaats zoals aangegeven op het plaatje hieronder.



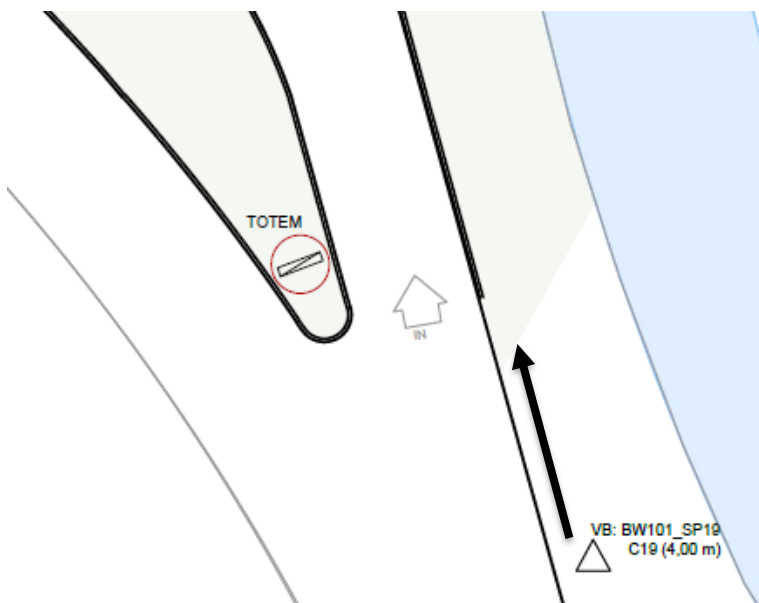
*Toekomstige doorsteek met de vereiste bebording op het keuze punt*

### Overzicht aan te brengen bebording, exclusief keuzepunten

In de onderstaande afbeeldingen is aangegeven welke bebording waar geplaatst moet worden om het ontwerp CROW conform te maken. In het aangeleverde ontwerp is een zeer ondermaats aantal borden opgenomen dat de situatie geen recht doet. Onderstaand is een overzicht te zien van de drie gebieden waar bebording geplaatst moet worden om de weggebruiker op een juiste manier te waarschuwen, te informeren en te sturen. Dit naast de hierboven reeds genoemd bebording op de keuzepunten.

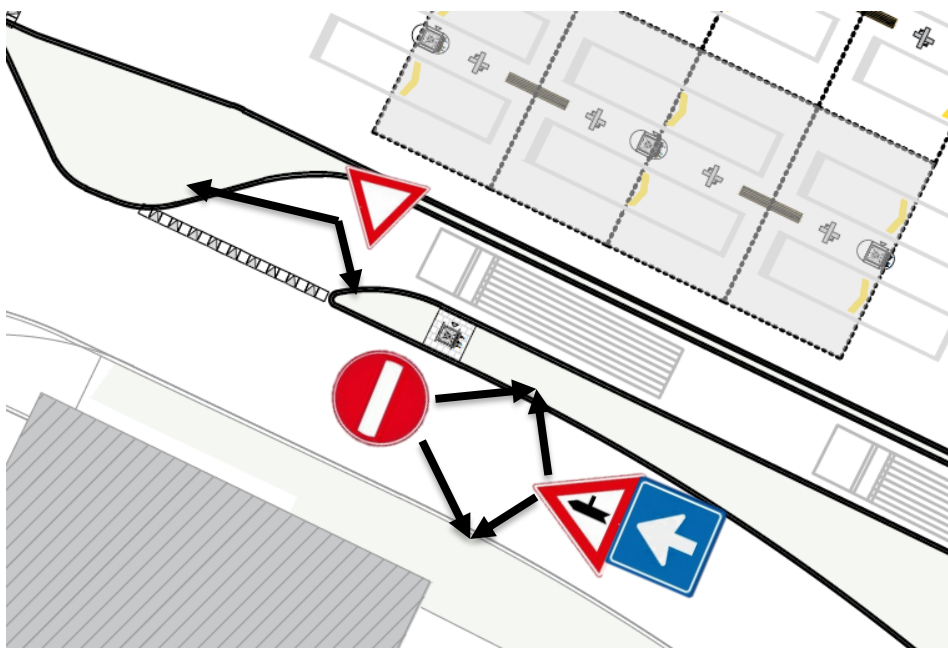


#### Situatie 1



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

### Situatie 2



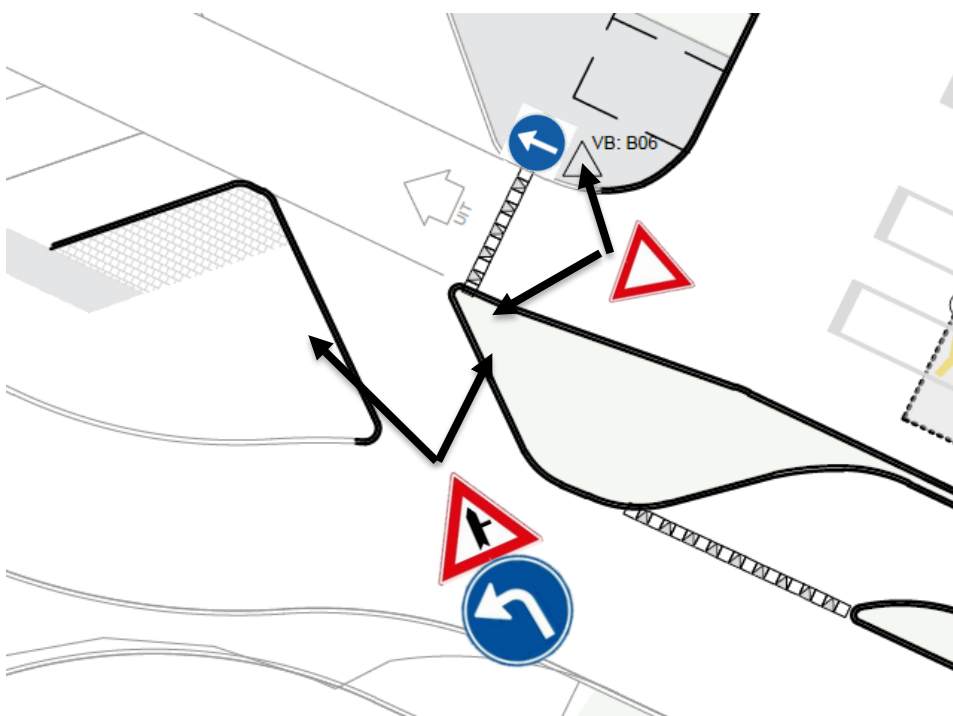
**Rijkswaterstaat**  
**West-Nederland Noord**

**Datum**  
29 April 2024

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

Plaatsen 2x B06 bij  
uitrit vrachtwagen  
laden

### Situatie 3



Plaatsen 2x B06.

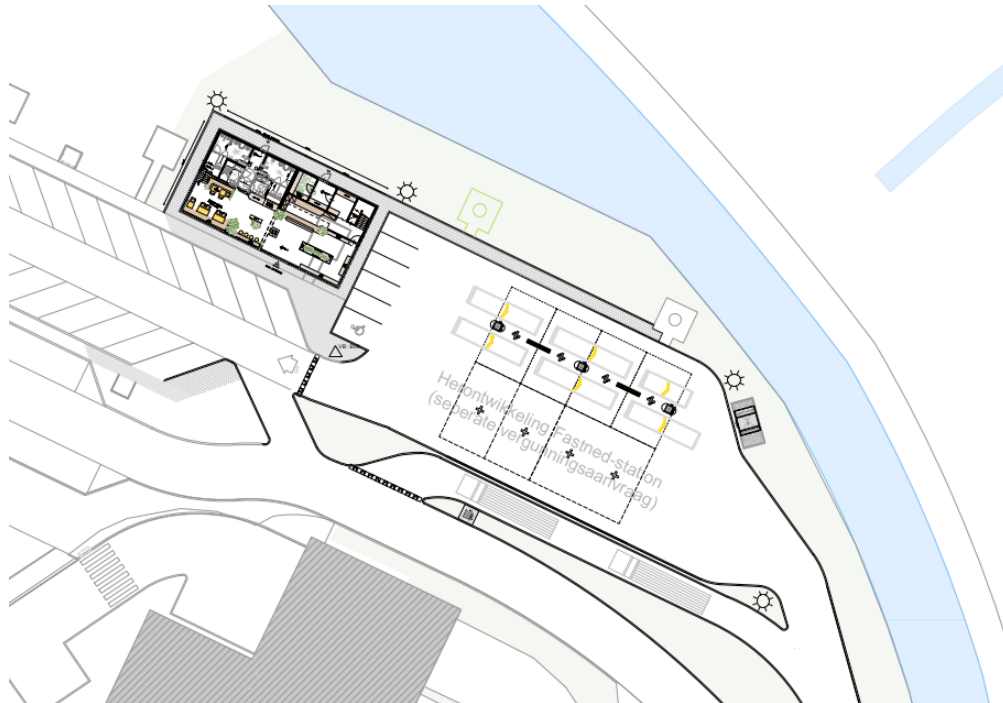
Plaatsen 2x B05 met  
daaronder D05-L.

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

### Analyse locatie shop

Deze beoordeling betreft de aanvraag voor een shop, zoals op onderstaande afbeelding aangegeven.

Datum  
29 April 2024



Bij de aanvraag voor de herontwikkeling van het Fastned-station is reeds geadviseerd over de bewegwijzering bij het inrijden van het verzorgingsgebied, het verlies en compensatie van 3 parkeerplaatsen ter hoogte van de aanpassing van de weg, de inrit van het Fastned-station m.b.t. de bebording, de locatie van de totem, de strook voor het laden van vrachtwagens en de uitweg. Dat advies blijft uiteraard staan. Bij deze beoordeling wordt ingegaan op de vergunningaanvraag voor de komst van de shop aanvullend aan het Fastned-station met behulp van de risicomatrix.

De parkeernorm waar volgens het kader inrichting verzorgingsplaatsen tenminste in moet worden voorzien zijn 5 kort parkeerplaatsen bij de shop waarvan één mindervalidenplaats. Het plan voorziet in 6 parkeerplaatsen waarvan 1 gehandicaptenparkeerplaats. Het plan voorziet derhalve in voldoende parkeerplaatsen.

**Rijkswaterstaat**  
**West-Nederland Noord**

**Datum**  
29 April 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<br>Zwaar UMS                    |                                                    |                                        |                                       |
| 2. Ernstig           | Ernstig Letsel<br>Grootschalige schade |                                                    |                                        |                                       |
| 3. Zeer ernstig      | Zeer ernstig letsel<br>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 rand van de verzorgingsplaats. De komst van de shop is niet van invloed op de zichtlijnen voor wat betreft de verkeersfunctie. De kort parkeerplaatsen zijn logisch gesitueerd en er is voldoende manoeuvreerruimte voor de weggebruikers om hier veilig in en uit te rijden. Door de ligging van de shop hebben bezoekers vrij (over)zicht van en naar het Fastned-station, de aanvoerweg en het nabijgelegen benzinstation. Het rijdende en passerende verkeer worden niet gehinderd door de komst van de shop op de aangevraagde locatie. De snelheid van het verkeer ter plaatse van de shop is laag.

Op basis van de risicomatrix is de potentiële kans dat een ongeval plaats zal vinden door de komst van de aangevraagde shop 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 situatie bij Hackelaar 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 Hackelaar geen reëel verkeersveiligheidsrisico met zich meebrengt. Er is dan ook geen reden om deze vergunning op basis van verkeersveiligheidsargumenten te weigeren. Dit echter wel met inachtneming van de aanbevelingen die zijn gedaan

in het kader van de ritanalyse. Deze ritanalyse en de daaruit voortkomende aanbevelingen komen overeen met de aanbeveling die bij de herontwikkeling van het Fastned-station (separate vergunningaanvraag) is gegeven.

**Rijkswaterstaat**  
**West-Nederland Noord**

**Datum**  
29 April 2024

Met vriendelijke groet

Sabine Korevaar  
*Adviseur Verkeer en Vervoer*