



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

2014

Definitief
03 juni 2014

MARKTPOTENTIE VERZORGINGSPLAATSEN

VOORWAARDEN, KANSSEN EN BEPERKINGEN
GRENSOVERGANGGEBIEDEN LIMBURG & NOORD-
BRABANT

Onderzoeksrapport: TROP-AFO8-08



Afstudeerbedrijf

Bedrijf: Rijkswaterstaat ZN
Adres: Zuidwal 58
5211 JK
's – Hertogenbosch

Telefoon: 073 – 6817817

Bedrijfsbegeleider

Naam: Lisanne Kusters
Functie: Adviseur regionale
ontwikkeling
Mobiel: 06 – 46 14 96 55
E-mail: lisanne.kusters@rws.nl

Docentbegeleiders

Naam:
Bas Ouwehand (1^e)
Caroline Stegewerns (2^e)

Afstudeerder

Student: Esther Brobbel
1585824
Opleiding: Ruimtelijke Ordening en
planologie
Adres: Koningsweg 96
5211 BN
's – Hertogenbosch
Mobiel: 06 – 28 92 55 20
E-mail: esther.brobbel@student.hu.nl

MARKTPOTENTIE VERZORGINGSPLAATSEN

VOORWAARDEN, KANSSEN EN BEPERKINGEN
GRENSOVERGANGGEBIEDEN LIMBURG & NOORD-
BRABANT

Onderzoeksrapport: TROP-AFO8-08

Voorwoord

De opleiding Ruimtelijke Ordening en Planologie sluit ik af met deze scriptie. Rijkswaterstaat dienst Zuid Nederland stelde mij in de gelegenheid om een interessant onderzoek voor de afdeling Netwerkontwikkeling en Visie uit te voeren.

Het analyseren en adviseren staan in dit onderzoek centraal. Dit sluit aan bij de wensen die Hogeschool Utrecht stelt aan een afstudeerscriptie.

De afstudeerperiode beslaat een half jaar. Aangezien de opdracht niet in samenwerking met een andere afstudeerder is uitgevoerd, heeft dit om zelfstandigheid gevraagd. Tijdens het afstuderen heb ik begeleiding van het Rijkswaterstaat en de Hogeschool Utrecht gehad. Bij deze wil ik dan ook mijn begeleiders Lisanne Kusters, Bas Ouwehand en Caroline Stegewerns bedanken voor de goede en fijne manier van begeleiding tijdens deze periode.

Ik heb mijn afstudeerbedrijf als fijne werkplek ervaren en ben dan ook erg blij dat ik dit onderzoek voor hen heb mogen uitvoeren. De collega's zijn er behulpzaam en vriendelijk. Tijdens mijn afstudeeronderzoek heb ik veel informatie van Joyce Flipse mogen ontvangen. Ook Joyce wil ik bedanken voor het klaar staan en beantwoorden van mijn vragen.

Ik wens u veel lees plezier.

Samenvatting

Dit onderzoek heeft betrekking op elf verzorgingsplaatsen dan wel voormalig douaneterreinen die zich aan de autosnelwegen bevinden: A2, A4, A16, A67 (Belgische grens) en A67, A76 en A77 (Duitse grens). De locaties liggen op Nederlands grondgebied. Er is geen budget voor (her)ontwikkeling van de locaties. Investerings van private partijen kan een uitkomst bieden. De private partijen stellen echter voorwaarden aan vestigingslocaties. Door inzicht te hebben in deze voorwaarden kan Rijkswaterstaat zich beter voorbereiden op mogelijke initiatieven.

Een aantal van de onderzoekslocaties zijn niet schoon, uitnodigend en worden als sociaal onveilig beschouwd. Dit maakt herontwikkeling van deze locaties wenselijk. De onderzoekslocaties maken immers onderdeel uit van het Nederlandse visitekaartje.

Verzorgingsplaatsen moeten tijdig worden aangeboden omwille van de verkeersveiligheid. Voor een functionerende verzorgingsplaats zijn gebruikswaarden en belevingswaarden van belang. De gebruikswaarden van de in dit onderzoek opgenomen locaties verschillen van elkaar. Op een enkele locatie is deze erg laag. Dit komt mede door het ontbreken van een trottoir, verkeersremmende maatregelen, sociale veiligheid en voorzieningen. Aspecten van de belevingswaarden zijn de omgeving, het zicht op de omgeving en de groenvoorziening op de locatie. Het is wenselijk in het kader van de ruimtelijke kwaliteit dat verzorgingsplaatsen aansluiten op de omgeving en het zicht hierop. In het algemeen bevinden de locaties zich in een omgeving met een half tot open karakter waarbij zicht is op het achterland. Het zicht op/over de locatie zelf komt de sociale veiligheid ten goede.

Het opzetten van een activiteit op een van de locaties kan leiden tot een verhoging van het veiligheidsgevoel, wat de gebruikswaarde verhoogt. Leidend is dat bij ontwikkelingen, minimaal, de aanwezige gebruiks- en belevingswaarde gehandhaafd moeten worden.

Eén van de ontwikkelingen die van invloed is bij het opzetten van activiteiten op verzorgingsplaatsen, is organische gebiedsontwikkeling. Initiatieven komen hierbij vanuit de private kant in plaats van uit een publieke partij. Dit vraagt om een verandering in houding en daarmee de te vervullen rol van de overheid. In plaats van het nemen van het initiatief zal de overheid een faciliterende rol (begeleidende en actieve rol) moeten vervullen. Door het beperkte budget van Rijkswaterstaat past deze 'nieuwe' ontwikkelwijze bij de positie (geen initiatiefnemer) en wensen (geen dan wel minder financieel risico) van Rijkswaterstaat. In het autobezit is sprake van afvlakking van de toename. Dit komt doordat het bezit onder jongeren afneemt. Jongeren zijn eerder bereid om alternatieve vervoerswijze te gebruiken dan ouderen. Het aantal elektrische motorvoertuigen in Nederland, en in andere Europese landen, is aan het stijgen. Een dekkend netwerk aan laadstations verhoogt de actieradius van de voertuigen en stimuleert het gebruik. Marktpartijen spelen hier op in. De verkeersintensiteit op de Nederlandse snelwegen zal in de periode van 2004-2025 toenemen. Hierdoor zullen de verzorgingsplaatsen nodig blijven. Dit verhoogt de marktpotentie van de locaties.

Inzicht in deze voorwaarden van private partijen biedt Rijkswaterstaat de mogelijkheid zich voor te bereiden op initiatieven. Gestelde voorwaarden zijn onder andere:

- Voor enkele initiatieven is aansluiting op onderliggend wegennet een vereiste.
- Voor de meeste initiatieven geldt dat de aanwezigheid van andere voorzieningen/functies een vereiste is.

- Rijkswaterstaat moet grond en/of vastgoed beschikbaar stellen (al dan niet tegen een vergoeding)
- In een enkel geval is het vragen van een vergoeding voor het gebruik een harde eis.
- Taak van Rijkswaterstaat is de aanpassing van bewegwijzering aan de snelweg en op de locatie. Tevens moeten reclame-uitingen op het terrein toegelaten worden.
- Rijkswaterstaat zal een faciliterende rol moeten vervullen.

De onderzoekslocaties vormen voor de betrokken private partijen potentiële locaties. De locaties aan de A77 en A2 vormen voor alle betrokken partijen een potentiële locatie. Van invloed zijn de locatie van reeds bestaande vestigingen, het 'marktgebied' van de partij en de verkeersintensiteit van de snelweg.

Het huidige beleid beperkt de mogelijkheden tot het opzetten van een activiteit op de locaties. In hoofdlijnen zet het beleid in op veiligheid, locatiekeus en gebiedsgericht ontwerpen. Uitgangspunt zijn verzorgingsplaatsen die veilig, heel en schoon zijn. Voorwaarden voortvloeiend uit het beleid zijn onder andere:

- Vergunninghouders mogen aanvullende voorzieningen aanbieden, mits deze geen verkeersaantrekkende werking hebben, een relatie met het weggebruik hebben, er voldoende ruimte is en het geen negatieve invloed op veiligheid en omgeving heeft.
- In geval van negatieve invloeden op de omgeving zijn activiteiten alleen toelaatbaar wanneer er sprake is van groot openbaar belang en er geen alternatief is.
- Onttrekking van de algemene parkeervoorziening is niet toegestaan.
- Reclame-uitingen mogen niet op het doorgaand verkeer gericht zijn.
- De vlotte en veilige verwerking van het verkeer niet negatief beïnvloed worden.
- Aansluiting op onderliggend wegennet is niet toegestaan.

De achterliggende gedachte van het onderzoek om private partijen toe te laten op de locaties en hierin te laten investeren, sluit aan bij de gedachte van RWS Partner. RWS Partner is op zoek naar nieuwe exploitatiemogelijkheden waarmee financiële middelen kunnen worden gegenereerd. Onderling kennen RWS Partner en de drie hoofdthema's uit dit onderzoek verschillende verbanden. Zo sluiten kwaliteit en het huidige beleid goed op elkaar aan, kennen RWS Partner en de private partijen veel overeenkomsten en vormt kwaliteit in beginsel een gewenste aanwezigheid voor RWS Partner en de private partijen. Er is sprake van strijdigheid tussen de private partij en het beleid, waardoor initiatieven al snel niet ontwikkelbaar blijken. Tevens is er spanning tussen RWS Partner en het beleid. Het beleid beperkt de mogelijkheden voor RWS Partner om de gevonden kansen te benutten.

Duidelijk is dat het beleid ontwikkelmogelijkheden beperkt maar dat ontwikkeling van de locaties wenselijk is en dat de markt potentie ziet in de locaties. Het beleid dient herzien te worden. Kwaliteit is van belang voor het functioneren van de locaties maar beperkt de inrichtingsmogelijkheden op locaties. Bij herziening van het beleid dient de kwaliteit, en hiermee ook de veiligheid, gewaarborgd te worden. De toelaatbaarheid van slechts basisvoorzieningen dient uitgebreid te worden met andere functies. Wat betreft omvang en positionering zal het beleid in voorwaarden moeten voorzien. Tevens is het van belang dat Rijkswaterstaat een andere rol aanneemt. Een faciliterende rol is van uit zowel beide partijen wenselijk. Rijkswaterstaat dient actief mee te denken, te begeleiden en adviseren.

Summary

This research covers eleven resting places or former customs areas located on the highways: A2, A4, A16, A67 (Belgian border) and A67, A76 and A77 (German border). The venues are on Dutch territory. The government has no budget for (re)development of the locations available. Investment by market participants could be a solution. However, the market participants have their own investing terms before they are interested in these sites. Understanding the required conditions better will make it possible to prepare better for possible initiatives.

Some of the research locations are not clean and are socially unsafe. This makes the sites unattractive locations to rest, which makes redevelopment of these locations eligible. The research locations are part of the Dutch “business card”.

Resting areas by highways must be offered in a timely manner for the sake of road safety. Mandatory for a functioning resting area are usefulness and the experience that users get when they use the location. None of the in this study included locations have the same values relating to values of use. On a few sites the value of use is very low. This is partly due to the absence of a sidewalk, measures to slow down the traffic, the lack of social security and facilities. Aspects of the value relating to the experience are the surroundings, the view on these surroundings and the landscaping of the location itself. It is desirable in the framework of the spatial quality that the site is a reflection of the spatial qualities that the surrounding offers. In general, the sites are located in an environment with a semi open to open character which provides the possibility to experience the surroundings. The possibility to experience the surroundings from the location itself has a positive effect on social safety. Starting an activity on one of these locations can lead to an increase in values in relation to the experience and use. The existing values on sites must be hold on to if not improved. This standard, or even improvement, must be leading factors when the locations will be (re)developed.

When there's an initiative, organic development is a new spatial planning method. By organic development initiatives come from the private sector, which means that a change in attitude and role that the government must fulfill is requested. Instead of taking the initiative, the government must fulfill a facilitators role (accompanying and an active attitude). The limited budget of governance fits this 'new' development method (no initiator and none or less financial risk).

The growth of car ownership is still increasing but more gradually, because of decreasing of ownership by young people. Young people are more and more willing to use alternative ways of transport than older people. The number of electric motor vehicles in Netherlands, and other European countries, is rising. A network of charging stations that covers the entire country will increase the range of the vehicles and encourages the use of them. Private parties see opportunities to make a profit out of those developments in relation to electric motor vehicles.

The traffic volume on the Dutch highways will increase during the period from 2004-2025. Private parties see the potential of the sites and are interested in those locations.

Understanding these conditions of private parties gives the government the opportunity to prepare for initiatives. Conditions include:

- some initiatives require a connection between the site and the provincial road network;
- for most initiatives the presence of other businesses is of interest;

- government must have sites and/or real estate available (whether or not for a fee);
- in a single case asking a fee for using is a hard requirement;
- government is responsible for the adjustment of signage on the highway and at the location itself. Advertisements should also be permitted on the site;
- the government has to fulfil a facilitating role.

The research locations are locations with potential for private parties. All of the in this research included private parties have shown interest in the locations on the A77 and A2. Determinative for potential for the parties is depending on the geographic place of already existing locations, the ' market area ' of the party and the traffic volume of the highway.

The current policy limits the ability to start an activity on the sites. Basically the policy sees to safety, location choice and area oriented designs. Fundamental for resting areas are safety and clean places. Conditions arising as a consequence of the policy include:

- permit holders may offer additional services, if they don't generate traffic, have a obvious relation with the use of the road, if there is enough space and it has no negative impact on safety and environment;
- when there's a negative influence on environment activities are only permissible when there's a great public interest and there is no alternative available;
- withdrawal of public parking spaces is not allowed;
- advertisements must not disturb passing traffic in any way;
- the safe and smooth processing of traffic on the sites can't be negatively affected;
- connection of the resting area and the provincial road network is not allowed.

The thought behind this investigation to enable private parties to invest on the locations is in line with the thought of RWS Partner. RWS Partner is looking for new exploitation possibilities that possibly can generate financial resources. RWS Partner and the three main themes have an interrelationship. The theme value and current policy connect to one and other; RWS Partner and the private parties have many similarities and a good quality of the locations is a much desired goal for RWS Partner and the private parties. There is a conflict between the private parties and the policy, making initiatives not developable. There is also tension between RWS Partner and the policy. The policy restricts the ability for RWS Partner to pursue their vision.

It is clear that the policy gives nearly no possibilities for development, although development of the locations is desirable and private parties have shown interest. The policy needs to be reviewed. Quality is of great importance for the functioning of the resting areas, but limits the design options on the sites. The reviewed policy must provide and guarantee safe resting areas with high qualities. The admissibility of only basic facilities should be extended to other facilities. The new policy must provide conditions in relation to size and positioning. It is also important that the government fulfills a different role. Both parties seem to have a facilitating role for the government in mind. This means that the government has to guide and advise private parties when such initiative is displayed.

Inhoud

Voorwoord.....	5
Samenvatting	6
Summary.....	8
Inhoud	10
1 Inleiding	13
1.1 Aanleiding	13
1.2 Doelstelling	13
1.3 Probleem en vraagstelling	14
1.4 Opzet	14
1.5 Leeswijzer	14
2 Kwaliteit van Grensoverganggebieden.....	16
2.1 Inleiding.....	16
2.2 Kwaliteiten en identiteit.....	16
2.2.1 Gebruikswaarden	16
2.2.2 Belevingswaarden	21
2.3 Identiteit van verzorgingsplaatsen	26
3 Ontwikkelingen	28
3.1 Inleiding.....	28
3.2 Ontwikkelingen.....	28
3.2.1 Organische gebiedsontwikkeling	28
3.2.2 Elektrisch rijden.....	29
3.2.3 Ontwikkeling persoons- en bedrijfsvoertuigen	32
3.3 Conclusie	35
4 De voorwaarden van de private partij.....	37
4.1 Inleiding.....	37
4.1.1 Benaderde bedrijven	37
4.2 Vestigingstypen van bedrijven.....	37
4.2.1 ANWB	37
4.2.2 The Group.....	37
4.2.3 Regus	38
4.2.4 Fastned	38
4.3 De voorwaarden	38
4.4 Rol Rijkswaterstaat.....	39
4.5 Toekomstperspectieven	39
4.6 Conclusie	40

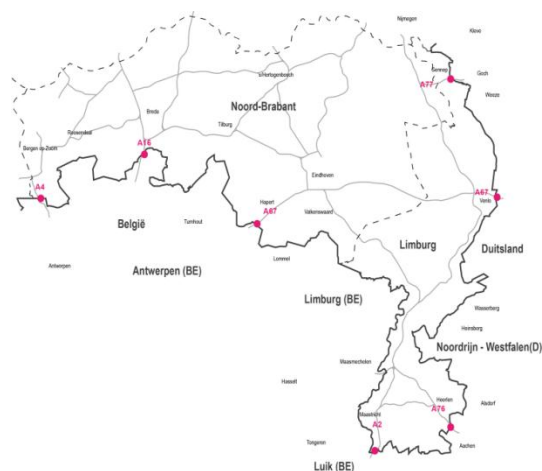
5	Voorwaarden vanuit de publieke partij: Rijkswaterstaat.....	44
5.1	Inleiding.....	44
5.2	Hoofdlijn: voorwaarden Rijkswaterstaat.....	44
5.2.1	Aanvullende voorzieningen	45
5.2.2	Veiligheid	45
5.2.3	Duurzaam, heel en schoon	45
5.2.4	Omgeving.....	45
5.3	Voorwaarden en eisen leiden tot beperking van mogelijkheden	46
6	Onderlinge verbanden: kwaliteit, RWS Partner, voorwaarden private partij & voorwaarden Rijkswaterstaat.....	47
6.1	Inleiding.....	47
6.2	Publiek versus privaat	47
6.2.1	Gelijkenis en strijdigheid.....	47
6.2.2	Conclusie	48
6.3	RWS Partner versus Kwaliteit	49
6.3.1	Gelijkenis en strijdigheid.....	49
6.3.2	Conclusie	50
6.4	RWS Partner versus voorwaarden vanuit Rijkswaterstaat	50
6.4.1	Gelijkenis en strijdigheid.....	50
6.4.2	Conclusie	51
6.5	Voorwaarden vanuit Private partij versus RWS Partner.....	51
6.5.1	Gelijkenis en strijdigheid.....	51
6.5.2	Conclusie	52
6.6	Kwaliteit versus voorwaarden Rijkswaterstaat	52
6.6.1	Gelijkenis en strijdigheid.....	52
6.6.2	Conclusie	53
6.7	Kwaliteit versus voorwaarden private partij.....	53
6.7.1	Gelijkenis en strijdigheid.....	53
6.7.2	Conclusie	54
6.8	Conclusie	54
7	Conclusie en advies	56
7.1	Inleiding.....	56
7.2	Antwoord.....	56
7.3	Advies	57
7.3.1	Aanpassing vigerend beleid	57
7.3.2	Aandachtspunten bij ontwerp en uitvoeringsfase.....	57

7.3.3	Maak gebruik van de kracht van RWS Partner	58
7.3.4	Denk actief mee met private partijen en faciliteer	58
Bibliografie		59

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Rijkswaterstaat is beheerder van het rijks(vaar)wegennetwerk waar verzorgingsplaatsen deel van uitmaken. Tevens zijn voormalige douaneterreinen in het beheer van Rijkswaterstaat. Sinds het openstellen van de grenzen hebben de douaneterreinen hun functie als douaneterrein verloren. Mede hierdoor hebben de terreinen vandaag de dag geen meerwaarde voor de omgeving en de gebruiker. Tevens is er op een aantal van de locaties sprake van verloedering. Een gebrek aan onderhoud en beperkt gebruik spelen hierin een rol. Onderstaande tabel (1) en figuren (1 en 2) geven een overzicht van de elf betrokken locaties.



Figuur 1 Geografische ligging van de locaties

Tabel 1 Betrokken locaties

Auto-snelweg	Verzorgingsplaats	Binnenkomst (NL) of uitgaand (NL)
A2	Patiel	Binnenkomst
	Knuvelkes	Uitgaand
A4	Zandvliet	Binnenkomst
A16	Hazeldonk	Weerszijde
	Douane	Binnenkomst
A67	Het Goor	Binnenkomst
	De Beerze	Uitgaand
A76	Langveld	Binnenkomst
	Tienbaan	Uitgaand
A77	Venlose Heide	Binnenkomst
	Verzorgingsplaats aansluitend op Duits douaneterrein	Uitgaand

Rijkswaterstaat heeft geen budget beschikbaar om de locaties zelfstandig te herontwikkelen dan wel in te richten. Wel ziet Rijkswaterstaat mogelijkheden om private partijen in staat te stellen activiteiten op deze terreinen op te zetten. Dit betekent echter dat de positie, rol en houding van Rijkswaterstaat (bij deze toekomstige projecten) zal gaan veranderen. Dit stelt eisen aan de manier waarop Rijkswaterstaat voorwaarden kan formuleren. Rijkswaterstaat zal in gesprek moeten gaan met private partijen, moeten luisteren naar de voorwaarden en eisen die private partijen stellen, wil Rijkswaterstaat de locaties (laten) herontwikkelen tot functionele locaties.

1.2 Doelstelling

Deze rapportage geeft Rijkswaterstaat inzicht in de voorwaarden die verschillende bedrijven stellen alvorens zij bereid zijn te investeren in de elf locaties. Tevens geeft deze rapportage beter zicht op de ruimtelijke kwaliteit van de locaties. Rijkswaterstaat bereikt hiermee dat ze beter zijn voorbereid op (mogelijke) initiatieven vanuit de private sector, door inzicht te hebben in de mogelijkheden en wensen die voortvloeien vanuit de mogelijke initiatieven.

1.3 Probleem en vraagstelling

De grensovergangen vormen het visitekaartje van Nederland via het verharde netwerk. De verschillende locaties kennen problemen als:

- Een aantal van de locaties ziet er niet uitnodigend, schoon of verwelkomend uit.
- Door de verloedering en het achterstallig onderhoud op een aantal van de locaties is het er niet prettig verblijven. Dit in samenhang met een beperkt toezicht zorgt voor een gebruik dat niet (altijd) in overeenstemming is met de bestemming. Gedacht kan worden aan gebruik voor prostitutie of ander type ontmoetingsplaatsen.

De gebruiker kan hierdoor een locatie als sociaal onveilig beschouwen en van de locatie geen gebruik willen maken wanneer dit niet noodzakelijk is.

Leidend in het onderzoek was de hoofdvraag. Deze luidt als volgt:

Onder welke voorwaarden zijn externe partijen bereid om te investeren in aanvullende functies op verzorgingsplaatsen, als aangegeven in paragraaf 1.1, en waar gaan de wensen van externen samen, dan wel conflicteren ze met de wensen/eisen van Rijkswaterstaat rekening houdend met de geldende kaders en actuele ontwikkelingen?

1.4 Opzet

Deze rapportage kent een thematische opzet. Onderdeel van deze rapportage zijn de 'thema's':

1. Kwaliteiten van de locaties
2. Ontwikkelingen
3. Voorwaarden vanuit de private partij
4. Voorwaarden vanuit de publieke partij (Rijkswaterstaat)

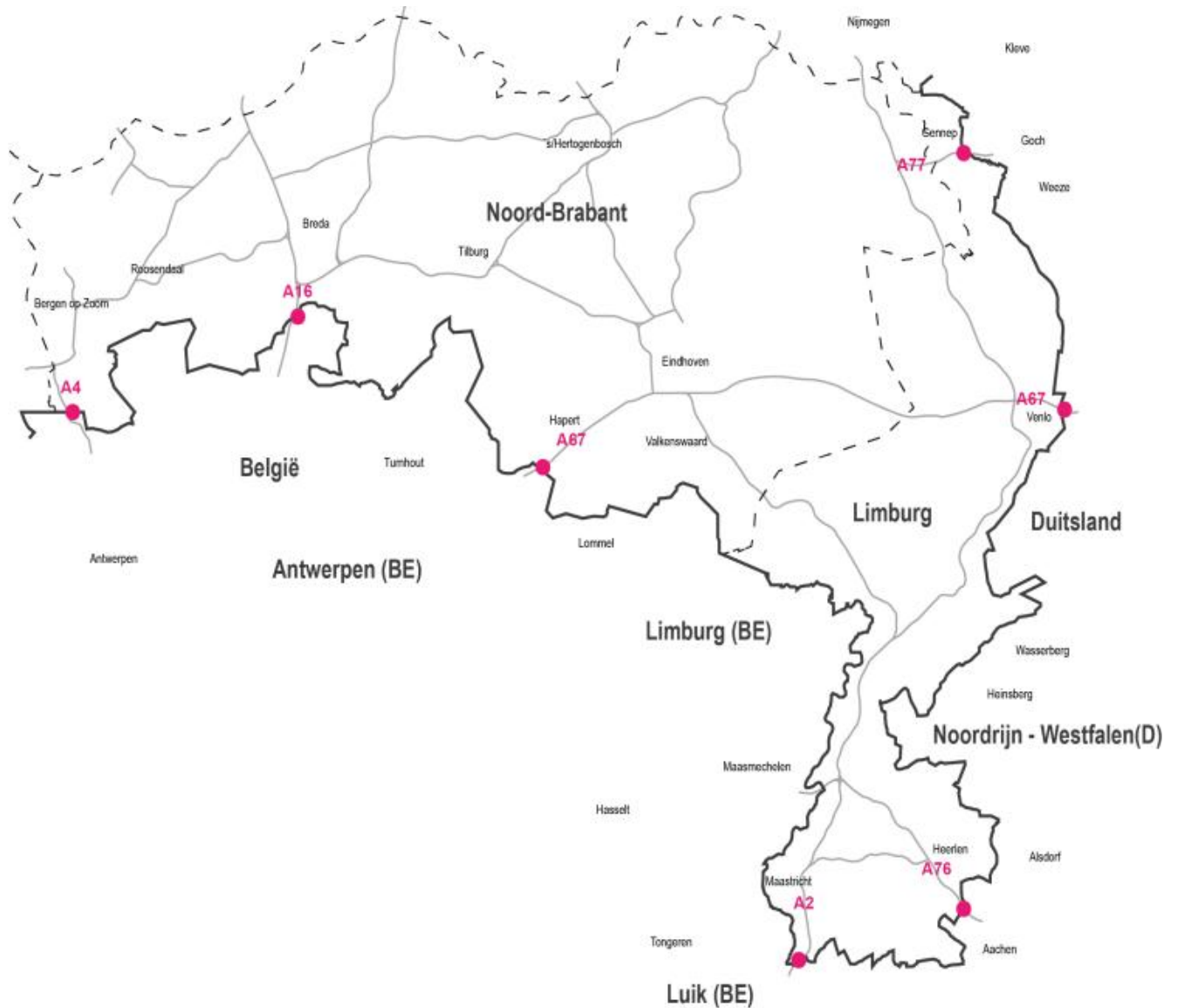
Deze thema's komen aan het eind van deze rapportage samen door de thema's met elkaar te confronteren en/of door het leggen van verbanden.

Voor het thema 'kwaliteit' is veldwerk uitgevoerd. Middels een fotorapportage en het in beeld brengen van de omgeving van de locaties zijn de aspecten gebruiks- en belevingswaarde in kaart gebracht. De toekomstwaarde is bepaald aan de hand van literatuuronderzoek, dat in het kader van het thema 'ontwikkelingen' is uitgevoerd. De voorwaarden/eisen vanuit de private partij zijn opgesteld aan de hand van afgenomen interviews. Middels brainstormen en overleggen met medewerkers van Rijkswaterstaat zijn mogelijke initiatieven opgesteld. Aan deze initiatieven zijn bedrijven gekoppeld waarmee contact is gelegd voor het afnemen van eerder bedoelde interviews. De voorwaarden vanuit de publieke partij, Rijkswaterstaat, zijn middels overleggen en literatuuronderzoek opgezet.

1.5 Leeswijzer

Deze rapportage heeft een gestructureerde opzet. Elk hoofdstuk kent een eigen thema. Het eerst volgende hoofdstuk (hoofdstuk 2) gaat in op de kwaliteiten van de locaties. Dit wordt gedaan aan de hand van het in beeld brengen van de gebruiks-, toekomst- en belevingswaarde. Hoofdstuk 3 gaat in op de ontwikkelingen die van invloed zijn op het verkeer dat gebruik maakt van de locaties en op ontwikkelingen die het gebruik dan wel de inrichting beïnvloeden. Hoofdstuk 4 staat in het teken van mogelijke initiatieven. Centraal hierin staan voorwaarden/eisen, die voortvloeien vanuit de mogelijke initiatieven, aan de locaties en/of aan de rol en verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat. Het volgende

hoofdstuk (hoofdstuk 5) gaat in op de kaders die voorwaarden stellen aan de mogelijke initiatieven. Overeenkomsten en strijdigheden, voortvloeiend uit de hoofdstukken 4 en 5, worden in het zesde hoofdstuk behandeld. Hier wordt dan ook de publieke- tegen de private partij afgezet. Dit zal leiden tot aandachtspunten en/of knelpunten waar Rijkswaterstaat in de toekomst rekening mee dient te houden. In het laatste hoofdstuk (hoofdstuk 7) zal de hoofdvraag beantwoord worden en zal er een advies aan Rijkswaterstaat worden gegeven.



Figuur 2 Geografische ligging van de locaties

2 Kwaliteit van Grensoverganggebieden

2.1 Inleiding

Het hoofdwegennet van Nederland verbindt niet alleen de Nederlandse regio's met elkaar, maar vormt ook een verbinding met het buitenland. Verzorgingsplaatsen maken deel uit van het Nederlandse hoofdwegennet. Verzorgingsplaatsen dienen in hoofdzaak als rustgelegenheid voor bestuurder & inzittenden en als gelegenheid voor controle & verzorging van het voertuig.

Verzorgingsplaatsen bieden meerdere mogelijkheden/dienen meerdere functies:

- gelegenheid bieden tot rusten, de benen te strekken;
- gelegenheid bieden brandstof bij te tanken;
- gelegenheid bieden iets te eten of te drinken;
- gelegenheid bieden tot het inspecteren van het voertuig”¹.

Voor bestuurders van motorvoertuigen is het van belang dat ze tijdig kunnen rusten. Dit is voornamelijk van belang voor de verkeersveiligheid. Om de 20 kilometer moet er een verzorgingsplaats gerealiseerd zijn (Ministerie van Verkeer en Waterstaat; Rijkswaterstaat, 2009).

Hoewel de verzorgingsplaatsen uit dit onderzoek overeenkomsten hebben met elkaar, kennen ze ook verschillen. Zo zit er verschil in vormgeving, omgeving, functie en voorzieningen. Deze punten hebben invloed op de kwaliteit van de verzorgingsplaatsen. Met betrekking tot de huidige kwaliteit wordt gekeken naar de gebruiks- en belevingswaarden van de locaties. De natuurlijke elementen van de omgeving spelen een rol om identiteit van het gebied te bepalen. Aan de hand van veldwerk is inzicht verkregen in de kwaliteit van de locaties. Daarnaast vormen topografische kaarten (1:25.000) input voor het bepalen van de identiteit van de omgeving.

2.2 Kwaliteiten en identiteit

2.2.1 Gebruikswaarden

Kijkend naar de functie van verzorgingsplaatsen (als genoemd in voorgaande paragraaf) kan gesteld worden dat verzorgingsplaatsen een relatief hoge gebruikswaarde hebben. Echter zijn er tussen verzorgingsplaatsen wel verschillen in gebruikswaarde. Voor een goed functioneren van een verzorgingsplaats zijn de volgende punten van belang:

- Verkeersveiligheid
- Sociale veiligheid
- Voorzieningen

2.2.1.1 Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid op de verzorgingsplaats wordt door een aantal punten beïnvloed. De aanwezigheid van snelheidsremmende maatregelen speelt hier een grote rol in. Gedacht kan worden aan verkeersdrempels en zonering, afbeeldingen 1 en 2.

¹ Functie opsomming afkomstig uit: (Ministerie van Verkeer en Waterstaat; Rijkswaterstaat, 2009)



Afbeelding 1 Snelheidsremmende maatregel verkeersdrempel ('t Goor)



Afbeelding 2 Snelheidsremmende maatregel 30 km bord (Venlose Heide)

Deze snelheidsremmende maatregelen bevorderen tevens de veiligheid van de voetganger. Onderstaande tabel (2) geeft per locatie een overzicht van de snelheidsremmende maatregelen en voorzieningen voor de veiligheid van de voetganger. Elke maatregel zal beoordeeld worden met een score tussen de 0 en 2. Hierbij geldt dat wanneer een maatregel de score 0 krijgt, de maatregel niet aanwezig is op de locatie. De scores 1 en 2 worden toegekend wanneer de maatregel op de locatie is getroffen. Echter is er bij een score van 1 sprake van het aanwezig zijn van de maatregel in beperkte mate.

2= maatregel aanwezig op de locatie

1= maatregel in beperkte mate aanwezig op de locatie

0= maatregel niet aanwezig op de locatie

Tabel 2 Verkeersveiligheid per locatie

	Zandvliet	Hazeldonk	't Goor	Beerze	Knuvelkes	Patel	Tienbaan	Langveld	Douane Venlo	Venlose Heide	Gennep
Verkeersveiligheid											
In-/ uitvoegstrook	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Verkeersdrempels	0	2	2	0	0	0	0	0	0	2	0
Weg markering en/of bebording	0	2	2	2	2	2	2	2	0	2	2
Trottoir	0	2	2	2	2	2	2	2	0	2	2
Oversteekplaats	0	2	0	0	0	0	0	0	0	2	0
Totaal	2	10	8	6	6	6	6	6	2	10	6

Wat betreft de verkeersveiligheid kan gesteld worden dat deze het hoogst is op de verzorgingsplaatsen Hazeldonk, Venlose Heide en daarna 't Goor. De locaties Zandvliet en de verzorgingsplaats "douane Venlo", dat direct aansluit op het Duitse douaneterrein, scoren het laagst. Op deze locaties is slechts sprake van voegstroken.

2.2.1.2 Sociale veiligheid

Het punt sociale veiligheid is van groot belang voor het gebruik van de verzorgingsplaats. Een verzorgingsplaats wordt immers minder snel gebruikt wanneer er sprake is van sociale onveiligheid. Oorzaak hiervan kan zijn een gebrek aan toezicht en een beperking van het overzicht op de locatie. Daarnaast kan gedacht worden aan ongewenste nevenactiviteiten als prostitutie. Een bemand tankstation draagt bij aan een hogere sociale veiligheid. Dit is op alle locaties waar een tankstation (afbeelding 3) is gevestigd het geval. Daarnaast spelen verlichting (afbeelding 4), camerabewaking en (over)zicht op de locatie een rol binnen het aspect sociale veiligheid. Een beschutte omgeving (afbeelding 5) kan leiden tot een onoverzichtelijke locatie die minder veilig aanvoelt en kan leiden tot ongewenste nevenactiviteiten. Een locatie waar de sociale veiligheid laag is, kan hierdoor minder frequent gebruikt worden.



Afbeelding 3 Aanwezigheid bemand tankstation (Langveld)



Afbeelding 4 Verlichting ter verhoging van de sociale veiligheid (Venlose Heide)

Afbeelding 5 Besloten omgeving/ geen zicht op omgeving (Douane Venlo)

Onderstaande tabel (3) geeft een overzicht van de sociale veiligheid op de verzorgingsplaatsen. Hier is dezelfde beoordelingswijze van toepassing als bij tabel 2.

2= maatregel aanwezig op de locatie

1= maatregel in beperkte mate aanwezig op de locatie

0= maatregel niet aanwezig op de locatie

Tabel 3 Sociale veiligheid per locatie

	Zandvliet	Hazeldonk	't Goor	Beerze	Knuvelkes	Patel	Tienbaan	Langveld	Douane Venlo	Venlose Heide	Gennep
Sociale veiligheid											
Verlichting	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Tankstation	0	2	2	2	2	2	2	2	0	0	0
Camera's	0	2	0	0	0	0	0	0	2	2	0
Zicht	2	2	0	0	2	0	1	0	0	2	2
Totaal	3	8	4	4	6	4	5	4	4	6	4

Te concluderen valt dat Hazeldonk de hoogste sociale veiligheid heeft, waarna Knuvelkes, Venlose Heide en Tienbaan volgen. De locaties Zandvliet en het 'douaneterrein' bij Venlo zijn de locaties met de laagste sociale veiligheid. Op deze locaties is weinig verlichting aanwezig en/of is er een beschutte omgeving wat het zicht op de omgeving verminderd of wegneemt.

2.2.1.3 Voorzieningen

Naast de voorzieningen die betrekking hebben op de verkeers- en sociale veiligheid beschikken verzorgingsplaatsen doorgaans ook over andere voorzieningen om het verblijf te veraangename. Hier kan gedacht worden aan het tankstation dat onder andere eet- en drinkwaar verkoopt. Tevens zorgt de aanwezigheid van het tankstation voor de mogelijkheid tot verzorgen van het voertuig. Andere type voorzieningen zijn wegrerestaurant, zitgelegenheden als (picknick)bankjes, sanitair (toilet) en prullenbakken voor het afval van de gebruiker. Onderstaande tabel (4) geeft een overzicht van de aanwezige voorzieningen weer die het verblijf op de verzorgingsplaats veraangename. Hier is dezelfde beoordelingswijze van toepassing als bij tabel 2.

2= maatregel aanwezig op de locatie

1= maatregel in beperkte mate aanwezig op de locatie

0= maatregel niet aanwezig op de locatie

Tabel 4 Voorzieningen per locatie

	Zandvliet	Hazeldonk	't Goor	Beerze	Knuvelkes	Patel	Tienbaan	Langveld	Douane Venlo	Venlose Heide	Gennep
Voorzieningen											
Tankstation	0	2	2	2	2	2	2	2	0	0	0
Wegrestaurant	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Parkeergelegenheid	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Zitgelegenheid	0	2	2	2	2	2	2	2	0	2	0
Prullenbakken	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1
Toilet	0	2	2	2	2	2	2	2	0	2	2
Totaal	4	12	10	10	10	10	10	10	4	8	7

Zoals uit bovenstaande tabel blijkt, beschikken de meeste verzorgingsplaatsen over dezelfde voorzieningen. Wat opvallend is, is dat de locaties Zandvliet, verzorgingsplaats aangrenzend aan het Duitse douaneterrein bij Venlo, Venlose Heide en de grensovergang bij Gennep niet over een tankstation beschikken. Daarnaast valt op dat op een aantal locaties geen zitvoorziening aanwezig is. Maar soms wel een wegrestaurant zoals bij Gennep. Op het Duitse deel van de verzorgingsplaats 'douane Venlo' zijn geen voorzieningen aanwezig. De gehele locatie biedt de gebruiker slechts een rustmoment.

2.2.1.4 Overzicht gebruikswaarden

Nu verschillende onderdelen van gebruikswaarden per onderwerp/deelaspect zijn behandeld, leidt dit tot het volgende overzicht. Hier is dezelfde beoordelingswijze van toepassing als bij tabel 2.

2= maatregel aanwezig op de locatie

1= maatregel in beperkte mate aanwezig op de locatie

0= maatregel niet aanwezig op de locatie

Daarnaast is aan alle onderdelen van elk thema, een factor toegekend (F). Door de toegekende score te vermenigvuldigen met de factor zal de waarde (W) per onderdeel zichtbaar worden.

Tabel 5 Gebruikswaarden per locatie

Tabel 5 Gebruikswaarden per locatie																							
		Zandvliet		Hazeldonk		't Goor		Beerze		Knuvelkes		Patiel		Tienbaan		Langveld		Douane Venlo		Venlose Heide		Gennep	
Verkeersveiligheid																							
	F	S	W	S	W	S	W	S	W	S	W	S	W	S	W	S	W	S	W	S	W	S	W
In-/ uitvoegstrook	3	2	6	2	6	2	6	2	6	2	6	2	6	2	6	2	6	2	6	2	6	2	6
Verkeersdrempels	2	0	0	2	4	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	4	0	0
Wegmarkering en/ of bebording	2	0	0	2	4	2	4	2	4	2	4	2	4	2	4	2	4	0	0	2	4	2	4
Trottoir	3	0	0	2	6	2	6	2	6	2		2	6	2	6	2	6	0	0	2	6	2	6
Oversteekplaats	1	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0	0
Subtotaal waarde		6		22		20		16		10		16		16		16		6		22		16	
Sociale veiligheid																							
	F	S	W	S	W	S	W	S	W	S	W	S	W	S	W	S	W	S	W	S	W	S	W
Verlichting	3	1	3	2	6	2	6	2	6	2	6	2	6	2	6	2	6	2	6	2	6	2	6
Tankstation	3	0	0	2	6	2	6	2	6	2	6	2	6	2	6	2	6	0	0	0	0	0	0
Camera's	2	1	2	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	4	2	4	0	0
Zicht	2	2	4	2	4	0	0	0	0	2	4	0	0	1	4	0	0	0	0	2	4	2	4
Subtotaal waarde		9		20		12		12		16		12		16		12		10		14		10	
Voorzieningen																							
	F	S	W	S	W	S	W	S	W	S	W	S	W	S	W	S	W	S	W	S	W	S	W
Tankstation	2	0	0	2	4	0	0	2	4	2	4	2	4	2	4	2	4	0	0	0	0	0	0
Wegrestaurant	1	0	0	2	2	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2
Parkeergelegenheid	3	2	6	2	6	2	6	2	6	2	6	2	6	2	6	2	6	2	6	2	6	2	6
Zitgelegenheid	3	0	0	2	6	2	6	2	6	2	6	2	6	2	6	2	6	0	0	2	6	0	0
Prullenbakken	3	2	6	2	6	2	6	2	6	2	6	2	6	2	6	2	6	2	6	2	6	1	3
Toilet	2	0	0	2	4	2	4	2	4	2	4	2	4	2	4	2	4	0	0	2	4	2	4
waarde		6		28		24		26		26		26		26		26		12		22		15	
Totale waarde		21		70		56		54		52		54		58		54		28		58		41	

Als gezegd in paragraaf 2.2.1 kennen de locaties allemaal een relatief hoge gebruikswaarde. Ze zijn tenslotte in het leven geroepen voor het gebruik van de locatie. Echter is duidelijk geworden dat er wel degelijk verschil zit in de locaties. De locatie met de hoogste gebruikswaarden is Hazeldonk (70). Alle aspecten die zijn gebruikt voor het in kaart brengen van de gebruikswaarde zijn op deze locatie aanwezig. Aangezien de locatie is gelegen op/bij een bedrijventerrein is dit niet onverwacht. De verzorgingsplaats aansluitend op het Duitse douaneterrein bij Venlo (28) en Zandvliet (21) scoren op elk onderdeel het laagst. Dit komt doordat het solidaire verzorgingsplaatsen betreft. Dit houdt in dat de verzorgingsplaats geen voorzieningen huisvest. Hier is slechts sprake van een geasfalteerde locatie waar parkeervakken, enkele lichtpunten en prullenbakken aanwezig zijn. Deze locaties bieden mogelijkheid tot ontwikkelingen doordat de inpassing in het ontwerp hier makkelijker zal gaan dan wanneer er met een bestaande inrichting en functies rekening gehouden moet worden.

Tabel 6 Rangorde locaties op basis van gebruikswaarden

1. Hazeldonk (70)	5. Knuvelkes (52)
2. Tienbaan en Venlose Heide (58)	6. Grensovergang Gennep (41)
3. 't Goor (56)	7. "Douane" Venlo (28)
4. Beerze, Patiel, en Langveld (54)	8. Zandvliet (21)

2.2.2 Belevingswaarden

Het volgende aspect van de locaties is de belevingswaarde. De beleving is van invloed op het gebruik van de locaties en daarmee op de verblijfsduur. Een hoge belevingswaarde draagt bij aan het 'visitekaartje' van Nederland waar de verzorgingsplaatsen nabij de grens deel van uitmaken.

Verzorgingsplaatsen liggen in het buitengebied. Natuurlijke elementen uit de omgeving zijn dan ook bepalend voor de identiteit van het gebied. Verzorgingsplaatsen opgenomen in dit onderzoek, liggen in gebieden met verschillende identiteiten. Een groene/natuurlijke omgeving wordt in het algemeen als een kwaliteit van een gebied ervaren. Het geeft een heel ander gevoel dan bijvoorbeeld een bedrijventerrein. Een samenspel van voorzieningen, verkeers- en sociale veiligheid, de omgeving en groenvoorzieningen dragen bij aan de belevingswaarde. De factoren voorzieningen, verkeers- en sociale veiligheid zijn in paragraaf 2.2.1 aan bod geweest. De nog onbehandelde thema's omgeving en groenvoorziening op de locatie zullen in deze paragraaf behandeld worden.

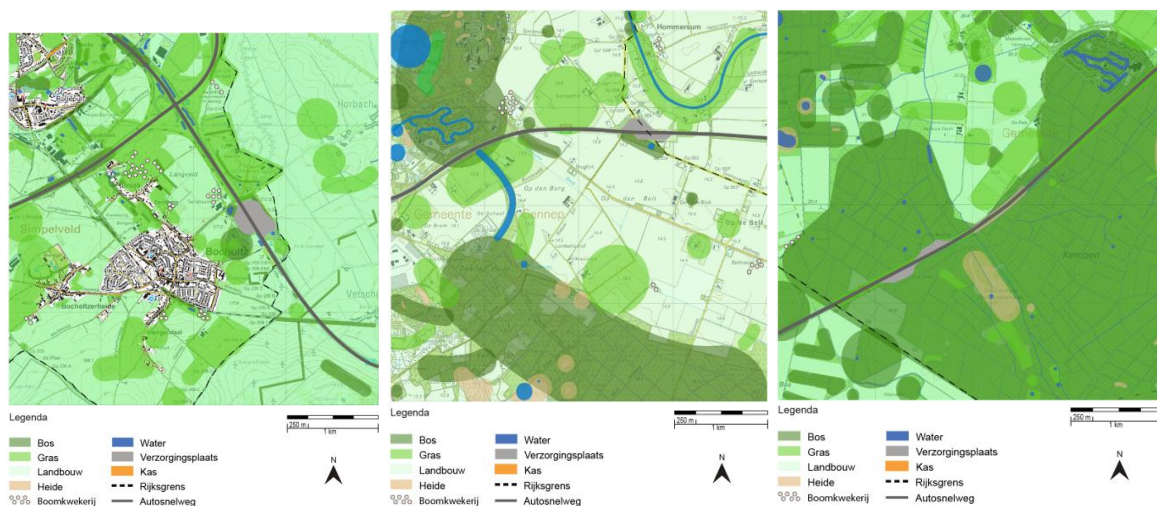
Een groenvoorziening op de locatie en de ervaring van het natuurlijk omliggend landschap (het zicht op de omgeving vanaf de locatie) dragen bij aan een hogere belevingswaarde. Om deze waarde nog hoger uit te laten komen, is het van belang dat de groenvoorziening op de locatie optimaal ervaren wordt. Dit kan bereikt worden door voorzieningen te realiseren die ervoor zorgen dat het groen, naast het bijdragen aan een mooie uitstraling van de locatie, een functionele waarde krijgen. Hierbij kan gedacht worden aan een trottoir of struin pad en zitgelegenheden. In bijlage 2 wordt per locatie het thema 'groen' behandeld.

2.2.3.1 Omgeving en zicht op de omgeving

Omgeving

Het karakter van de omgeving is van invloed op het visitekaartje van Nederland. Er zijn verschillende typen karakters die een gebied kan hebben. Zo is er een open karakter. Dit type kenmerkt zich door een verrijkend zicht. In deze gebieden zijn akkers en/of weide overwegend aanwezig. Een voorbeeld van een gebied met een dergelijk karakter is de

omgeving van de verzorgingsplaats Tienbaan en Langveld (figuur 3 links). Een gebied waar in verhouding ongeveer evenveel bos, glastuinbouw en/of boomkwekerij als weide, heide en/of akkers wordt als half open karakter gekenmerkt. Een voorbeeld is de omgeving van de grensovergang in de gemeente Gennep (figuur 3 midden). Tenslotte is er nog het besloten karakter. Overwegende vormen van grondgebruik zijn hier bos, glastuinbouw en/of boomkwekerij. Een duidelijk voorbeeld is de omgeving van de locatie 't Goor en de Beerze (figuur 3 rechts).

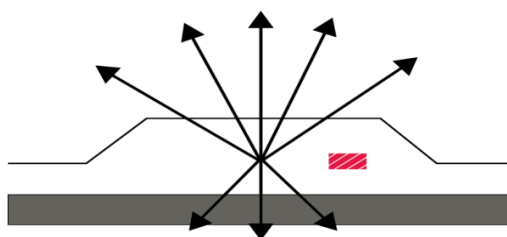


Figuur 3 Karakter omgeving (van links naar rechts) open (Langveld en Tienbaan), half- open (Gennep) en besloten ('t Goor en Knuvelkes)

In de meeste gevallen is het gewenst dat de verzorgingsplaats de identiteit van het gebied weerspiegelt. De aansluiting op de omgeving is dan ook een belangrijk punt. In het geval van de verzorgingsplaatsen bij Venlo is dit niet het geval. Het meest voorkomend grondgebruik zijn kassen. Kassen geven een minder mooi zicht dan natuurlijke elementen als bijvoorbeeld weide. Aansluiting bij de omgeving kan naast aan te sluiten bij het karakter van de omgeving worden behaald door bijvoorbeeld het type beplanting overeen te laten komen met beplanting uit de omgeving. Het karakter van verzorgingsplaatsen is in de meeste gevallen open tot half open. Volledige aansluiting is dan ook niet op elke locatie van toepassing. In sommige gevallen is dit ook niet wenselijk gezien het (overzicht) op een locatie kan beperken. Gevolg hiervan is een lagere sociale veiligheid.

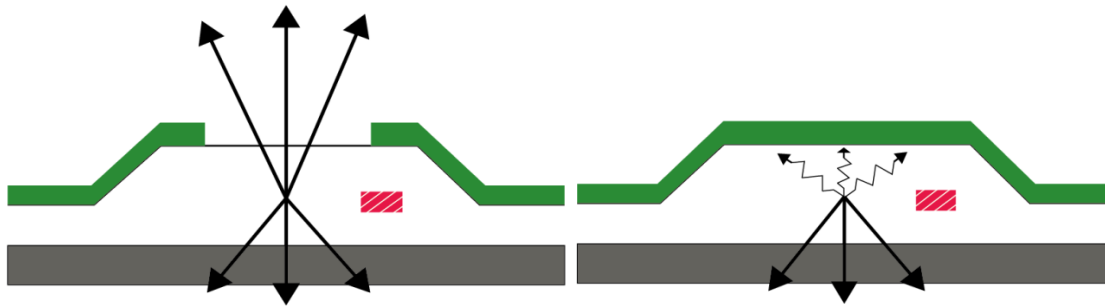
Zicht op de omgeving

Een ander punt is het direct aangrenzend gebied. Wenselijk is dat, in het kader van ruimtelijke kwaliteit en het 'visitekaartje', er zicht is vanaf de locatie op de omgeving (afbeelding 6). Figuur 4 geeft een schematische weergave van een locatie vanwaar de omgeving ervaren kan worden.



Figuur 4 Mogelijkheid tot ervaren van de omgeving

Naast dat dit de belevingswaarde verhoogt, zorgt het wederom voor meer overzicht. Zandvliet is de enige locatie waarbij er sprake is van een volledig open zicht op de omgeving. Locaties als de verzorgingsplaats bij Gennep, het voormalige douaneterrein bij Hazeldonk, Knuvelkes, Patiel en Tienbaan kennen een half open karakter door een beperkt zicht op de omgeving. Figuur 5 geeft een schematische weergave hiervan. Hazeldonk, 't Goor (afbeelding 7), de Beerze, Langveld, Venlose Heide en de verzorgingsplaats dat aansluit op het Duiste douaneterrein bij Venlo zijn afgesloten van de omgeving. Hier is geen zicht op de omgeving door de aanwezigheid van bijvoorbeeld bossen of bosschages. Figuur 6 geeft een schematische weergave hiervan.



Figuur 5 Beperkte mogelijkheid tot ervaren van de omgeving

Figuur 6 Geen mogelijkheid tot het ervaren van de omgeving



Afbeelding 6 Zicht op omgeving (Patiel)

Afbeelding 7 Locatie afgesloten van omgeving ('t Goor)

In tabel 7 zijn de onderdelen met betrekking tot de omgeving en het zicht op de omgeving per locatie weergegeven. Hierin wordt het overwegend aanwezig zijn van bos, weide, heide en water becijferd met een 3. Wanneer een van deze elementen in combinatie met landbouw overwegend aanwezig zijn, is er de score 2 aangegeven. Is de omgeving overwegend ingedeeld als landbouwgebied dan is het cijfer 1 hieraan toebedeeld. Dit heeft te maken met het feit dat het een minder natuurlijke omgeving is. Het beperkt hierdoor de natuurlijke leefomgeving van plant- en diersoorten. Aan locaties die in een omgeving zijn gelegen waar glastuinbouw kenmerkend is, wordt het cijfer 0 toegekend.

Wat betreft de mogelijkheid tot het ervaren van de omgeving, is gekeken naar het direct aangrenzende strook/percelen. Wanneer er sprake is van volledige openheid en er dus

sprake is van zicht op de omgeving zal het cijfer 2 worden toegekend. Het cijfer 1 is van toepassing op locaties waar wel zicht is op de omgeving maar slechts in beperkte mate. Aan locaties waar geen zicht op de omgeving mogelijk is, wordt het cijfer 0 toebedeeld.

Tevens is er gekeken naar de aansluiting van de locatie op de omgeving. Wanneer de locatie aansluit op de omgeving (bijvoorbeeld bij veel zicht op de locatie zelf en de omgeving kent een open karakter) is het cijfer 2 toegekend. Wanneer er in beperkte mate een relatie is tussen de locatie en de omgeving is het cijfer 1 toegekend. Wanneer er geen overeenkomsten tussen locatie en omgeving zijn, is het cijfer 0 toegekend. Hierbij is gekeken naar het zicht op de locatie zelf, het karakter (open, half- open of besloten).

Tabel 7 Omgeving per locatie

	Zandvliet	Hazeldonk	't Goor	Beerze	Knuvelkes	Patel	Tienbaan	Langveld	Douane Venlo	Venlose Heide	Gennep
Omgeving											
Omgeving	1	2	3	3	2	2	2	2	0	0	2
Zicht op omgeving	3	1	1	1	2	2	1	0	0	1	2
Aansluiting op omgeving	2	0	1	1	1	1	1	1	1	0	1
Totaal	6	3	4	4	5	5	4	3	1	1	5

2.2.3.3 Groenvoorziening

Op de locaties zijn veelal grasvelden, bomen en/of bosschages aanwezig. De locaties waar dit niet het geval is of waar in lage mate een groenvoorziening aanwezig is, zijn Hazeldonk, Venlose Heide en de verzorgingsplaats aangrenzend aan het Duitse douaneterrein bij Venlo. Dit is van negatieve invloed op de belevingswaarde van de locatie en daarmee op de ruimtelijke kwaliteit op het gebied van 'groen'.

Om deze groenvoorzieningen te kunnen ervaren, naast het 'zien', zijn extra maatregelen nodig. Hierbij kan gedacht worden aan zitvoorzieningen als (picknick)bankjes en een trottoir of struinp pad (afbeelding 8). Een enkele locatie beschikt over geen van beide (Zandvliet en verzorgingsplaats aangrenzend aan het Duitse douaneterrein bij Venlo). De locaties Tienbaan, Langveld, Venlose Heide en de verzorgingsplaats bij Gennep beschikken over slechts één van beide (trottoir of zitgelegenheid).



Afbeelding 8 Zitvoorziening (Patiel)

In tabel 8 zijn de onderdelen met betrekking tot de groenvoorziening per locatie weergegeven. Aan elk onderdeel is een score van 0, 1, 2 of 3 toegekend.

0= niet aanwezig

1= beperkt aanwezig

2= gemiddelde aanwezigheid

3= in ruime mate aanwezig

Tabel 8 Groenvoorziening per locatie

	Zandvliet	Hazeldonk	't Goor	Beerze	Knuvelkes	Patiel	Tienbaan	Langveld	Douane Venlo	Venlose Heide	Gennep
Thema groen											
Grasveld	3	0	3	3	2	2	2	2	1	2	3
Bomen/ bosschage	0	1	2	2	1	1	1	2	0	0	1
Trottoir	0	3	3	3	3	3	0	0	0	0	1
Zitgelegenheid	0	1	2	2	2	2	3	3	0	2	0
Totaal	3	5	10	10	8	8	6	7	1	4	5

2.2.3.4 Totale belevingswaarde

Onderstaande tabel geeft de belevingswaarde per locatie weer.

Tabel 9 Belevingswaarde per locatie

		Zandvliet		Hazeldonk		't Goor		Beerze		Knuvelkes		Patiel		Tienbaan		Langveld		Douane Venlo		Venlose Heide		Gennep	
Thema omgeving																							
	F	S	W	S	W	S	W	S	W	S	W	S	W	S	W	S	W	S	W	S	W	S	W
Omgeving	2	1	2	2	4	3	6	3	6	2	4	2	4	2	4	2	4	0	0	0	0	2	4
Zicht op omgeving	3	3	9	1	3	1	3	1	3	2	6	2	6	1	3	0	0	0	0	1	3	2	6
Aansluiting omgeving	1	2	2	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	1	1
subtotaal		13		7		10		10		11		11		8		5		1		3		11	
Thema groenvoorzieningen																							
	F	S	W	S	W	S	W	S	W	S	W	S	W	S	W	S	W	S	W	S	W	S	W
Grasveld	2	3	6	0	0	3	6	3	6	2	4	2	4	2	4	2	4	1	2	2	4	3	6
Bomen/ bosschage	1	0	0	1	1	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	2	2	0	0	0	0	1	1
Trottoir	2	0	0	3	6	3	6	3	6	3	6	3	6	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2
Zitgelegenheid	3	0	0	1	3	2	6	2	6	2	6	2	6	3	9	3	9	0	0	2	6	0	0
Subtotaal		6		10		20		20		16		16		14		15		2		10		9	
Belevingswaarde		19		17		30		30		27		27		22		20		3		13		20	

Patiel, Knuvelkes, 't Goor en de Beerze kennen de hoogste belevingswaarde met scores van 30; 30; 27 en 27. Locaties waar de belevingswaarde het laagst ligt, zijn de locaties Hazeldonk (17), Venlose Heide (13) en verzorgingsplaats aansluitend op de Duitse douane bij Venlo (3).

Tabel 10 Rangorde op basis van belevingswaarde

1.	Beerze en 't Goor	6.	Zandvliet
2.	Knuvelkes en Patiel	7.	Hazeldonk
3.	Tienbaan	8.	Venlose Heide
4.	Gennep	9.	Douane Venlo
5.	Langveld		

In bijlage 2 is de uitgebreide analyse van de locaties met betrekking tot de belevingswaarde opgenomen.

2.3 Identiteit van verzorgingsplaatsen

Als gezegd zijn zowel de gebruikswaarde als de belevingswaarde van belang voor het functioneren van een verzorgingsplaats. In dit hoofdstuk zijn beide waarden aan bod gekomen. Gesteld kan worden dat in het algemeen de locaties in een half- tot open omgeving liggen.

Op de locaties zelf is er in het algemeen voldoende zicht waardoor het veiligheidsgevoel wordt verhoogd. Tevens is er hierdoor in het algemeen sprake van aansluiting op de omgeving. Het is gewenst om een relatie met de omgeving te leggen. Dit wordt bereikt door een goed zicht vanaf de locaties naar het achterland. Op een enkele locatie na is hier sprake van. Er kan gesteld worden dat de locaties in het algemeen een weerspiegeling zijn van de omgeving waarin ze zijn gelegen.

Op de locaties zijn verschillende type voorzieningen aanwezig. Het opzetten van een activiteit op verzorgingsplaatsen kan leiden tot een verhoging van het veiligheidsgevoel op de locatie. Dit komt de gebruikswaarde ten goede. Tevens wordt er vanuit gegaan dat de toekomstige vergunninghouders minstens het eigen perceel goed onderhouden. Dit draagt bij aan een schone verzorgingsplaats.

In de (nabije) toekomst kunnen initiatiefnemers inspelen op de wensen van de tijd. Dit kan leiden tot een toevoeging van functies en/of voorzieningen. Hierdoor zal de gebruikswaarde van de locaties worden verhoogd. Het is van belang dat wanneer er een functie aan de locatie wordt toegevoegd/een activiteit wordt opgezet, deze op een manier wordt uitgevoerd waardoor de relatie met de omgeving en het zicht op de locatie niet worden verminderd. Daarnaast dient gekeken te worden naar de beschikbare ruimte. Na realisatie dient er voldoende aan groenvoorzieningen te zijn die dusdanig zijn ingericht dat deze nog steeds aansluiten op de omgeving. De gebruiks- en belevingswaarden dienen behouden te worden. Aan de andere kant, locaties waar een lage relatie met de omgeving is, worden kansen geboden om de inrichting van de verzorgingsplaats te heroverwegen en bij de herontwikkeling deze relatie te verbeteren.

Onderstaande tabel geeft de totale waarde van de locaties weer.

Tabel 11 Totale waarde van de locaties (gebruiks- en belevingswaarden bij elkaar)

	Zandvliet	Hazeldonk	't Goor	Beerze	Knuvelkes	Patiel	Tienbaan	Langveld	Douane Venlo	Venlose Heide	Gennep
Gebruikswaarde	21	70	56	54	52	54	58	54	28	58	41
Belevingswaarde	19	17	30	30	27	27	22	20	3	13	20
Totale waarde	40	87	86	84	79	81	80	74	31	71	61

3 Ontwikkelingen

3.1 Inleiding

Er zijn verschillende ontwikkelingen die van invloed zijn op de (her)ontwikkeling van de verzorgingsplaatsen. Deze ontwikkelingen zijn verschillend van aard. Een van de ontwikkelingen is de veranderende rol van publieke partijen bij projecten. Deze veranderende rol van de overheid kan gelinkt worden aan dan wel onderbouwd worden met het fenomeen ‘organische gebiedsontwikkeling’.

Voor het voortbestaan van de verzorgingsplaatsen zijn naast de kwaliteit van de locaties ontwikkelingen met betrekking tot motorvoertuigbezit, verkeersintensiteit en technische ontwikkelingen als elektrisch rijden van belang. De hierop volgende paragrafen zullen ingaan op dergelijke ontwikkelingen.

3.2 Ontwikkelingen

3.2.1 Organische gebiedsontwikkeling

Organische gebiedsontwikkeling vormt mogelijk een nieuwe ontwikkelbenadering in Nederland. Deze nieuwe benadering kan als volgt omschreven worden:

“Het staat voor een ontwikkeling die zijn eigen weg zoekt en niet voorspelbaar is. Een ontwikkeling die drijft op ideeën en initiatieven van bewoners en ondernemers van de stad.”
(Urban Mind, 2010)

Eén van de belangrijkste elementen uit deze definitie is dat ontwikkelingen niet meer van ‘bovenaf’ komen, maar juist van ‘onderaf’. In dit onderzoek vanuit private/markt partijen.

Eén van de hoofdpunten binnen het fenomeen ‘organische gebiedsontwikkeling’ is dat er sprake is van een veranderende rol van de overheid (rijk, provincie, gemeente et cetera). Waar voorheen overheden vaak een initiatief nemende rol bekleedde, zullen overheidsinstanties steeds vaker een faciliterende rol gaan vervullen. (Planbureau voor de Leefomgeving, 2012) Hoofdzakelijk komt dit doordat overheidsinstanties in mindere mate over financiële middelen beschikken. Oorzaak hiervan is de economische crisis die sinds 2008 gaande is en vandaag de dag nog steeds aanhoudt. Overheidsinstanties kunnen hierdoor in mindere mate de rol van initiatiefnemer en mede ontwikkelaar, in financiële zin, bekleden. De overheid is in een dergelijk geval geen (financieel) risicodragende partij meer. Daarnaast speelt de ontwikkeling dat private partijen en de burgers in toenemende mate verantwoordelijkheidsgevoel krijgen voor het publieke domein, dit drijft hen tot zelfrealisatie. Wanneer het initiatief vanuit onderaf (vanuit de private partij) komt spreekt men over bottom-up ontwikkelingen, ook aangeduid als zelfrealisatie. Om dit te bewerkstelligen is een faciliterende rol van de overheid gewenst. Overheidsinstanties kunnen tevens een adviserende rol spelen. (Planbureau voor de Leefomgeving, 2012)

Om aan de eisen van de tijd te voldoen zullen (her)ontwikkelingen nodig zijn hiertoe dienen overheidsinstanties deze bottom-up ontwikkelingen te stimuleren. Dit kan bereikt worden door bijvoorbeeld het beschikbaar stellen van gronden, wat in dit onderzoek aan de orde is. Op deze wijze kan een overheidsinstantie niet alleen een stimulans geven aan zelfontwikkeling, maar behoudt de overheidsinstantie zicht op ontwikkelingen die in de

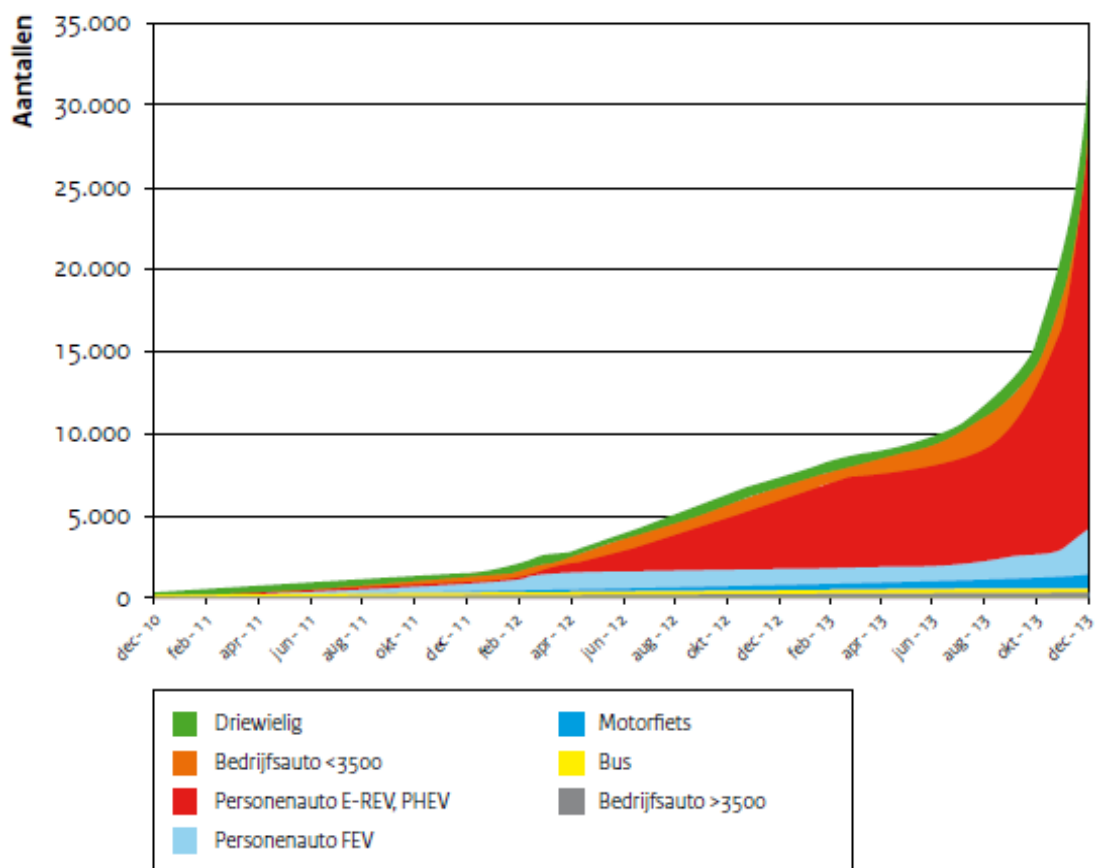
omgeving spelen. Tevens kan de inbreng van gronden gezien worden als investering, hoewel het geen concreet geldbedrag betreft.

Rijkswaterstaat is van mening dat de onderzoekslocaties geschikt zijn voor toekomstige initiatieven. Eén van de doelen van dit onderzoek is het in kaart brengen van de voorwaarden en verwachtingen van private partijen. Met deze rapportage bereidt Rijkswaterstaat zich hierop voor. Gezegd kan worden dat dit onderzoek aansluit bij 'organische gebiedsontwikkeling'.

3.2.2 Elektrisch rijden

3.2.2.1 Nederland

Elektrisch rijden is beter voor het milieu, vermindert de geluidsoverlast en het laden van het voertuig is goedkoper dan fossiele brandstoffen. In het kader van duurzaamheid sluit dit aan bij het behalen van de internationale doelstellingen om de CO₂ uitstoot in 2020 met 20% te verminderen. (Economic and Social Council, 2002) Elektrisch rijden is hierdoor een aantrekkelijke ontwikkeling. Het bezit van elektrische motorvoertuigen in Nederland neemt fors toe (figuur 7).



Figuur 7 Groeicurve elektrische voertuigen in Nederland (eind 2010- eind 2013) (Rijksdienst voor Ondernemend Nederland, 2013)

De Nederlandse overheid heeft als doelstelling dat Nederland in het jaar 2025 één miljoen elektrische voertuigen telt. Dit betekent dat Nederland momenteel op 3,15% zit van de te behalen doelstelling in 2025. Doelstelling voor 2015 is al behaald.

Tabel 12 Elektrische motorvoertuigen op de weg in Nederland (Rijksdienst voor Ondernemend Nederland)

Elektrische motorvoertuigen op de weg

Feitelijk				
Jaar	Dec. 2011	Dec. 2012	Dec. 2013	Feb. 2014
Aantal	1.579	7.311	30.086	31.511
Doelstelling				
Jaar	2015	2020	2025	
Aantal	15.000- 20.000	200.000	1.000.000	

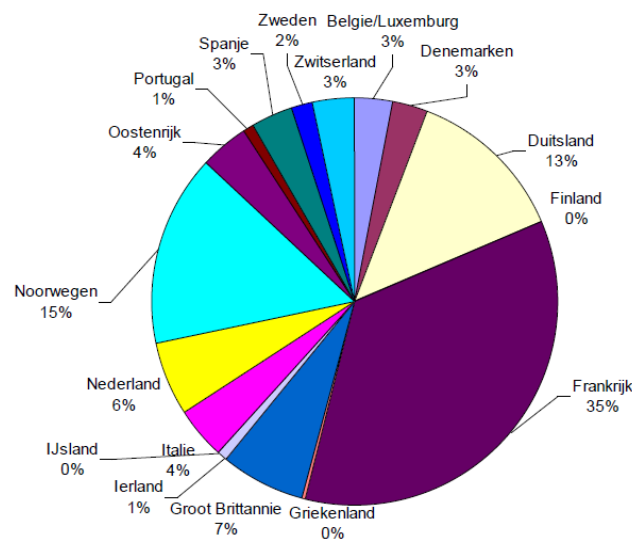
Gemiddeld genomen duurt het 6-8 uur voordat een personenauto volledig is opgeladen. Een snel-lader kan het voertuig in 15 tot 30 minuten opladen (Rijksdienst voor Ondernemend Nederland). De tijdsduur waarmee gebruikers aanwezig zijn op verzorgingsplaatsen voor het opladen ligt dus hoger dan wanneer er getankt moet worden. Dit duurt slechts enkele minuten. Wanneer het elektrisch vervoer een prominenter aandeel in het totaal aantal voertuigen in Nederland gaat spelen, zullen de verzorgingsplaatsen hierop moeten worden aangepast. Hiervoor zijn toevoegingen van of aanpassingen aan bestaande functies en voorzieningen nodig.

Het netwerk van laadstations is zich in Nederland aan het uitbreiden. Dit wordt door bedrijven zoals Fastned en Greenflux gedaan. (Rijksdienst voor Ondernemend Nederland, 2013)

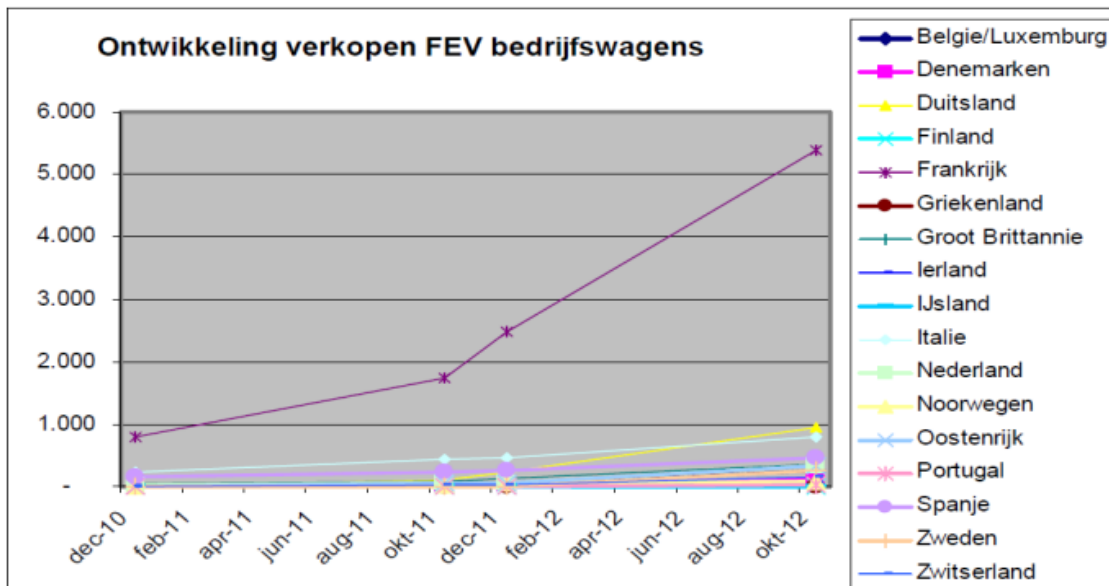
3.2.2.2 Europa

In Europa is het percentage elektrische motorvoertuigen van het totaal aan motorvoertuigen per land (nog) laag. Dit wordt in figuur 8 weergegeven.

Er zit een stijging in de toename van het aantal elektrische voertuigen. Dit is voor alle landen in Europa het geval. Frankrijk kent echter voor zowel de stijging in toename van het aantal elektrische personenauto's als elektrische bedrijfsvoertuigen de hoogste stijging.

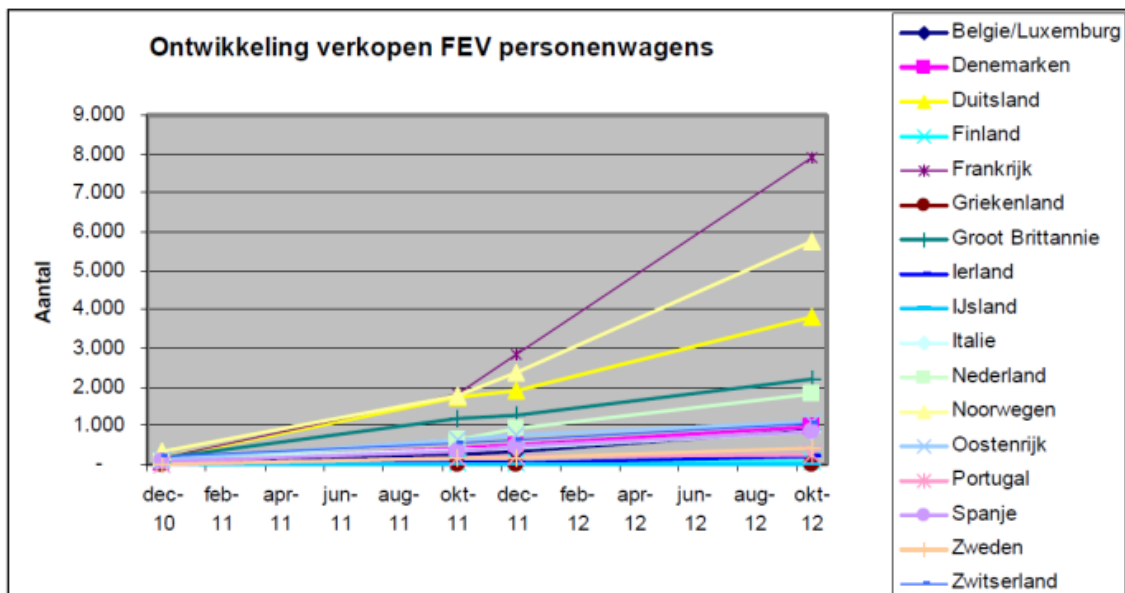


Figuur 8 Aandeel elektrische voertuigen van totaal voertuigen per land (Agentschap NL, 2013)



Bron: AVERE Frankrijk

Figuur 9 Ontwikkelingen verkopen elektrische personenwagens (Agentschap NL, 2013)



Bron: AVERE Frankrijk

Figuur 10 Ontwikkeling verkopen elektrische bedrijfsvoertuigen (Agentschap NL, 2013)

Europese lidstaten trachten elektrisch rijden te stimuleren aan de hand van het doen van investeringen en subsidies. Het gebruik van elektrische motorvoertuigen wordt beperkt door de actieradius van het voertuig. “Zo tonen de ervaringen binnen verschillende marktsegmenten (waaronder een verhuisbedrijf, goederendistributeurs, een taxicentrale en een vuilophaaldienst) aan dat elektrisch vervoer het best kan worden ingezet voor specifieke toepassingen waarbij de benodigde actieradius niet te groot is en de ritten goed in te plannen zijn. Door gebruik te maken van hybride voertuigen kan die inzet worden uitgebreid” (Rijksdienst voor Ondernemend Nederland, 2013).

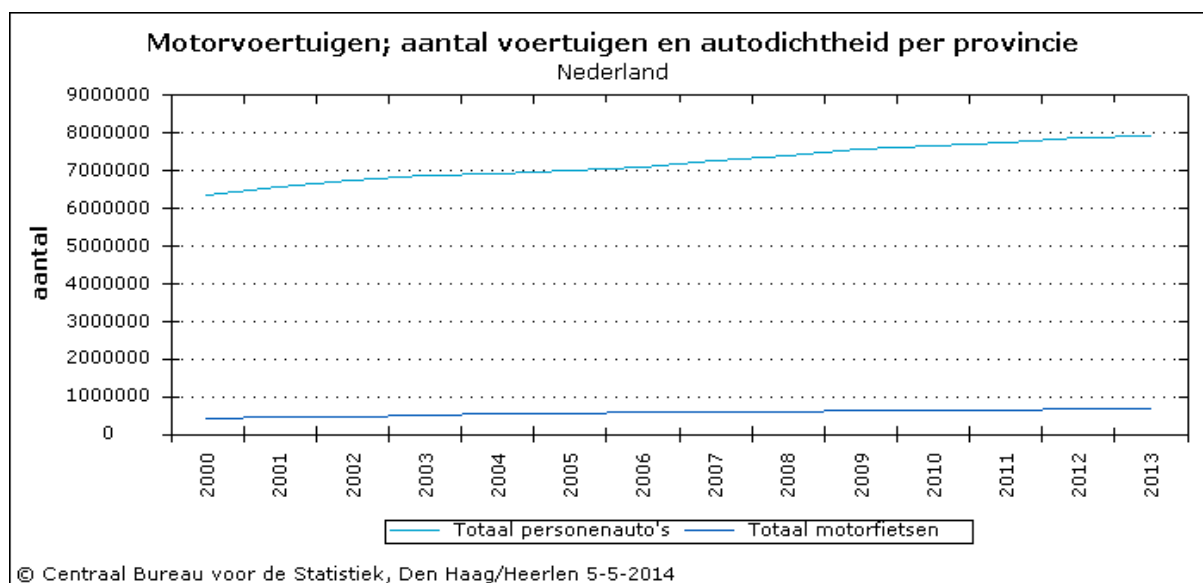
Een goed oplaadnetwerk kan het gebruik van elektrische motorvoertuigen stimuleren, dit draagt immers bij aan een bredere inzetbaarheid van het voertuig. Een uitbreiding van het aantal laadstations in Europa is gewenst. Deze uitbreiding is tevens overeengekomen door de Europese lidstaten. Telsa zet in op een Europees laadnetwerk. De eerste Telsa Supercharger in Nederland is, sinds december 2013, gelegen aan de A27.

Al met al ziet het ernaar uit dat elektrisch rijden zich steeds verder zal gaan ontwikkelen en dat het aandeel in de komende jaren zal stijgen. Hier wordt door de markt op ingespeeld. Niet alleen in Nederland maar in heel Europa wordt er gewerkt aan een goed laadnetwerk. Het gebruik van elektrische voertuigen wordt hierdoor ook op langere afstanden mogelijk. Verzorgingsplaatsen aan de grens zullen (als er een oplaadpunt aanwezig is) vaker gebruikt worden door bestuurders en passagiers van elektrische voertuigen. De gebruiker zal in dat geval langer van de verzorgingsplaats gebruik maken.

3.2.3 Ontwikkeling persoons- en bedrijfsvoertuigen

3.2.3.1 Personenauto's en motorfietsen

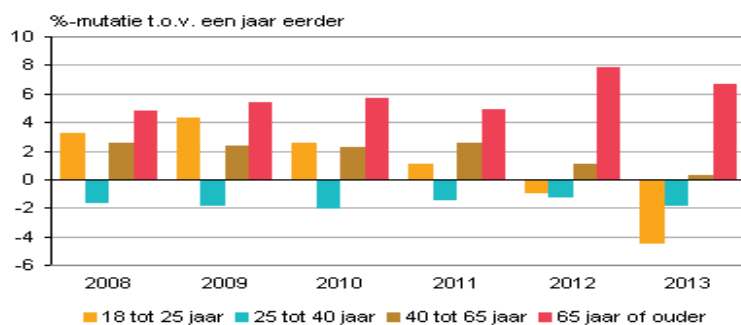
Het bezit van personenauto's kent jaarlijks een lichte stijging. Over de periode 2000-2013 is het autobezit met 24,8 % en het motorbezit met 57,8 % toegenomen. Figuren 11 en 12 geven zicht in de toename van het aantal motorvoertuigen over deze periode in Nederland. (CBS, 2013)



Figuur 11 Toename motorvoertuigen in Nederland (2000-2013) (CBS, 2013)

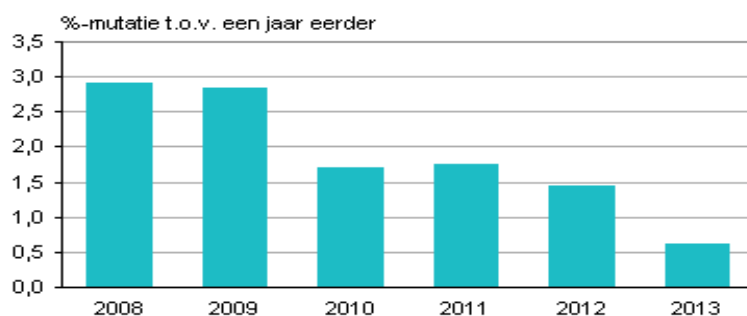
In de leeftijdscategorie 18-25 is er sprake van een afname, hoewel deze groep in omvang toenam. “Onder jongeren van 18 tot 25 jaar neemt het aantal personenauto's al twee jaar op rij af. Het aantal jongeren nam van 2012 op 2013 toe met 0,4 procent, het aantal geregistreerde personenauto's in deze groep nam juist af met 4,5 procent” (CBS, 2013). Deze daling wordt door de leeftijdscategorie 65+ gecompenseerd. Figuur 12 geeft deze ontwikkeling per leeftijdscategorie weer.

De mate waarmee het totale autobezit toeneemt vlakkt overigens af (figuur 13). Wanneer deze trend zich op dezelfde wijze voortzet zal er rond 2018 geen sprake zijn van een stijging van het autobezit. Voor motoren geldt een daling in de toename ten opzichte van voorgaand jaar van 3,5 % in 2009 naar minder dan 1% in 2013. (CBS, 2013)



Bron: CBS

Figuur 12 Ontwikkeling autobezit per leeftijdscategorie (CBS, 2013)



Bron: CBS

Figuur 13 Afvlakking van de toename in autobezit (CBS, 2013)

De leeftijdscategorie 25 tot 40 jaar laat over de periode 2008-2013 jaarlijks een daling ten opzichte van voorgaand jaar zien. Dit kan verklaard worden doordat deze groep het bezit van een motorvoertuig minder interessant vindt dan het comfort en de prijs van het vervoer. Deze leeftijdscategorie staat volgens onderzoek van Athlon positiever tegenover carpoolen. “41 procent van de jongeren (18-34 jaar) overweegt samen te reizen indien ze worden opgehaald en afgezet, tegenover een kwart van de ouderen (50-65 jaar)” (Athlon, 2014). Volgens het onderzoek van Athlon zal het gebruik van de auto afnemen wanneer de prijs van brandstof omhoog zal gaan. Het openbaar vervoer is een alternatief voor het autogebruik. Dit alternatief wordt pas aantrekkelijk gevonden wanneer er sprake is van een reiskostenvergoeding. (Athlon, 2014) Echter is het gebruik van het openbaar vervoer (trein, bus, tram en metro) over de periode van 2010-2012 afgenomen. In 2010 maakte het openbaar vervoer nog voor 5,15% deel uit van het totaal aan vervoerswijzen in Nederland. In 2012 is dit aandeel gezakt naar 4,10%. Deze percentages zijn berekend aan de hand van onderstaande tabel. (CBS, 2013)

Tabel 13 Mobiliteit in Nederland; vervoerswijzen

Jaar	Totaal verplaatsingen per dag (NL bevolking > 12 jaar)	Auto (bestuurder)	Auto (passagier)	Openbaar vervoer (trein, bus, tram, metro)	Brom/snorfiets	Fiets	Lopen	Overig
2010	2,72	0,87	0,41	0,14	0,03	0,69	0,54	0,04
2011	2,67	0,88	0,38	0,13	0,03	0,74	0,48	0,04
2012	2,68	0,88	0,38	0,11	0,03	0,74	0,49	0,04

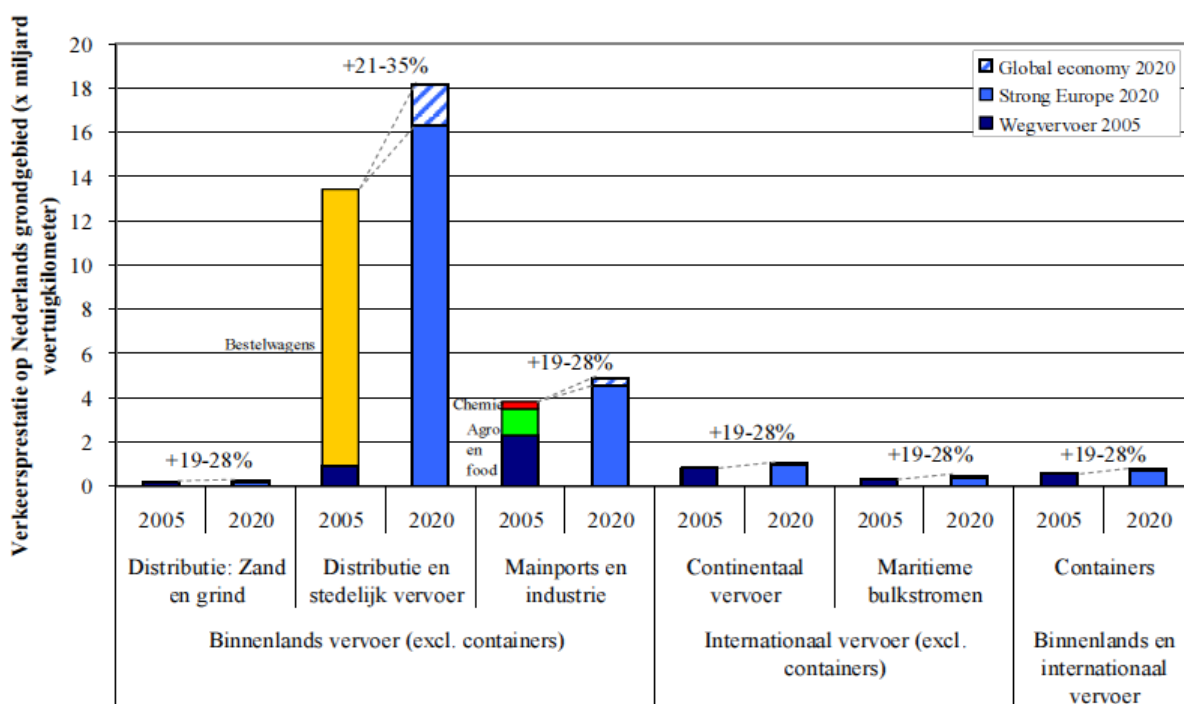
Afgaand op bovenstaande tabel kan geconcludeerd worden dat het gebruik van de auto redelijk stabiel is. Hieruit kan afgeleid worden dat het gebruik van verzorgingsplaatsen stabiel zal blijven.

3.2.3.2 Bedrijfsvoertuigen

Onder bedrijfsvoertuigen worden onder andere bestelbusjes, vrachtwagens, trekkers/opleggers et cetera verstaan. Het aantal bedrijfsvoertuigen is gedurende een periode van vier jaar aan het afnemen. Volgens gegevens van het Centraal Bureau voor de Statistiek is sinds 2010 al vier jaar op rij sprake van een afname. Het hoogste punt van het aantal bedrijfsvoertuigen was in 2009, met een aantal van 1.101.432 bedrijfsmotorvoertuigen. In 2013 was dit aantal afgenomen tot een aantal van 1.043.415. In deze periode is het aantal bedrijfsmotorvoertuigen met ruim 5 % afgenomen. (CBS, 2013). In bijlage 3 zijn in tabellen 1 en 2 een overzicht opgenomen met betrekking tot de ontwikkelingen van het aantal motorvoertuigen in Nederland.

In Nederland is over de periode 2000-2011 sprake van een toename van de verkeersintensiteit op rijkswegen met 14%. Dit blijkt uit onderzoek van het Centraal Bureau voor de Statistiek.

In Nederland wordt rekening gehouden met een stijging van 19 tot 28 % van het internationale goederen vervoer dat gebruik maakt van het Nederlands wegennet. Deze verwachte stijging heeft betrekking op de periode 2005-2020. Dit blijkt uit onderzoek van Policy Research Corporation en NEA in opdracht van onder andere het ministerie van Verkeer en Waterstaat. (Policy Research Corporation NEA Transportonderzoek, 2007)

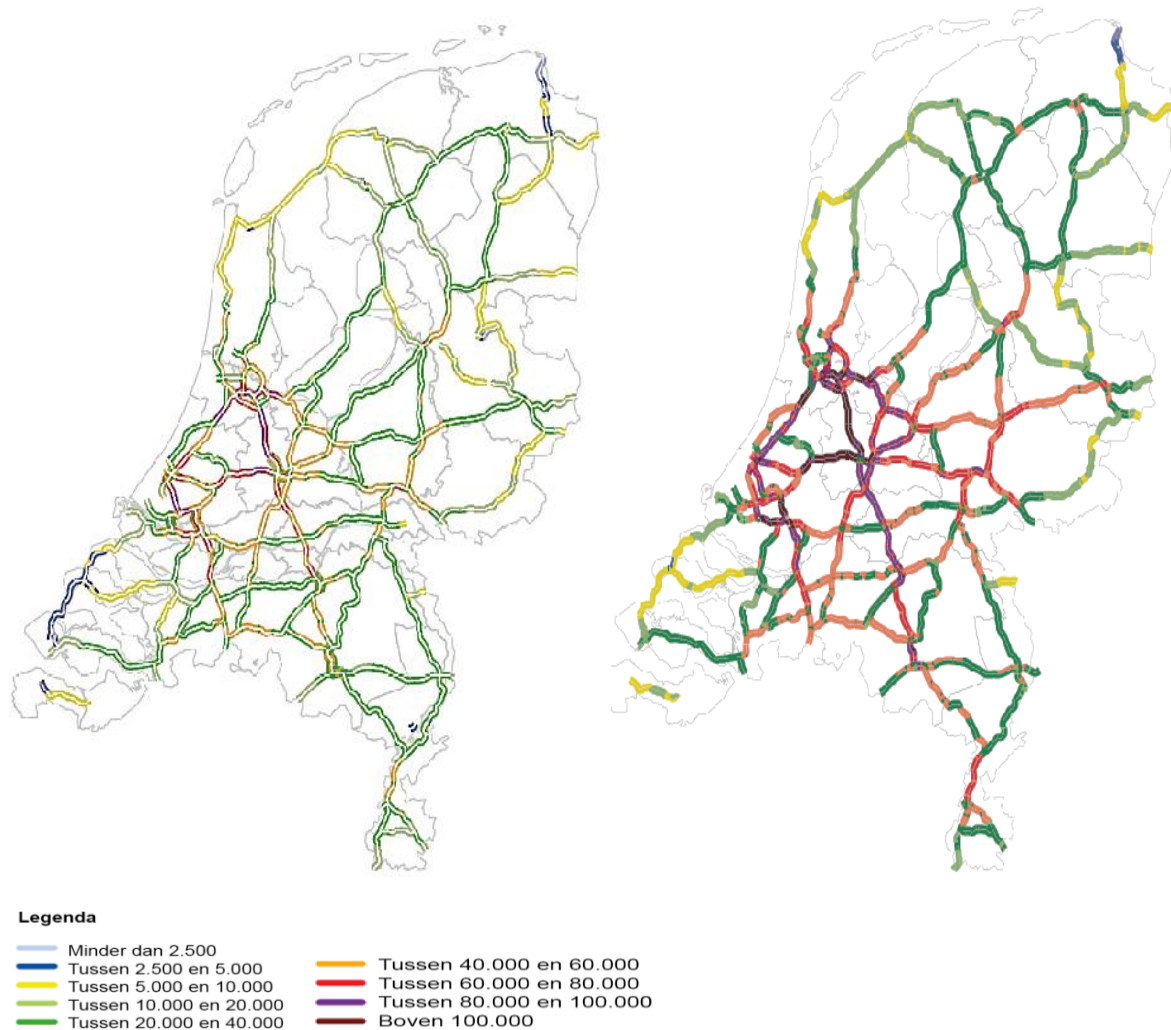


Figuur 14 Toename internationaal transport over Nederlands wegennet (Policy Research Corporation NEA Transportonderzoek, 2007)

Door de verwachte toename in het internationale goederenvervoer dat gebruik maakt van het Nederlands wegennet kan ook een toename in het gebruik van de verzorgingsplaatsen worden verwacht. Dit biedt voor marktsegmenten die inspelen op ontwikkelingen rondom goederentransport kansen en worden de onderzoekslocaties aantrekkelijker voor het opzetten van een activiteit.

3.2.3.3 Totaal verkeersintensiteit

De verkeersaantallen die gebruikmaken van het Nederlands hoofdwegenet is in de periode van 2004-2011 nauwelijks veranderd. Er zijn op de snelwegen waaraan de onderzoeklocaties zijn gelegen en in de omgeving van de locaties geen verschillen te constateren. Kijkend naar 2030 is er een toename te zien. Wat betreft de onderzoeklocaties kan gesteld worden dat, op de A77 (Venlo) na, er een toename verwacht wordt over de periode 2004-2030. Deze toename verhoogt de potentie van de onderzoekslocaties.



Figuur 15 Verkeersintensiteit per etmaal per rijrichting; werkdag (links: 2011, rechts: 2030) (Rijkswaterstaat, 2012)

In bijlage 3 zijn bovenstaande figuren vergroot opgenomen. Tevens is voor de volledige beeldvorming van de ontwikkeling het jaartal 2004 toegevoegd.

3.3 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat verzorgingsplaatsen nodig blijven door een verwachte toename van voertuigbezit en verkeersintensiteit. Zo ook nabij de rijksgrens. Door een verandering in vervoerstype, namelijk elektrische voertuigen, zal de gebruikswijze en gebruiksduur op verzorgingsplaatsen veranderen. Dit biedt 'ruimte' voor een herziening van de inrichting en toegestane activiteiten/functies. Voorbeelden zijn de toevoeging van een veilige truckersparking, een 'check-up' waar men het voertuig kan laten controleren, een

wegrestaurant of een ander type bedrijf dat het verblijf op een verzorgingsplaats veraangenaamt. Op functies/activiteiten die zich 'willen' en mogen vestigen op de onderzoekslocaties wordt nader ingegaan in de hoofdstukken 4 en 5.

Kijkend naar de economische tijd waarin we verkeren hebben overheden minder financiële middelen voor realisatie van projecten. Tevens spelen private partijen steeds vaker in op ontwikkelingen en komen deze partijen steeds vaker met initiatieven. Dit brengt overheden in de positie dat deze minder tot geen (financieel) risico hoeven te dragen bij projecten. Overheden zijn met deze ontwikkeling in de gelegenheid gesteld een meer faciliterende rol te vervullen. Een voorbeeld waarmee dit bevestigd wordt, is het inspelen van marktpartijen op het elektrisch rijden. Marktpartijen zien de kansen die dit met zich meebrengt en zijn met het initiatief gekomen tot verwezenlijking van een laadpuntennetwerk aan autosnelwegen. Rijkswaterstaat heeft hierin een faciliterende/adviserende rol vervuld.

4 De voorwaarden van de private partij

4.1 Inleiding

Voor een beter inzicht in externe mogelijkheden op de locaties is het noodzaak om op voorhand voorwaarden en eisen van zowel Rijkswaterstaat als van de private partij in kaart te brengen. Dit hoofdstuk zal op de voorwaarden van de private partij ingaan. Hiertoe is gebruik gemaakt van interviews die mondeling zijn afgenomen. Uitkomsten hiervan zijn in bijlage 5 opgenomen.

4.1.1 Benaderde bedrijven

Na intern brainstormen en overleg zijn negen bedrijven benaderd die mogelijk een initiatief voor één van de locaties hebben:

- ANWB wegenwacht; autoreparatie
- La Place wegrestaurant
- TNT logistiek: koerier, expres en postorder bedrijf
- De Haan pomphouder
- Sligro groothandel/distributie
- The Group mede initiatiefnemer voor truckersparking locatie
- Regus verhuur van kantoor en vergaderruimten
- De Lijn vervoersbedrijf
- Fastned oplaadstations voor elektrische voertuigen

TNT wilde graag meewerken aan het onderzoek maar kon agendatechnisch geen tijd voor de inleverdatum van het onderzoek vrijmaken. De Sligro wilde niet meewerken aan het onderzoek omdat ze de link tussen Rijkswaterstaat en de Sligro niet zien. Na uitgelegd te hebben dat het interview betrekking had op algemene locatie eisen van de Sligro en dat het geen concreet project is dat Rijkswaterstaat voor ogen heeft, wilde de Sligro alsnog niet meewerken aan het onderzoek. De bedrijven La Place, de Haan, en De Lijn waren na het eerste contact enthousiast. Alle drie de bedrijven vroegen om verzoek per mail. De bedrijven zijn meerdere malen (na het eerste contact) per mail benaderd. Geen van de bedrijven hebben hierop gereageerd. De partijen ANWB, The Group, Regus en Fastned hebben meegewerkt aan het onderzoek.

4.2 Vestigingstypen van bedrijven

4.2.1 ANWB

De ANWB is een bedrijf met verschillende vestigingstypen. Zo hebben ze stallingslocaties, ANWB winkellocaties, locaties waar de wegenwacht gevestigd is (wanneer deze niet onderweg zijn) en rijsschoollocaties. Door de ligging van de locaties uit het onderzoek ziet de ANWB voor de vestigingstypen rijsschool-, winkel- en stallingslocaties geen potentie op verzorgingsplaatsen. Tevens dienen deze locaties op andere wijze bereikbaar te zijn voor dit type vestiging (voor voorwaarden zie paragraaf 4.3).

4.2.2 The Group

The Group kent geen verschillende vestigingstypen. J. van Oosterum, mede initiatiefnemer voor de realisatie van truckerparkeerplaatsen, geeft aan dat de omvang van

truckerparkeerplaatsen kan verschillen. Dit is afhankelijk van de winstgevendheid. Snelweglocaties zijn door de relatie tussen het wegverkeer en het initiatief gunstige locaties.

4.2.3 Regus

Regus is een bedrijf dat inspeelt op een veranderende werkhouding. De afstand tussen huis en werk is in de afgelopen jaren groter geworden. Tegenwoordig is het ook niet meer nodig om alle dagen of hele dagen op kantoor te zitten. Regus voorziet dan ook in werkplekken van verschillende omvang voor flexibel gebruik. Op kleine schaal kan gedacht worden aan kopieer & kleine informele bijeenkomstruimten en individuele werkplekken. Op grotere schaal kan gedacht worden aan kantoorlocaties (werkplekken voor meerdere mensen) en kleine en grote vergaderruimten. Third Place is een recente ontwikkeling binnen Regus en speelt in op de verplaatsingen van mensen tussen woning en werk. Hiervoor zijn de kleinere vestigingstypen ontwikkeld. Third Place vestigingen richten zich op locaties die makkelijk en snel te bereiken zijn via het verharde wegennet. De locaties uit het onderzoek sluiten niet aan bij de 'grote' Regus vestigingen, maar voldoen wat betreft de ligging wel aan de bereikbaarheidswens van Third Place.

4.2.4 Fastned

Fastned is een bedrijf dat een landelijk dekkend netwerk aan oplaadmogelijkheden voor elektrisch voertuigen voor ogen heeft. Het bedrijf richt zich alleen op snelweglocaties. Ze ontwikkelen kleine laadstations waar twee auto's gelijktijdig kunnen opladen en grote laadstations waar vier auto's gelijktijdig kunnen laden. Fastned heeft zich twee jaar geleden ingeschreven op locaties die Rijkswaterstaat heeft opengesteld voor realisatie van elektrische laadpunten. Op de locaties 't Goor en Beerze na, maken geen van de onderzoekslocaties deel uit van de 201 gegunde locaties.

4.3 De voorwaarden

Na het afnemen van de interviews kan gesteld worden dat hoofdzakelijk de verkeersintensiteit een zeer belangrijke factor is als locatie-eis. De ANWB stelt dat een aansluiting op het onderliggend wegennet een vereiste is. (ANWB, 2014). Dit is echter afhankelijk van het vestigingstype. Zo kent de ANWB meerdere typen vestigingen. Locaties die voor alle leden toegankelijk moeten zijn, moeten middels alle modaliteiten en door alle leden bereikt kunnen worden. (ANWB, 2014). In hoofdzaak dient de bereikbaarheid van de locatie afgestemd te worden op de doelgroep die het initiatief voor ogen heeft.

Wat betreft het ruimtebeslag van initiatieven is een harde eis dat er over voldoende ruimte beschikt kan worden op de verzorgingsplaats. Initiatieven hebben doorgaans vaste parkeerplekken voor personeel nodig. Dit is echter geen eis die door Fastned gesteld wordt. Fastned vestigingen zijn onbemande stations waar buiten een op-, afrit en het station geen ruimte nodig is voor aanvullende voorzieningen. Wanneer er privé parkeerplekken nodig zijn en deze niet op het eigen geëxploiteerde perceel mogelijk zijn, zal er gebruik moeten worden gemaakt van de algemene parkeervoorziening.

Het type vestiging is bepalend voor het oppervlak dat nodig is. Het 'eigen' perceel dient beveiligd te zijn en onttrokken te worden aan de algemene openbare ruimte. Tijdens openingstijden is het terrein wel openbaar toegankelijk voor de doelgroep. (Group & Oosterum, 2014)

De aanwezigheid van reeds aanwezige voorzieningen wordt als positieve invloed op de locatiekeus ervaren. Naast dat er mogelijk sprake kan zijn van aanvulling zorgt de

aanwezigheid van een ander bedrijf (bijvoorbeeld tankstation) mogelijk voor extra klandizie. Geen van de private partijen gaf aan dat de aanwezigheid van reeds gevestigde bedrijven de locatiekeus negatief zal beïnvloeden. Voor een truckersparking is het zelfs een harde eis (Group & Oosterum, 2014).

Een algemene eis is dat Rijkswaterstaat de grond beschikbaar moet stellen. In goed overleg dient gekeken te worden naar type overeenkomst, huurprijs of canon van de erfpacht en voorwaarden die bij overeenkomsten en vergunningen worden opgenomen.

De initiatiefnemer is zich bewust van de verantwoordelijkheid voor beheer en onderhoud van het eigen perceel. In het algemeen zijn ze bereid om het beheer en onderhoud van de algemene parkeervoorziening op zich te nemen mits dit in goed overleg is overeengekomen. Duidelijke afspraken dienen te worden gemaakt over de omvang en de kosten die hieraan verbonden zijn. (ANWB, 2014)

Voor een initiatief als een truckersparking is het vragen van een vergoeding voor het parkeren een vereiste. Het initiatief moet immers bekostigd worden en winstgevend zijn voor de marktpartij.

Aanpassing van bewegwijzering is een voorwaarde die door Regus, The Group en Fastned zijn benoemd. De partijen stellen als voorwaarde dat aan de autosnelweg tijdig de voorziening/ functie moet worden aangegeven. Daarnaast is een voorwaarde dat op de verzorgingsplaats zelf de bewegwijzering wordt aangepast en er ruimte is voor reclame uitingen. (Fastned, 2014)

4.4 Rol Rijkswaterstaat

Van Rijkswaterstaat wordt door private partijen verwacht dat het een faciliterende rol zal vervullen. Hiermee wordt bedoeld dat Rijkswaterstaat mee zal denken en doen bij bijvoorbeeld de vergunningverlening. Rijkswaterstaat is het bevoegd gezag voor de vergunning op grond van de Wet beheer Rijkswaterstaatwerken. Er wordt verwacht dat Rijkswaterstaat niet alleen toetst maar ook meedenkt wanneer de vergunning niet verleend kan worden. De bereidheid van Rijkswaterstaat om gronden door private partijen in gebruik te laten nemen is hierin een eerste stap. Tevens wordt verwacht dat Rijkswaterstaat actief meedenkt. “ Het aspect ‘veilig parkeren’ is tenslotte taak van Rijkswaterstaat” (Group & Oosterum, 2014).

In tegenstelling tot de andere bedrijven ziet Regus een actievere rol dan faciliterend weggelegd voor Rijkswaterstaat (bijlage 5). Regus is een bedrijf dat niet zelf ontwikkelt, maar slechts huurt dan wel onderhuurt. Dit betekent dat Rijkswaterstaat wanneer er geen andere initiatiefnemers zouden zijn de ontwikkelende partij zal moeten zijn. Dit gaat gepaard met financieel risico, opdrachtgeverschap, ontwerp- en ontwikkelverantwoordelijkheden et cetera. (Regus, 2014)

4.5 Toekomstperspectieven

De geïnterviewde partijen spelen in op ontwikkelingen en problematiek rondom het (veilig) parkeren voor vrachtwagens. Locaties uit dit onderzoek vormen voor de geïnterviewde partijen interessante vestigingslocaties. Zo is de ANWB bezig met uitbreiding van het verzorgingsgebied en verlenen zij hun diensten nu ook (net) over de rijksgrens. Tevens zijn ze bezig met het vormen van nieuw beleid. Hierin wordt ingezet op preventie. In de toekomst bieden de grenslocaties een mogelijk goede vestiginglocatie. Dit is afhankelijk van het type

vestiging. Mogelijk leidt het nieuwe beleid van de ANWB tot een nieuw type vestiging, gemakshalve 'check-up' point genoemd. Wanneer dit type daadwerkelijk ontwikkeld zal worden, worden de locaties uit het onderzoek als potentiële locaties aangemerkt. Afhankelijk van de nabijheid van de locatie van al bestaande vestigingen in de omgeving.

Er is veel sprake van vrachtwagencriminaliteit. De markt ziet hier kansen liggen en wil hier dan ook graag op inspelen. Goederenvervoer/vrachtverkeer maakt een groot onderdeel uit van het weggebruik in de grensstreken. Alle locaties uit het onderzoek zijn dan ook aangemerkt als goede vestigingslocatie voor een truckersparking. Door het Duitse rijverbod voor vrachtwagens op zon- en feestdagen lijken de locaties nabij de Duitse grens de meeste potentie te hebben.

4.6 Conclusie

Gebleken is dat deze locaties wel degelijk (afhankelijk van het vestigingstype van bedrijven, als benoemd in tabel 13) marktpotentie hebben. Hiervoor dient wel sprake te zijn van een goede bereikbaarheid voor de doelgroep van het initiatief. Dit kan als gevolg hebben dat er een aansluiting op het onderliggend wegennet noodzakelijk is. Een deel van de openbare ruimte op de verzorgingsplaats zal onttrokken moeten worden voor het eigen gebruik. Van Rijkswaterstaat wordt verwacht dat hieraan wordt meegewerkt (beschikbaarstelling van gronden). Tevens wordt verwacht dat Rijkswaterstaat een faciliterende rol zal vervullen en dat Rijkswaterstaat actief meedenkt. Dat er in de toekomst sprake zal zijn van initiatieven voor de onderzoekslocaties is dan ook een reële verwachting.

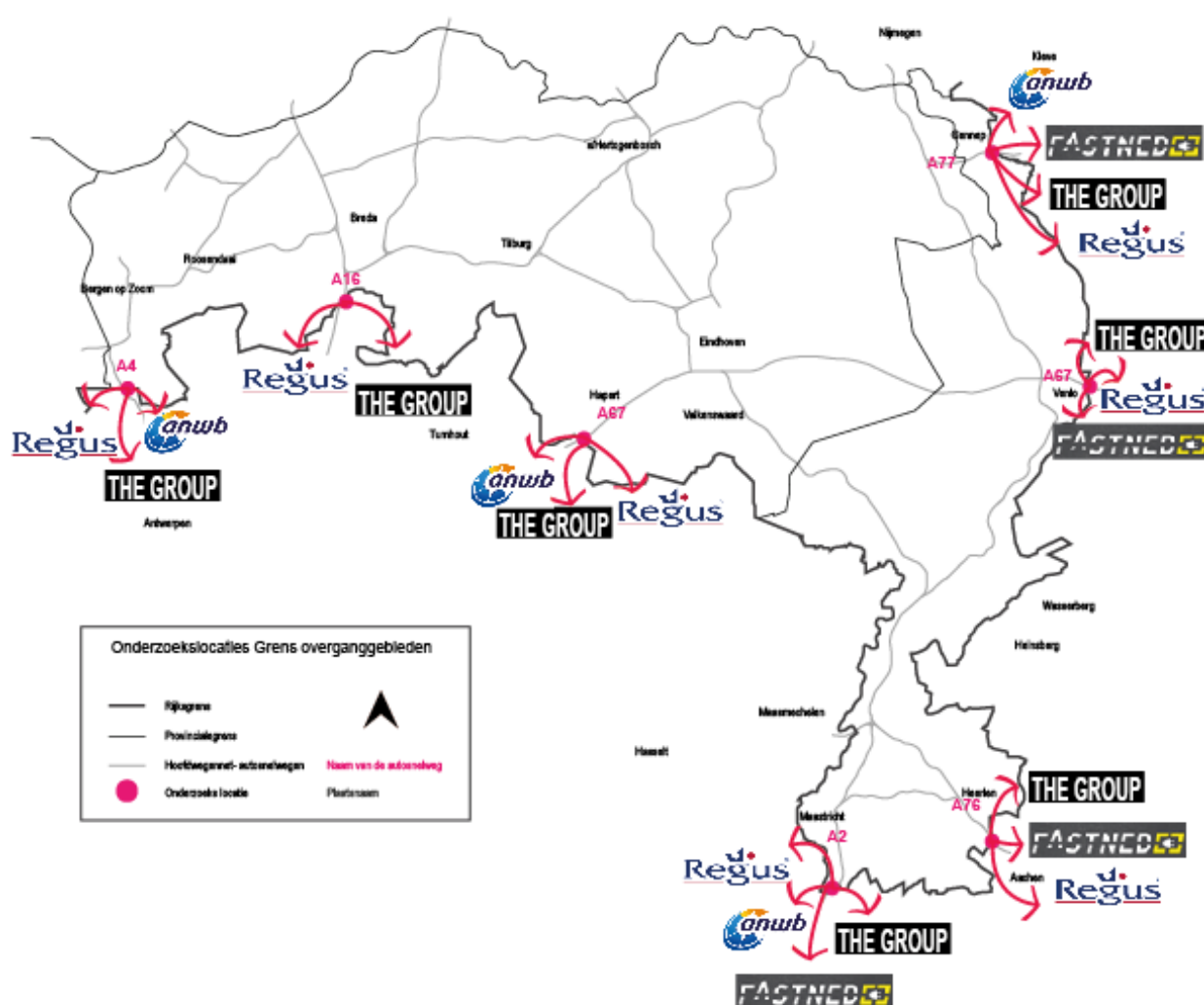
Wat betreft de geïnterviewde bedrijven en de typen vestigingen die volgens de interviews als initiatief aangemerkt kunnen worden zijn de volgende bedrijven en vestigingstypen geschikt, voor snelweglocaties uit dit onderzoek, tabel 14.

Tevens hebben de bedrijven aangegeven welke locaties uit het onderzoek op voorhand ingeschat worden als potentiële locaties, figuur 16.

Tabel 14 Onderzoekslocaties geschikt vanuit het oogpunt van het bedrijf?

Bedrijf	Geschikt vanuit het oogpunt van het bedrijf?	Omdat
ANWB		
Stalling	Nee	Snelweg locatie is niet nodig want is niet verkeersintensiteit afhankelijk
Winkel	Nee	Nee want bereikbaarheid is niet voldoende
Wegenwacht	Ja	Autosnelwegen zijn onderdeel van het servicegebied van de wegenwacht
Rijschool	Nee	Rijschool dient op meerdere wijze bereikbaar te zijn
'Check-up point'	Ja	Het 'nog even snel' je voertuig na laten kijken voor je het buitenland in gaat zou inspelen op snelweggebruikers
The Group		
Truckersparking	Ja	Doelgroep kan deze locaties makkelijk bereiken en hoeven dan niet van de doorgaande route af te wijken
Regus		
Kantoor locatie	Nee	Voor kantoren is Regus (in eerste instantie) gericht op openbaarvervoer locaties
Vergader ruimten	Nee	Voor grote vergader ruimten is Regus (in eerste instantie) gericht op

		openbaarvervoer locaties
Enkele werkplaats	Ja	Regus richt zich hiervoor op zowel openbaarvervoer als snelweglocaties voor een optimale dekking
Informele bijeenkomst ruimte	Ja	Regus richt zich hiervoor op zowel openbaarvervoer als snelweglocaties voor een optimale dekking
Kleinschalige werkvoorzieningen	Ja	Hiervoor richt Regus zich op snelweglocaties
Fastned		
Fastned	Ja	Vanuit visie is er een wens naar een dekkend netwerk in Nederland



Figuur 16 Potentiele locaties voor initiatieven vanuit het oogpunt van de private partijen

Duidelijk is dat er verschillende voorwaarden door de bedrijven gesteld worden aan de locaties. Tevens is in dit hoofdstuk duidelijk geworden dat niet alle vestigingstype geschikt zijn voor de onderzoekslocaties en dat hierbij nog onderscheid wordt gemaakt tussen de onderzoekslocaties.

Tabel 15 geeft een overzicht van de eisen per partij, die tijdens de interviews naar voren zijn gekomen.

Tabel 15 Voorwaarden vanuit private partijen per geschikt initiatief voor onderzoekslocaties

Bedrijf	Voorwaarden gesteld door private partij
ANWB	
Wegenwacht en 'check-up points'	1. Voldoende ruimte voor veilig parkeren op eigen perceel voor personeel en stalling van werkmateriaal (wegenwacht auto's en vervangend vervoer). 2. Rijkswaterstaat stelt grond en of vastgoed beschikbaar (al dan niet tegen vergoeding). 3. ANWB ontwikkeld in slechts wanneer dit nodig is maar zoekt in eerste instantie naar bestaand vastgoed. 4. Als camerabewaking niet aanwezig is wordt realisatie hiervan als taak van ANWB gezien. Bewaking is een vereiste. 5. Bereikbaarheid via autosnelweg is een vereiste. 6. Alleen verantwoordelijkheid van beheer en onderhoud mits dit duidelijk is overeengekomen. Dit moet naar verhouding zijn en dus moet er vooraf duidelijk vastgesteld worden wat er onder beheer en onderhoud valt, over welk gedeelte van de verzorgingsplaats deze verantwoordelijkheid valt en welke kosten hiermee gepaard gaan. 7. Aanwezigheid van andere functies is gewenst maar geen harde eis. 8. Locatiegeschiktheid is afhankelijk van pechintensiteit.
The Group	
Truckersparking	1. Rijkswaterstaat heeft faciliterende rol, moet mee denken & doen (hoeft niet perse in financiële zin, afhankelijk van samenwerking met andere partijen als bijvoorbeeld een tankstation en wegrestaurant). 2. Voorwaarden die aan vergunningen worden gekoppeld moeten bespreekbaar zijn. 3. Er moet voldoende ruimte zijn voor deze voorziening om rendabel te zijn (o.a. in verband met terug verdienen grondprijis). 4. Voor de onderzoekslocaties geldt dat de locaties via de snelweg bereikbaar moeten zijn. Truckersparking word ook wel aan onderliggend wegennet gerealiseerd hiervoor is bereikbaarheid via N wegen noodzakelijk. 5. Terrein/ perceel moet afgesloten kunnen worden. Beperkte toegankelijkheid is een eis. Te denken aan hekwerk, camera toezicht en slagbomen. Dit vraagt dus om onttrekking van de algemene parkeervoorziening. 6. Vragen van vergoeding voor gebruik van de parkeervoorziening is een vereiste. 7. Aanwezigheid van minimaal een tankstation. Tevens is aanwezigheid van een wegrestaurant een eis.
Regus	
Third Place	1. Aansluiting bij partners (andere private partijen als bijvoorbeeld wegrestaurant) is uitgangspunt. 2. Geen zelfrealisatie. 3. Vastgoed dient gebruiksklaar te zijn. 4. Bewegwijzering en reclame uiting moeten aangepast worden en mogelijk zijn. Dit is taak van Rijkswaterstaat. 5. Voor 'Third Place' locaties is bereikbaarheid via autosnelweg een vereiste. 6. Voetgangers verbinding met de verzorgingsplaats aan de andere zijde van de snelweg (hierdoor vestiging op één verzorgingsplaats maar te bereiken vanaf twee verzorgingsplaatsen. (Dit is wenselijk) 7. Parkeerplaatsen voor personeel en gebruikers zijn gewenst. Echter kan hiervoor de algemene parkeervoorziening worden gebruikt.

	Parkeren (voor personeel) op eigen perceel is geen harde eis. 8. Beheer en onderhoud kan in goed overleg worden opgenomen als voorwaarden bij vergunningen.
--	---

Fastned

Laadstations (klein en groot)	1. Rijkswaterstaat heeft faciliterende rol, moet mee denken & doen (hoeft niet perse in financiële zin). Rijkswaterstaat dient gemeenten de 'locatie' van de voorziening op de verzorgingsplaats 'op te leggen' / te onderbouwen waarom het op deze plek moet. Dit vormt een knelpunt bij het verkrijgen van de omgevingsvergunning. Wellicht kan Rijkswaterstaat hiermee helpen. 2. Wegendistrict en landelijke visie van Rijkswaterstaat komen niet altijd overeen. Interne overeenstemming bespoedigt het proces en is vanuit de private partij dan ook wenselijk. 3. Realisatie van volwaardig laadstation is een harde eis. Realisatie van slechts oplaadpalen is niet acceptabel. 4. Gemiddeld oppervlak is m2. Voor de kleine variant is dit 250-300 m2. Afhankelijk van de verkeersintensiteit. 5. Locaties moeten bijdragen aan het doel een volledig dekkend netwerk te bereiken. 6. Locaties moeten aan een autosnelweg zijn gelegen. 7. Inrichting van de verzorgingsplaats dient overzichtelijk en verkeersveilig te zijn. Dit is taak van Rijkswaterstaat. 8. Fastned wil zich naast reeds gegunde locaties oriënteren op solidaire locaties. 9. Onderhoud en beheer naast eigen perceel is niet reëel en deze verantwoordelijkheid voor meer dan het eigen perceel is dan ook niet acceptabel.
-------------------------------	--

5 Voorwaarden vanuit de publieke partij: Rijkswaterstaat

5.1 Inleiding

Naast voorwaarden die private partijen stellen aan locaties zijn voorwaarden die de publieke partijen stellen van belang voor de slagingskans van een initiatief. In dit hoofdstuk worden voorwaarden die Rijkswaterstaat stelt aan initiatieven en aan verzorgingsplaatsen behandeld. Een uitgebreid overzicht aan voorwaarden/eisen is in bijlage 4 opgenomen. Met betrekking tot ontwikkelingen op en van verzorgingsplaatsen zijn wet- en regelgeving, beleidsdocumenten, richtlijnen, beslisnota's et cetera van toepassing. Op basis van literatuur onderzoek en deels na aanleiding van gesprekken, zijn de volgende documenten in dit onderzoek betrokken:

- Nota Mobiliteit (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2004)
- Leidraad Bouwstoffen Rijkswaterstaat (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Rijkswaterstaat, Dienst Weg- en Waterbouwkunde (RWS, DWW), 2000)
- Voorzieningenbeleid 2004 (Ministerie van Verkeer en Waterstaat; Rijkswaterstaat, 2004)
- Wijziging Voorzieningen op verzorgingsplaatsen langs rijkswegen (Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2013)
- Richtlijnverzorgingsplaatsen 2011 (Ministerie van Verkeer en Waterstaat; Rijkswaterstaat, 2009)
- Memo juridische aspecten verzorgingsplaats (Rijkswaterstaat, 2014)
- European Agreement on Main International Traffic Arteries (AGR) (Economic and Social Council, 2002)
- Wet beheer Rijkswaterstaatswerken (A. Jorritsma-Lebbink; W. Sorgdrager, 1996)
- Beslisnota: aanpak verzorgingsplaatsen ; Directoraat- Generaal Mobiliteit, Ministerie van Infrastructuur en Milieu; 16 november 2011 (Directoraat-Generaal Mobiliteit, WEgen en verkeersveiligheid, 2011)

5.2 Hoofdlijn: voorwaarden Rijkswaterstaat

De Nota Ruimte bevat een drietal hoofdpunten die van invloed zijn op het ontwerp/ inrichting en beheer van verzorgingsplaatsen. Het betreft de punten:

- Veiligheid: verzorgingsplaatsen dienen zowel verkeers- als sociale veilig te zijn.
- Locatiekeus: verzorgingsplaatsen dienen tijdig aangeboden te worden.
- Gebiedsgericht ontwerpen: verzorgingsplaatsen dienen geen nadelig effect te hebben op de omgeving en haar natuurlijke elementen, op de ecologische hoofdstructuur en dienen wat betreft het ontwerp en inrichting aan te sluiten op de omgeving.

(Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2004)

Uitgangspunt bij het ontwerp en beheer is dan ook: “dat verzorgingsplaatsen verkeersveilig, sociaal veilig, heel en schoon zijn” (Ministerie van Verkeer en Waterstaat; Rijkswaterstaat, 2004). Wegrestaurants, tankstations, laadstations en servicestations worden als basisvoorzieningen gezien.

5.2.1 Aanvullende voorzieningen

Vergunninghouders van een basisvoorziening (met uitzondering van de vergunninghouder van een laadstation) mogen aanvullende voorzieningen aanbieden. Hierbij kan gedacht worden aan: sanitaire voorziening, snoepautomaat, wasstraat/autowasplaats et cetera). De aanvullende voorzieningen dienen wel in relatie te staan met het weggebruik, moet er sprake zijn van voldoende ruimte op de verzorgingsplaats, mogen de aanvullende voorzieningen geen (extra) aantrekkende werking hebben op de verkeersintensiteit en mag er geen sprake zijn van negatieve invloed op de verkeersveiligheid. (Ministerie van Verkeer en Waterstaat; Rijkswaterstaat, 2004) Van de in dit onderzoek betrokken private partijen is slechts Fastned toelaatbaar. Dit is van de betrokken partijen de enige die als basisvoorziening met een directe relatie met het weggebruik.

Voorzieningen waarbij (deels) onttrekking van algemene parkeervoorziening nodig is, is in beginsel niet toegestaan. Voorzieningen die beperkte toegang vereisen kunnen in principe niet op gronden die in verkeersrechtelijke zin openbaar zijn. (Rijkswaterstaat, 2014)

Voor parkeren bij aangeboden voorzieningen op verzorgingsplaatsen mag geen vergoeding worden gevraagd.

5.2.2 Veiligheid

In het kader van verkeersveiligheid zijn reclame-uitingen niet zomaar toegestaan. In het algemeen geldt dat reclame alleen op het geëxploiteerde perceel aanwezig mag zijn, de reclame (mast) een maximale afmeting van 8 bij 2 meter mag hebben en dat deze niet georiënteerd is op het doorgaand verkeer. Tevens moet de verzorgingsplaats een vlotte en veilige verwerking van het verkeer garanderen.

In het kader van sociale veiligheid dient er sprake te zijn van overzicht op de locatie. Zo moet vanaf de doorgaande weg zicht zijn op de verzorgingsplaats en de algemene parkeervoorziening. Tevens dienen verzorgingsplaatsen verlicht te zijn.

5.2.3 Duurzaam, heel en schoon

In het kader van duurzaamheid dient er sprake te zijn van een duurzame ontwikkeling (denk aan wijze van realisatie & onderhoud en materiaalkeus bij herontwikkeling van de locatie) en duurzaam beheer (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Rijkswaterstaat, Dienst Weg- en Waterbouwkunde (RWS, DWV), 2000). Naast het duurzaam beheer dienen de locaties ook heel en schoon te zijn. Beheer en onderhoud van de algemene parkeervoorziening is taak van Rijkswaterstaat.

5.2.4 Omgeving

Aansluiting op het onderliggend wegennet is in principe niet toegestaan. Wanneer hier wel sprake van is, mag het onderliggend wegennet geen last ondervinden van deze verbinding. Hiertoe dienen maatregelen getroffen te worden. Hier kan onder andere gedacht worden aan een slagboom of paaltjes. (Ministerie van Verkeer en Waterstaat; Rijkswaterstaat, 2009)

Verzorgingsplaatsen mogen geen negatieve gevolgen hebben in de omgeving (natuur, cultuurhistorie, landschap en ecologie) tenzij er sprake is van groot openbaar belang en er geen alternatieven zijn. Wanneer er sprake is van negatieve invloeden dienen mitigerende maatregelen getroffen te worden. Als dit niet mogelijk is dient er gecompenseerd te worden (Minister van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, 1998).

5.3 Voorwaarden en eisen leiden tot beperking van mogelijkheden

In voorgaande paragraaf zijn in hoofdzaak relevante eisen/voorwaarden besproken vanuit publiek oogpunt. Deze eisen leiden tot mogelijkheden en beperkingen voor ontwikkelingen op verzorgingsplaatsen. Echter zijn de mogelijkheden zeer beperkt: vergunninghouders, niet zijnde van een laadpunt mogen in beperkte mate aanvullende voorzieningen toevoegen.

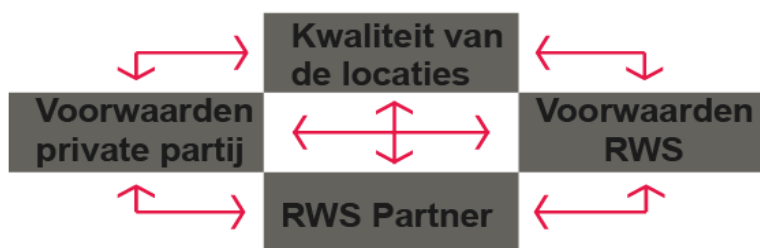
Nieuw toe te voegen functies op een verzorgingsplaats (nieuwe vergunninghouder naast bestaande) kunnen slechts basisvoorzieningen zijn. Doordat het in principe niet mogelijk is om (een deel) van de algemene parkeervoorziening te onttrekken van de openbare ruimte en er geen vergoeding voor parkeren op rijksgronden bedongen mag worden beperkt dit mogelijke initiatieven zoals bewaakt parkeren op de locatie zelf. Voor de toevoeging van activiteiten zullen al snel gronden verworven moeten worden die niet in verkeersrechtelijke zin openbaar zijn. Dit wil niet zeggen dat Rijkswaterstaat (financieel) verantwoordelijk is voor verwerving. Toevoeging van functies of activiteiten op de verzorgingsplaatsen zelf, mogen niet leiden tot negatieve invloeden op de verkeersveiligheid en sociale veiligheid. Dit betekent dat bij de (her)inrichting het overzicht op de locatie en de doorgaande weg niet belemmerd mogen worden.

Een andere belangrijke eis is dat nieuwe ontwikkelingen/activiteiten een relatie moeten hebben met het weggebruik. Dit betekent dat het scala aan toe te laten activiteiten flink wordt beperkt.

6 Onderlinge verbanden: kwaliteit, RWS Partner, voorwaarden private partij & voorwaarden Rijkswaterstaat

6.1 Inleiding

In dit onderzoeksrapport zijn een aantal hoofdthema's afzonderlijk van elkaar behandeld, namelijk: kwaliteit, voorwaarden vanuit de private partij en voorwaarden vanuit Rijkswaterstaat. Hoewel de thema's als 'losse' onderdelen zijn behandeld, zijn ze onlosmakelijk met elkaar verbonden. Thema's kunnen op elkaar aansluiten, maar kunnen ook voor onderlinge strijdigheid zorgen. In dit hoofdstuk worden verbanden gelegd tussen de drie hoofdthema's en het programma RWS Partner, figuur 17. Dit programma is in dit hoofdstuk opgenomen omdat dit onderzoek aansluit bij de 'visie' van het programma: beter benutten van het eigen areaal. Hiermee wordt middels exploitatiemogelijkheden getracht, naast het beter benutten van het areaal, nieuwe verdiensten te genereren.



Figuur 17 Schematische weergave van verbanden tussen thema's

6.2 Publiek versus privaat

Nu voorwaarden van zowel de private kant als van Rijkswaterstaat bekend zijn, is het van belang om deze naast elkaar te houden. Hierdoor worden mogelijkheden en/of belemmeringen voor en van initiatieven duidelijk. Dit zorgt ervoor dat Rijkswaterstaat beter kan anticiperen op initiatieven vanuit de private sector.



Figuur 18 Schematische weergave onderling verband Publiek en Privaat

6.2.1 Gelijkenis en strijdigheid

6.2.1.1 Publiek en privaat op een lijn

Voor zowel Rijkswaterstaat als voor private partijen geldt dat toevoeging van aanvullende voorzieningen/activiteiten een positieve werking zal hebben op het gebruik van de locatie (neveneffect is dat de sociale veiligheid wordt verhoogd) en de marktpotentie van de locatie. Tevens ziet de markt een faciliterende rol voor Rijkswaterstaat weggelegd. Aangezien de financiële middelen voor herontwikkeling van verzorgingsplaatsen beperkt is, is het vanuit Rijkswaterstaat dan ook wenselijk om een rol te vervullen die op financieel gebied minder

risicovol is. Kanttekening hierbij is dat het beschikbaar stellen van gronden (al dan niet tegen vergoeding) wel degelijk een vorm financiële input is. Voor beide partijen is het dan ook van belang om duidelijke afspraken te maken over het gebruik, beheer en onderhoud. Een goed functionerende verzorgingsplaats is immers van belang voor beide partijen.

6.2.1.2 Knelpunten publiek en privaat

Naast punten waarbij beide partijen op één lijn zitten, is er ook sprake van tegenstrijdigheden en beperking binnen de gestelde voorwaarden. Deze tegenstrijdigheden zorgen voor beperking van de slagingskans van een initiatief.

Het grootste knelpunt ligt bij de toelaatbaarheid van voorzieningen. Momenteel worden slechts basisvoorzieningen en aanvullende voorzieningen op deze basisvoorzieningen als toelaatbaar aangemerkt. Initiatieven vanuit de markt sluiten hier niet per definitie op aan. Geen van de geïnterviewde bedrijven is direct toelaatbaar. Zo zijn aan Fastned 201 locaties gegund waar al een basisvoorziening (tankstation) aanwezig is. Fastned heeft ondanks de aanmerking als basisvoorziening niet de mogelijkheid om zich op een solidaire verzorgingsplaats als Zandvliet te vestigen. De andere partijen zijn niet toelaatbaar.

Afhankelijk van het initiatief is aansluiting op het onderliggend wegennet een vereiste. Het huidige beleid stelt dat er in principe geen aansluiting van de verzorgingsplaats op het onderliggend wegennet mag zijn. Het onderliggend wegennet mag namelijk niet extra belast worden door de aansluiting en daarmee de activiteiten op de verzorgingsplaats.

Een ander knelpunt is dat er geen parkeerplaatsen onttrokken mogen worden aan de algemene parkeervoorziening. In het verlengde hiervan geldt dat er geen vergoeding voor het parkeren op rijksgronden mag worden bedongen. Dit betekent dat voorzieningen/op te zetten activiteiten op verzorgingsplaatsen geen vergoeding voor het gebruik van de parkeervoorziening op het perceel van vergunninghouder mogen vragen.

In het kader van sociale veiligheid is het behouden dan wel verbeteren van het zicht op de verzorgingsplaats en op de doorgaande weg een vereiste. Het is mogelijk dat de toevoeging van een activiteit (bijvoorbeeld met de komst van een extra bouwwerk) het zicht verslechtert. Hier zal bij het ontwerp nadrukkelijk rekening gehouden moeten worden.

De markt ziet potentie en Rijkswaterstaat ziet kansen. Het grensgebied biedt interessante en strategische locaties. Echter is het huidige beleid te beperkend om initiatieven die buiten het 'toelaatbare' vallen te laten slagen. Ook wanneer het initiatief in beginsel toelaatbaar is, vormen verschillende eisen als, beperkte mogelijkheid van onttrekking, het niet mogen heffen over rijksgrond en het niet via alle modaliteiten bereikbaar kunnen/mogen zijn van verzorgingsplaatsen een belemmerende rol op de slagingskans van initiatieven.

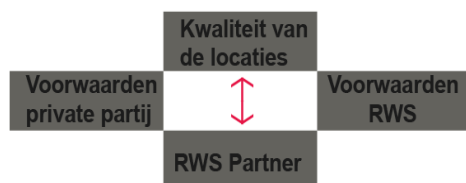
6.2.2 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat met het huidige beleid het niet mogelijk is om externe activiteiten op verzorgingsplaatsen op te zetten. Initiatieven worden door de specifieke voorwaarden die uit het beleid voortvloeien dusdanig beperkt dat ze niet uitvoerbaar zijn. Wat betreft aansluiting op onderliggend wegennet en het vragen van een vergoeding voor het gebruik van parkeerplaatsen zijn gronden die niet in eigendom van het Rijk zijn en die niet in verkeersrechtelijke zin openbaar zijn, aantrekkelijker. Direct aangrenzende percelen vormen een goed alternatief. Deze kunnen middels een slagboom via de verzorgingsplaats

bereikbaar worden gemaakt, er mogen hier tarieven voor het gebruik worden gevraagd en een aansluiting op onderliggend wegennet is mogelijk.

6.3 RWS Partner versus Kwaliteit

Deze paragraaf zal ingaan op de vraag of kwaliteit en RWS Partner samen gaan. Hierin wordt gekeken naar punten waarmee ze op elkaar aansluiten en naar mogelijke knelpunten.



Figuur 19 Schematische weergave onderling verband RWS Partner en Kwaliteit

6.3.1 Gelijkenis en strijdigheid

6.3.1.1 Gaan kwaliteit en RWS Partner samen?

RWS Partner is een programma binnen Rijkswaterstaat dat inzet op 'meer halen uit het eigen areaal'. Het verhuren of in erfpacht uitgeven van gronden en vastgoed die bij Rijkswaterstaat in beheer zijn, vormt een onderdeel van dit beter benutten. Gezegd kan worden dat RWS Partner zich in hoofdlijnen meer focust op het financiële voordeel dat mogelijk behaald kan worden dan op de ruimtelijke kwaliteit. Echter zijn de financiële opbrengsten niet voor Rijkswaterstaat, aangezien Rijkswaterstaat slechts beheerder en geen eigenaar van de gronden is. Bij projecten is het huidige beleid als opgenomen in hoofdstuk 5 van toepassing.

Of de kwaliteit als beschreven in hoofdstuk 2 en RWS Partner samen gaan, is een vraag die moeilijk beantwoord kan worden. Aan de ene kant zorgt een goede kwaliteit van een locatie voor een aangenamere locatie wat voor initiatieven wenselijk is. RWS Partner zet in op het stimuleren van initiatieven en dat gaat samen met de ruimtelijke kwaliteit van een locatie. Investerings door private partijen zullen immers eerder op kwalitatief goede locaties gebeuren. Aan de andere kant kan worden gesteld dat voor een goede kwaliteit die de locaties aantrekkelijker maakt de mogelijkheden tot het opzetten van een activiteit op de verzorgingsplaats wordt beperkt. Een voorbeeld: om de ruimtelijke kwaliteit op een locatie te behouden, moet gekeken worden waar de activiteit gepositioneerd wordt. Dit kan niet op een plek waar het zorgt voor een beperking van het (uit)zicht op de autosnelweg en omgeving. Volgens deze redenering gaan RWS Partner en kwaliteit niet samen.

6.3.1.2 Waar liggen de strijdigheden tussen kwaliteit en RWS Partner?

Strijdigheden liggen in het feit dat de visie van het programma RWS Partner en de wenselijke en nodige kwaliteit van locaties om te functioneren elkaar kunnen beperken in de mogelijkheden. Zo vraagt de toevoeging van een activiteit op de verzorgingsplaats om ruimte. Dit zal al snel (deels) ten koste gaan van de groenvoorziening aangezien het aantal parkeerplekken gehandhaafd zal worden. Dit is al snel in het nadeel van de gebruiks- en belevingswaarden. Kanttekening hierbij is dat dit afhankelijk is van het initiatief en de inpassing hiervan op de verzorgingsplaats.

6.3.2 Conclusie

Er is geen eenduidige verhouding aan te wijzen tussen RWS Partner en de kwaliteit van locaties. RWS Partner is op zoek naar externe mogelijkheden die voor een betere benutting van het eigen areaal zorgen. Aanwezige kwaliteiten leiden naar verwachting tot een aantrekkelijker vestigingsklimaat voor bedrijven. Aan de andere kant kan de kwaliteit de mogelijkheden op een locatie beperken.

6.4 RWS Partner versus voorwaarden vanuit Rijkswaterstaat

In deze paragraaf worden RWS Partner en het huidige beleid vergeleken. Er is aandacht voor het samengaan van de 'thema's' en onderlinge strijdigheid.



Figuur 20 Schematische weergave onderling verband RWS Partner en het huidige beleid

6.4.1 Gelijkenis en strijdigheid

6.4.1.1 Gaan RWS Partner en voorwaarden vanuit Rijkswaterstaat samen?

In voorgaande paragraaf is duidelijk geworden dat RWS Partner inzet op een betere benutting van gronden en vastgoed die bij Rijkswaterstaat in beheer zijn. In hoofdstuk 5 en paragraaf 6.2 zijn de beperkingen die het vigerend beleid met zich mee brengt aan de orde gekomen. RWS Partner is bij de 'zoektocht' naar nieuwe en betere manieren voor het benutten van het areaal gebonden aan het vigerend beleid. Het vigerend beleid voor verzorgingsplaatsen werkt zeer beperkend, aangezien slechts basisvoorzieningen direct toelaatbaar zijn. Dit bemoeilijkt hiermee de slagingskans voor initiatieven die niet onder de noemer 'basisvoorziening' vallen op de verzorgingsplaatsen.

Een gelijkenis tussen RWS Partner en het beleid is dat RWS Partner op zoek is naar exploitatiemogelijkheden. Het beleid, hoe beperkend ook, biedt wel ruimte voor exploitatie mogelijkheden. Hierbij kan gedacht worden aan de uitbreiding van basisvoorzieningen met elektrische laadstations. RWS Partner is wat dat betreft "commerciëler" dan het beleid waarin veilig, schoon en heel uitgangspunt is.

6.4.1.2 Waar liggen de strijdigheden tussen RWS Partner en het vigerend beleid?

Strijdigheid tussen RWS Partner en het vigerend beleid ligt dan ook in de toelaatbaarheid. Vanuit het oogpunt van RWS Partner is het wenselijk om te verdienen aan het opzetten van anders dan een basisvoorziening. Dit wil men bereiken door de toevoeging van extra activiteiten en dus extra exploitatie mogelijkheden. Een tweede partij op een verzorgingsplaats is slechts mogelijk wanneer het een basisvoorziening betreft. De financiële baten die gekoppeld zijn aan verhuur en uitgifte in erfpacht zijn niet voor Rijkswaterstaat. Door bijvoorbeeld de verantwoordelijkheid van beheer en onderhoud als voorwaarden bij vergunningen op te nemen, kan Rijkswaterstaat toch 'verdienen' aan initiatieven doordat dit deels kosten voor beheer en onderhoud bespaart. Wel is door marktpartijen aangegeven dat deze voorwaarden goed besproken dienen te worden voordat de partijen hiermee kunnen instemmen. De 'opbrengsten' hieruit staan naar verwachting niet in verhouding met de

opbrengsten uit huur. Het nastreven van de eigen visie van RWS Partner (financiële middelen genereren) wordt hierdoor in de kern aangetast.

6.4.2 Conclusie

Het huidige en eigen beleid van Rijkswaterstaat zorgt voor dusdanige beperkingen dat het interne programma RWS Partner en bijbehorende visie moeilijk uitvoerbaar en na te streven is. Immers andere functies dan basisvoorzieningen zijn niet toelaatbaar. Tevens kunnen slechts vergunninghouders aanvullende voorzieningen realiseren (bijvoorbeeld een pomphouder die het tankstation naar een servicestation opwaardert). Nieuwe partijen op een locatie waar al een vergunninghouder aanwezig is kan alleen wanneer het een basisvoorziening betreft, te denken aan een tankstation (1^e partij) waar later Fastned als '2^e' partij met een elektrisch laadstation op de zelfde verzorgingsplaats is gevestigd.

Het beleid en RWS Partner hebben andere uitgangspunten. Waar het beleid gericht is op veiligheid, schoon en heel (kost geld) is RWS Partner gericht op verdienmodellen.

6.5 Voorwaarden vanuit Private partij versus RWS Partner

Voorgaande paragraaf is ingegaan op de onderlinge verhouding tussen RWS Partner en het huidige beleid. In deze paragraaf zal in plaats van het huidige beleid de voorwaarden van de private partij tegenover RWS Partner worden gezet.



Figuur 21 Schematische weergave onderling verband RWS Partner en voorwaarden vanuit de private partij

6.5.1 Gelijkenis en strijdigheid

6.5.1.1 Aansluiting RWS Partner en private partij?

Activiteiten op het Rijkswaterstaat areaal bieden kansen voor de markt en sluiten aan bij de doelstelling van RWS Partner. RWS Partner ziet namelijk kansen om extra inkomsten te genereren door het eigen areaal beter te benutten/efficiënter in te zetten. Exploitatie van locaties als opgenomen in dit onderzoek bieden dan ook kansen voor beide partijen.

De private partijen hebben aangegeven dat Rijkswaterstaat een faciliterende rol moet vervullen. Hiermee doelen ze op het in banen leiden van het proces en het actief meedenken. Het feit dat RWS Partner zich actief bezighoudt met het zoeken naar kansen waar private partijen op in kunnen spelen is een eerste stap in het actief meedenken en daarmee een faciliterende rol. Tevens kunnen partijen via het netwerk aan private partijen van RWS Partner met elkaar in contact gebracht worden.

Daarnaast kan RWS Partner een goede onderbouwing geven voor de ontwikkeling van een activiteit. Deze onderbouwing kan partijen helpen bij het contact met andere overheidsinstanties.

6.5.1.2 Waar liggen de strijdigheden tussen RWS Partner en de private partij?

Hoewel beide partijen potentie zien in de locaties van dit onderzoek is er sprake van indirecte strijdigheid. Dit heeft te maken met het doel dat Rijkswaterstaat nastreeft (genereren van financiële middelen) en de bestemming van gegenereerde financiële middelen bij exploitatie van de locaties (opbrengst gaat naar dienst Rijksvastgoed ontwikkeling en beheer). Dit is dus geen directe strijdigheid tussen RWS Partner de private partij. Een andere indirecte strijdigheid zijn de voorwaarden vanuit vigerend beleid waar RWS Partner en de private partij aan gebonden zijn. Dit is in paragraaf 6.4 behandeld.

6.5.2 Conclusie

RWS Partner en de private partijen zijn beide van mening dat verzorgingsplaatsen over potentie beschikken en dat deze dan ook vanuit eigen opvatting exploiteerbaar (moeten) zijn. De visie van RWS Partner en private partij liggen dan ook op een lijn.

RWS Partner verkeert in een positie waarin het, voornamelijk in de beginfase van een initiatief, actief kan meedenken en private partijen vooruit kan helpen door bijvoorbeeld partijen met elkaar in contact te brengen en kan bijdragen aan een duidelijke communicatie met andere overheden door het geven van een onderbouwing waarom het initiatief wenselijk is op een locatie.

6.6 Kwaliteit versus voorwaarden Rijkswaterstaat

De kwaliteit van de locaties is een belangrijk punt voor het functioneren van de locaties. Het is van belang dat beleid de kwaliteit van de omgeving en de locaties ondersteunt. Deze paragraaf gaat in op de onderlinge verhouding tussen kwaliteit en het huidige beleid.



Figuur 22 Schematische weergave onderling verband Kwaliteit en het huidige beleid

6.6.1 Gelijkenis en strijdigheid

6.6.1.1 Gaan kwaliteit en voorwaarden vanuit Rijkswaterstaat samen?

In hoofdstuk 2 is de kwaliteit van de locaties behandeld. Dit is gedaan aan de hand van het in kaart brengen van de gebruiks- en belevingswaarden. Essentiële punten hierin zijn voorzieningen, verkeers- en sociale veiligheid. Het beleid zet in op heel, schoon en veilig. Op de meeste locaties is er een mogelijkheid tot het ervaren van de omgeving. Naast dat dit een ruimtelijke kwaliteit is, verhoogt dit de sociale veiligheid op een locatie. Tevens is een van de uitgangspunten in het beleid 'gebiedsgericht ontwerpen'. De inrichting van een verzorgingsplaats mag hiermee geen negatieve invloed hebben op de omgeving zodat de kwaliteiten in de omgeving behouden blijven. Het feit dat gebiedsgericht ontwerpen is opgenomen als een van de hoofdpunten in het beleid, geeft een nauwe verbondenheid aan tussen voorwaarden die Rijkswaterstaat stelt aan een verzorgingsplaats en de kwaliteit op de locatie en in de omgeving.

Naast kwaliteiten vanuit de omgeving is de aanwezigheid van voorzieningen op verzorgingsplaatsen van belang voor het functioneren van de locatie. Voorzieningen maken deel uit van de gebruikswaarden en bevorderen zo de kwaliteit van verzorgingsplaatsen. Eén

van de voorwaarden die voortvloeit uit het beleid, is de mogelijke toevoeging van aanvullende voorzieningen door vergunninghouders. Hieruit kan afgeleid worden dat met het vigerend beleid Rijkswaterstaat de mogelijkheid tot verhoging van de gebruikswaarden wil bieden.

Een ander hoofdpunt vanuit het beleid, is veiligheid. Verzorgingsplaatsen moeten zowel verkeers- als sociaal veilig zijn. Locaties die hier aan voldoen vormen overzichtelijke locaties. Veiligheid op locaties verhoogt de gebruikswaarden en daarmee de kwaliteit van de locaties.

6.6.1.2 Waar liggen de strijdigheden tussen kwaliteit en voorwaarden vanuit Rijkswaterstaat?

Kwaliteiten van de locaties sluiten aan op het huidige beleid. In dit onderzoek zijn geen strijdigheden tussen kwaliteit en de voorwaarden van Rijkswaterstaat naar voren gekomen. Dit neemt niet weg dat er niet nadrukkelijk gekeken moet worden naar de ruimtelijke inpassing van initiatieven. Er dient nadrukkelijk rekening gehouden te worden met aspecten als positionering, maat en vormgeving.

6.6.2 Conclusie

Het huidige beleid en kwaliteit van locaties sluiten niet alleen op elkaar aan, maar versterken elkaar ook. Dit is wenselijk voor het functioneren van de locaties. Bij heroverweging van het beleid zullen kwaliteit en omgeving een stevige positie moeten behouden.

6.7 Kwaliteit versus voorwaarden private partij

De laatste verhouding die in dit hoofdstuk behandeld wordt, is de verhouding tussen de kwaliteit en de voorwaarden die de private partij stelt aan de locaties.



Figuur 23 Schematische weergave onderling verband Kwaliteit en voorwaarden vanuit de private partij

6.7.1 Gelijkenis en strijdigheid

6.7.1.1 Gaan kwaliteit en voorwaarden van de private partijen samen?

Kwaliteit en initiatieven vanuit private partijen kunnen goed samen gaan. Immers is het voor de private partij van belang dat de vestigingslocatie goed functioneert. Dit neemt niet weg dat alle voorwaarden van private partijen geen nadelig effect zullen hebben op de kwaliteit van de locaties. Zo kan gedacht worden aan een voorwaarden met betrekking tot afscherming en onttrekking aan het perceel van de algemene parkeervoorziening. Wanneer een initiatief vraagt om afscherming gaat dit ten koste van de kwaliteit van de locatie, het vermindert immers het zicht op de locatie en afhankelijk van de positionering ook het zicht op de omgeving.

6.7.1.2 Waar liggen de strijdigheden tussen kwaliteit en voorwaarden van de private partijen?

Vanuit de private partij kan er een wens zijn zich aan de snelweg te vestigen. In dat geval wordt het zicht op de verzorgingsplaats en op de doorgaande weg verslechtert. Dit is van negatieve invloed op het uitgangspunt (veilig, heel en schoon) bij het ontwerp en beheer van de verzorgingsplaats. Strijdigheden tussen kwaliteit en de private partij zullen naar

verwachting tot uiting komen bij de (her)inrichting van de locatie. Strijdigheden worden verwacht bij positionering en vormgeving (inpassing in de omgeving).

6.7.2 Conclusie

In beginsel is een functionerende verzorgingsplaats van belang voor de vestigingskeus van initiatieven. Toch zullen er voorwaarden zijn die private partijen stellen die een negatieve invloed hebben op de ruimtelijke kwaliteit. Deze voorwaarden zijn namelijk nodig voor het overeind houden van de opgezette activiteit. Een voorbeeld is dat voor het initiatief van een truckersparking afscheiding van de openbare ruimte een vereiste is. Immers, het initiatief komt voort uit de wens beveiligd te kunnen parkeren. Afscheiding is essentieel bij het garanderen van een veilige overnachtingsplek voor vrachtwagenchauffeurs.

6.8 Conclusie

Het is duidelijk dat alle thema's met elkaar in verband staan. Thema's die veel overeenstemming vertonen zijn:

1. Kwaliteit (hoofdstuk 2) en het huidig beleid (hoofdstuk 5)
2. RWS Partner en voorwaarden vanuit de private partij (hoofdstuk 4)

Thema's die zowel een 'nauwe' verbinding vertonen maar ook duidelijke strijdigheden vertonen zijn:

1. RWS Partner en Kwaliteit (hoofdstuk 2)
2. Voorwaarden private partij (hoofdstuk 4) en Kwaliteit (hoofdstuk 2)

Er zijn twee verbanden gelegd die duidelijke strijdigheid vertonen. Dit zijn de thema's:

1. Voorwaarden van de private partij (hoofdstuk 4) en voorwaarden van Rijkswaterstaat (hoofdstuk 5)
2. RWS Partner en het huidig beleid (hoofdstuk 5)

Leidend in de 'negatieve' verhoudingen, is het huidig beleid. Voorgaande paragrafen hebben weergegeven dat er sprake is van een negatieve verhouding omdat het huidig beleid exploitatie van de locaties en daarmee het opzetten van activiteiten op de locaties (initiatieven) vrijwel onmogelijk wordt gemaakt. Dit is tevens in hoofdstuk 5 aan de orde geweest.

Kijkend naar de verhoudingen waarbij zowel overeenstemming als strijdigheden zijn geconstateerd, kan worden gesteld dat kwaliteit leidend hierin is. Kwaliteit van een locatie is voor alle partijen en de gebruiker van groot belang. Echter staat dit, naar verwachting, in de 'weg' bij het inpassen van de nieuw op te zetten activiteit op de verzorgingsplaats.

Er is geen leidend thema te constateren bij de 'positieve verbindingen'. Alle vier de onderdelen maken deel uit van een positieve verbinding. Opvallend hierbij is dat de positieve verbinding tussen kwaliteit en het huidig beleid beide in het verleden zijn ontstaan. De aanwezige kwaliteit op de locaties is immers (mede) behaald door voorwaarden die vanuit het beleid voortvloeien.

De positieve verbinding tussen de private partij en het programma RWS Partner is gebaseerd op het zien van potentie. Beide partijen zijn toekomstgericht.

Om initiatieven mogelijk te maken zal er een balans gevonden moeten worden tussen het verleden en de toekomst. Er zullen meer activiteiten toelaatbaar moeten worden, maar de kwaliteit, en al haar facetten, moet gewaarborgd blijven.

Onderstaande figuur (24) geeft zicht op de onderlinge verbanden tussen de thema's. Hierin zijn de positieve verbandingen aangemerkt met een groene pijl, de 'neutrale' verbandingen met een gele pijl en de negatieve verbanden met een rode pijl.



Figuur 24 Type verbinding tussen thema's

7 Conclusie en advies

7.1 Inleiding

Dit onderzoek is uitgevoerd om voorwaarden van private partijen tot het investeren in aanvullende functies op verzorgingsplaatsen in kaart te brengen. Daarnaast is er aandacht besteed aan de eisen vanuit Rijkswaterstaat. In het onderzoek is tevens aandacht besteed aan ontwikkelingen die met mobiliteit en verkeer te maken hebben. De volgende hoofdvraag is geformuleerd, en zal in dit hoofdstuk beantwoord worden.

- *Onder welke voorwaarden zijn externe partijen bereid om te investeren in aanvullende functies op verzorgingsplaatsen, als aangegeven in paragraaf 3.1, en waar gaan de wensen van externen samen, dan wel conflicteren ze met de wensen/eisen van Rijkswaterstaat rekening houdend met de geldende kaders en actuele ontwikkelingen?* -

Tevens zal in dit hoofdstuk een advies aan Rijkswaterstaat worden uitgedragen.

7.2 Antwoord

Onder voorwaarden van een goede bereikbaarheid, onttrekking van een deel van de verzorgingsplaats, een faciliterend Rijkswaterstaat, en het beschikbaar stellen van gronden (al dan niet tegen vergoeding) zijn private partijen bereid te investeren in aanvullende functies op verzorgingsplaatsen.

Wensen, voorwaarden en eisen van zowel publieke als private partijen gaan samen wat betreft de potentie van de locaties. Echter zijn initiatieven slechts in beperkte mate toelaatbaar (toelaatbaar zijn basis voorzieningen en aanvullende functies mits er sprake is van voldoende ruimte, en een duidelijke relatie met het weggebruik en als het een aanvulling is op de activiteit van de vergunninghouder). Van de in dit onderzoek betrokken private partijen is slechts Fastned toelaatbaar doordat laadstations voor elektrische voertuigen worden aangemerkt als basisvoorziening. Dit geeft het volgende overzicht van toelaatbare initiatieven:

Tabel 16 Toelaatbare partijen

Bedrijf	Toelaatbaar	Reden
ANWB		
Stalling	Nee	Geen basisvoorziening
Winkel	Nee	Geen basisvoorziening, geen directe relatie met weggebruik
Wegenwacht	Nee	Geen basisvoorziening (Wel relatie met weggebruik)
Rijschool	Nee	Geen basisvoorziening, geen directe relatie met weggebruik
'Check-up point'	Nee	Geen basisvoorziening (Wel relatie met weggebruik)
The Group		
Truckersparking	Nee	Geen basisvoorziening (Wel relatie met weggebruik)
Regus		
Kantoor locatie	Nee	Geen basisvoorziening, geen directe relatie met weggebruik
Vergader ruimten	Nee	Geen basisvoorziening, geen directe relatie met weggebruik
Enkele werkplaats	Nee	Geen basisvoorziening, geen directe relatie met weggebruik

Informele bijeenkomstruimte	Nee	Geen basisvoorziening, geen directe relatie met weggebruik
Kleinschalige werkvoorzieningen	Nee	Geen basisvoorziening, geen directe relatie met weggebruik
Fastned		
Laadstation elektrische motoroertuigen	Ja	Basisvoorziening met directe relatie tot weggebruik

Tevens stroken de voorwaarden en mogelijkheden met betrekking tot de bereikbaarheid van de activiteit op de verzorgingsplaats en de wens van onttrekking niet.

Ontwikkelingen als organische gebiedsontwikkeling, het motorvoertuigbezit, elektrisch rijden en de intensiteit van het vrachtverkeer zijn van invloed op mogelijke toekomstige projecten met betrekking tot de (her)inrichting van verzorgingsplaatsen. Duidelijk is geworden dat een faciliterende rol passend is voor Rijkswaterstaat zowel vanuit het oogpunt van de private partij als vanuit Rijkswaterstaat. Een toenemend motorvoertuigbezit en verwachte toename van het goederenvervoer dat gebruik maakt van het Nederlands wegennet zorgen voor het in de toekomst nodig blijven (toekomstwaarde) van de locaties en vormen dan ook interessante locaties voor marktpartijen (wegens gebruiksaantallen). Marktpartijen spelen in op deze ontwikkelingen en ontwikkelingen als elektrisch rijden. Vanuit financieel-, beheer- en onderhoudsoogpunt is exploitatie op locaties voor Rijkswaterstaat wenselijk. Tevens dragen ontwikkelingen bij aan een hogere sociale veiligheid. Dit sluit aan bij het uitgangspunt dat Rijkswaterstaat hanteert voor verzorgingsplaatsen. Tevens bieden herontwikkelingen van bedrijventerreinen kansen om de ruimtelijke kwaliteit van de locatie te verhogen. Een hogere ruimtelijke kwaliteit is gunstig voor de gebruiker en daarmee voor de initiatief.

7.3 Advies

7.3.1 Aanpassing vigerend beleid

Momenteel is Rijkswaterstaat bezig met een herziening van het beleid rondom verzorgingsplaatsen. Hierbij zal rekening moeten worden gehouden met de beperkende gevolgen van het beleid. Aan de andere zijde moet het beleid niet alles zomaar toestaan. Het nieuwe beleid zal voorwaarden met betrekking tot kwaliteit (veiligheid, locatiekeuze en gebiedsgericht ontwerpen) moeten behouden. Tussen toelaatbaarheid en kwaliteit zal een weg gevonden moeten worden. Extra aandacht dient dan ook besteed te worden aan toe te laten functies. Deze zijn momenteel te beperkend om locaties aan marktpartijen te kunnen exploiteren. Het beleid dient met de tijd mee te gaan en aan te sluiten op de wensen van de tijd. Hierbij moet rekening gehouden worden met verschillende ontwikkelingen die van invloed zijn op de mobiliteit, het verkeer, het gebruik van verzorgingsplaatsen, sociale veiligheid, verkeersveiligheid, ruimtelijke inpassing, natuurwaarden et cetera. Aanpassing van het beleid dient op dusdanige wijze te gebeuren dat het beleid en RWS Partner een positieve verbinding krijgen. Wensen/visie van Rijkswaterstaat (RWS Partner) en mogelijkheden die het beleid biedt, moeten op één lijn komen.

7.3.2 Aandachtspunten bij ontwerp en uitvoeringsfase

Wanneer er sprake is van toelating van een activiteit en er een concreet project zal worden gestart, is het van belang dat bij het herontwerpen nadrukkelijk aandacht is voor de omgeving, het zicht op de omgeving, het zicht op de locatie en het zicht op de doorgaande weg. Dit verhoogt de kwaliteit van de locatie en bevordert hiermee het gebruik. Een

voorbeeld is dat er dan sprake is van een hogere sociale veiligheid. Hogere gebruiksaantallen komen vervolgens het initiatief weer ten goede. Op deze manier zijn ruimtelijke kwaliteiten van de locaties verbonden met eisen vanuit de publieke partij en is het in het van belang van de private partij dat de locatie over ruimtelijke kwaliteiten beschikt.

7.3.3 Maak gebruik van de kracht van RWS Partner

Geadviseerd wordt om naast de uitkomsten van dit onderzoek kennis vanuit het programma RWS Partner als input te gebruiken. RWS Partner heeft contacten met verschillende private partijen en ervaart zelf de beperkende gevolgen van het beleid.

Om ontwikkelingen op verzorgingsplaatsen te stimuleren zal Rijkswaterstaat de gronden beschikbaar moeten stellen. Deze beschikbaarheid moet op een duidelijke wijze aan de markt bekend worden gemaakt. De manier waarop dit het best kan gebeuren, is een punt dat nader onderzocht moet worden. RWS Partner biedt mogelijkheden om ontwikkelingen actief te stimuleren.

7.3.4 Denk actief mee met private partijen en faciliteer

Wanneer er sprake is van een initiatief zal Rijkswaterstaat een faciliterende rol op zich moeten nemen. Dit houdt minstens in dat Rijkswaterstaat gronden beschikbaar stelt, de nodige vergunningen verleent, wanneer de vergunningen niet kunnen worden verleend zal Rijkswaterstaat mee moeten denken bij aanpassing van het initiatief, zodat de vergunning wel verleend kan worden en het zal duidelijk met andere overheidsinstanties moeten communiceren om het proces te stroomlijnen.

Om actief op initiatieven in te kunnen spelen, wordt aanbevolen om op voorhand vast te stellen in hoeverre er op een locatie ruimte beschikbaar is voor initiatieven. Tevens zal het tijdig onderzoeken van uitbreidingsmogelijkheden van de verzorgingsplaatsen met aangrenzende percelen nodig zijn om een actieve en faciliterende rol te kunnen vervullen. Zo laat Rijkswaterstaat immers de betrokkenheid en welwillendheid zien. In een later stadium kan beslist worden of de gronden daadwerkelijk worden aangekocht door Rijkswaterstaat of dat dit door de private partij gedaan zal moeten worden.

Bibliografie

Minister van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij. (1998). *Flora- en Faunawet*.

A. Jorritsma-Lebbink; W. Sorgdrager. (1996). *Wet beheer Rijkswaterstaatwerken*.

Agentschap NL. (2013, januari 31). *SPECIAL INTERNATIONALE ONTWIKKELINGEN Uitgelicht: Europese verkopen elektrische voertuigen*. Opgeroepen op April 21, 2014, van [www.rvo.nl](http://www.rvo.nl/sites/default/files/2013/10/Special%20internationale%20ontwikkelingen%2031-01-2013.doc.pdf):
<http://www.rvo.nl/sites/default/files/2013/10/Special%20internationale%20ontwikkelingen%2031-01-2013.doc.pdf>

ANWB, E. v. (2014, juni 8). Afdeling vastgoed. (E. Brobbel, Interviewer)

Athlon. (2014, Februari 18). *Nieuws: Onderzoek Athlon: carpoolen vooral in trek bij jongeren*. Opgeroepen op Mei 27, 2014, van www.autoleasewereld.nl:
http://www.autoleasewereld.nl/nieuws/1/6392-onderzoek_athlon__carpoolen_vooral_in_trek_bij_jongeren

CBS. (2013, Mei 16). *Autobezit jongeren daalt*. Opgeroepen op Juni 2, 2014, van www.cbs.nl: <http://www.cbs.nl/nl-NL/menu/themas/dossiers/jongeren/publicaties/artikelen/archief/2013/2013-3828-wm.htm>

CBS. (2013, Mei 16).
http://statline.cbs.nl/StatWeb/publication/?DM=SLNL&PA=7374hvv&D1=0-1,12-13&DMotorvoertuigen;_aantal_voertuigen_en_autodichtheid_per_provincie. Opgeroepen op Juni 2, 2014, van
<http://statline.cbs.nl/StatWeb/publication/?DM=SLNL&PA=7374hvv&D1=0-1,12-13&D2=a&D3=l&HDR=G2,T&STB=G1&VW=T>

CBS. (2013, Juli 1). *Mobiliteit in Nederland; vervoerwijzen en motieven, regio's*. Opgeroepen op Mei 27, 2014, van www.cbs.nl:
<http://statline.cbs.nl/StatWeb/publication/default.aspx?DM=SLNL&PA=81129NED&D1=a&D2=0&D3=a&D4=0&D5=0&D6=a&HDR=T&STB=G1%2cG2%2cG3%2cG4%2cG5&VW=T>

CBS. (2013, Mei 2013). *Motorvoertuigen; aantal voertuigen en autodichtheid per provincie*. Opgeroepen op Juni 2, 2014, van www.cbs.nl:
<http://statline.cbs.nl/StatWeb/publication/default.aspx?DM=SLNL&PA=7374HVV&D1=2%2c18&D2=0&D3=10-23&HDR=T&STB=G1%2cG2&CHARTTYPE=2&VW=G>

Directoraat-Generaal Mobiliteit, WEgen en verkeersveiligheid. (2011). *Beslisnota: Aanpak verzorgingsplaatsen*.

Economic and Social Council. (2002, April 5). *European Agreement on Main International Traffic Arteries (AGR)*. Opgeroepen op Juni 5, 2014, van www.unece.org:
<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2002/sc1agr/TRANS-SC1-AC5-2002-03e.pdf>

European Comission. (2013, Januari 28). *Europe 2020: a strategy for European Union growth*. Opgeroepen op Mei 18, 2014, van www.europa.eu:

http://europa.eu/legislation_summaries/employment_and_social_policy/eu2020/em0028_en.htm

Fastned. (2014, Mei 22). Verantwoordelijken wbr en omgevingsvergunning. (E. Brobbel, Interviewer)

Group, T., & Oosterum, J. v. (2014, Juni 7). mede initiatiefnemer truckparking en eigenaar wegrestartketen Joost. (E. Brobbel, Interviewer)

Ministerie van Infrastructuur en Milieu. (2013). *Wijziging Voorzieningen op verzorgingsplaatsen langs rijkswegen (geen aanvullende voorzieningen bij energielaadpunt)*. Staatscourant.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat. (2004). *Nota Mobiliteit: Naar een betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid*.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Rijkswaterstaat, Dienst Weg- en Waterbouwkunde (RWS, DWW). (2000). *Leidraad bouwstoffen Rijkswaterstaat : praktische informatie over bouwstoffen en materiaalkeuze voor wegenbouw en natte waterbouw*. Opgeroepen op juni 5, 2014, van www.publicaties.minienm.nl: <http://publicaties.minienm.nl/documenten/leidraad-bouwstoffen-rijkswaterstaat-praktische-informatie-over->

Ministerie van Verkeer en Waterstaat; Rijkswaterstaat. (2004). *Kennisgeving; Voorzieningen op verzorgingsplaatsen langs snelwegen*. Staatscourant.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat; Rijkswaterstaat. (2009). *Richtlijn verzorgingsplaatsen 2011*.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat; Rijkswaterstaat. (2009). *Richtlijn verzorgingsplaatsen 2011*.

Planbureau voor de Leefomgeving. (2012, Augustus 30). *Vormgeven aan de Spontane Stad: belemmeringen en kansen voor organische stedelijke herontwikkeling*. Opgeroepen op Maart 18, 2014, van www.pbl.nl: <http://www.pbl.nl/publicaties/2012/vormgeven-aan-de-spontane-stad-belemmeringen-en-kansen-voor-organische-stedelijke-herontwikkeling>

Policy Research Corporation NEA Transportonderzoek. (2007). *NOTA TOEKOMSTVERKENNING VRACHTVERVOER OVER DE WEG - EINDRAPPORT -*.

Regus. (2014, Mei 15). Business development director Third Place. (E. brobbel, Interviewer)

Rijksdienst voor Ondernemend Nederland. (2013). *Elektrisch vervoer in Nederland Highlights 2013*. Opgeroepen op April 16, 2014, van www.rvo.nl: <http://www.rvo.nl/onderwerpen/duurzaam-ondernemen/energie-en-milieu-innovaties/elektrisch-rijden/stand-van-zaken/cijfers>

Rijksdienst voor Ondernemend Nederland. (sd). *Elektrisch rijden*. Opgeroepen op april 21, 2014, van www.rvo.nl: <http://www.rvo.nl/onderwerpen/duurzaam-ondernemen/energie-en-milieu-innovaties/elektrisch-rijden>

Rijksdienst voor Ondernemend Nederland. (sd). *Elektrisch Rijden in de versnelling*.
Opgeroepen op April 21, 2014, van [www.rvo.nl](http://www.rvo.nl/sites/default/files/bijlagen/Plan%20van%20aanpak%20-elektrisch%20rijden%20in%20de%20versnelling-.pdf):
<http://www.rvo.nl/sites/default/files/bijlagen/Plan%20van%20aanpak%20-elektrisch%20rijden%20in%20de%20versnelling-.pdf>

Rijkswaterstaat. (2012). *Atlas hoofdwegennet*.

Rijkswaterstaat. (2014). *Memo: Juridische aspecten verzorgingsplaats*.

Urban Mind. (2010). *Organische gebiedsontwikkeling*. Opgeroepen op Maart 18, 2014, van www.urbanmind.nl: <http://www.urbanmind.nl/>