



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Uitvoeringskader Verzorgingsplaatsen

Datum november 2011
Status Definitief



Uitvoeringskader Verzorgingsplaatsen

Colofon

Uitgegeven door	RWS – Dienst Verkeer en Scheepvaart
Informatie:	De heer P.J.V. (Evert) van Lieshout
Telefoon	088 7982679
Uitgevoerd door:	DHV B.V. Feiko van der Veen, Manus Barten
Datum	8 november 2011
Status	Definitief v1.0

Inhoud

Management samenvatting 5

1 Inleiding 9

- 1.1 Context van dit Uitvoeringskader 9
- 1.2 Achtergrond problematiek 9
- 1.3 Doel en uitgangspunten 11
- 1.4 Leeswijzer 11

2 Gebruikerstevredenheid 12

3 Kwaliteitsniveau Basisvoorzieningen 15

4 Kwantitatief Toekomstbeeld 2020 19

- 4.1 Inzicht in belangrijke internationale vrachtroutes 19
- 4.2 Rekenregel parkeerbehoefte 20
- 4.3 Huidige en toekomstige parkeerbehoefte 21
- 4.4 Implementatiescenario's per verzorgingsplaats 22
- 4.5 Doorvertaling scenario's en rekenregel naar toekomstbeeld 2020 23
- 4.6 Toekomstkaart 2020 24

5 Kostenconsequenties eindbeeld 26

- 5.1 Huidige en toekomstige beheer en onderhoudskosten 26
- 5.2 Kosten voor kwaliteitsverbetering en capaciteitsuitbreiding 28

6 Implementatie 2012 t/m 2014 30

- 6.1 Prioriteitstelling 30
- 6.2 Gekozen oplossingsrichting capaciteit en kwaliteit 30
- 6.3 Implementatieprogramma aanpak capaciteitsknelpunten 32
- 6.4 Implementatieprogramma aanpak kwaliteitsknelpunten 36

Management samenvatting

Dit Uitvoeringskader Verzorgingsplaatsen beschrijft de langere termijn aanpak van Rijkswaterstaat voor het inrichtingniveau (kwaliteit) en de benodigde aantallen (capaciteit) en spreiding van verzorgingsplaatsen. Daarnaast geeft dit Uitvoeringskader invulling aan een eerste financiële impuls van M€ 25, die specifiek is gericht op het verbeteren van het kwaliteitsniveau en op uitbreiding van de capaciteit aan parkeerplekken voor vrachtwagens.

Problematiek

De problematiek met verzorgingsplaatsen wordt gekenmerkt door:

- Er is geen eenduidige relatie tussen beleidsdoelen, uitvoering en middelen. De kennisgeving verzorgingsplaatsen 2004 en de Richtlijn. Verzorgingsplaatsen 2010 zijn daartoe niet expliciet genoeg.
- Het serviceniveau verzorgingsplaatsen is niet uniform geregeld; het vertoont grote regionale verschillen voorzieningenniveau, onderhoudsniveau en kwaliteit.
- Weggebruikers zijn regelmatig ontevreden over de kwaliteit van verzorgingsplaatsen.
- Overvolle verzorgingsplaatsen leiden tot onveilige situaties.
- Criminaliteit op verzorgingsplaatsen blijft een probleem.
- De financiële dekking voor verzorgingsplaatsen is niet structureel geregeld.
- De rolverdeling overheid en markt is niet helder.

Kwaliteitsverbetering

Bij het gewenste basisniveau aan voorzieningen op verzorgingsplaatsen is een sobere invulling het uitgangspunt. In een uitgebreide tabel zijn de mogelijke voorzieningen opgenomen die Rijkswaterstaat tot het basisniveau rekent en welke voorzieningen optioneel van aard zijn. Met deze optionele voorzieningen, die gedeeltelijk tot het domein van Rijkswaterstaat gerekend worden, kan het kwaliteitsniveau verder verhoogd worden.

Deze basisvoorzieningen gelden voor alle verzorgingsplaatsen. Het gevolg daarvan is dat in de komende jaren het voorzieningenniveau op een groot aantal verzorgingsplaatsen verbeterd dient te worden. Solitaire parkeerplaatsen - veelal zonder enige voorzieningen - worden gesloten zodra is vastgesteld dat ze op grond van capaciteitsoverwegingen niet meer nodig zijn. De solitaire parkeerplaatsen die gehandhaafd worden vanwege benodigde capaciteit, worden in principe naar basisniveau opgewaardeerd.

De kwaliteitsinspanningen voor het basisniveau zijn vooral gericht op het verhogen van de veiligheid van de gebruikers. Dit wordt bereikt binnen de thema's:

- licht en zicht maatregelen (verlichting en lange zichtlijnen),
- vernieuwen meubilair, belijning en groenvoorzieningen,
- inrichting volgens Duurzaam Veilig principe (rijroutes en looppaden),
- toevoeging van sanitaire voorzieningen waar nodig.

Voor enkele basisvoorzieningen ziet RWS mogelijkheden om marktpartijen in te schakelen. Ook sommige voorzieningen die RWS nu verzorgt (en optionele voorzieningen die niet door RWS worden gerealiseerd en onderhouden), kunnen in de toekomst door marktpartijen geboden worden.

In het bijzonder geldt dit voor het realiseren en exploiteren van sanitaire voorzieningen die nu ook tot het basisniveau gerekend worden. Rijkswaterstaat heeft beperkte ervaring in Zeeland en in Oost-Nederland met het uitbesteden van sanitair op solitaire verzorgingsplaatsen aan derden; de nadere invulling zal per regio kunnen verschillen.

Voorwaarde is natuurlijk dat er door de marktpartij voldoende inkomsten uit deze specifieke voorzieningen kunnen worden gegenereerd. Waar marktexploitatie niet (volledig) kostendekkend kan gebeuren, kunnen de mogelijkheden voor Publiek Private Samenwerking verkend worden.

Indien marktpartijen ingezet kunnen worden voor deze kwaliteitsverbetering naar basisniveau, dan kan de bijbehorende verhoging van beheer en onderhoudskosten voor RWS achterwege blijven en zelfs gehandhaafd worden op het huidige niveau van M€ 7,13.

Capaciteitsuitbreiding

Als gevolg van de rij- en rusttijden verordening moet door het internationale vrachtverkeer meer gerust worden dan door het nationale vrachtverkeer. De drukste internationale corridors zijn: A67, A1, A12, A16 en A27, niet alleen nu maar ook in 2020.

Binnen het huidige beleid is een rekenregel voor de capaciteitsbepaling van verzorgingsplaatsen van kracht, die niet voldoet voor de internationale vrachtroutes vanwege onderschatting van het tekort aan parkeerplaatsen.

Met de opgestelde nieuwe rekenregel, die is afgestemd met de regionale diensten, is dit hiaat ondervangen.

Met toepassing van de nieuwe rekenregel is het huidige Nederlandse tekort aan parkeerplaatsen voor vrachtverkeer vastgesteld op 1.800. Merk op dat de verdeling over Nederland niet correspondeert met de behoefte: in de internationale corridors is een groot tekort, elders is een overschot aan parkeerplaatsen. Het tekort voor 2020 is berekend op 4.150, waarvan ongeveer 1.150 langs de A67.

In deze berekeningen is uitsluitend gekeken naar parkeerplaatsen direct aan het hoofdwegennet, de zogeheten weggebonden locaties, die in eigendom en beheer zijn van het Rijk en openbaar toegankelijk.

Naast deze terreinen aan het hoofdwegennet zijn er parkings op het onderliggende wegennet (en snel bereikbaar vanaf het HWN), die volledig privaat geëxploiteerd worden. Rijkswaterstaat kan via marktconsultaties dit soort private initiatieven verder stimuleren. Uit een recente marktconsultatie is ook de mogelijkheid naar voren gekomen om plekken aan het OVN te huren van marktpartijen en die gratis aan te bieden aan het vrachtverkeer.

De opties voor capaciteitsuitbreiding zijn:

- herinrichting van hetzelfde terrein, waarbij het verhard oppervlak wordt uitgebreid en een nieuwe lay-out doorgevoerd.
- gronduitbreiding, waarbij parkeerplekken worden toegevoegd en veelal het bestaande terrein wordt gerenoveerd.

Kostenconsequenties eindbeeld

Op grond van de nieuwe rekenregel en de verschillende opties voor kwaliteitsverbetering en capaciteitsuitbreiding is een toekomstkaart voor het netwerk aan verzorgingsplaatsen opgesteld. De kosten voor realisatie van dit eindbeeld zijn M€ 182 met als jaarlijkse onderhoudskosten M€ 9,15. Met inschakeling van marktpartijen voor kwaliteitsverbetering naar basisniveau kunnen de beheer en onderhoudskosten voor RWS gehandhaafd blijven op het huidige niveau van M€ 7,13.

Implementatie 2012 tot en met 2014

Rijkswaterstaat gaat in de periode 2012 tot en met 2014 invulling geven aan het uitvoeringskader verzorgingsplaatsen. Voor deze aanpak is voor de komende drie jaar een budget beschikbaar van 25 miljoen euro. Dit budget is echter onvoldoende voor een volledige aanpak van de huidige en verwachte problematiek.

Om de bestaande problematiek de komende jaren toch effectief aan te kunnen pakken zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De prioriteiten voor de komende jaren zijn verkeersveiligheid en het leveren van bijdrage aan het tegengaan van transportcriminaliteit. De beschikbare middelen worden primair ingezet voor:
 - Het oplossen van capaciteitsknelpunten voor het vrachtverkeer;
 - Het realiseren van een (sobere vorm van) een duurzaam veilige inrichting en volgens uitgangspunten "licht en zicht".
- De aanpak is gericht op acute knelpunten, maar levert ook een bijdrage aan het eindbeeld.
- De markt wordt zoveel mogelijk ingezet om de problematiek snel en kostenefficiënt op te lossen. Hierbij worden ook maatregelen ingezet waarvoor tot nog toe niet gekozen is, zoals het bieden van reclameruimte en het huren van parkeerplekken aan het OWN.
- De aanpak biedt enige vrijheid aan de regionale diensten van RWS in prioritering en het bepalen van de maatregelen. Dit maakt maatwerk en combinatie met andere projecten mogelijk, waardoor het rendement van de investering stijgt.

Dit is uitgewerkt voor de volgende 11 (deel)corridors met veel internationaal vrachtverkeer en acute capaciteitsproblematiek:

- | | |
|-------------------------|------------------|
| 1. A67; | 7. A15; |
| 2. A1 Twente; | 8. A20; |
| 3. A1 Beekbergen; | 9. A7 grens; |
| 4. A12 / A50 / A15; | 10. A27 Utrecht; |
| 5. A28 / A1 Hoevelaken; | 11. A67 Heerlen. |
| 6. A37 | |

Capaciteit

Voor de corridors 1 tot en met 4 zijn de tekorten van dien aard dat RWS mogelijkheden ziet om parkeerruimte te huren bij marktpartijen.

De bijbehorende kosten voor capaciteitsuitbreiding zijn totaal voor de komende 3 jaar **€ 11.150.000**:

- M€ 5,0 voor uitbreiding verdichting van weggebonden locaties met 200 parkeerplekken;
- M€ 6,15 voor het huren van 410 parkeerplekken.

Te tekorten in de corridors 6 tot en met 10 zijn beperkter dan in de corridors 1 t/m 4. Dit leidt ertoe dat exclusief gekozen wordt voor verdichten en uitbreiden van bestaande locaties aan het HWN. Met een budget van **€ 2.650.000** kunnen 105 extra parkeerplekken worden toegevoegd.

De corridor 5 en 11 kunnen worden aangepakt middels een gepland, respectievelijk lopend realisatieproject in het kader van BO-MIRT. Daarom zijn binnen dit implementatieprogramma hiervoor geen middelen gereserveerd.

Totaal resulteert dit in **€ 13.800.000** voor capaciteitsuitbreiding.

Kwaliteit

Het aantal locaties met een kwaliteitsprobleem is simpelweg te groot is om binnen het beschikbare budget een totaaloplossing te bieden. Gekozen is voor een middenweg tussen enerzijds op veel plekken heel weinig doen en anderzijds inzetten op een beperkt aantal locaties:

- Een aantal erkende probleemlocaties wordt volledig aangepakt;
- Prioriteit krijgen verder verzorgingsplaatsen binnen de genoemde corridors met een capaciteitsprobleem;
- Het resterende budget wordt ingezet voor de overige verzorgingsplaatsen;
- er is een budget voor tijdelijke aanpak van locaties in Noord-Brabant die op termijn moeten verdwijnen.

Toepassen van bovenstaande uitgangspunten leidt tot de volgende inzet van middelen voor kwaliteitsverbetering (totaal **€ 11.200.000**):

- M€ 5,1 voor opwaardering van 17 verzorgingsplaatsen in de genoemde 11 corridors;
- M€ 5,1 voor 17 verzorgingsplaatsen elders in Nederland;
- M€ 1,0 voor extra maatregelen in Noord-Brabant.

De totale kosten voor de korte termijn implementatie zijn door bovenstaande maatregelen **€ 25.000.000**.

1 Inleiding

1.1 Context van dit Uitvoeringskader

Dit document beschrijft de langere termijn aanpak van Rijkswaterstaat voor het inrichtingniveau, de benodigde capaciteit en de spreiding van verzorgingsplaatsen. Tevens geeft dit document invulling aan een eerste financiële impuls van M€ 25, die specifiek is gericht op het verbeteren van het kwaliteitsniveau en op uitbreiding van de capaciteit aan parkeerplekken voor vrachtwagens. Om op korte termijn toch een inhaalslag te kunnen maken, ziet RWS mogelijkheden door het betrekken van marktpartijen. Deze aanpak sluit aan bij de lijn die het huidige kabinet heeft uitgezet. In dit Uitvoeringskader is aangegeven waar een invulling door de markt wordt gezien.

1.2 Achtergrond problematiek

Op dit moment is een aantal documenten en wetten leidend voor het uitvoeringsbeleid rondom verzorgingsplaatsen:

1. "Wet tot veiling van bepaalde verkooppunten van motorbrandstoffen" van 16 juni 2005, ook wel benzinewet genoemd;
2. Kennisgeving "Voorzieningen op verzorgingsplaatsen langs rijkswegen" (publicatie Staatscourant maart 2004);
3. RWS Richtlijn Verzorgingsplaatsen 2010.

Bij de uitvoering van deze documenten en wetten doen zich de onderstaande complicaties voor.

Geen eenduidige relatie tussen beleidsdoelen, uitvoering en middelen

De relatie tussen beleidsdoelen, maatregelen en middelen is momenteel niet expliciet. De *kennisgeving verzorgingsplaatsen 2004* geeft een aantal uitgangspunten voor basisfuncties en afstanden tussen verzorgingsplaatsen, maar gaat niet in op de wijze waarop deze gerealiseerd moeten worden. Er is geen RWS implementatieplan aan gekoppeld en een duidelijk basisniveau is er niet in vastgelegd. De nieuwe *Richtlijn Verzorgingsplaatsen 2010* is de opvolger van de richtlijn uit 1989. De RWS Richtlijn beschrijft het inrichten van een afzonderlijke verzorgingsplaats en gaat niet over het beleid in termen van corridor capaciteit, afstandsregime, serviceniveaus e.d. Het is geen beleidsstuk dat een basisniveau definieert. Het beschrijft wel hoe functies concreet gerealiseerd moeten worden.

Serviceniveau verzorgingsplaatsen is niet uniform geregeld

In de afgelopen periode zijn verzorgingsplaatsen – bij het ontbreken van duidelijk beleid - vaak naar regionale inzichten ingericht en zijn regionale afwegingen gemaakt ten aanzien van uitbreiding, en beheer en onderhoudsaspecten. Resultaat is dat het serviceniveau aan de weggebruiker sterke verschillen vertoont in voorzieningenniveau, onderhoudsniveau en kwaliteit. Voor de betrokkenen wegbeheerders is niet duidelijk wat de ondergrens is en wat een extra.

Weggebruikers zijn ontevreden over situatie verzorgingsplaatsen

Uit gebruikersonderzoeken blijkt dat weggebruikers regelmatig ontevreden zijn over de kwaliteit van verzorgingsplaatsen. Er lijkt ook een belangrijke relatie te bestaan tussen de tevredenheid van weggebruikers en de aandacht die de

wegbeheerder besteedt aan de verzorgingsplaatsen. In regio's met een hoog kwaliteitsniveau (zoals Zeeland) liggen de gebruikersoordelen hoger dan elders. Vrachtwagenchauffeurs brengen veel tijd door op verzorgingsplaatsen, vooral gedurende de nacht (rij- en rusttijden). Onveiligheid en ondercapaciteit zijn voor hen een zodanig groot probleem dat het oplossen daarvan één van de speerpunten is voor brancheorganisaties.

Overvolle verzorgingsplaatsen leiden tot onveilige situaties

In een aantal gevallen is er een capaciteitsprobleem zodanig, dat het vrachtverkeer parkeert op de vluchtstrook. Dit komt vooral voor in internationale corridors en in corridors waar de afstanden tussen verzorgingsplaatsen groot zijn. De (buitenlandse) chauffeurs leggen dan regelmatig prioriteit bij het voldoen aan de rusttijden en het maximaliseren van de rijtijden. In deze gevallen is de verkeersveiligheid in het geding. Ook vormt deze praktijk een belasting voor weginspecteurs en het KLPD. Handhaving van het verbod tot parkeren op de vluchtstrook blijkt niet eenvoudig te zijn en is moeilijk uit te leggen als een alternatief ontbreekt. In ieder geval een deel van de oplossing zal moeten komen uit een capaciteitsuitbreiding van verzorgingsplaatsen.

Criminaliteit op verzorgingsplaatsen blijft een probleem

Al jaren wordt de transportbranche geconfronteerd met ladingdiefstal op verzorgingsplaatsen. Dit leidt tot een forse schadepost en onveiligheid voor de chauffeurs. Door overheid, transportbranche en verzekeraars zijn al gezamenlijke initiatieven genomen om transportcriminaliteit tegen te gaan. Voorbeelden zijn: handhaving en cameratoezicht met de Secure Lane, aanpak van de 20 meest onveilige verzorgingsplaatsen en diverse preventieve maatregelen door de branche. Met de "licht en zicht" aanpak heeft Rijkswaterstaat een standaard neergezet voor een veilig vormgegeven verzorgingsplaats. De problematiek is echter nog niet opgelost en een groot deel van de verzorgingsplaatsen is nog niet volgens "licht en zicht" ingericht.

Financiële dekking is niet structureel geregeld

De financiering van verzorgingsplaatsen is niet specifiek geregeld. Beheer en onderhoud vallen onder het algemene beheer en onderhoud budget van Rijkswaterstaat. Dit biedt geen ruimte om meer omvangrijke verbeteringen door te voeren dan het bijhouden van het bestaande. Voor steeds meer onderdelen van het areaal sluit Rijkswaterstaat SLA's af. Voor die onderdelen is bijgevolg een heldere claim op de schaarse middelen. Er resteert echter te weinig budget voor een adequate aanpak, realisatie en uitbreiding van verzorgingsplaatsen. Budgetten voor het "zelfstandig" aanleggen of opwaarderen van verzorgingsplaatsen zijn er nauwelijks. Met een landelijk budget voor "vrachtvervoer projecten" zijn enkele locaties aangepakt, met name rond Utrecht. Andere zeldzame succesvolle voorbeelden van financiering buiten wegverbredingsprojecten zijn de reconstructies van grensemplacement Venlo en VZP Lonnekermeer. Daartegenover staan vele locaties waarvoor middelen ontbreken.

Rolverdeling overheid en markt is niet helder

De afgelopen jaren is vaak geopperd dat meer aan de markt overgelaten moet worden. Daarbij is niet altijd duidelijk gemaakt waarom marktpartijen dat zouden willen of moeten doen en welke randvoorwaarden de overheid moet stellen. Bovendien geeft de ruimte in het beleid en de wisselende invulling van uitgangspunten geen duidelijkheid naar marktpartijen. Zo wordt de markt geen kansen geboden om concurrerende parkeercapaciteit te bieden als RWS haar

(gratis) weggebonden capaciteit verder uitbreidt en bewegwijzering naar alternatieven langs het OWN ontbreekt langs het HWN. Resultaat is klachten over het ontbreken van een 'level playing field' met als gevolg het uitblijven van gehoopte investeringen en initiatieven door marktpartijen. Uit de lopende marktconsultaties blijkt in ieder geval, dat hoe duidelijker de overheid haar rol kiest, hoe eerder marktpartijen hun rol zullen invullen.

1.3 Doel en uitgangspunten

Uit de bovenstaande beschrijving van de problematiek blijkt dat er zowel op het kwaliteitsniveau als op het capaciteitsniveau (kwantiteit en spreiding) van verzorgingsplaatsen sprake is van achterstand en veiligheidproblematiek.

Dit Uitvoeringskader heeft dan ook tot doel om helderheid te verschaffen over:

1. het gewenste kwaliteitsniveau aan basisvoorzieningen, met nadruk op sober en doelmatig;
2. het langere termijn toekomstbeeld van de spreiding en capaciteit van verzorgingsplaatsen;
3. de kostenconsequenties van het eindbeeld inclusief beheer en onderhoud.
4. het implementatieplan voor de komende 3 jaar (2012 t/m 2014);
5. de ruimte die de regionale diensten hebben voor eigen invulling van de kwalitatieve en kwantitatieve aanpak binnen het implementatieplan.

Daarbij gelden de volgende uitgangspunten:

- "Wet tot veiling van bepaalde verkooppunten van motorbrandstoffen";
- Kennisgeving "Voorzieningen op verzorgingsplaatsen langs rijkswegen" (publicatie Staatscourant maart 2004);
- RWS Richtlijn Verzorgingsplaatsen 2010;
- De mening van de weggebruiker, die als belangrijk wordt gezien voor de vaststelling van het kwalitatieve niveau aan voorzieningen;
- Het door RWS gewenste duidelijke beeld van een sober en doelmatig basisniveau aan voorzieningen op verzorgingsplaatsen.

1.4 Leeswijzer

Dit document beschrijft achtereenvolgens:

- De gebruikerstevredenheid (mening) van weggebruikers over verzorgingsplaatsen, die input vormt voor het vaststellen van nut en noodzaak van het kwalitatieve niveau van voorzieningen (hoofdstuk 2).
- De beschrijving van het kwalitatieve niveau aan voorzieningen op verzorgingsplaatsen, met onderscheid naar basisvoorzieningen en optionele voorzieningen (hoofdstuk 3);
- Het toekomstbeeld 2020 waarin de verschillen in capaciteit tussen de huidige en de gewenste situatie duidelijk worden (hoofdstuk 4);
- De kostenconsequenties die volgen uit de doorberekening van het eindbeeld (hoofdstuk 5);
- Het implementatieplan voor de eerste invulling van het Uitvoeringskader Verzorgingsplaatsen voor de periode 2012 t/m 2014 (hoofdstuk 6).

2 Gebruikerstevredenheid

In de afgelopen jaren zijn er verschillende onderzoeken uitgevoerd waarbij de gebruikers van verzorgingsplaatsen ondervraagd zijn over gebruik en kwaliteit van de verzorgingsplaatsen. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de belangrijkste conclusies van deze onderzoeken.

De **ANWB** heeft in 2003 onderzoek gedaan naar het gebruik van verzorgingsplaatsen¹. Belangrijke uitkomsten van het onderzoek uit 2003:

- Van alle respondenten stopt ongeveer de helft (48%) wel eens op een verzorgingsplaats langs de snelweg in Nederland. De belangrijkste reden om te stoppen is om even uit te rusten (70%) of voor een toiletstop (68%). Men stopt vaker op een verzorgingsplaats met dan zonder voorzieningen.
- Het belangrijkste criterium om voor een bepaalde verzorgingsplaats te kiezen is de aanwezigheid van voorzieningen. Voor 73% van de respondenten die wel eens stopt is dit het belangrijkste criterium. De helft van de respondenten neemt de dichtstbijzijnde verzorgingsplaats².
- De redenen om te stoppen op verzorgingsplaatsen langs de snelweg zijn:

	Totaal
Even uitrusten, pauzeren	70%
Toiletstop	68%
Iets kopen in tankstation of andere winkel	37%
Iets eten of drinken in een restaurant	32%
Telefoneren	9%
Anders, namelijk:	
- Eigen eten/Picknicken	1%
- Hond uitlaten	1%
- Anders	3%
- Geen antwoord	4%
Aantal respondenten	n=1052

Basis: respondenten die wel eens stoppen op verzorgingsplaatsen langs de snelweg in Nederland. Overgenomen uit: ANWB 2003, Omnibusonderzoek

Een onderzoek van **het Panel** uit 2009² bevestigt de genoemde redenen om te stoppen. Aanvullend wordt echter ook tanken als belangrijke reden om te stoppen genoemd. De belangrijkste reden om gebruik te maken van een verzorgingsplaats is als de weggebruiker lange afstanden moeten afleggen (62%). Ongeveer driekwart van de weggebruikers maakt wel eens gebruik van verzorgingsplaatsen. Verzorgingsplaatsen scoren vaak slecht in gebruikerstevredenheid onderzoeken. Rijkswaterstaat laat dit jaarlijks onderzoeken. Deze onderzoeken bestaan uit een deel gericht op vrachtwagenchauffeurs en een deel gericht op automobilisten. Onderstaand enkele belangrijke resultaten.

¹ Omnibusonderzoek, ANWB (2003). Eind 2011 worden de resultaten van een nieuw onderzoek bekend, waarin het oordeel over bijna 30% van alle verzorgingsplaatsen wordt gegeven

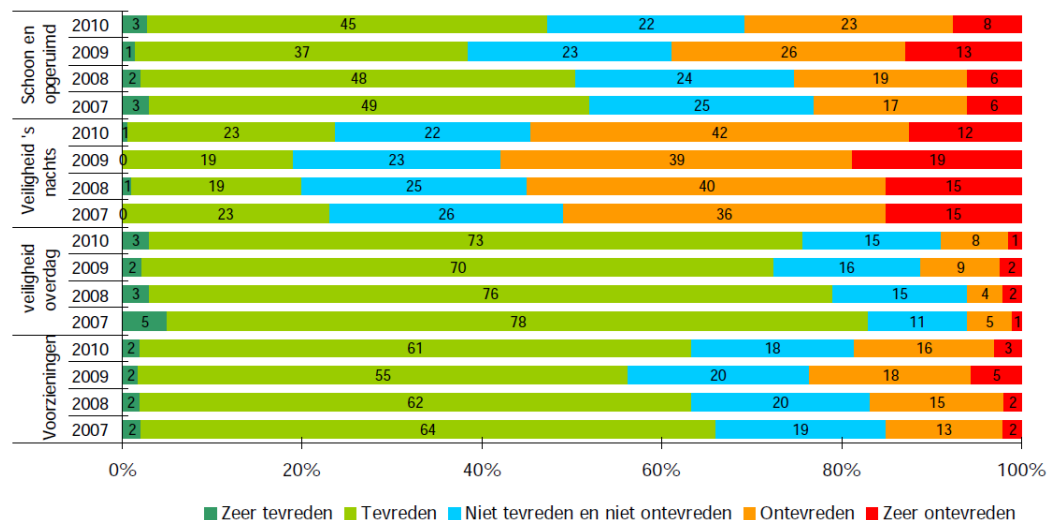
² Voorzieningen langs de snelweg, Ruigrok, het Panel (2009)

Vrachtwagenchauffeurs

Uit de gesprekken is gebleken dat veiligheid voor vrachtwagenchauffeurs een zeer belangrijk aspect is bij het gebruik van verzorgingsplaatsen. In het onderzoek van 2006 komt veiligheid naar voren als knelpunt, met name 's nachts. Dit knelpunt is herbevestigd in 2010. De beoordeling van de veiligheid 's nachts op verzorgingsplaatsen door vrachtwagenchauffeurs is laag. 54% van de ondervraagden is (zeer) ontevreden over deze veiligheid, 24% is (zeer) tevreden over deze veiligheid,. Over de veiligheid op verzorgingsplaatsen overdag is een veel groter percentage te spreken: 76% is (zeer) tevreden.

Chauffeurs verklaren het gevoel van onveiligheid 's nachts door onvoldoende of geen verlichting en onvoldoende toezicht en controle. Overdag komt het gevoel van onveiligheid vooral door diefstal en aanwezigheid van rare personen en onvoldoende toezicht en controle.

Veilig kunnen overnachten is voor de vrachtwagenchauffeurs erg belangrijk. Een zeker deel van de (West-Europese) chauffeurs is dan ook eerder bereid om te kiezen voor betaald parkeren met toezicht. Dit kan leiden tot een zekere segregatie: de Oost- Europeanen op een vrij toegankelijke weggebonden plek, de West-Europeanen op een private en betaalde parking aan het OVN.



Figuur 2.1 Tevredenheid van vrachtwagenchauffeurs over verzorgingsplaatsen
(Bron: Gebruikerstevredenheid Hoofdwegen Vrachtwagenchauffeurs, 2010)

Chauffeurs die 5-7 dagen per week rijden, zijn meer tevreden over de veiligheid op verzorgingsplaatsen overdag en vrachtwagenchauffeurs die minder dan 40% internationaal rijden zijn minder ontevreden over de veiligheid op verzorgingsplaatsen 's nachts. De importantie van goede, veilige verzorgingsplaatsen is voor vrachtwagenchauffeurs hoog. 33% van de ondervraagden vindt verzorgingsplaatsen zeer belangrijk, 53% vindt dit belangrijk.

Automobilisten

Ook onder personenautomobilisten is in 2010 een grootschalig gebruikers-onderzoek uitgevoerd³. Hieruit blijkt dat automobilisten meer tevreden zijn over

³ Gebruikerstevredenheid Hoofdwegen Automobilisten, RWS-DVS (2010) en Gebruikerstevredenheid Hoofdwegen Vrachtwagenchauffeurs, RWS-DVS (2010)

de veiligheid op verzorgingsplaatsen dan de vrachtwagenchauffeurs, 44% geeft aan (zeer) tevreden te zijn. Het belang van goede verzorgingsplaatsen ligt bij automobilisten lager dan bij vrachtwagenchauffeurs, 15% van de ondervraagden vindt verzorgingsplaatsen zeer belangrijk en 54% vindt dit belangrijk.

De verschillen in scores zijn te verklaren. Automobilisten gebruiken minder vaak verzorgingsplaatsen dan vrachtwagenchauffeurs. Ruim 80% van de automobilisten bezoekt een verzorgingsplaats een paar keer per jaar tot bijna nooit. Terwijl 83% van de vrachtwagenchauffeurs minimaal een aantal keer per maand een verzorgingsplaats bezoekt. Hierdoor hechten automobilisten minder belang aan verzorgingsplaatsen. Vrachtautochauffeurs maken bovendien veel vaker 's nachts gebruik van verzorgingsplaatsen, ook om een lange rustperiode te houden. Bovendien gebruiken automobilisten vooral het deel rond het benzinestation en restaurant, dat vaak veiliger en beter onderhouden is dan de verder weg gelegen parkeerplaatsen waar vrachtwagenchauffeurs vaak komen.

Solitaire verzorgingsplaats versus inclusief benzinestation en/of restaurant

Het Panel onderzoek uit 2009 toont aan dat er veel meer gebruik wordt gemaakt van verzorgingsplaatsen met benzinestation en/of restaurant (ruim 80%) dan van solitaire verzorgingsplaatsen. De belangrijkste reden om te stoppen is gebruik te maken van het toilet (72%) of om te tanken (62%). In dit onderzoek is geen onderscheid gemaakt tussen vrachtwagenchauffeurs en automobilisten. Bij de beoordeling van de verzorgingsplaatsen valt op dat de tevredenheid over de verzorgingsplaatsen met tankstations en/of restaurants (ruim drie kwart) groter is dan die over de solitaire parkeerplaatsen (iets minder dan de helft).

Belangrijkste reden voor de onvrede over solitaire parkeerplaatsen is dat er geen of alleen 'smerig' sanitair aanwezig is, dat men zich er onveilig voelt en dat men het er vies vindt. Men heeft het idee dat het gevoel van onveiligheid komt doordat deze verzorgingsplaatsen vaak iets te ver van de snelweg af liggen, doordat er geen toezicht is en doordat er 'vage figuren' rondlopen. Het sluiten van een verzorgingsplaats omdat er veel sekstoerisme plaats vindt, vinden veel ondervraagden niet zo'n goed plan. Ze zijn van mening zijn dat het probleem dan alleen verplaatst wordt en niet opgelost. Als belangrijk verbeterpunt ten aanzien van de verzorgingsplaatsen wordt een goede verlichting genoemd.

Samenvatting gebruikerswensen

Volgens de eerder genoemde onderzoeken bestaat bij alle weggebruikers de behoefte aan voldoende plek om uit te rusten en de mogelijkheid tot gebruik van sanitaire voorzieningen. Van de automobilisten komt ook een deel om te tanken. De aanwezigheid van een tankstation wordt erg belangrijk gevonden. De behoeften van de vrachtautochauffeur gaan verder. Hij is vanwege de rij- en rusttijden afhankelijk van een locatie om (voor langere tijd) te kunnen rusten. Veilig kunnen overnachten is voor de vrachtwagenchauffeurs erg belangrijk. Ongeacht welke voorziening het betreft: schoon, netjes en vooral veilig zijn het allerbelangrijkste voor alle gebruikers.

3 Kwaliteitsniveau Basisvoorzieningen

Dit hoofdstuk beschrijft het gewenste basisniveau aan voorzieningen op verzorgingsplaatsen. Het uitgangspunt daarbij is, dat er een sobere invulling van de behoeften en wensen van de gebruikers (zie vorige hoofdstuk) wordt nagestreefd. Daarnaast kan een kwalitatief hoger niveau ('topniveau') bereikt worden door toevoeging van optionele voorzieningen.

De kwaliteitsinspanningen voor het basisniveau zijn vooral gericht op het verhogen van de veiligheid van de gebruikers. Dit wordt bereikt binnen de thema's

- licht en zicht maatregelen (verlichting en lange zichtlijnen),
- vernieuwen meubilair, belijning en groenvoorzieningen,
- inrichting volgens Duurzaam Veilig principe (rijroutes en looppaden),
- toevoeging van sanitaire voorzieningen waar nodig.

Hoofdfuncties volgens Kennisgeving 2004

Voor de hoofdfuncties voor het voorzieningenniveau is de Kennisgeving 2004 het uitgangspunt geweest. Deze hoofdfuncties zijn vertaald naar afgeleide functies en benodigde voorzieningen. Als basis voor de voorzieningen zijn gebruikt: de Richtlijn Verzorgingsplaatsen 2010 evenals toepassingsvoorbeelden uit de regio's Oost-Nederland, Utrecht, Zeeland en Noord-Brabant.

Onderscheid basisvoorzieningen en optionele voorzieningen

De onderstaande tabel 3.1 is de uitwerking van het basisniveau. Deze uitwerking is tot stand gekomen in samenspraak met de vertegenwoordigers van de regionale diensten. Per type voorziening is aangegeven of deze tot het basisniveau gerekend moet worden of optioneel van aard is. Bovendien is aangegeven welke optionele voorzieningen *wel* en welke in ieder geval *niet* door RWS worden gerealiseerd en onderhouden.

Het basisniveau geldt voor alle verzorgingsplaatsen, maar per verzorgingsplaats kunnen optionele voorzieningen toegevoegd worden om het kwaliteitsniveau verder te verhogen. Dit kan bijvoorbeeld in de grensgebieden het geval zijn of in meer recreatief ingestelde regio's zoals Zeeland.

Consequentie van het feit dat de basisvoorzieningen gelden voor alle verzorgingsplaatsen is dat de huidige solitaire parkeerplaatsen - voor zover deze gehandhaafd worden in het eindbeeld - vanaf 2024 gaandeweg ook een servicestation kunnen krijgen⁴.

In uitzonderingsgevallen worden basisvoorzieningen weggelaten. Een voorbeeld is een solitaire parkeerplaats vlak voor of na een verzorgingsplaats met een servicestation. In de betreffende corridor kan nu al sprake zijn van een capaciteitstekort waardoor deze solitaire parkeerplaats gehandhaafd moet worden en een verzorgingsplaats zonder servicestation blijft.

⁴ In de "Wet tot veiling van bepaalde verkooppunten van motorbrandstoffen" is opgenomen dat vanaf 1 januari 2024 nieuwe brandstofverkooppunten / servicestations kunnen worden geveild

Type voorziening	basisniveau	optioneel RWS	optioneel niet-RWS
Rusten en benen strekken			
Ontsluiten verzorgingsplaats	X		
↳ Op- en afritten (incl. bermen, geleiderail, bewegwijzering, verlichting)	X		
↳ Wegenstructuur (incl. waterhuishouding)	X		
↳ Indeling wegenstructuur aansluitend op (parkeer)voorzieningen	X		
↳ Verkeer geleiden en informeren (markering, bebording, infozuilen/-borden)	X		
↳ Veilige inrichting wegen, looproutes en verblijfsgebied (duurzaam veilig)	X		
Parkeren (kort en overnachten)	X		
↳ Bieden gelegenheid voor kortparkeren, langparkeren en overnachten	X		
↳ Parkeergelegenheid voor PA, VA en LZV	X		
↳ Parkeergelegenheid voor Exceptioneel transport		X	
↳ Benutting capaciteit corridor (o.a. informatiepanelen capaciteit VPL)		X	
↳ Afgesloten parkeerterrein (hoge beveiliging, betaald parkeren)			X
↳ Veiligheid	X		
↳ Voorkomen (transport)criminaliteit	X		
↳ Zicht en Licht (open structuur, zichtmaatregelen)	X		
↳ Aanleg fysieke afscheiding met achterland	X		
↳ Camerabewaking			X
↳ Persoonlijk toezicht (parkmanagement)			X
↳ Verlichting, open structuur en zichtlijnen	X		
↳ Externe Veiligheid (brandweervoorschriften, ruimte voor hulpdiensten)	X		
↳ Recreatievoorzieningen	X		
↳ Speelvoorzieningen			X
↳ Groenvoorzieningen	X		
↳ Zitgelegenheid	X		
↳ Afvalbakken	X		
↳ (Ondergrondse) afvalbakken vrachtwagenparkeerplaatsen	X		
↳ Afvalbakken personenautoparkeerplaatsen	X		
↳ Hondenuitlaatplaats		X	X
Sanitair			
Sanitaire voorzieningen	X		X
↳ Voldoende toiletten	X		X
↳ Mogelijkheid legen chemisch toilet (touringcars/campers)			X
↳ Douchemogelijkheden			X
Eten en Drinken			
Servicestation			X
↳ Voldoende aanbod eten en drinken			X
↳ Restaurant			X
↳ Bieden voldoende parkeerplaatsen			X
↳ Blikvanger			X
↳ Gemakswinkel			X
↳ Toiletvoorzieningen in servicestation	X		X
↳ Zakelijke voorzieningen t.b.v kort werken			X
Energielaadpunt			X
Brandstof verkrijgen			
Servicestation			X
↳ Ruimte voor kortparkeerders t.p.v. servicestation			X
↳ Voldoende aanbod brandstoffen			X
↳ Prijspaal (alleen indien servicestation aanwezig)	X		X
↳ Toiletvoorzieningen in servicestation	X		X
↳ Zakelijke voorzieningen t.b.v kort werken			X
Energielaadpunt			X
Voertuig inspecteren			
Ruimte om te parkeren	X		X
↳ Bieden voldoende parkeerplaatsen	X		X
↳ Afvalbakken	X		X
↳ Spiegelafstelplaats (SAP) voor vrachtwagens		X	
Servicestation			X
↳ Voldoende aanbod kleine onderdelen en vloeistoffen			X
↳ Autowasstraat			X
↳ Reparatieservice vrachtwagens			X

Tabel 3.1 Basisniveau voor de kwalitatieve voorzieningen op verzorgingsplaatsen

Verhouding groen - grijs

De verhouding verharding (capaciteit) versus groenvoorzieningen (beleving) is per verzorgingsplaats verschillend (maatwerk) en mede afhankelijk van het aantal parkeerplekken. Het percentage groen (buitenbermen + tussenbermen) varieert bij een zestal geanalyseerde voorbeeld verzorgingsplaatsen tussen 29 en 50% (gemiddeld 42%) van het totale oppervlak.

Bij verzorgingsplaatsen met een hoog percentage groen zou door de verlaging daarvan aan parkeercapaciteit gewonnen kunnen worden. Daarmee worden tevens de onderhoudskosten gereduceerd en licht-zicht (veiligheid) verbeterd. In verband met de beleving is de ondergrens gesteld op 30%.

Invulling voorzieningen door marktpartijen

De tabel met basisvoorzieningen geeft aan of een basisvoorziening door RWS of door een andere partij geboden moet worden. Sommige voorzieningen die RWS nu verzorgt, kunnen in de toekomst door marktpartijen geboden worden. Voorwaarde is natuurlijk dat er door de marktpartij voldoende inkomsten uit specifieke voorzieningen kunnen worden gegenereerd. Waar marktexploitatie niet (volledig) kostendekkend kan gebeuren, kunnen de mogelijkheden voor Publiek Private Samenwerking verkend worden.

Binnen dit uitvoeringskader zijn twee voorzieningen geïdentificeerd die geëxploiteerd kunnen worden door marktpartijen: sanitaire voorzieningen en afvalbeheer.

Voorbeeld sanitaire voorzieningen

Op verzorgingsplaatsen met voorzieningen zoals een brandstofstation en/of horeca is in veel gevallen al een toiletvoorziening aanwezig. Het is echter van belang dat het sanitair 24 uur per dag beschikbaar is om gebruikers (ook overnachtende vrachtwagenchauffeurs!) goed te kunnen bedienen. Vanwege exploitatie is dit niet altijd mogelijk.

Rijkswaterstaat heeft beperkte ervaring in Noord-Nederland, Zeeland en in Oost-Nederland met het uitbesteden van sanitair op solitaire verzorgingsplaatsen aan derden. De ervaringen zijn verschillend; de invulling zal per regio kunnen verschillen.

Voorbeeld Afvalbeheer

Het legen van de afvalcontainers op verzorgingsplaatsen valt nu onder de onderhoudscontracten met onderhoudsaannemers. Dit is eventueel ook anders in te vullen, net zoals bij sanitair. Afvalbeheer kan gegund worden aan een marktpartij, die als het ware het afvalbeheer adopteert. In ruil daarvoor mag deze marktpartij reclame-uitingen op de verzorgingsplaats plaatsen.

Voordeel van het uitbesteden van het afvalbeheer kan zijn dat die marktpartij een hoog beheerniveau zal nastreven doordat zijn naam verbonden is aan de verzorgingsplaats. In de praktijk zal dit de zogenoemde 'schoonheidsgraad A' zijn.

4 Kwantitatief Toekomstbeeld 2020

Om het toekomstbeeld voor verzorgingsplaatsen op te stellen is de behoefte aan parkeerplekken op verzorgingsplaatsen bepaald. Hiervoor is gebruik gemaakt van de volgende aanpak.

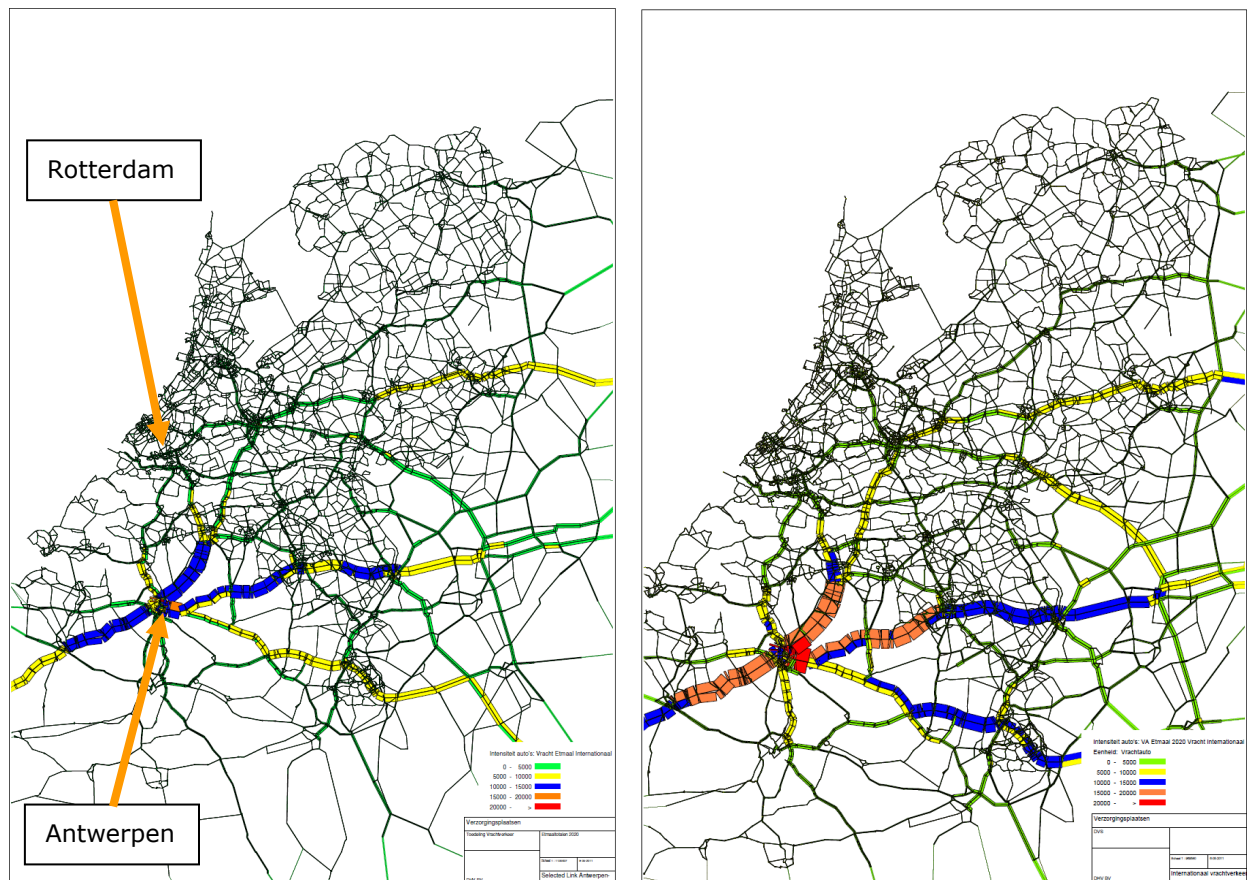
4.1 Inzicht in belangrijke internationale vrachtroutes

Voor het vrachtverkeer zijn de verzorgingsplaatsen van groot belang.

De chauffeurs moeten zich namelijk houden aan de rij- en rusttijdenwet (dagelijks 11 uur rust en per 4,5 uur rijden 45 minuten rust).

Naar verhouding moet door het internationale vrachtverkeer meer gerust worden dan door het nationale vrachtverkeer. Dit heeft te maken met de mogelijkheid voor het nationaal georiënteerde vrachtverkeer om de rust te combineren met bijvoorbeeld laden en lossen en met het feit dat de lange rust doorgaans thuis genomen kan worden.

Door de routes met veel internationaal vrachtverkeer in kaart te brengen, ontstaat inzicht in routes waar de behoefte aan verzorgingsplaatsen groter is (corridors met veel internationaal vrachtverkeer) dan op andere routes. Om het toekomstbeeld vast te stellen zijn de belangrijkste routes voor internationaal vrachtverkeer in kaart gebracht voor 2012 en 2020.



Figuur 4.1 Kaarten met de belangrijkste internationale routes in 2012 en 2020

Opvallend is dat de A67 met afstand de drukste route in Nederland is voor het internationale vrachtverkeer. Andere internationale routes zijn de A1 en A12, vooral nabij de grens. Merk op dat dit ook precies de locaties zijn (A67 en grens A1 en A12) waar de capaciteitsknelpunten op de verzorgingsplaatsen het grootst zijn. De grote drukte rond Antwerpen heeft te maken met de combinatie van verkeer van en naar Antwerpen en verkeer op doorreis richting Engeland of Frankrijk.

4.2 Rekenregel parkeerbehoefte

Om de behoefte aan het aantal parkeerplekken op een verzorgingsplaats te bepalen wordt binnen het huidige beleid gebruik gemaakt van de volgende rekenregel:

- Voor het aantal vrachtverkeer parkeerplekken is uitgegaan van 3‰ van de etmaalintensiteit.
- Voor personenauto's is de behoefte 1‰ van de etmaalintensiteit.

Het is gebleken dat deze rekenregel vooral voor de belangrijke vrachtroutes niet voldoet. De ervaringen van de regionale diensten en de resultaten van bezettingsgraadonderzoeken geven aan dat de rekenregel op locaties aan A67 en in Oost-Nederland leidt tot een onderschatting van het tekort aan parkeerplekken. Daarom is bij de totstandkoming van dit uitvoeringskader een nieuwe rekenregel opgesteld.

Deze regel is gebaseerd op:

- rustbehoefte ten gevolge van de rij- en rusttijden voor nationaal en internationaal vrachtverkeer;
- hoeveelheden nationaal en internationaal vrachtverkeer (zie figuur 4.1);
- resultaten bezettingsgraadonderzoeken en in de praktijk bekende tekorten;
- behoefte aan extra parkeercapaciteit op verzorgingsplaatsen in de grensregio's.

De nieuwe rekenregel voor vrachtautoparkeerplekken is:

$$P = P_1 + P_2 + P_3$$

waarin:

- P_1 : parkeerplekken internationaal vrachtverkeer: 6‰ van de etmaalintensiteit van vrachtverkeer in 2 richtingen met een herkomst en/of bestemming *buiten* Nederland.
- P_2 : parkeerplekken nationaal vrachtverkeer: 1‰ van de etmaalintensiteit van vrachtverkeer in 2 richtingen met herkomst én bestemming *binnen* Nederland.
- P_3 : extra behoefte in een straal van 15 km rond de grens: 5‰ van etmaalintensiteit van het grensoverschrijdende internationale vrachtverkeer in 2 richtingen.

Deze rekenregel komt goed overeen met de praktijk (validatie op basis van telonderzoeken).

De capaciteitsregel voor personenauto's (1‰ van de etmaalintensiteit) kan vooralsnog gehandhaafd blijven. Enerzijds zijn er geen tekorten bekend, anderzijds zijn er geen bezettingsgraadonderzoeken voorhanden om vast te stellen of een lagere norm ook zou voldoen.

4.3 Huidige en toekomstige parkeerbehoefte

Huidige situatie

In heel Nederland zijn 5.100 parkeerplekken voor vrachtverkeer beschikbaar op de weggebonden verzorgingsplaatsen. De behoefte in de huidige situatie is, volgens de *oude rekenregel* (zie vorige paragraaf), ongeveer 6.000 plaatsen⁵. Het tekort bedraagt echter geen 900, maar 2.800. Dit komt doordat momenteel niet alle verzorgingsplaatsen op de juiste locatie langs het HWN liggen of dat ze niet het juiste aantal parkeerplekken hebben. Met andere woorden: ze zijn niet op de goede manier verdeeld over het netwerk met in sommige corridors teveel, in andere corridors te weinig parkeerplekken.

Met de toepassing van de *nieuwe rekenregel* bedraagt de behoefte aan parkeerplekken voor vrachtverkeer in de *huidige situatie* 4.500 en is er een tekort van 1.800. De nieuwe rekenregel leidt in zijn totaliteit dus tot een beperkter tekort dan volgens de oude regel. Voor locaties met veel internationaal verkeer leidt de nieuwe rekenregel wel tot het ontstaan van een groter tekort dan met de oude rekenregel, met name op de A67 en andere achterlandverbindingen nabij de grens.

	Oude rekenregel	Nieuwe rekenregel
Aanwezige aantal 2011	5.100	5.100
Behoefte in 2011	6.000	4.500
<i>Tekort over heel NL</i>	900	- 600 (overschot)
Surplus op verkeerde locaties	1.900	2.400
<i>Capaciteitstekort bij verdeling volgens rekenregel</i>	2.800	1.800

Tabel 4.1 Huidig tekort aan parkeerplekken vrachtverkeer (VA) volgens oude en nieuwe rekenregel (zie ook voetnoot)

Tekort in 2020

Met de nieuwe rekenregel is het tekort aan parkeerplekken voor vrachtverkeer voor 2020 bepaald. In 2020 is de behoefte aan parkeerplekken ongeveer 7.700. Het tekort komt, analoog aan bovenstaande redenering echter neer op 4.150 parkeerplekken, waarvan ongeveer 1.150 langs de A67.

Deze getallen zijn niet helemaal vergelijkbaar met de berekening voor de huidige situatie. Dit komt doordat het netwerk van verzorgingsplaatsen is gewijzigd. Voor 2020 is uitgegaan van het toekomstbeeld. Voor de huidige situatie van het huidige netwerk. Niettemin is duidelijk dat de verwachte groei van het vrachtverkeer leidt tot een enorme toename van het tekort. Alle locaties die in de huidige situatie druk maar niet overvol zijn, kampen in de toekomst met een fors tekort.

⁵ In de berekeningen van deze paragraaf is gekeken naar de totaal aantallen parkeerplekken die langs, of in de directe omgeving van het HWN ontbreken. Er is hier (nog) geen onderscheid gemaakt tussen weggebonden parkeerplekken en parkeerplekken die door private ondernemingen langs het OVN worden geëxploiteerd.

	Nieuwe rekenregel
Aanwezige aantal 2011	5.100
Behoeftte in 2020	7.700
<i>Tekort over heel NL</i>	2.600
Surplus op verkeerde locaties	1.550
<i>Capaciteitstekort bij verdeling volgens rekenregel</i>	4.150

Tabel 4.2 Verwacht capaciteitstekort parkeerplekken vrachtverkeer (VA) in 2020

Aanbod van parkeerplekken langs het onderliggende wegennet

In bovenstaande berekeningen is uitsluitend gekeken naar parkeerplaatsen aan het hoofdwegennet, de zogeheten weggebonden locaties. Deze zijn in eigendom en beheer van het Rijk en openbaar toegankelijk.

Naast deze terreinen aan het hoofdwegennet zijn er parkings die volledig privaat geëxploiteerd worden. Hier gaat het om parkeerterreinen die niet langs het hoofdwegennet liggen, maar aan het onderliggende wegennet op korte afstand van de snelweg, zodat ze binnen korte tijd bereikbaar zijn voor snelwegverkeer. Op deze locaties kunnen eventueel ook extra diensten worden geboden die RWS niet langs het hoofdwegennet biedt, met name een hoger beveiligingsniveau.

Op de internationale vrachtroutes bieden deze private parkings een substantieel deel van de beschikbare capaciteit. Probleem is dat een groot deel van de chauffeurs niet kiest voor een betaalde plek, ook niet als deze een hoger voorzieningenaanbod heeft. Daardoor blijft de druk op de weggebonden locaties groot, die zijn immers gratis toegankelijk.

Rijkswaterstaat kan dit soort private initiatieven stimuleren. Zij kan initiatieven ook ondersteunen door terughoudend te zijn met capaciteitsuitbreidingen op het hoofdwegennet in de buurt van deze locaties en te kiezen voor een sober voorzieningenniveau. Uit een recente marktconsultatie is de mogelijkheid naar voren gekomen om plekken aan het OWN te huren van marktpartijen. De huurinkomsten voor private exploitanten (betaald door Rijkswaterstaat) zorgen er dan voor dat de exploitant zorgt voor gratis (sobere) parkeergelegenheid. In hoofdstuk 6 is deze oplossingsrichting verder toegelicht.

4.4 Implementatiescenario's per verzorgingsplaats

De volgende opties voor implementatie zijn van toepassing per verzorgingsplaats:

- **Nieuwbouw** (op nieuwe locatie);
- **Aanpassen** bestaande verzorgingsplaats, met de volgende varianten c.q. scenario's om veiligheid te vergroten:
 1. Meubilair en belijning vernieuwen + uitgebreid groenonderhoud.
 2. Licht en zicht: meer en betere verlichting, indeling parkeervakken wijzigen met andere belijning en kleine verharding aanpassingen, evenals groenvoorziening opnieuw inrichten.
 3. Duurzaam veilig: rijroutes en looproutes verplaatsen en inrichten zodat aan Duurzaam Veilig eisen wordt voldaan.

4. Capaciteitsuitbreiding door herinrichting van hetzelfde terrein, waarbij verhard oppervlak wordt uitgebreid en een nieuwe lay-out wordt doorgevoerd door middel van belijning en aanpassingen aan de verharding.
5. Capaciteitsuitbreiding met gronduitbreiding. In de praktijk: parkeerplekken toevoegen aan een bestaand terrein en inpassen in de omgeving met behoud van toerit + afrit en tankstation. In voorkomende gevallen wordt ook het bestaande terrein gerenoveerd.
 - **Verwijderen** (sluiten en afbreken);
 - **Niets doen** (verzorgingsplaatsen die recent zijn aangepast).

De eerste drie scenario's binnen de optie Aanpassen zijn te beschouwen als de scenario's die het kwalitatieve niveau verbeteren; de overige twee om het kwantitatieve niveau (capaciteit) te verhogen.

De scenario's binnen optie Aanpassen worden steeds zwaarder en zijn inclusief de voorgaande(n). Bij inrichting volgens Duurzaam Veilig wordt dus óók Licht en Zicht en Meubilair en Belijning aangepakt. In geval van de scenario's 4 en 5 zijn de drie kwaliteitsscenario's inbegrepen.

4.5 Doorvertaling scenario's en rekenregel naar toekomstbeeld 2020

In deze paragraaf is toegelicht hoe vanuit de rekenregel en scenario's een toekomstbeeld is vastgesteld in de vorm van een netwerk voor 2020.

Het toekomstbeeld zelf is te vinden in paragraaf 4.6.

Bij het toepassen van de implementatieopties en -scenario's op het netwerk van verzorgingsplaatsen zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Pas bij 20% tekort of meer is capaciteitsuitbreiding voorgesteld. Ook kleine absolute verschillen (1-5 plaatsen) leiden niet tot uitbreiding.
- Bij 20% - 50% tekort is scenario 4 (capaciteitsuitbreiding door herinrichting) toegepast, tenzij gedetailleerde informatie over de lokale situatie van de regionale diensten beschikbaar was waaruit blijkt dat herinrichting niet mogelijk is.
- Bij >50% tekort is scenario 5 (capaciteitsuitbreiding door gronduitbreiding) aan de orde.
- Indien geen capaciteitsuitbreiding (scenario 4 of 5) benodigd is:
 - Wanneer uit het landelijke inventarisatieonderzoek blijkt dat er een kwaliteitsprobleem is toepassing van scenario 2 of 3, zijnde een combinatie van: verbeteren verlichting, zicht vanaf de weg, kwaliteit looproutes, verkeersveiligheid, kwaliteit verharding e.d. Bij beschikbaarheid van meer exacte informatie van regionale diensten is lokaal afgeweken.
 - Scenario 1 is op alle andere locaties toegepast. In de kostenberekening is met 50% van het aantal verzorgingsplaatsen gerekend. Er zijn uit de landelijke inventarisatie namelijk onvoldoende gegevens beschikbaar om dit meer exact te schatten.

Nieuwbouw

Om de behoefte aan capaciteit in het netwerk verder aan te vullen (bovenop de capaciteitsuitbreiding door scenario's 4 en 5), zijn enkele tientallen nieuwe verzorgingsplaatsen nodig. Deze bevinden zich uiteraard vooral in de corridors met veel internationaal vrachtverkeer. Gelet op de "Wet tot veiling van bepaalde verkooppunten van motorbrandstoffen" is nieuwbouw van locaties met

benzinstation tot 2024 niet mogelijk. Wel kunnen bestaande benzinstations onder voorwaarden verplaatst worden. Dit biedt op een aantal plekken in het netwerk mogelijkheden. In de meeste gevallen zal met nieuwbouw echter gewacht moeten worden tot 2024.

Opheffen van kleinere solitaire parkeerplaatsen

Kleinere solitaire parkeerplaatsen (0-6 parkeerplekken voor vrachtverkeer zonder enige voorzieningen) worden opgeheven. In de corridors waar sprake is van een (groot) overschot aan parkeerplekken leidt de rekenregel ook tot opheffing van grotere verzorgingsplaatsen. Hier wegen de kosten voor verwijdering op tegen de cumulatieve kosten voor instandhouding. In uitzonderingsgevallen worden solitaire parkeerplaatsen op verzoek van de betreffende regionale dienst gehandhaafd, bijvoorbeeld rond het Tjeukemeer langs de A6, mede in verband met het recreatieve verkeer. Het ligt wel voor de hand om solitaire parkeerplaatsen, in de corridors waar nu een tekort aanwezig is, pas te verwijderen als in de nabijheid extra capaciteit wordt geboden die minimaal gelijk is aan de capaciteit van de opgeheven solitaire parkeerplaats.

Optie 'niets doen'

In het toekomstbeeld is de optie 'niets doen' toegepast op enkele verzorgingsplaatsen verspreid over Nederland. Kwalitatief voldoen deze op dit moment al, omdat ze recent al zijn aangepakt en daarmee voldoen aan het basisniveau.

Efficiënt gebruik bij capaciteitsuitbreiding

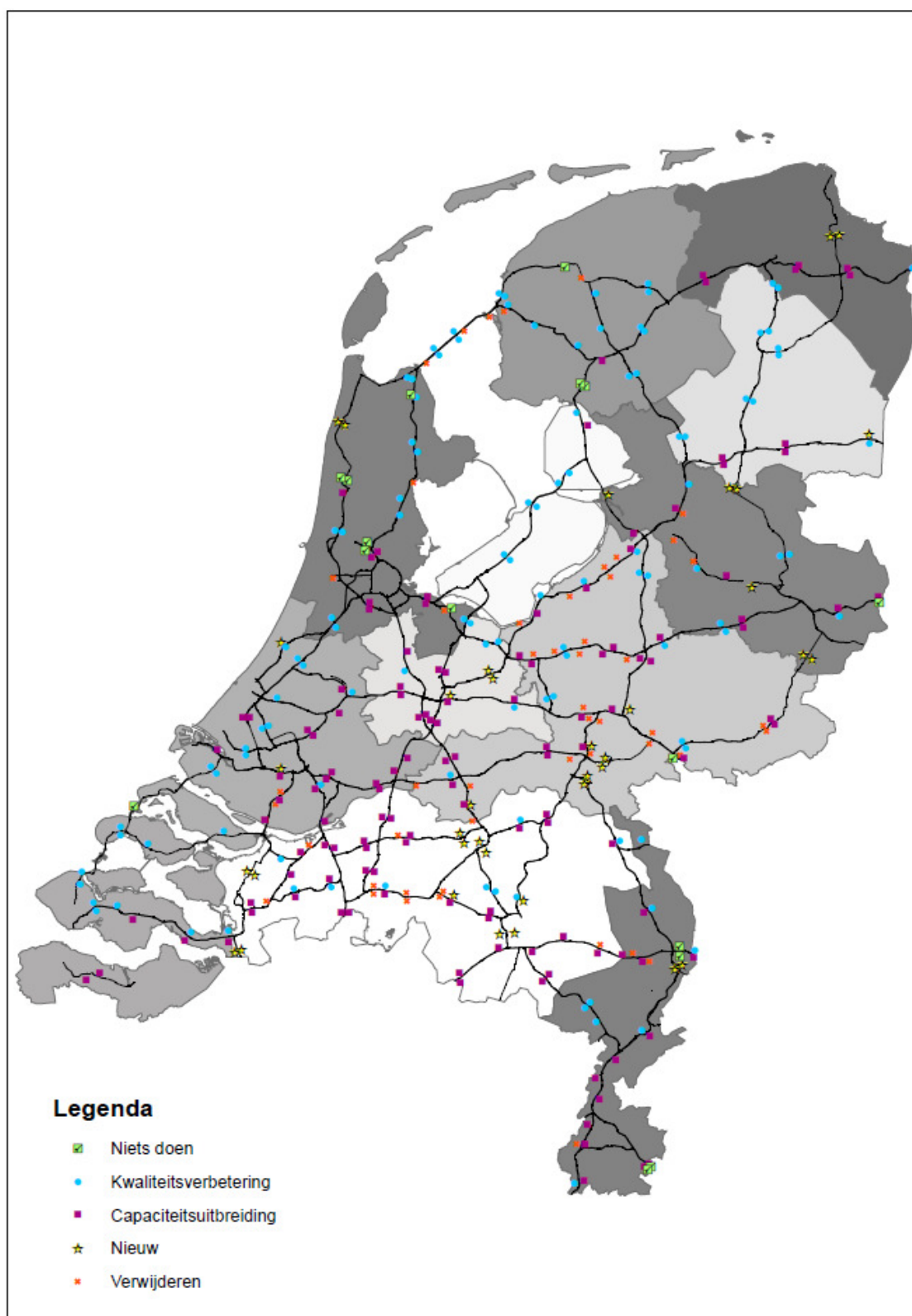
In de berekeningen is uitsluitend de toevoeging van parkeerplekken voor vrachtwagens berekend. Voor nieuwbouw en bij capaciteitsuitbreiding volgens de scenario's 4 en 5 is uitgegaan van een zodanige (nieuwe) vormgeving van de indeling, dat de te realiseren parkeerplekken zowel door personenauto's als door vrachtwagens gebruikt kunnen worden. Er is dan sprake van dubbel gebruik: overdag zijn dat voornamelijk personenauto's, 's avonds en 's nachts vrijwel uitsluitend vrachtwagens.

Indien dit indelingsprincipe niet gehanteerd wordt, dan zullen de kosten hoger uitvallen vanwege het nog toevoegen van een zeker aantal parkeerplekken voor personenauto's. Bij de scenario's 1, 2 en 3 blijft het (bestaande) aantal plekken voor personenauto's gehandhaafd.

4.6 Toekomstkaart 2020

In de toekomstkaart 2020 (figuur 4.2), het eindbeeld, zijn de resultaten van bovenstaande exercitie weergegeven. Elke bestaande verzorgingsplaats c.q. solitaire parkeerplaats is daartoe afzonderlijk onder de loep genomen bij het toepassen van de rekenregel en de implementatieopties en -scenario's. In de kaart is het scenario 'Aanpassen' samengevat weergegeven in twee categorieën: kwaliteitsverbetering (scenario's 1+2+3) en capaciteitsuitbreiding (scenario's 4+5).

De resulterende spreiding en toegepaste uitbreidingen van verzorgingsplaatsen zijn rechtstreeks het gevolg van de toegepaste systematiek. Hierop zijn nog correcties doorgevoerd na een analyse van alle corridors met veel vrachtverkeer. In een aantal gevallen kan dit inhouden dat er nieuwbouw is geprojecteerd op locaties waar (nog) niet voldoende ruimte ter beschikking is, of waar sprake is van hoofd- en parallelbanen zoals bij Den Bosch en Eindhoven. In de regionale uitwerking moet bezien worden in hoeverre private terreinen hier in de behoefte kunnen voorzien.



Figuur 4.2 Overzicht van veranderingen in het netwerk van verzorgingsplaatsen (2020 t.o.v. 2011)

5 Kostenconsequenties eindbeeld

In hoofdstuk 4 en 5 is toegewerkt naar een netwerk van verzorgingsplaatsen zoals dat er in de eindsituatie uit zou moeten zien. In de vorm van scenario's is vastgelegd welke ingrepen nodig zijn om deze situatie te realiseren. In dit hoofdstuk zijn de kosten berekend van deze maatregelen. Daarnaast gaan we in op de noodzakelijke beheer- en onderhoudskosten om het netwerk in stand te houden op het vereiste basisniveau van kwaliteit.

5.1 Huidige en toekomstige beheer en onderhoudskosten

Voordat de volgende paragraaf een overzicht geeft van de investeringskosten voor de noodzakelijk verbeteringsslagen, geeft deze paragraaf een indicatie van de kosten voor beheer en onderhoud van verzorgingsplaatsen bij verschillende onderhoudsniveaus.

Verzorgingsplaatsen hebben een verschillende lifecycle

Normaliter hebben verzorgingsplaatsen een levensduur van 20-30 jaar voordat ze grootschalig worden aangepakt en daarmee weer een nieuwe levensfase ingaan. In de tussentijd wordt via het variabele onderhoud regelmatig e.e.a. vernieuwd, onder andere weghalen grotere struiken, vervangen zitgelegenheden, herstel van verharding, vervangen bomen door exemplaren die minder overlast geven. De lifecycle van verzorgingsplaatsen is echter niet overal hetzelfde. Op sommige verzorgingsplaatsen is bijvoorbeeld de verharding al 20 jaar niet aangepakt, op andere verzorgingsplaatsen is herbestrating regelmatig nodig. Dit hangt sterk samen met de intensiteit van het gebruik: in corridors met veel vrachtverkeer en vooral in grensgebieden is veel meer sprake van schade aan de verharding door vrachtverkeer.

De kosten voor beheer en onderhoud zijn dus lager of hoger, al naar gelang het gebruik.

Huidige B&O kosten zijn niet inzichtelijk

RWS werkt met prestatiebestekken voor het vaste onderhoud aan wegen, bermen én verzorgingsplaatsen samen. Verzorgingsplaatsen maken daar slechts een (klein) deel van uit en vaak is het een sluitpost. De veiligheid van de weg is immers een belangrijker aandachtspunt.

Uit de totaalprijs van die prestatiebestekken kunnen de beheerkosten voor verzorgingsplaatsen niet worden gedestilleerd. Tot ongeveer 10 jaar geleden werd in RAW-bestekken wel nauwkeuriger de te verrichten werkzaamheden beschreven, o.a. frequentie van gras maaien. De functionele bestekken van dit moment bevatten die detaillering niet meer en in de vraagspecificaties, die daarvan de universele opvolger zijn, wordt een en ander nog globaler omschreven.

De regionale diensten beschikken ook niet over gedetailleerde overzichten van aannemers met afzonderlijke kosten voor beheer en onderhoud van verzorgingsplaatsen.

Inspanning onderhoudsaannemer als vertrekpunt

Om toch een indruk te krijgen van de huidige kosten, is een globale berekening te maken op basis van de reguliere werkzaamheden voor beheer en onderhoud.

In dit zogenoemde vaste onderhoud, te beschouwen als exploitatiekosten, is globaal de volgende onderverdeling gemaakt:

- *Groen*: gras maaien, struiken snoeien, bomen;
- *Meubilair*: schoon houden en kleine reparaties aan hekwerk, lichtmasten, bebording, zitbanken;
- *Schoon houden*: zwerfvuil, onkruid tussen verharding, afvalbakken.

Indien groter herstel nodig is (vervangen meubilair, reparatie verharding, e.d.), dan valt dit onder variabel onderhoud tegen verrekentarieven/-kosten.

Vaak neemt men bij groot onderhoud aan de hoofdrijbaan de verharding op verzorgingsplaatsen direct mee.

Inschatting beheer en onderhoudskosten

Tabel 5.1 geeft inzicht in de hoogte en verdeling van de jaarlijkse vaste en variabele kosten, uitgaande van een *basis kwaliteitsniveau* voor het beheer en onderhoud. Deze kosten zijn per type verzorgingsplaats verschillend. Vandaar dat hier onderscheid is gemaakt naar vier typen verzorgingsplaatsen (linker kolom) van gemiddelde grootte (ca. 20 parkeerplaatsen voor vrachtwagens).

De bronnen voor deze kosten zijn ervaringsgegevens⁶ en een globale berekening van de kosten aan de hand van de te verrichten werkzaamheden.

	# VZP	alleen vast onderhoud	totaal vast + variabel onderhoud
VZP langs N-wegen	35	€ 4.600	€ 9.660
VZP in grensstreek	25	€ 21.850	€ 45.885
Intensief gebruikte VZP	60	€ 18.400	€ 38.640
Overige (gemiddelde) VZP	197	€ 13.800	€ 28.980
totale kosten B&O	317	M€ 4,53	M€ 9,51

Tabel 5.1 Gemiddelde jaarlijkse vaste en totale kosten voor een basisniveau beheer en onderhoud (huidige areaal)

De kosten voor het *variabele* onderhoud (grotere reparaties) zijn gemiddeld iets hoger dan de vaste kosten, zodat de totale onderhoudskosten iets meer dan het dubbele bedragen van de vermelde vaste kosten voor beheer en onderhoud.

Bij een sober en doelmatig basisniveau beheer en onderhoud, globaal overeenkomend met een rapportcijfer 7 voor de beleving van de kwaliteit, zijn de *vaste* kosten van het huidige areaal (317 verzorgingsplaatsen) ongeveer 4,5 M€ en de *totale* kosten (inclusief variabele kosten) ongeveer 9,5 M€. De gemiddelde totale B&O kosten per verzorgingsplaats zijn ongeveer € 30.000 voor B&O.

De vaste + variabele kosten voor een laag onderhoudsniveau zijn, eveneens op basis van ervaringscijfers, ongeveer 50% lager dan voor het basisniveau (zie tabel 5.2). Het huidige onderhoudsniveau - nog zonder de kwalitatieve opwaardering volgens de scenario's 1, 2 en 3 - ligt daar globaal tussenin. Het topniveau B&O (hoog niveau in de tabel) is bij benadering 50% duurder dan het basisniveau.

⁶ Verzorgingsplaatsen RWS Oost-Nederland (fase 3), Oranjewoud, juli 2008

	# VZP	laag (-50%)	huidig (-25%)	basisniveau	hoog (+50%)
VZP langs N-wegen	35	€ 4.830	€ 7.245	€ 9.660	€ 14.490
VZP in grensstreek	25	€ 22.943	€ 34.414	€ 45.885	€ 68.828
Intensief gebruikte VZP	60	€ 19.320	€ 28.980	€ 38.640	€ 57.960
Overige (gemiddelde) VZP	197	€ 14.490	€ 21.735	€ 28.980	€ 43.470
totale kosten B&O	317	M€ 4,75	M€ 7,13	M€ 9,51	M€ 14,27
gemiddeld per VZP		€ 15.000	€ 22.500	€ 30.000	€ 45.000

Tabel 5.2 Gemiddelde beheer en onderhoudskosten huidige areaal bij verschillende onderhoudsniveaus

De totale kosten voor het huidige aantal verzorgingsplaatsen samen komen volgens deze berekeningen op ruim M€ 7,1 voor het huidige niveau B&O, ruim M€ 9,5 voor het basisniveau en op M€ 14,3 voor het topniveau.

Betrekken van marktpartijen

Zoals in paragraaf 5.1 beschreven, kan het betrekken van marktpartijen bij de exploitatie de eenmalige en jaarlijkse kosten voor RWS enigermate terugdringen. Het verschil tussen het huidige onderhoudsniveau en dat op basisniveau (tabel 5.2) is ongeveer M€ 2,4. Dit 'gat' kan gedicht worden door marktpartijen in te schakelen bij de exploitatie en daarbij toe te staan dat reclame-uitingen op verzorgingsplaatsen (binnen bepaalde randvoorwaarden) zijn toegestaan. In dat geval kunnen de RWS kosten voor B&O gehandhaafd worden op het huidige niveau van M€ 7,13, terwijl daarmee toch het voorzieningenniveau stijgt. Waar marktexploitatie op deze wijze niet (volledig) kostendekkend kan gebeuren, kunnen de mogelijkheden voor Publiek Private Samenwerking verkend worden.

5.2 Kosten voor kwaliteitsverbetering en capaciteitsuitbreiding

In deze paragraaf worden de kosten beschreven die RWS zou moeten maken om het eindplaatje gepresenteerd in paragraaf 4.6 te realiseren. Daarnaast is aangegeven wat de inschakeling van marktpartijen kan betekenen om een deel van de verbeterslag voor hun rekening te nemen.

Er zijn twee verschillende opties voor verbetering van het huidige areaal:

- *Kwaliteitsverbetering* van de huidige verzorgingsplaatsen (317 stuks);
- *Capaciteitsuitbreiding*: uitbreiden van het aantal parkeerplekken en betere spreiding van de verzorgingsplaatsen.

Voor **Kwaliteitsverbetering** zijn de volgende drie kwaliteitsscenario's van toepassing (zie hoofdstuk 3):

1. meubilair en belijning vernieuwen;
2. licht en zicht maatregelen;
3. duurzaam veilig;

Voor **Capaciteitsuitbreiding** zijn de volgende twee capaciteitsscenario's van toepassing (zie hoofdstuk 4):

4. uitbreiding door herinrichting;
5. uitbreiding met gronduitbreiding.

Daarnaast is het, voor een betere spreiding, noodzakelijk om een aantal verzorgingsplaatsen toe te voegen (nieuwbouw) en een aantal te sluiten.

In onderstaande tabel 5.3 zijn de berekende kosten weergegeven voor Kwaliteitsverbetering en Capaciteitsuitbreiding. Tevens is aangegeven om hoeveel verzorgingsplaatsen (VZP) het gaat.

Bij het deel kwaliteitsverbetering worden nagenoeg alle huidige verzorgingsplaatsen aangepakt, behalve de 16 stuks die recent al zijn verbeterd. Dit houdt in, dat een beperkt aantal - nader te inventariseren door de regionale diensten - volgens de scenario's 1 en 2 een verbeteringslag ondergaan en dat de rest volgens scenario 3 wordt verbeterd. De eenmalige implementatiekosten en de jaarlijkse B&O kosten voor het basisniveau zijn apart vermeld. Zie voor andere B&O niveaus tabel 5.2. Bij capaciteitsuitbreiding wordt het aantal parkeerplekken van een groot deel van de verzorgingsplaatsen uitgebreid volgens de herinrichtingsscenario's 4 en 5 en door nieuwbouw. Bij herinrichting worden tevens kosten 'bespaard': er wordt direct de kwaliteitsverbetering doorgevoerd die nodig is.

De totale realisatiekosten voor capaciteitsuitbreiding en kwaliteitsverbetering bedragen 182 M€. Deze kosten zijn niet in een tijdsbestek van slechts enkele jaren te realiseren en is ook niet het scenario waarvoor we in eerste instantie kiezen. De realisatie zal over meerdere jaren uitgesmeerd dienen te worden, naar schatting een periode van 15-20 jaar. In het volgende hoofdstuk is daarvoor een eerste investeringsimpuls uitgewerkt.

	aantal VZP	eenmalige kosten (€)	jaarlijkse B&O kosten (€)	toe- of afname # VA plekken
Kwaliteitsverbetering				
Basisniveau (scenario 1)	44	5.100.000	1.320.000	
Basisniveau (scenario 2)	20	5.500.000	600.000	
Basisniveau (scenario 3)	54	14.100.000	1.620.000	
Reeds aangepast	16	0	480.000	
Capaciteitsuitbreiding				
Via herinrichting (scenario 4)	19	5.400.000	570.000	183
Met gronduitbreiding (scenario 5)	115	97.600.000	3.450.000	3.280
Aanvullende nieuwbouw	37	40.800.000	1.110.000	834
Verwijderen kleine/solitaire VZP	-49	13.500.000	0	-365
Totaal kwaliteitsverbetering		182.000.000	9.150.000	

Tabel 5.3 Kosten voor de implementatieoptie capaciteitsuitbreiding en kwaliteitsverbetering

Verder is in tabel 5.3 aangegeven wat de consequenties zijn voor het aantal parkeerplekken bij de scenario's 4 en 5 in combinatie met nieuwbouw: op langere termijn een toename met bijna 4.000 weggebonden parkeerplekken voor vrachtwagens. Opmerking: bij het verwijderen van de 49 verzorgingsplaatsen komen tegelijkertijd 651 parkeerplekken voor personenauto's te vervallen. Overigens worden (solitaire) verzorgingsplaatsen pas gesloten als de noodzakelijke uitbreiding op andere locaties is gerealiseerd of er al voldoende capaciteit is op nabijgelegen verzorgingsplaatsen.

Per saldo zijn er na verwijderen (-49 stuks) en nieuwbouw (+37 stuks) nog 305 verzorgingsplaatsen over (huidige aantal is 317). Dit vertaalt zich ook in lagere jaarlijkse B&O kosten: M€ 9,15 tegenover M€ 9,51 bij handhaving van het huidige aantal verzorgingsplaatsen, in beide gevallen met een basisniveau B&O. Indien marktpartijen ingezet kunnen worden (zie paragraaf 5.1), dan kunnen de B&O kosten voor RWS zelfs gehandhaafd blijven op het huidige niveau van M€ 7,13.

6 Implementatie 2012 t/m 2014

6.1 Prioriteitstelling

In dit hoofdstuk is beschreven op welke wijze Rijkswaterstaat de komende drie jaar invulling geeft aan het uitvoeringskader verzorgingsplaatsen.

Voor deze aanpak is voor de komende drie jaar een budget beschikbaar van 25 miljoen euro. De kosten van het volledig op basisniveau brengen het netwerk van verzorgingsplaatsen (capaciteit en kwaliteit) bedragen 182 miljoen euro (zie vorige hoofdstuk). Het beschikbare taakstellende budget van 25 miljoen euro is dus ruim onvoldoende voor een volledige aanpak van de huidige en verwachte problematiek.

Om de bestaande problematiek de komende jaren toch effectief aan te kunnen pakken zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De prioriteiten voor de komende jaren zijn verkeersveiligheid en het leveren van bijdrage aan het tegengaan van transportcriminaliteit. De beschikbare middelen worden primair hiervoor ingezet. De bijbehorende aanpak bestaat uit:
 - oplossen van capaciteitsknelpunten voor het vrachtverkeer waardoor onveilig parkeren op bijvoorbeeld de vluchtstrook of uitvoegstroken wordt tegengegaan;
 - realiseren van een (sobere vorm van) een duurzaam veilige inrichting van verzorgingsplaatsen;
 - inrichten volgens uitgangspunten "licht en zicht".
- De aanpak is gericht op acute knelpunten, maar moeten indien mogelijk ook een bijdrage leveren aan het eindbeeld. Dit om de middelen zo efficiënt mogelijk te besteden.
- De markt wordt zoveel mogelijk ingezet om de problematiek snel en kostenefficiënt op te lossen. Hierbij worden ook maatregelen ingezet waarvoor tot nog toe niet gekozen is, zoals het bieden van reclameruimte en het huren van parkeerplekken aan het OVN.
- De aanpak biedt enige vrijheid aan de regionale diensten van RWS in prioritering en het bepalen van de maatregelen. Dit maakt maatwerk en combinatie met andere projecten mogelijk, waardoor het rendement van de investering stijgt.

6.2 Gekozen oplossingsrichting capaciteit en kwaliteit

De oplossingsrichting is bepaald aan de hand van de prioriteitstelling en het beschikbare budget. Maatregelen zijn alleen in overweging genomen als het bekende maatregelen zijn, waarvan effect en kosten tenminste globaal bekend zijn. De marktbenadering om capaciteit voor vrachtparkeren te huren op OVN locaties – verkend door Dienst Limburg in zomer en najaar 2011 – maakt hier onderdeel van uit. Op basis hiervan is de volgende oplossingsrichting gekozen.

Capaciteitsuitbreiding

De oplossingsrichting voor capaciteit omvat twee maatregelen:

- Inhuur van capaciteit op OWN bij marktpartijen

Door DLB is een marktconsultatie uitgevoerd om vast te stellen op welke manier een uitbreiding van parkeercapaciteit voor het vrachtverkeer gerealiseerd kan worden. Idee is dat marktpartijen op locaties aan het OWN in de directe nabijheid van een snelwegaansluiting capaciteit realiseren als aanvulling op hun bestaande betaalde service. Daarbij is vastgesteld dat de capaciteitstekorten op de weggebonden locaties alleen opgelost kunnen worden door te voorzien in voor de chauffeur gratis parkeren waarbij een sober kwaliteitsniveau afdoende is. Dit is immers ook de service die nu op de meeste weggebonden locaties wordt geboden. Groot voordeel van deze aanpak is dat op korte termijn met een relatief beperkte investering een groot aantal plekken gerealiseerd kan worden. Voor de (internationale) corridors met de grote tekorten lijkt dit de enige manier om binnen het beschikbare budget meters te maken. Nadeel is uiteraard dat na de huurperiode opnieuw een tekort ontstaat. Dit betekent dus of alsnog een nieuwe investering in capaciteitsuitbreiding door RWS of anderszins een lange termijn oplossing kiezen. Beperking van de aanpak van capaciteit inhuren is, dat een zekere concentratie van de problematiek noodzakelijk is. Immers, er moeten bestaande marktinitiatieven zijn en het volume moet voldoende groot zijn om het initiatief voor markt en overheid aantrekkelijk te maken. Als voorwaarde geldt wel, dat RWS moet zorgen voor bewegwijzering vanaf de snelweg naar zo'n gehuurd terrein, waarbij tevens het beveiligingsniveau (1, 2 of 3) van het aanliggende privaat geëxploiteerde terrein wordt aangegeven.
- Uitbreiding op eigen locaties

In dit implementatieplan is uitbreiding van de capaciteit beperkt tot verdichting binnen de bestaande verzorgingsplaatsen en beperkte uitbreiding van bestaande locaties wanneer de kans zich voordoet in termen van voordelige grondaankoop en een geschikte basislayout van de bestaande locatie. Van volledig nieuwbouw wordt vooralsnog afgezien; dit is ruim twee keer zo duur als verdichting of uitbreiding en valt daarmee buiten de doelstelling van dit korte termijn programma. Bovendien is realisatie van nieuwe locaties binnen drie jaar ook planologisch nauwelijks haalbaar. Uitbreiding op eigen locaties is per plek zo'n 50% tot 100% duurder dan huur van plekken aan het OWN. Voordeel van deze aanpak ten opzichte van de huur van plekken aan het OWN is dat de oplossing permanent is en dat bovendien automatisch ook aan kwaliteit gewerkt wordt. Dit maakt deze aanpak toch vergelijkbaar kostenefficiënt. Uitbreiding op eigen locaties brengt de beperking met zich mee dat de capaciteitsbehoefte niet te groot mag zijn in verhouding tot wat nu beschikbaar is. Anders biedt verdichten onvoldoende soelaas.

Samengevat. Beide oplossingen hebben hun voor- en nadelen. Inhuur van capaciteit aan het OWN is de beste (korte termijn) aanpak voor relatief grote tekorten die voldoende geconcentreerd zijn. Uitbreiding op eigen locaties is de

beste aanpak als het tekort behapbaar is ten opzichte van de bestaande capaciteit en de aantallen te beperkt zijn om efficiënt een locatie te kunnen huren.

Kwaliteitsverbetering

De kwaliteitmaatregelen bestaan uit het realiseren van een basisniveau:

- inrichting volgens "licht en zicht";
- (sobere versie van) duurzaam veilige inrichting;
- bieden van een minimum kwaliteitsniveau van bestaande belijning, meubilair en groenvoorziening.

Het beschikbare budget is ruim onvoldoende om voor alle verzorgingsplaatsen het gevraagde kwaliteitsniveau te realiseren. Dat betekent dat geselecteerd moet worden. In paragraaf 6.3 is toegelicht op welke wijze deze selectie is gemaakt.

In een aantal gevallen kan de kwaliteit ook verbeterd worden door het sluiten van solitaire locaties. Een groot aantal van deze locaties heeft immers geen functie meer in het eindbeeld. Door deze te sluiten wordt een kwaliteitsprobleem weggenomen en beheer en onderhoud kosten bespaard dat elders kan worden ingezet. Merk daarbij wel op dat het verwijderen van locaties ook kostbaar is waardoor initieel wel geïnvesteerd zal moeten worden.

Het sluiten van solitaire locaties die in het eindbeeld geen functie meer hebben is wel gebonden aan de voorwaarde dat de locatie nu reeds gemist kan worden.

Daarom gelden de volgende criteria voor sluiting:

- De locatie heeft geen plek in eindplaatje van dit uitvoeringskader;
- De locatie is nu niet noodzakelijk voor het bieden van voldoende capaciteit. Dit betekent dat na verwijdering van de locatie een tussenafstand rest van maximaal 25 kilometer tussen de resterende verzorgingsplaatsen en dat op deze locaties geen sprake is van een capaciteitstekort;
- Er is nu sprake van een kwaliteitsprobleem.

Op basis van deze criteria komen landelijk 10 tot 15 locaties in aanmerking voor sluiting. De regionale diensten wordt gevraagd alle solitaire locaties binnen hun regio te beoordelen op basis van bovenstaande criteria. Daarbij wordt de gelegenheid geboden om in afwijking van de criteria een locatie niet te sluiten als dit lokaal zeer ongewenst is. Denk als voorbeeld aan het mogelijk blijven maken van bezoek aan het monument op de Afsluitdijk.

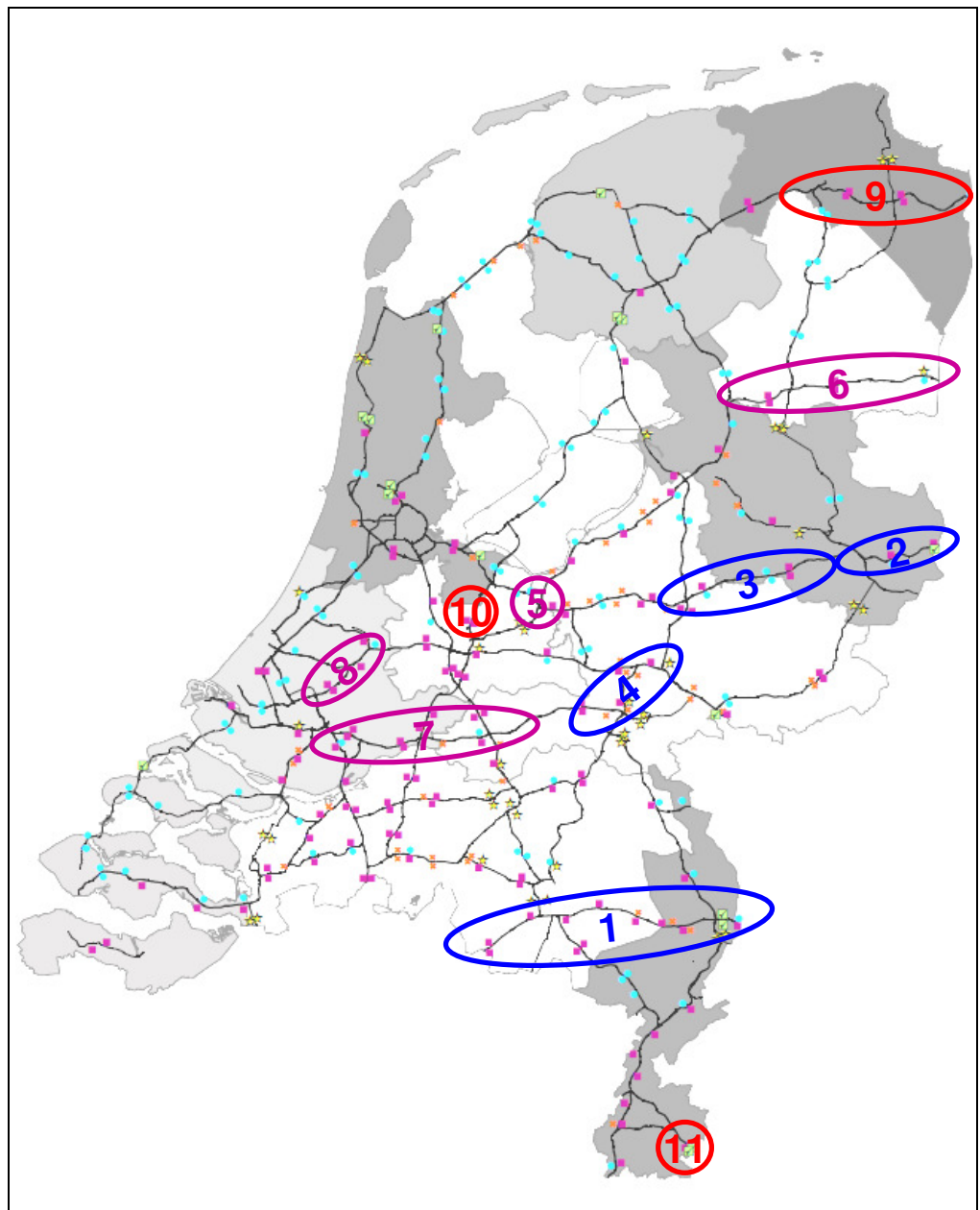
6.3 Implementatieprogramma aanpak capaciteitsknelpunten

In hoofdstuk 4 zijn de capaciteitstekorten berekend voor 2020. In dit implementatieplan wordt echter een strengere definitie gehanteerd voor capaciteitsknelpunten. Reden daarvoor is de kortere termijn en de noodzaak prioriteiten te stellen. Voor dit implementatieplan is daarom sprake van een capaciteitsknelpunt als:

- er een groot tekort is volgens het toekomstbeeld 2020;
- de locatie nu bekend staat als een knelpunt op basis van telonderzoek of op basis van kennis hierover van de regionale diensten.

Toepassen van deze criteria leidt tot 11 internationale (deel)corridors met acute capaciteitsproblematiek (zie figuur 6.1):

- | | |
|--------------------------|------------------|
| 12. A67; | 18. A15; |
| 13. A1 Twente; | 19. A20; |
| 14. A1 Beekbergen; | 20. A7 grens; |
| 15. A12 / A50 / A15; | 21. A27 Utrecht; |
| 16. A28 / A1 Hoewelaken; | 22. A76 Heerlen. |
| 17. A37 | |



Figuur 6.1 De 11 internationale (deel)corridors met capaciteitsproblemen

Op basis van de in 6.2 beschreven oplossingsrichting is voor de 11 verschillende corridors een aanpak met bijbehorend budget uitgewerkt.

Corridors 1 t/m 4

Deze corridors hebben elk een zeer groot tekort (meer dan 50 vrachtwagen-parkeerplaatsen). Dit betekent dan het grootste deel van het tekort wordt weggewerkt door de huur van plekken aan het OWN direct nabij de snelwegaansluitingen. Dit is binnen een termijn van enkele jaren en binnen het beschikbare budget de enige methode om deze omvangrijke tekorten aan te pakken. Bovendien is de vraag op deze corridors zodanig groot dat op het OWN reeds betaalde locaties aanwezig zijn. Daardoor zijn er marktpartijen die kunnen voorzien in het gevraagde en is er kans op termijn af te bouwen ten gunste van extra betaalde plekken.

Naast huur van plekken via een marktbenadering wordt een deel van het tekort ingevuld door realisatie op weggebonden locaties. Een beperkte uitbreiding van de weggebonden locaties is namelijk (zie paragraaf 6.2) relatief kostenefficiënt als dit kan worden gerealiseerd als verdichting of anderzijds zonder volledige nieuwbouw of herbouw. Bovendien biedt dit ook de mogelijkheid om de kwaliteit te verbeteren op deze locaties. Daarmee wordt een evenwichtige totaalaanpak van de corridor mogelijk. In tabel 6.1 is de aanpak uitgewerkt.

Corridor	Tekort plaatsen (2012 geteld)	Uitbreiden / verdichten	Markt- benadering	Kosten uitbreiden / verdichten	Kosten markt- benadering	Totaal
1: A67	350	100	250	€ 2.500.000	€ 3.750.000	€ 6.250.000
2: A1 Twente	98	40	60	€ 1.000.000	€ 900.000	€ 1.900.000
3: A1 Beekbergen	93	40	50	€ 1.000.000	€ 750.000	€ 1.750.000
4: A12/A50/A15	68	20	50	€ 500.000	€ 750.000	€ 1.250.000
totaal	610	200	410	€ 5.000.000	€ 6.150.000	€ 11.150.000

Tabel 6.1 Kosten capaciteitsuitbreiding in corridors 1 tot en met 4

De weergegeven tekorten betreffen de resultaten van bezettingonderzoeken uitgevoerd in opdracht van Rijkswaterstaat. De verdeling uitbreiden/verdichten versus marktbenadering is zodanig gekozen dat de minimale omvang van een locatie die op het OWN gehuurd wordt 50 plaatsen bedraagt en het zwaartepunt bij de marktbenadering ligt. De huurkosten per VA parkeerplaats via marktbenadering zijn geschat op € 15.000 voor 5 jaar. Dit bedrag is deels gebaseerd op marktconsultatie uitgevoerd door DLB, deels op basis van vergelijk met realisatiekosten weggebonden locaties en deels op basis van prijsstelling en geschatte bezetting van bestaande commerciële locaties.

Voor Brabant/Limburg (A67) en Oost-Nederland (A1, A12, A50) is in totaal € 5.000.000 uitgetrokken, bestemd om een deel van de opgave via weggebonden locaties te realiseren. Totaal gaat het om 200 plekken met een normbedrag per plek van € 25.000. Dit bedrag moet afdoende zijn voor sober verdichten of slim uitbreiden. De regionale diensten wordt gevraagd de uitbreiding danwel verdichting locatiegewijs in te plannen. Randvoorwaarde hierbij is dat in de

genoemde corridors minimaal de in het eindbeeld geplande verdichtingen (scenario 4) worden gerealiseerd waarbij tevens de kwaliteit van deze locaties naar basisniveau gebracht wordt.

Corridors 6 t/m 10

Deze corridors kennen een iets beperkter tekort dan de corridors 1 t/m 4. Dit leidt ertoe dat exclusief gekozen wordt voor verdichten en uitbreiden van bestaande locaties aan het HWN. Een marktbenadering met plekken huren op het OWN is op deze corridors niet haalbaar omdat er niet of nauwelijks bestaande commerciële locaties zijn en omdat de te realiseren aantallen niet zodanig zijn dat dit voor marktpartijen aantrekkelijk is. Daarbij is uitbreiding en verdichting gelet op de relatief beperkte aantallen haalbaar en deze aanpak is relatief kostenefficiënt omdat het een permanente oplossing betreft. In tabel 6.2 is de aanpak uitgewerkt.

Corridor	Tekort plaatsen (2012 geschat)	Uitbreiden / verdichten	Kosten uitbreiden/ verdichten
6: A37	27	25	€ 650.000
7: A15	44	40	€ 1.000.000
8: A20	21	20	€ 500.000
9: A7 grens	11	10	€ 250.000
10: A27 Utrecht	11	10	€ 250.000
totaal		105	€ 2.650.000

Tabel 6.2 Kosten capaciteitsuitbreiding in corridors 6 tot en met 10

Het exacte tekort op deze corridors in de huidige situatie is niet bekend maar geschat. Deze schatting is als volgt bepaald. Voor 2020 is een tekortberekening uitgevoerd (zie hoofdstuk 4). Echter, gelet op het karakter van dit eerste implementatieplan - korte termijn ergste problemen oplossen - is het niet gepast om het voor 2020 berekende tekort volledig op te vangen. Aanname is hier dat voor de capaciteitstekorten de verhouding 2012/2020 vergelijkbaar is met de corridors waar wel een telonderzoek uitgevoerd is (A67 en Oost-Nederland). Op basis daarvan is het 2012 tekort geschat. Dit bedraagt uiteindelijk 40% van het berekende tekort 2020.

Uitgangspunt is dat de beschikbare middelen pas worden besteed als de geschatte tekorten middels een telonderzoek zijn aangetoond. Op basis hiervan worden dan de definitieve aantallen vastgesteld waarbij de middelen nog herverdeeld kunnen worden over de corridors.

Het normbedrag bedraagt € 25.000 per vrachtwagen parkeerplek. Dit bedrag moet afdoende zijn voor sober verdichten of slim uitbreiden. Randvoorwaarde hierbij is dat in de genoemde corridors de geplande verdichtingen (conform scenario 4) worden gerealiseerd en daarbij tevens de kwaliteit van deze locaties naar basisniveau gebracht wordt.

Corridors 5 en 11

Corridor 5 (A28/A1 omgeving Hoevelaken) en corridor 11 (A76 Heerlen) kunnen worden aangepakt middels een gepland respectievelijk lopend realisatieproject in het kader van MIRT. Daarom zijn binnen dit implementatieprogramma hiervoor geen middelen gereserveerd.

6.4 Implementatieprogramma aanpak kwaliteitsknelpunten

De selectie van locaties voor kwaliteit (licht en zicht + verkeersveiligheid) is aanzienlijk problematischer dan voor capaciteit. Oorzaak hiervan is dat het aantal locaties met een kwaliteitsprobleem simpelweg te groot is om binnen het beschikbare budget een totaaloplossing te bieden. Daarbij is het ongewenst om op veel plekken heel weinig te doen. Dat zorgt immers voor verwatering van de middelen; de verbetering is nauwelijks zichtbaar. Andersom is inzetten op een beperkt aantal locaties ook ongewenst. Dat zorgt ervoor dat er nog steeds niets gebeurt op een groot aantal plekken waar dat wel nodig is. Gekozen is voor een middenweg. Dit leidt tot de onderstaande maatregelen.

Een aantal erkende probleemlocaties wordt volledig aangepakt

Deze locaties zijn eerder geïdentificeerd in een landelijke inventarisatie in opdracht van DGMO, aangereikt door de regionale diensten en hebben een slechte beoordeling gekregen in de ANWB evaluatie van 2011⁷.

Prioriteit krijgen verder verzorgingsplaatsen binnen de genoemde corridors met een capaciteitsprobleem

Argument daarvoor is dat in deze corridors sprake is van een optelsom van problemen: capaciteitstekort, veiligheidsprobleem en kwaliteitsprobleem. Door zowel middelen voor capaciteit als voor kwaliteit ter beschikking te stellen kunnen de Regionale Diensten een totaalaanpak inzetten die op deze corridors een samenhangende oplossing biedt. Concreet betekent dit dat binnen de corridors met een capaciteitsprobleem budget is gereserveerd om de locaties naar basisniveau te brengen waar een aanpak conform scenario 1, 2, of 3 volgens dit uitvoeringskader noodzakelijk is. Omdat vanuit de capaciteitsaanpak eveneens middelen beschikbaar zijn om de "scenario 4 locaties" aan te pakken, kan in z'n totaliteit een fors deel van alle VZP's in deze corridors naar het eindbeeld gebracht worden. De exacte prioritering van maatregelen binnen deze corridors wordt overgelaten aan de regionale diensten. Randvoorwaarde daarbij is dat de absolute probleemgevallen in elk geval naar basisniveau gebracht worden. Het toevoegen van sanitair op sanitaire verzorgingsplaatsen behoort ook binnen de implementatie, maar dient kostenneutraal te gebeuren door inschakeling van marktpartijen.

⁷ De ANWB evaluatie van 2011 bevat een conclusie per deelaspect (9 aspecten) en een totaaloordeel. In dit implementatieplan is een locatie als slecht beoordeeld als het totaaloordeel slecht is of als de beoordeling op 4 of meer deelaspecten slecht is. Alle locaties die slecht scoren in de ANWB evaluatie staan in het uitvoeringskader ook op de nominatie aangepakt te worden. Merk op dat de ANWB evaluatie een steekproef is waarin 90 van de ruim 300 verzorgingsplaatsen van Nederland meegenomen zijn.

Het resterende budget wordt ingezet voor de overige VZP's

Dit zijn de verzorgingsplaatsen buiten de genoemde corridors en buiten de erkende probleemlocaties. Concreet houdt dit in dat er voldoende geld is voor 1 op de 6 locaties waar in dit uitvoeringskader een scenario 1, 2 of 3 aanpak wordt voorgesteld. Conform deze verhouding wordt het budget verdeeld over de regio's waarna de regionale diensten zelf prioriteren welke locaties worden aangepakt. Ook wordt de mogelijkheid opengelaten te kiezen voor een aanpak van meer locaties met een soberder maatregelpakket. Randvoorwaarde is dat de grootste problemen opgelost worden en dat dit binnen de richtlijnen van uniformiteit moet gebeuren.

Er is een budget voor tijdelijke aanpak van locaties in Noord-Brabant die op termijn moeten verdwijnen

Een probleemgroep zijn de locaties met scenario 5 in het eindbeeld. Deze moeten volgens het uitvoeringskader volledig gereconstrueerd worden, waarbij de capaciteit behoorlijk uitgebreid wordt. Tot die tijd investeren in kwaliteitsmaatregelen is daarom eigenlijk een desinvestering. Dit is echter toch noodzakelijk, omdat het jaren kan duren voordat budget voor een reconstructie gevonden wordt. Binnen het beschikbare budget voor verbetering van kwaliteit zullen de regio's ruimte moeten vinden voor beperkte maatregelen op deze locaties. Omdat het overgrote deel van deze locaties verspreid in Noord-Brabant ligt, wordt 1 miljoen extra gereserveerd voor Noord-Brabant om voor deze locaties tijdelijke maatregelen te nemen.

Argument om de prioritering voor een belangrijk deel bij de regionale diensten te leggen is dat van afstand moeilijk waar te nemen is welke aanpak het meest efficiënt is:

- eerder uitgevoerd inventarisatieonderzoek is al weer enkele jaren oud waardoor prioriteiten verschoven kunnen zijn;
- enkele verzorgingsplaatsen zijn intussen al aangepakt of worden binnenkort gereconstrueerd;
- de wijze waarop diensten beheer en onderhoud hebben aanbesteed verschilt (eisen in prestatiecontracten);
- door ruimte te bieden in de uitvoering kan vaak efficiënter gewerkt worden. Bijvoorbeeld door een combinatie te leggen met andere programma's en daarmee werk met werk te maken.

In dit implementatieplan is een normbedrag voor de aanpak (scenario's 1+2+3) van één locatie vastgesteld van € 300.000. Dit is meer dan het gemiddelde bedrag dat in hoofdstuk 5 berekend is. Reden hiervoor is dat nu begonnen wordt met de slechtste locaties waardoor de kosten gemiddeld hoger zullen liggen.

Toepassen van bovenstaande uitgangspunten leidt tot de volgende inzet van middelen voor kwaliteitsverbetering.

Locaties	aantal VZP's	Bedrag
LB en NB corridor 1	2	€ 600.000
ON corridors 2, 3 en 4	3	€ 900.000
NN corridors 6 en 9	2	€ 600.000
ZH corridors 7 en 8	2	€ 600.000
Erkende probleemlocaties	8	€ 2.400.000
Extra maatregelen Noord-Brabant	X (regio verdeelt)	€ 1.000.000
Overige	17	€ 5.100.000
totaal	34 + X	€ 11.200.000

Tabel 6.3 Kosten kwaliteitsverbetering verdeeld over verschillende regio's

De probleemlocaties betreffen:

Naam	weg	locatie (km)	Actie
Helenaveen	A67	53 Li	sluiten of opwaarderen
Douane	A77	11 Li	naar basisniveau
Kerkeind	A58	31,5 Li	naar basisniveau
Vanenburg	A28	39 Re	naar basisniveau
Drieland	A28	49,5 Li	naar basisniveau
Breezanddijk	A7	86,2 Li	naar basisniveau
De Lucht West	A2	104,6 Re	naar basisniveau
Het Anker	A2	230 Re	naar basisniveau
Kruisborg	A2	251,4 Li	naar basisniveau
Kruisber	A2	250 Li	nominatie sluiten
Oldenaller	A28	37,2 Li	nominatie sluiten
Dasselaar	A28	44,1 Re	naar basisniveau
Ginkelse Zand	A12	116,9 Li	nominatie sluiten

Tabel 6.4 De probleemlocaties wat betreft kwaliteit

Van deze locaties wordt dus een deel opgewaarderd en een deel gesloten.