

ONDERWERP

Memo ontwerpfilosofie herinrichting verzorgingsplaatsen

ONZE REFERENTIE

WVJ4ZNX4R7NS-186764028-244:2.0

DATUM

4 juni 2026

Bescherming persoonlijke levenssfeer
Bescherming persoonlijke levenssfeer

Inhoud

1 Inleiding en aanleiding.....	2
2 De ontwerpogave op verzorgingsplaatsen.....	4
2.1 Gebruikswaarde.....	4
2.2 Toekomstwaarde	6
2.3 Belevingswaarde.....	7
3 Stip op de horizon – Verzorgingsplaats van de Toekomst.....	8
3.1 Basislayout.....	8
3.2 Ruimtelijke Kwaliteit.....	10
4 Ontwerpstappen	15

1 Inleiding en aanleiding

Verzorgingsplaatsen langs het hoofdwegennet zijn een onmisbare schakel in het Nederlandse mobiliteitssysteem. Ze bieden ruimte voor rust, tanken, laden, eten, drinken en sanitaire voorzieningen, direct aan de snelweg. Tot nu toe zijn verzorgingsplaatsen vooral ingericht op basis van kaders die voorzien in een traditionele vraag, met een sterke focus op fossiele brandstoffen en een beperkte mix aan voorzieningen.

De mobiliteitstransitie en maatschappelijke ontwikkelingen vragen echter om een nieuwe aanpak. Zo neemt het aandeel elektrische voertuigen sterk toe en groeit daarmee de vraag naar laadinfrastructuur. Ook veranderen de rust- en parkeerbehoeften van vrachtwagenchauffeurs en is er op verzorgingsplaatsen een groot tekort aan vrachtwagenparkeerplaatsen¹. Tegelijkertijd is er een groeiende behoefte aan meer en diverse voorzieningen en is er meer aandacht voor sociale veiligheid, duurzaamheid en klimaatadaptatie. De praktijk laat zien dat de huidige ontwerpfilosofie (kader inrichting verzorgingsplaatsen) steeds vaker tekortschiet. Nieuwe functies en voorzieningen kunnen vaak niet efficiënt worden ingepast, er ontstaan complexe en onoverzichtelijke verkeersstructuren en de kwaliteit van de verblijfplaats en sociale veiligheid komt onder druk te staan. Dit leidt tot ontevreden gebruikers, verkeersonveilige situaties en suboptimale benutting van de beschikbare ruimte.

Bovendien is er bij het vasthouden aan de bestaande ontwerpfilosofie simpelweg onvoldoende ruimte om de veranderende vraag naar weggebonden voorzieningen op een verzorgingsplaats te kunnen verwezenlijken en faciliteiten in te passen. Zie als voorbeeld figuur 1 waar de benodigde parkeer- en laadopgave voor verzorgingsplaats 't Haasje is uitgerold volgens de nu geldende ontwerpfilosofie. Het gebied binnen de rode stippellijn is het huidige ruimtebeslag van de verzorgingsplaats. Hierbij wordt goed zichtbaar dat de verzorgingsplaats ver buiten de huidige grenzen dient te worden uitgebreid om te kunnen voorzien in de toekomstige behoefte aan voorzieningen.



Figuur 1 Opgave E-laden en parkeren op verzorgingsplaats 't Haasje volgen huidige ontwerpfilosofie

Ten slotte ligt een nieuw wetsvoorstel voor voorzieningen verzorgingsplaatsen voor. Onder deze wet verloopt de vergunning verdeling via een veiling. In het huidige stelsel moesten partijen deze vergunning zelf bij RWS aanvragen.

¹ <https://open.overheid.nl/documenten/ronl-1764bd4a14796dd6522ebba0d9231851dc7555da/pdf>

Daarnaast maakt het Rijk zelf inrichtingsplannen voor de verzorgingsplaats, met als doel om meer regie op de verzorgingsplaatsen te behouden.

Het ministerie heeft Arcadis gevraagd om, in voorbereiding op de nieuwe werkwijze, een ontwerpfilosofie te ontwikkelen die als leidraad dient voor de inrichtingsplannen die opgesteld zullen worden voor verzorgingsplaatsen. Het huidige kader inrichting verzorgingsplaatsen sluit namelijk slecht aan op de nieuwe trends en ontwikkelingen. Een update is daarom noodzakelijk.

De door Arcadis opgestelde ontwerpfilosofie geeft richting aan het efficiënt en veilig inrichten van de beschikbare ruimte, met aandacht voor flexibiliteit, duurzaamheid, sociale veiligheid, gebruiksgemak en een aantrekkelijke verblijfskwaliteit voor alle weggebruikers. Daarnaast biedt de nieuwe ontwerpfilosofie handvatten om de transitie van fossiele naar zero-emissie brandstoffen in goede banen te leiden en te voorkomen dat kortetermijnoplossingen de lange termijn doelen in de weg staan.

Met deze ontwerpfilosofie wordt de basis gelegd voor een uniforme, veilige en toekomstbestendige inrichting van verzorgingsplaatsen, waarin de veranderende wensen van gebruikers en de maatschappelijke opgaven centraal staan.

In deze memo wordt de ontwerpfilosofie toegelicht voor de verzorgingsplaats voor de toekomst. Deze ontwerpfilosofie laat zich goed indelen langs de drie waarden van ruimtelijke kwaliteit, namelijk, gebruikswaarde, toekomstwaarde en belevingswaarde om te komen tot een integraal ontwerp. De memo is dan ook langs deze waarden opgebouwd.

Eerst wordt de opgave geduid, vervolgens de ontwerpfilosofie en daarna de te nemen ontwerpstappen.

2 De ontwerpopgave op verzorgingsplaatsen.

Dit hoofdstuk beschrijft de belangrijkste ontwerpopgaven voor verzorgingsplaatsen. De aanleiding hiervoor ligt in de veranderende vraag van gebruikers en de maatschappelijke ontwikkelingen. Oorspronkelijk boden verzorgingsplaatsen enkel een motorbrandstofverkooppunt (MBVP), een shop/wegrestaurant en parkeerplaatsen aan. Sinds 2012 is de voorziening 'laden' erbij gekomen. Er is echter nooit een vaste locatie voor laadvoorzieningen bepaald. In de praktijk is laden gerealiseerd op plekken waar ruimte was, of waar de exploitant van het MBVP een laadvoorziening als aanvulling aanvraag naast de bestaande fossiele brandstoffen. Recent is daar de inpassing van shops bij laadstations bij gekomen.

Hierdoor is op veel verzorgingsplaatsen de oorspronkelijke structuur en indeling verloren gegaan. Dit heeft geleid tot onoverzichtelijke situaties en een inefficiënt gebruik van de beschikbare ruimte. Bijvoorbeeld op verzorgingsplaats Sandelingen-Oost waar 4 aparte laadvoorzieningen verspreid op de verzorgingsplaats aanwezig zijn.

In dit hoofdstuk worden de ontwerpopgaven voor de verzorgingsplaatsen beschreven aan de hand van de drie waarden van ruimtelijke kwaliteit:

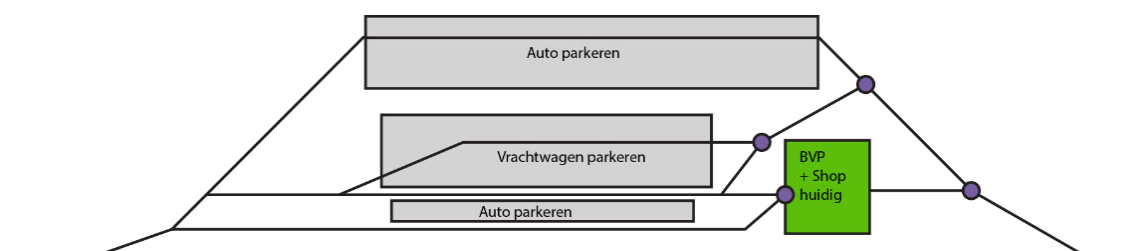
- **Gebruikswaarde:** Hoe de verzorgingsplaats functioneert voor verschillende groepen gebruikers.
- **Toekomstwaarde:** Hoe de verzorgingsplaats voorbereid is op ontwikkelingen zoals duurzaamheid, klimaatadaptatie en veranderende mobiliteit.
- **Belevingswaarde:** Hoe prettig, veilig en overzichtelijk de verzorgingsplaats is voor bezoekers.

Deze drie waarden worden gebruikt omdat ze samen een compleet beeld geven van wat een verzorgingsplaats goed, toekomstbestendig en aantrekkelijk maakt. Ze vormen de basis voor de analyse en geven richting aan de keuzes in de verdere uitwerking van de ontwerpfilosofie.

2.1 Gebruikswaarde

Sinds het ontstaan van verzorgingsplaatsen lag de nadruk in het ontwerp primair op functionaliteit, verkeersveiligheid en voorzieningen zoals parkeren, tanken en sanitair, zonder expliciete aandacht voor verschillen tussen gebruikersgroepen. Ook in Nederlandse ontwerprichtlijnen uit de jaren '80 en '90 worden vooral technische en programmatische aspecten beschreven (locatie, capaciteit, voorzieningen), terwijl sociale veiligheid en diversiteit van gebruikers nauwelijks expliciet worden benoemd.

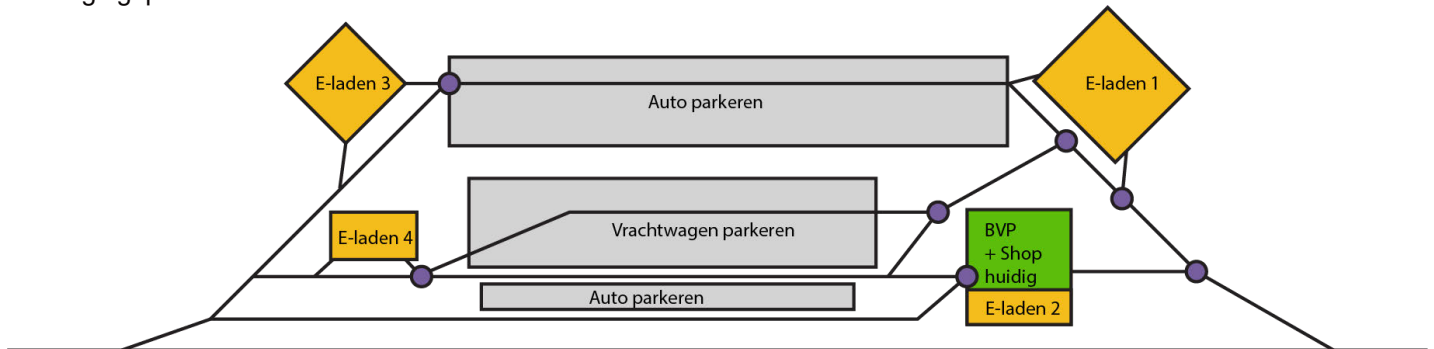
Het oorspronkelijke ontwerp van de verzorgingsplaatsen is dan ook gebaseerd een op duidelijke functionele indeling. Aan de voorzijde van de verzorgingsplaats is een motorbrandstof verkooppunt in combinatie met een shop. Daarachter zijn de parkeervoorzieningen om te rusten gerealiseerd.



Figuur 2 Schema opzet verzorgingsplaatsen zonder e-laadvoorziening

Veranderend gebruik 1: Van tanken naar laden

In de huidige situatie is het E-laden al aan een flinke opmars bezig op de verzorgingsplaatsen. De verzorgingsplaats wordt steeds meer gebruikt door e-laders. Laadlocaties staan nu vaak op meerdere plekken verspreid over de verzorgingsplaats.



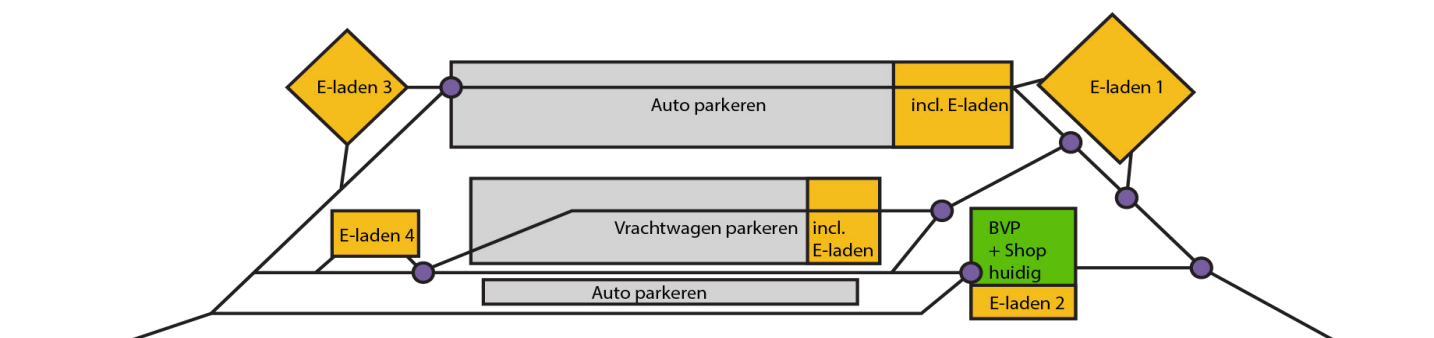
Figuur 3 Schema opzet verzorgingsplaats met meerdere e-laadvoorzieningen (huidige situatie)

Wanneer de huidige ontwikkeling van laadvoorzieningen op deze manier wordt voortgezet, ontstaan er steeds meer verspreide laadlocaties op de verzorgingsplaats. Dit tast de samenhang en het overzicht verder aan, vergroot de complexiteit voor de weggebruiker en het heeft negatieve effecten op het gevoel van veiligheid op de verzorgingsplaats.

E-laders maken op een andere manier gebruik van de verzorgingsplaatsen, terwijl de inrichting nog steeds gebaseerd is op **het principe van 'eerst tanken en dan rusten'**. In de praktijk wordt E-laden juist **gecombineerd** met rusten. Dit maakt dat er meer ruimte vrijgemaakt moet worden op de verzorgingsplaats voor E-laden enerzijds (vanwege de langere verblijfsduur) en er meer aandacht voor de verblijfskwaliteit moet zijn tijdens het E-laden anderzijds.

Deze verandering in gebruik en verwachtingen van de weggebruiker vraagt om een andere inrichting. Door vast te houden aan het oude concept sluiten de locaties van laadvoorzieningen niet goed aan op het daadwerkelijke gebruik, met als gevolg inefficiënt ruimtegebruik, extra verkeersbewegingen en een toename van onoverzichtelijke en onveilige situaties en ervaringen.

Bovendien blijft er zo minder ruimte over voor andere belangrijke voorzieningen zoals parkeren, rustplekken of groen. Het veranderende gebruik, de andere wensen van weggebruikers én de noodzaak tot efficiënt ruimtegebruik vormen daarmee de kern van de opgave voor de inrichting van verzorgingsplaatsen.



Figuur 4 Schema opzet verzorgingsplaatsen met doorgroei e-laadvoorzieningen (toekomst zonder sturen, 0-scenario), wat resulteert in een onoverzichtelijke inefficiënt ingerichte verzorgingsplaats zonder duidelijke samenhang, waardoor de verkeersveiligheid en de sociale veiligheid in het geding komt. Ook is de bereikbaarheid van de verschillende voorzieningen voor personen met een fysieke beperking door de spreiding van de voorzieningen een uitdaging. Denk hierbij bijvoorbeeld aan sanitaire voorzieningen.

Veranderend gebruik 2: meer vraag naar vrachtwagenparkeerplekken

Sinds 1 augustus 2020 moeten vrachtwagenchauffeurs volgens de Europese wet verplicht rusten, wat leidt tot een grotere parkeer/rustbehoefte van vrachtwagens. Een groot deel van het vrachtverkeer maakt voor zijn wettelijk verplichte rust gebruik van de verzorgingsplaatsen. Hier is echter onvoldoende capaciteit voor beschikbaar. Dit resulteert in overvolle verzorgingsplaatsen, foutgeparkeerde vrachtwagens en zowel verkeersonveilige als sociaal onveilige situaties.

Er ligt een flinke opgave voor het realiseren van meer vrachtwagenparkeerplaatsen en daarmee voldoende rustvoorzieningen voor de korte rust van chauffeurs. Verzorgingsplaatsen zijn geen geschikte plekken voor de wekelijkse (lange) rust die buiten de cabine gehouden moet worden.



Figuur 5 Overvol geparkeerde verzorgingsplaats (Sandelingen Oost)

2.2 Toekomstwaarde

Klimaatadaptatie

Door klimaatverandering nemen de weersextremen in Nederland steeds meer toe. Dit heeft ook effect op de verzorgingsplaatsen. Daarom is het van belang om de verzorgingsplaatsen klimaatadaptief in te richten met het oog op deze toenemende weersextremen. Hierin zijn (piek)waterberging en het voorkomen van hittestress de belangrijkste opgaven. Maatregelen die genomen kunnen worden om de verzorgingsplaatsen klimaatadaptief te maken zijn het planten van bomen langs de parkeervakken (hittestress), het aanleggen van waterbergingen op de verzorgingsplaats (wateroverlast en droogte) en het realiseren van groene verblijfsplekken op de verzorgingsplaats (hittestress).

Biodiversiteit

De biodiversiteit in Nederland gaat steeds verder achteruit en staat hiermee onder grote druk. Het areaal van Rijkswaterstaat heeft de potentie hier een positieve bijdrage aan te leveren, met de verzorgingsplaatsen in het bijzonder. Veel van de verzorgingsplaatsen dragen op dit moment al bij aan de biodiversiteit door de volwassen bomen die op veel locaties staan. Daarnaast kan een goede inpassing van de groenvoorzieningen op basis van de lokale kenmerken van bodem, watersysteem en de daarbij behorende soorten een goede bijdrage leveren aan de biodiversiteit langs rijkswegen.

2.3 Belevingswaarde

Sociale veiligheid

Een van de grote uitdagingen op de verzorgingsplaatsen is de sociale veiligheid. Sociale veiligheid op verzorgingsplaatsen houdt in dat gebruikers zich vrij voelen van dreiging, overlast of criminaliteit. Voor de inrichting betekent dit dat de omgeving overzichtelijk en goed verlicht is, zodat mensen goed zicht hebben op hun omgeving en elkaar. Door voldoende aanwezigheid van andere mensen en eventueel personeel, ontstaat sociale controle, wat bijdraagt aan het voorkomen van diefstal, vandalisme en intimidatie. Ook draagt een verzorgde, schone en goed onderhouden plek bij aan het gevoel van veiligheid. Door deze factoren op verzorgingsplaatsen samen te brengen, kunnen gebruikers verzorgingsplaatsen zowel overdag als 's avonds op een prettige en veilige manier gebruiken en ervaren.

Veel verzorgingsplaatsen zijn in de huidige situatie anonieme plekken, hebben een slechte staat van onderhoud en zijn met regelmaat onoverzichtelijk vormgegeven. Daarnaast liggen de verschillende voorzieningen, zoals laadkavels, shop en MBVP steeds vaker ver uit elkaar. Hierdoor is er geen centrale, veilige plek op de verzorgingsplaats. De shop bij het MBVP, die in potentie die centrale veilige plek is, is daarbij bijna altijd gericht op het MBVP en niet op de verzorgingsplaats, waardoor er vanuit de shop onvoldoende zicht is op de verzorgingsplaats. De verzorgingsplaats ligt letterlijk aan de achterzijde van de shop.

Het vergroten van de sociale veiligheid op de verzorgingsplaatsen is daarmee een belangrijke opgave voor het goed functioneren van de verzorgingsplaats.

Landschap

Verzorgingsplaatsen zijn vrijwel allemaal volgens eenzelfde inrichtingsprincipe met keuzepunten opgebouwd. Dit inrichtingsprincipe houdt in dat wanneer men de verzorgingsplaats oprijdt, eerst de keuze gemaakt dient te worden of men gaat rusten of tanken. Vervolgens dient een keuze gemaakt te worden wat voor type voertuig (vrachtwagen of personenauto) men bestuurt.

Echter is geen enkele verzorgingsplaats hetzelfde omdat deze allemaal op een andere locatie liggen. Elke verzorgingsplaats heeft daarmee ook zijn eigen lokale landschappelijke omgeving waarop wordt aangesloten. Bij de herinrichting van de verzorgingsplaatsen is het van belang om in het ontwerp goed in te spelen op deze landschappelijke omgeving. Dit kan rekenen op meer draagvlak vanuit de omgeving. Tegelijkertijd wordt de beleving van het omliggende landschap vanuit de verzorgingsplaats zelf vergroot, wat de recreatieve functie van de verzorgingsplaats ten goede komt.

Recreatieve en rustfunctie

De verzorgingsplaatsen hebben een belangrijke functie als rustplaats voor weggebruikers en daar horen ook voorzieningen bij. Dit gaat verder dan alleen een bankje en een prullenbak en behelst voornamelijk een kwalitatieve groene ruimte waarin verbleven kan worden. Deze ruimte staat door de steeds groter wordende laad- en parkeeropgave onder druk. Het behouden en versterken van de recreatieve en rustfunctie is daarom een belangrijke opgave en deze gaat hand in hand met de opgaven ten aanzien van landschappelijke inpassing, klimaatadaptatie en biodiversiteit.

2.4. Huidig ontwerp van verzorgingsplaatsen

Veel verzorgingsplaatsen zijn in de tweede helft van de vorige eeuw aangelegd. Sindsdien zijn veel richtlijnen omtrent verkeersveiligheid geactualiseerd en verbeterd. Verzorgingsplaatsen zijn echter niet mee veranderd, waardoor ze veelal niet meer voldoen aan de huidige richtlijnen ten aanzien van verkeersveiligheid. Daarnaast zijn er de afgelopen decennia vaak kleine aanpassingen aan de verzorgingsplaatsen gedaan die de verkeersveiligheid verslechteren. Voorbeelden hiervan zijn te korte deceleratie- en acceleratielengtes, onoverzichtelijke routing en kruisende verkeersstromen. De ontwikkelingen rond het e-laden en de toenemende behoefte aan vrachtwagenparkeerplaatsen, die beide in de bestaande ruimte moeten worden ingepast, zorgen in potentie voor toenemende druk op de verkeersveiligheid op de verzorgingsplaatsen.

3 Stip op de horizon – Verzorgingsplaats van de Toekomst

Het programma Verzorgingsplaats van de Toekomst heeft de volgende twee hoofddoelstellingen: de realisatie van benodigde voorzieningen voor de weggebruikers en een bijdrage leveren aan de energie- en mobiliteitstransitie. Dit dient gerealiseerd te worden op verzorgingsplaatsen die veilig en doelmatig te gebruiken zijn, en waar een gezonde marktordening voor het aanbieden van voorzieningen van kracht is.

Randvoorwaarden voor veilig en doelmatig gebruik, zijn dat gemaakte keuzes transparant en uitlegbaar zijn, toekomstvast, uitvoerbaar en doelmatig. Voor de marktordening geldt dat hier een goed functionerend juridisch kader noodzakelijk is.



Figuur 6 Doelen, belangen en randvoorwaarden programma Verzorgingsplaats van de Toekomst

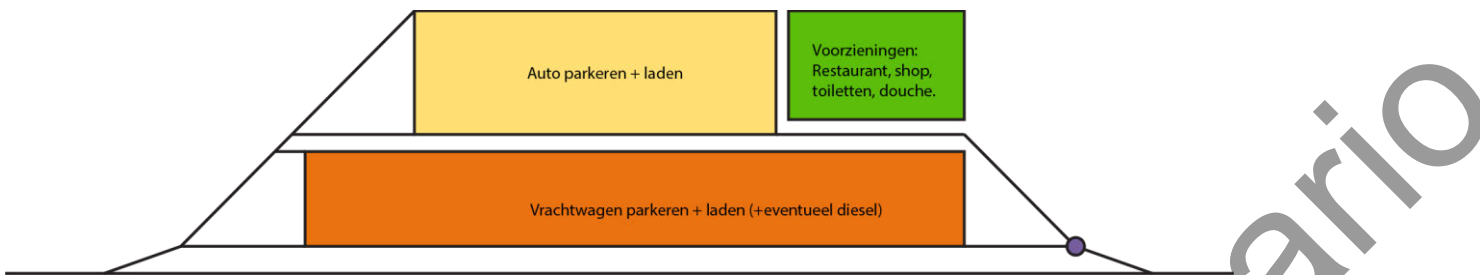
De ontwikkelde ontwerpfilosofie geeft een ontwerpend kader dat invulling geeft aan de bovenstaande doelen en randvoorwaarden. Aan de basis van de vernieuwde ontwerpfilosofie ligt een overzichtelijke basislayout. Deze wordt hieronder toegelicht en vervolgens verder geduid langs de drie waarden van de ruimtelijke kwaliteit: gebruikswaarde, toekomstwaarde en belevingswaarde.

3.1 Basislayout

Bij een toekomst zonder motorbrandstoffen ligt een meer eenduidige inrichting van de verzorgingsplaats voor de hand. De functie tanken komt namelijk te vervallen en elektrisch laden voor personenvervoer kan geïntegreerd worden in het parkeerveld. Hiermee kan het aantal keuzepunten worden gereduceerd tot één (scheiding van licht en zwaar verkeer). Daarnaast is dit concept gemakkelijk uitbreidbaar: indien er meer laadvoorzieningen nodig zijn, kunnen extra laadpunten bij de parkeervoorziening worden geplaatst. Ook ontstaat door het vervallen van het MBVP en de bijbehorende afvoerweg ruimte om direct langs de snelweg extra vrachtwagenparkeerplaatsen te realiseren.

De voorgestelde **basislayout bestaat uit vaste clusters** met de volgende kenmerken (zie figuur 7):

- Scheiding van vracht- en personenverkeer met één duidelijk keuzepunt voor de weggebruiker bij het begin van de verzorgingsplaats;
- Laden en parkeren vrachtverkeer aan de snelwegzijde, en laden en parkeren van personenauto's ernaast aan de 'landschapszijde';
- Voorzieningen (shop, restaurant), indien de vorm van het perceel het toelaat, aan de voorzijde.



Figuur 7 Basislayout Verzorgingsplaats van de Toekomst

De **motivatie voor deze indeling** en clustering bestaat uit de volgende punten:

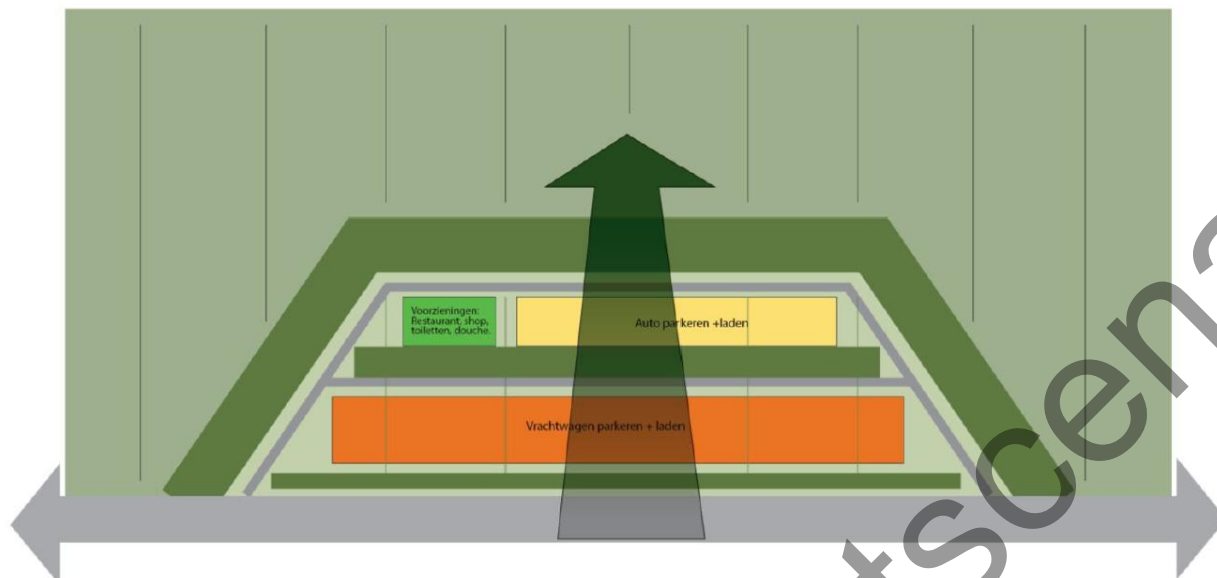
- De layout is overzichtelijk: dit is positief voor de ruimtelijke kwaliteit en verkeersveiligheid (humane factoren);
- De basislayout zorgt voor uniformiteit op de verzorgingsplaatsen waardoor een duidelijk verwachtingspatroon ontstaat bij weggebruikers (principe van Duurzaam Veilig);
- Maximale benutting van de beschikbare ruimte voor parkeren en laden;
- Minimalisatie van de conflictpunten (kruisende stromen) wat goed is voor de verkeersveiligheid;
- De kwaliteiten van het omringende landschap kunnen verbonden worden met rustvoorzieningen op de verzorgingsplaats.

Bij kleine en middelgrote verzorgingsplaatsen is deze basislayout vaak direct toepasbaar als onderlegger voor het ontwerp van de verzorgingsplaats. Op grote verzorgingsplaatsen is er meer ruimte voor variatie op het schema om de ruimtelijke kwaliteit te vergroten. De basiskennmerken blijven echter ook in die ontwerpen van kracht. De basislayout is daarom een goed vertrekpunt voor nieuwe herinrichtingsplannen van verzorgingsplaatsen.

Elke verzorgingsplaats dient goed ingepast te worden in zijn omgeving. Ook bij de plaatsing van de verschillende functies wordt hier rekening mee gehouden. Uitgangspunt is een geleidelijke overgang van grootschalige voorzieningen langs de snelweg naar kleinschalige voorzieningen naar buiten en van grijs (verhard oppervlak) naar groen. Daarnaast wordt de verzorgingsplaats ingepast door een groene buitenrand met verblijfskwaliteit.

Van grootschalig, naar kleinschalig: Snelwegen zijn grootschalige oppervlakten aan verharding, waardoor het geen prettige plekken zijn om direct naast te verblijven. Dit door het geluid en luchtkwaliteit enerzijds en de schaal van de snelweg anderzijds. Daarom worden de vrachtwagens met de achterzijde zo dicht mogelijk tegen de snelweg geplaatst en de personenauto's aan de buitenrand. Hierdoor ontstaat er een overgang van grootschaligheid aan de snelwegzijde naar een kleinschaligheid aan de buitenzijde waar het wel prettig verblijven is. Door de voorzieningen (shop, restaurant, douche) ook aan de buitenzijde te situeren wordt in de kleinschalige rand ook de sociale veiligheid geborgd.

Van grijs naar groen: Door de grote verhardingsoppervlakken voor parkeren hebben kavels een zeer 'grijs' karakter. Het omliggende landschap is in de meeste gevallen juist groen. Door het kleinschalige personenauto-parkeren aan de buitenzijde van de verzorgingsplaats te situeren ontstaat er ook meer ruimte voor groenvoorzieningen die zowel de verblijfskwaliteit vergroten als voorzien in een inpassing van de verzorgingsplaats richting de omgeving.



Figuur 8 Schema basislayout, aangevuld met inpassingsuitgangspunten

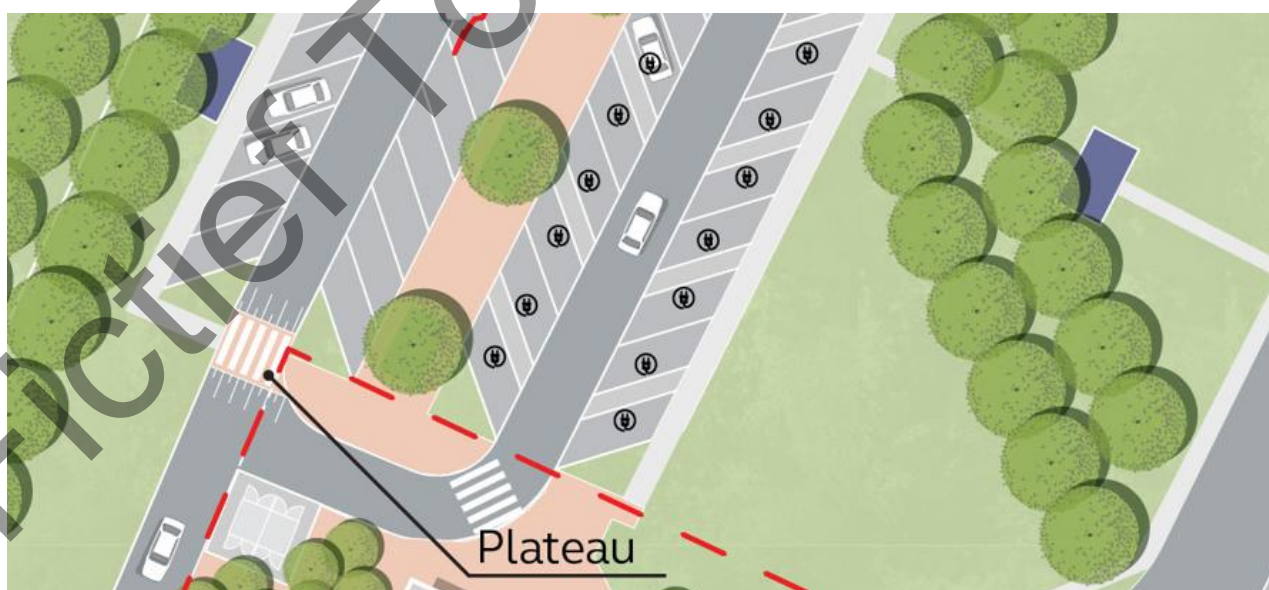
3.2 Ruimtelijke Kwaliteit

Gebruikswaarde

E-laden

In de toekomst wordt de parkeervoorziening ook gebruikt voor het E-laden. Het uitgangspunt is dan 'laden is parkeren'. Parkeervoorzieningen worden voorzien van laadpunten, waarmee een parkeervak twee functies krijgt. Dit zorgt ervoor dat de e-laadvoorziening op de verzorgingsplaatsen makkelijk uitbreidbaar is en er geen aparte kavels voor het e-laden worden ingericht.

Voor het vrachtwagenladen geldt hetzelfde (laden is parkeren), hier worden geen aparte doorrijdstations voorzien, maar wordt de e-laadvoorziening opgenomen in de centrale vrachtwagenparkeervoorziening.



Figuur 9 Voorbeeld 'laden = parkeren' uit ontwerp VZP de Kroon

Vrachtwagenparkeerplaatsen

De grote parkeeropgave voor vrachtwagens vraagt veel ruimte op de verzorgingsplaats van de toekomst. Door het vervallen van het MBVP ontstaat er ruimte op de verzorgingsplaats voor andere voorzieningen. Hierdoor kan voor vrachtwagen parkeren over de gehele lengte van de verzorgingsplaats een parkeervoorziening in harpopstelling worden gerealiseerd. Dit resulteert in significant efficiënter ruimtegebruik en daarmee een aanzienlijke vergroting van de parkeercapaciteit voor vrachtwagens binnen de bestaande contouren van de verzorgingsplaatsen.



Figuur 10 Voorbeeld langgerekte efficiënte vrachtwagen parkeervoorziening uit ontwerp VZP Voetpomp

Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid op de verzorgingsplaatsen wordt in de eerste plaats vergroot door het reduceren van de hoeveelheid keuzepunten tot één keuzepunt. Aan het begin van de verzorgingsplaats dient de weggebruiker te kiezen voor de route voor personenauto's of voor vrachtwagens, waarna de weggebruiker naar het desbetreffende veld wordt geleid. Hiermee worden de modaliteiten aan het begin van de verzorgingsplaats direct van elkaar gescheiden. Pas aan het einde van de verzorgingsplaats komen ze op de afvoerweg richting de snelweg weer bij elkaar. Hierdoor zijn er op de verzorgingsplaatsen geen conflicten tussen de verschillende modaliteiten mogelijk. Daarnaast kan het vervallen van het MBVP kansen bieden voor het verlengen van de deceleratielengte op de verzorgingsplaats, wat de verkeersveiligheid vergroot.

Ook zijn er door de vereenvoudigde opzet van verzorgingsplaatsen minder wegen voor gemotoriseerd verkeer. Deze vermindering van het aantal wegen leidt automatisch tot minder kruisingen met voetgangers die op de verzorgingsplaats aanwezig zijn.

Toekomstwaarde

Klimaatadaptatie

In het ontwerp wordt rekening gehouden met klimaatadaptatie op zowel het thema hittestress als wateroverlast. Door in het ontwerp voldoende groen (bomen) op te nemen en wadi's en/of sloten aan te leggen wordt hierop ingespeeld. Enorme plakken aangesloten verharding dienen zoveel mogelijk voorkomen te worden.

Een klimaatadaptief ingerichte verzorgingsplaats is daarmee ook een groene verzorgingsplaats waar het fijn te blijven is.

Biodiversiteit

Om de biodiversiteit op de verzorgingsplaatsen te kunnen vergroten dient er gebruik gemaakt te worden van inheems sortiment beplanting en dient in het ontwerp ingespeeld te worden op het verbinden van de omliggende verzorgingsplaats aanwezige en/of aangrenzende structuren. Wanneer deze niet aanwezig zijn, wordt er ingezet op het realiseren van nieuwe structuren. Hierbij gaat het niet enkel om bomen maar om de gehele gradiënt tussen watergang en boomtop.

Ook het beheerregime is van grote invloed op de biodiversiteit op de verzorgingsplaatsen. Wanneer er bij het ontwerp wordt gekozen voor bepaalde natuurwaarden, dient het beheerregime daarop te worden afgestemd. Alleen de recreatieve gazons moeten intensief worden gemaaid.



Figuur 11 Voorbeeld klimaatadaptatie (nieuw water) en biodiversiteit (nieuwe structuren) uit ontwerp VZP Hackelaar

Belevingswaarde

Sociale veiligheid

Het borgen van de sociale veiligheid is een belangrijk aspect in het ontwerp van de verzorgingsplaats van de toekomst. Dit wordt gedaan door de shop met horecavoorziening zo dicht mogelijk aan het personen parkeren te situeren, centraal op de verzorgingsplaats. Hiermee wordt de shop als het ware het sociale hart van de verzorgingsplaats. De shop heeft de oriëntatierichting op de parkeervoorzieningen van zowel personen- als vrachtvervoer, waardoor er altijd zicht op de verzorgingsplaats is.

De belangrijke voorzieningen, zoals laadpunten, zijn zoveel mogelijk geclusterd om levendigheid te garanderen rond de shop.



Figuur 12 Voorbeeld shop centraal op de verzorgingsplaats voor sociale veiligheid uit ontwerp VZP 't Haasje

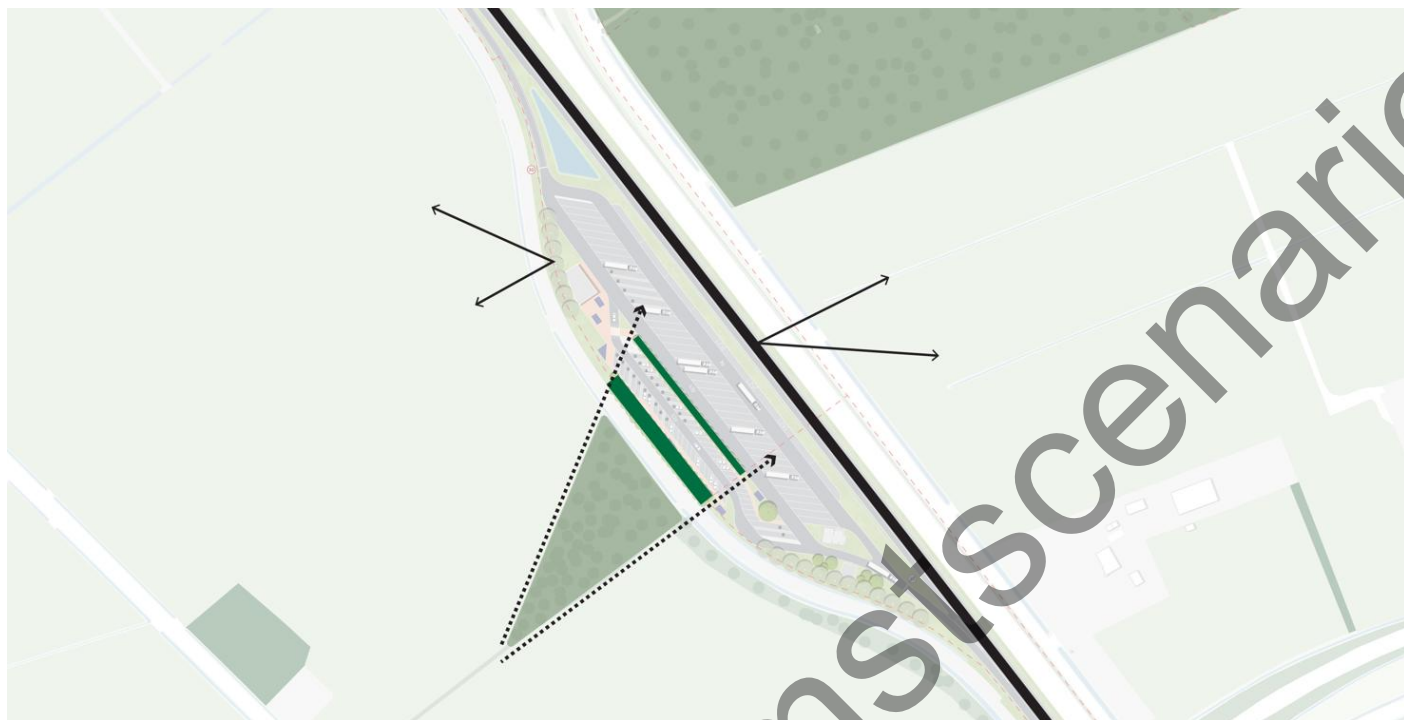
Landschap

Om tot een logisch en goed ingepast ontwerp te komen is het belangrijk om het ontwerp van de verzorgingsplaats in te laten spelen op de omgeving.

De generieke basislay-out wordt daarom aangevuld en verrijkt met lokale gebiedseigenschappen. Hiermee wordt een goed ingepast ontwerp mogelijk en zijn de verschillende verzorgingsplaatsen ook herkenbaar.

Ontwerpaanleidingen kunnen zijn:

- Verkavelingspatronen
- Omliggende groenstructuren
- Omliggend landgebruik
- Ondergrond
- Ruimtelijke karakteristiek van omgeving



Figuur 13 Voorbeeld slim gebruik maken van landschappelijke context van de verzorgingsplaats uit ontwerp VZP 't Haasje

Recreatieve en rustfunctie

De recreatieve opgave wordt zoveel mogelijk aan de landschapszijde van de verzorgingsplaats ingevuld. Door in het ontwerp slim in te spelen op het omliggende landschap, kan ook met relatief kleine stukken groen een waardevolle groene verblijfszone gerealiseerd worden. De loopafstand tussen de parkeervoorziening en deze verblijfszone is zo kort mogelijk om de toegankelijkheid te kunnen waarborgen.



Figuur 14 Voorbeeld kwalitatieve recreatieve zone aan buitenzijde van verzorgingsplaats uit ontwerp VZP Voetpomp

4 Ontwerpstappen

Eerst stip op de horizon

Om tot een plan van aanpak voor de transformatie van een verzorgingsplaats (ook wel ontwikkelplan) te komen, is het van belang eerst te bepalen wat de eindsituatie van de verzorgingsplaats is in 2050. Een keuze op de korte termijn moet zoveel als mogelijk rekening houden met de lange termijnvisie voor de desbetreffende verzorgingsplaats.

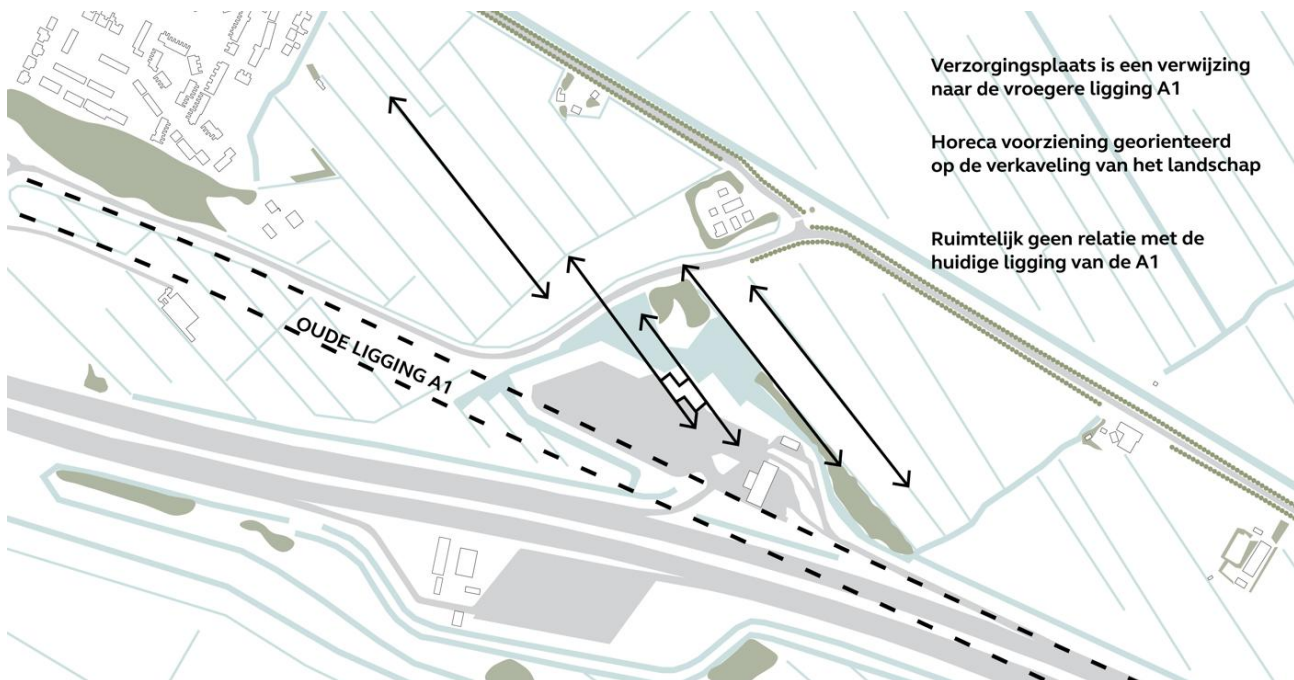
Opgave analyseren

De eerste stap hierin is het analyseren van de opgave voor de verzorgingsplaats. Daarbij wordt in de eerste plaats gekeken naar de e-laad- en parkeeropgave uit de 'routekaart', waarna deze wordt aangevuld met de eerder in dit memo beschreven opgaven langs de drie waarden (gebruikswaarde, toekomstwaarde en belevingswaarde). Gezamenlijk is dit de opgave waar de verzorgingsplaats voor staat.

Ruimtelijke/ Landschapsanalyse

Vervolgens is het van belang goed inzicht te krijgen in de huidige situatie van de verzorgingsplaats. Hiervoor wordt een ruimtelijke/landschapsanalyse opgesteld (door o.a. een landschapsarchitect). Hierin wordt niet alleen gekeken naar de situatie binnen de contouren van de verzorgingsplaats zelf, maar juist ook naar de (landschappelijke) context en omgeving waarin deze zich bevindt.

Deze context geeft namelijk voor een belangrijk deel input aan de wijze waarop er in het ontwerp met de verschillende opgaven van de verzorgingsplaats wordt omgegaan.



Figuur 15 Voorbeeld conclusiekaart landschappelijke analyse verzorgingsplaats Hackelaar

Eindbeeld (inrichtingsplan eindsituatie)

Op basis van de opgaven en de ruimtelijke/landschapsanalyse wordt met een integraal ontwerpteam een ontwerp van de gewenste eindsituatie van de verzorgingsplaats opgesteld. De basislayout dient als vertrekpunt voor het ontwerpproces. Dit integrale team bestaat ten minste uit een landschapsarchitect, een specialist verkeer(sveiligheid) en een verkeerstechnisch ontwerper, eventueel aangevuld met een ecoloog en hydroloog voor de biodiversiteits- en klimaatadaptatie opgaven.

Daarna stapsgewijs ontwikkelen

Stapsgewijs naar het eindbeeld

Op de korte en middellange termijn blijft een deel van de voertuigen op het hoofdwegennet nog op fossiele brandstoffen rijden. Misschien is dit ook op de lange termijn nog het geval. Daarom is het voorlopig noodzakelijk om een landelijk dekkend netwerk van brandstofverkooppunten in stand te houden. Indien MBVP's komen te vervallen, zal de uitfasering van MBVP's op verzorgingsplaatsen naar verwachting over meerdere jaren plaatsvinden.

Indien de noodzaak voor MBVP's daadwerkelijk verdwijnt ligt het in de transitiefase voor de hand om verzorgingsplaatsen op corridorniveau één voor één om te bouwen. Daarbij dient er op de corridor constant een juiste balans te zijn tussen voldoende parkeergelegenheid en verkoop van elektriciteit en motorbrandstoffen.

Vanuit het eindbeeld (de stip op de horizon), kan al wel beredeneerd worden welke stappen eerst genomen kunnen worden om te kunnen ontwikkelen naar het eindbeeld. Belangrijk hierbij is dat er op de korte termijn geen ontwikkelingen plaatsvinden die de beoogde eindsituatie op de lange termijn onmogelijk maken. Denk bijvoorbeeld aan de plaatsing van laadinfrastructuur op een locatie die niet past in het eindbeeld. Ook bij een gedeeltelijke herinrichting van een verzorgingsplaats (waarbij het MBVP behouden blijft) kan het deel dat heringericht wordt al zoveel mogelijk aansluiten op een eindsituatie zonder MBVP.

Op deze wijze ontstaat er voor elke verzorgingsplaats een ontwikkelplan dat voorziet in een stapsgewijze transformatie van de verzorgingsplaats 'oude stijl' naar de verzorgingsplaats van de toekomst!