

Verzorgingsplaatsen

Verkenning van de mogelijkheden
voor BAM om te participeren
in revitalisering en modernisering
van verzorgingsplaatsen langs de snelweg.

Bachelor Eindopdracht Industrieel Ontwerpen
april-augustus 2012

Anne-Loes Cornelien Barends

s1009974

Bedrijfsbegeleider: Tamara van Arendonk

Opleidingsbegeleider: Marc Beusenberg

Examinator: Peter van der Hoogt



Koninklijke BAM Groep nv.



UNIVERSITEIT TWENTE.

Universiteit Twente

**Verkenning naar de mogelijkheden voor BAM om te participeren
in revitalisering en modernisering van verzorgingsplaatsen langs de snelweg.**

Anne-Loes Cornelien Barends
s1009974

Bachelor Eindopdracht Industrieel Ontwerpen
Periode bij BAM: 16 april- 6 juli 2012
Afsluitend tentamen: 22 augustus 2012

Examencommissie:

Bedrijfsbegeleider: Tamara van Arendonk
Opleidingsbegeleider: Marc Beusenberg
Examinator: Peter van der Hoogt

Koninklijke BAM Groep nv.
BAM Milieu
Hakgriend 6
3371 KA Hardinxveld-Giessendam
Postbus 85
3370 AB Hardinxveld-Giessendam

Universiteit Twente
Enschede

Voorwoord

Beste lezer, voor u ligt het rapport “Verkenning van de mogelijkheden voor BAM om te participeren in revitalisering en modernisering van verzorgingsplaatsen langs de snelweg”. Het vloeit voort uit de behoefte van de Koninklijke BAM Groep nv. om meer inzicht te verkrijgen in verzorgingsplaatsen en de werkzaamheden die BAM daar wellicht in de toekomst zou kunnen verrichten. In het rapport worden de resultaten van een marktonderzoek weergegeven. Tijdens dit onderzoek is bovendien een gezamenlijke toekomstvisie van de betrokken BAM-bedrijven tot stand gekomen, deze visie zal beschreven worden in dit rapport, ondersteund door enkele mogelijke ontwerpen voor vernieuwde verzorgingsplaatsen.

Het onderzoek, inclusief de formulering en uitwerking van de toekomstvisie, is uitgevoerd in het kader van mijn bachelor eindopdracht. Daarbij dienen de tijdens de studie ontwikkelde vaardigheden in de praktijk toegepast te worden. Op deze manier sluit ik de bachelor Industrieel Ontwerpen aan de Universiteit Twente af.

Dit is mogelijk gemaakt door een aantal personen, die ik hierbij wil bedanken. Allereerst Magrita Noordmans, die mij gekoppeld heeft aan dit project en daarmee de kans heeft geboden om ervaring op te doen bij een groot bedrijf als de Koninklijke BAM Groep nv. Verder bedank ik mijn beide begeleiders Tamara van Arendonk en Marc Beusenberg. Ook het enthousiasme en de betrokkenheid van Aat Zuurmond, Adisa Jahic, Nils Beers en Twan van Bokhoven heeft aan mijn onderzoek bijgedragen. Tenslotte wil ik al mijn collega's bij BAM Milieu bedanken, want mede door hen ben ik in die drie maanden nooit met tegenzin naar Hardinxveld-Giessendam gereisd.

Anne-Loes Barends

Samenvatting

Verzorgingsplaatsen zijn dichtbij de rijbaan gelegen terreinen, ingericht voor de dienstverlening aan weggebruikers. In Nederland heerst grote ontevredenheid over de aangeboden voorzieningen en de veiligheid op verzorgingsplaatsen. De Koninklijke BAM Groep nv. wil graag participeren in de revitalisering en modernisering van deze terreinen. De bedrijven BAM Infratechniek, BAM Wegen en het specialistische bedrijf BAM Milieu het initiatief genomen tot een verkenning van de mogelijkheden.

Voor het opstarten van een grootschalig project blijken diverse aangrijpingspunten gebruikt te kunnen worden. Om kans van slagen te hebben, moeten de belangen van invloedrijke partijen in acht genomen worden. Zo zal Rijkswaterstaat als eigenaar de beslissingen nemen. Op dit moment zijn concrete problemen bekend, die Rijkswaterstaat wil of moet oplossen. Sociale onveiligheid is de belangrijkste, aangezien dit de oorzaak is van grote financiële schade voor de transportsector door ladingdiefstal en een zeer onveilig gevoel bij (potentiële) gebruikers. Het in kaart brengen van belangen van gebruikers kan bovendien toegepast worden bij het realiseren van aantrekkelijke functies voor specifieke doelgroepen. Dit is vooral interessant in combinatie met gegevens over het passerende verkeer langs bepaalde locaties. Andere aangrijpingspunten zijn te vinden in theorieën over de inrichting van de openbare ruimte, recentelijk uitgevoerde projecten op verzorgingsplaatsen en bestaande toekomstbeelden.

Op basis van deze verkenning is een gezamenlijke toekomstvisie van de BAM bedrijven geformuleerd. Daarbij wordt uitgegaan van concrete werkzaamheden voor revitalisatie op korte termijn, gecombineerd met een visie voor de lange termijn die daarop voortbouwt. Met deze pro-actieve aanpak lijkt de Koninklijke BAM Groep nv. zich te kunnen presenteren aan Rijkswaterstaat als een interessante partij.

Bij revitalisatie kan de Koninklijke BAM Groep nv. een rol spelen bij het overzichtelijker maken van de structuur van verzorgingsplaatsen. Hierdoor zal het terrein veiliger en aangenamer worden. In dit verslag worden concepten aangereikt die uit gaan van overzichtelijkheid door het aanbrengen van niveauverschillen en het aanpassen van de compositie. Deze concepten dienen nog te worden doorontwikkeld tot ontwerpen die toespitst zijn op de eigenschappen van elke afzonderlijke locatie.

Voor de toekomst zijn drie mogelijke scenario's opgesteld: het uitbreiden, verkleinen en verdwijnen van verzorgingsplaatsen. Diverse locaties kunnen zich verschillend ontwikkelen, de scenario's kunnen dan ook naast elkaar bestaan.

Als vervolgstap van dit project dient vooral aandacht besteed te worden aan financiële haalbaarheid van de geformuleerde visie. Bovendien zullen de aangereikte concepten zodanig uitgewerkt moeten worden, dat balans ontstaat tussen *people*, *profit* en *planet*. Tenslotte is het aan te raden om partners te zoeken. Allereerst is het belangrijk om partijen te benaderen die op dit moment ook initiatief hebben genomen voor het verbeteren van verzorgingsplaatsen. Stichting Nederland Schoon en CROW zijn op dit gebied het belangrijkste. Ook kunnen onderzoeksinstituten zoals CBS en TNO een belangrijke rol spelen. Bovendien moeten partijen worden benaderd met vaardigheden op het gebied van architectuur, straatmeubilair, vandalismebestendigheid, en gedragsbeïnvloeding. Zo kan een complete aanpak voor de kwaliteit van verzorgingsplaatsen aangeboden worden.

Summary

Service areas offer facilities to users of the adjacent road. In the Netherlands, the service and safety on these areas are strongly criticized. The Royal BAM Group is aiming to participate in revitalisation and modernisation of these locations. Research to the possibilities is initiated by the companies *BAM Infratechniek*, *BAM Wegen* and the specialism *BAM Milieu*.

A large-scale project can be based on different aspects. The interests of stakeholders like *Rijkswaterstaat* are important to this project, since this public authority is the owner of the service areas. A major problem which *Rijkswaterstaat* really has to solve is social unsafety. Cargo crime causes massive losses for the transport industry. Besides this safety issue has a negative effect on (potential) users. Insights to the interests of specific groups of users can be applied to realise attractive functions. This can be really interesting when combined with information about passing traffic. Furthermore, theories on public space, recent projects and existing visions of the future can be useful in the project.

These findings have been the foundation of a collective vision of the future, formulated by the companies of BAM. It focusses on revitalisation in the short term, combined with long-term scenario's of evolution. This pro-active approach seems to be a promising strategy to convince *Rijkswaterstaat*.

During revitalisation, the Royal BAM Group can contribute to a structure which is easy to oversee. This will result in a safer and pleasurable area. Various concepts to accomplish such a structure are presented in this report. Some are based on a difference in height, others on a ground level approach. All concepts need to be evolved to designs, which are more detailed and location-specific.

For the long term, three scenario's are developed: expanding, minimizing and removing service areas. The evolution of different locations, doesn't have to be equal.

In the next steps of this project attention should be paid to financial feasibility of the formulated vision. The conceptual ideas should be elaborated to create a balance between people, profit and planet. Finally, it's recommended to find several partners:

- Initiations of similar projects or researches, like *Stichting Nederland Schoon* and *CROW*.
- Research institutes like *CBS* and *TNO*
- Experts on architecture, street furniture, vandal resistance and influencing behaviour by design.

This multidisciplinary team will be able to offer a complete approach to the quality of service areas.

Inhoudsopgave

Voorwoord	5
Samenvatting	6
Summary	7
1. Inleiding	9
1.1 Inleiding	9
1.2 Definitie verzorgingsplaats	9
1.3 Aanleiding en relevantie	10
1.4 Probleemstelling	11
1.5 Leeswijzer	11
2. Aangrijpingspunten voor toekomstige projecten	12
2.1 Huidige verzorgingsplaatsen	12
2.2 Stakeholders	14
2.2.1 Koninklijke BAM Groep nv.	14
2.2.2 Rijkswaterstaat	15
2.2.3 Weggebruikers	16
2.2.4 Commerciële uitbaters	18
2.2.5 Leveranciers	19
2.2.6 Initiatiefnemers	19
2.3 Waardevolle openbare ruimte	21
2.4 Recente projecten	23
2.5 Toekomstbeeld	26
2.6 Conclusie: Visie	29
2.6.1 Uitbreiden	30
2.6.2 Verkleinen	31
2.6.3 Verdwijnen	32
3. Mogelijke aanpassingen op verzorgingsplaatsen	33
3.1 Inleiding	33
3.2 Theoretisch kader	33
3.3 Concepten	35
3.3.1 Overzichtelijkheid door niveauverschil	35
3.3.2 Overzichtelijkheid door compositie	38
4. Discussie	40
5. Conclusie en aanbevelingen	41
5.1 Bevindingen	41
5.1.1 Korte termijn	41
5.1.2 Lange termijn	41
5.2 Keuzes	41
5.3 People, planet, profit	42
5.4 Aanvullend onderzoek	42
Bronvermelding	44
Contactpersonen	47
Bijlage: Tabel belangen gebruikers	49
Bijlage: Beeldmateriaal keuzemoment	52

1. Inleiding

1.1 Inleiding

Verzorgingsplaatsen langs de snelweg zijn voor veel weggebruikers welbekend. We zijn daar allemaal wel eens gestopt, al was het maar om even snel te tanken. Maar als gestopt moet worden voor bijvoorbeeld een toiletbezoek, een lunchpauze of om de benen te strekken, voldoen de voorzieningen vaak niet. In Nederland heerst ontevredenheid over de verzorgingsplaatsen. Ze hebben de reputatie vies, onveilig en onprettig te zijn. Vergeleken met verzorgingsplaatsen langs bijvoorbeeld de Duitse wegen, is de situatie in Nederland voor verbetering vatbaar.

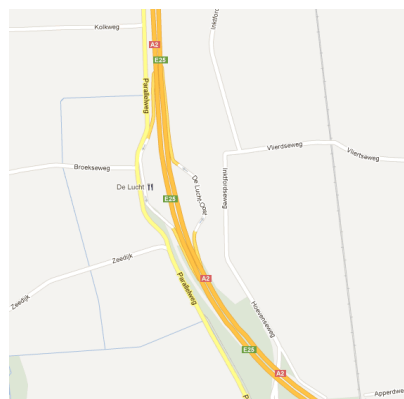
Met dit rapport wordt getracht inzicht te geven in de mogelijkheden voor revitalisering en modernisering van verzorgingsplaatsen. Enerzijds worden verschillende belangen, problemen en ontwikkelingen beschreven die als aanknopingspunt kunnen dienen voor toekomstige projecten. Anderzijds worden verschillende mogelijke aanpassingen aangereikt die de verzorgingsplaatsen zullen verbeteren. Ook wordt aangegeven welke aanpassingen op korte termijn kunnen worden gerealiseerd en welke aanpassingen onderdeel zijn van een toekomstvisie voor de langere termijn.

1.2 Definitie verzorgingsplaats

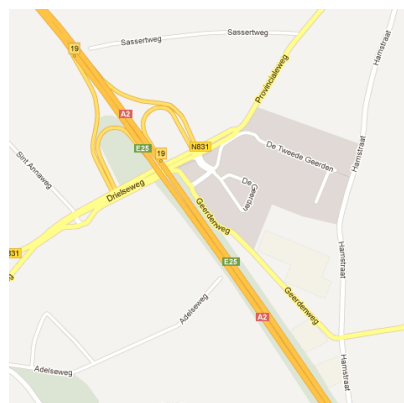
“Een verzorgingsplaats is een dichtbij de rijbaan gelegen terrein, ingericht voor de dienstverlening aan weggebruikers.” (woorden-boek, n.d.) De voorzieningen zijn vooral bedoeld voor kort oponthoud van lange-afstandsverkeer, ten behoeve van de verkeersveiligheid en het comfort van deze weggebruikers (Rijkswaterstaat, 2003).

Verzorgingsplaatsen zijn verbonden aan de hoofdweg zoals een pitstop aan een racecircuit. Dit is zichtbaar op afbeelding 1. Deze structuur is zodanig vormgegeven dat geen onduidelijkheid kan ontstaan over de rijrichting en maakt het mogelijk om na oponthoud weer snel door te stromen. De vorm van het kavel is tevens gebaseerd op deze structuur, waardoor het vaak langgerekt is en met een gebogen buitengrens. Verzorgingsplaatsen worden beheerd door Rijkswaterstaat. Vergunningen voor voorzieningen moeten dan ook door Rijkswaterstaat verleend worden.

Dit is heel anders dan de situatie van een terrein bij een afrit, zoals op afbeelding 2. In dat geval verlaat de weggebruiker de hoofdweg en komt op het onderliggende wegennet terecht. Daar is veel meer variatie in de omvang en vorm van de kavels. Veel grond is hier in het bezit van gemeenten, projectontwikkelaars of particulieren. AM, het vastgoedbedrijf binnen de Koninklijke BAM Groep nv. heeft ook kavels bij afritten beschikbaar voor een eventueel project voor de verzorging van weggebruikers. Wel dient te worden stilgestaan bij het feit dat bij de afrit meer mogelijkheden voor concurrerende voorzieningen zijn dan op de verzorgingsplaats.



Afb. 1: Verzorgingsplaats, Bron: google maps



Afb. 2: Afrit, Bron: google maps

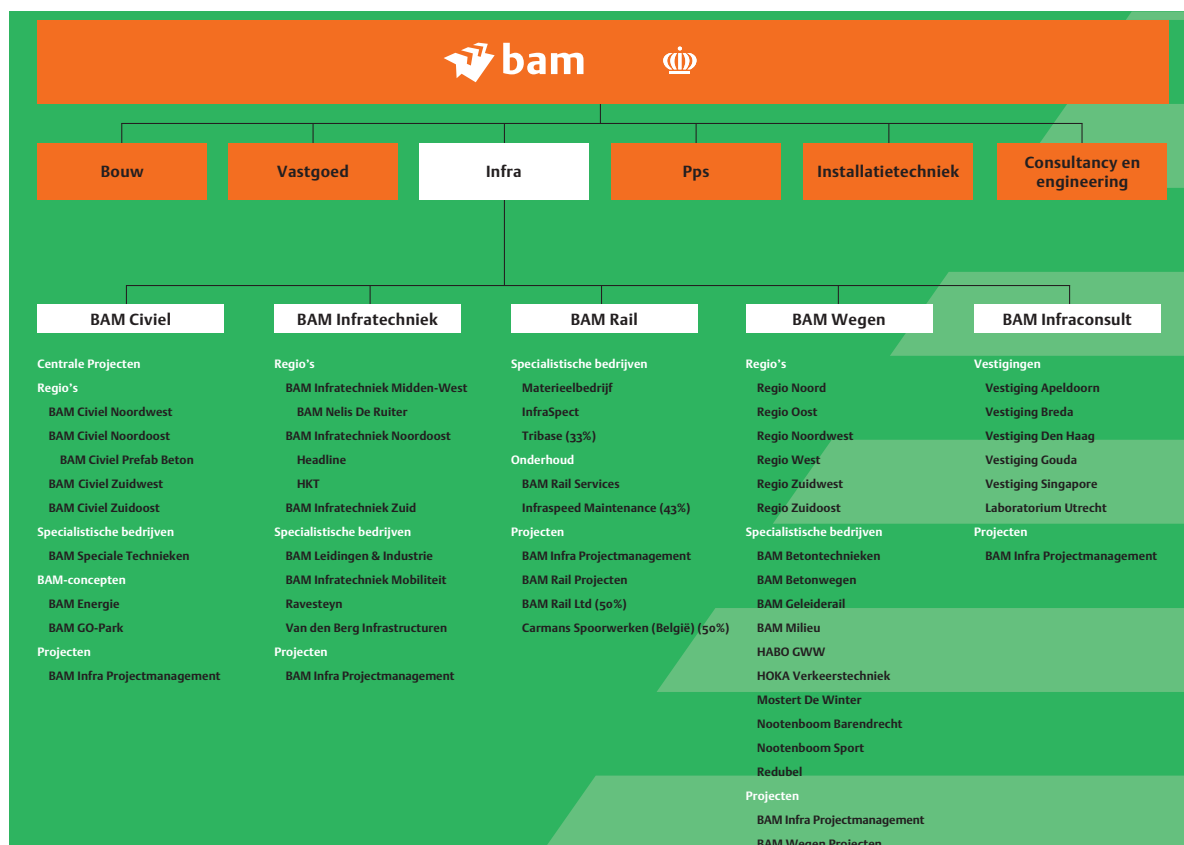
1.3 Aanleiding en relevantie

Dit rapport komt voort uit de behoefte van de Koninklijke BAM Groep nv. naar meer inzicht in de mogelijkheden voor hen bij de revitalisering en modernisering verzorgingsplaatsen. De bedrijven BAM Infratechniek en BAM Wegen en het specialistische bedrijf BAM Milieu (afb.3) zijn de initiatiefnemers. Zij hebben verzorgingsplaatsen kansrijk ingeschat voor toekomstige projecten, maar hebben hiervan nog geen duidelijk beeld voor ogen.

Wel denken de verschillende partijen een relevante bijdrage te kunnen leveren. BAM Infratechniek heeft ervaring met de installatie van oplaadvoorzieningen voor elektrisch vervoer. Om elektrisch rijden tot een succes te maken, zal een dekkend netwerk van deze voorzieningen noodzakelijk zijn. Verzorgingsplaatsen zijn interessante locaties voor hen nu het mogelijk is geworden om in 15 tot 20 minuten op te laden met behulp van snellaadpalen. Bovendien acht BAM Wegen zich in staat om de volledige terreinen aan te leggen. Verder heeft specialist BAM Milieu ervaring met het bouwen en verbouwen van tankstations, welke ook op verzorgingsplaatsen aanwezig zijn.

Dit onderzoek zal als basis dienen voor een onderbouwde beoordeling van de kansen voor BAM. Het is een verkenning, waarbij aangrijpingspunten worden gezocht voor toekomstige projecten en bovendien op conceptueel niveau ontwerp oplossingen worden aangereikt. Financiële zaken vallen buiten de scope van dit onderzoek. Kosten en baten zullen nog uitgewerkt moeten worden, om daarna de keuze te kunnen maken om het werk voort te zetten in concrete projecten.

Een onderzoek zoals dit, voorafgaand aan contact met een opdrachtgever is niet gebruikelijk. Toch lijkt dit initiatief kansrijk, de pro-actieve houding past bij de verschuivende verhouding tussen opdrachtgevers en opdrachtnemers die Rijkswaterstaat voor ogen heeft met het beleid “Markt, tenzij...” (Struijk, 2011). Dit onderzoek is onderdeel van een project dat niet alleen op inhoudelijk niveau kansrijk lijkt te zijn, maar ook qua werkwijze vooruitstrevend is.



Afb. 3: Organigram Koninklijke BAM Groep nv. Bron: intranet BAM

Verkenning van de mogelijkheden voor BAM om te participeren in revitalisering en modernisering van verzorgingsplaatsen langs de snelweg.

1.4 Probleemstelling

Vanuit de hierboven beschreven aanleiding en relevantie van dit rapport is de probleemstelling als volgt geformuleerd:

Welke *aangrijpingspunten* kunnen gebruikt worden voor *toekomstige* projecten voor *revitalisering* en *modernisering* van verzorgingsplaatsen en welke mogelijke *aanpassingen* komen daaruit voort?

De cursief gedrukte begrippen dienen als volgt te worden geïnterpreteerd:

- aangrijpingspunten – problemen, belangen en ontwikkelingen waaruit voor de Koninklijke BAM Groep nv., mogelijke partners en Rijkswaterstaat blijkt dat revitalisering en modernisering van verzorgingsplaatsen relevant is
- toekomstige – op de korte termijn uitvoerbaar, maar passend in een visie voor de lange termijn
- revitalisering – het opknappen van een locatie, zodat deze weer representatief is en naar behoren functioneert
- modernisering – het aanpassen aan de tegenwoordige tijd en aan nieuwe technieken, zoals faciliteiten voor elektrisch rijden
- aanpassingen – maatregelen die de verzorgingsplaatsen zullen verbeteren en die mogelijk door de Koninklijke BAM Groep nv. uitgevoerd kunnen worden

1.5 Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk zullen verzorgingsplaatsen vanuit diverse invalshoeken geanalyseerd worden, waardoor diverse aangrijpingspunten voor toekomstige projecten naar voren komen. Bovendien wordt de visie van de Koninklijke BAM Groep nv. geformuleerd waarin het toekomstbeeld wat betreft verzorgingsplaatsen beschreven zal worden. In hoofdstuk 3 wordt het thema veiligheid uitgewerkt, wat een belangrijke rol speelt in de visie van de Koninklijke BAM Groep nv. Vervolgens worden verschillende concepten die hiertuit volgen toegelicht en in de context van de toekomstvisie geplaatst. In de discussie wordt een kritische blik geworpen op het onderzoek en worden bevindingen op een rijtje gezet bij de conclusie. Daarna volgen een aantal aanbevelingen voor het vervolg van dit onderzoek. Tenslotte worden uitgebreid de bronnen en contactpersonen vermeld, zodat deze in het vervolgonderzoek gebruikt kunnen worden.

2. Aangrijpingspunten voor toekomstige projecten

2.1 Huidige verzorgingsplaatsen

In Nederland zijn op dit moment 331 verzorgingsplaatsen. Daarvan zijn 277 langs autosnelwegen, A-wegen, gesitueerd en 54 langs autowegen, N-wegen (Rijkswaterstaat, 2012). Op ongeveer elke 20 km afstand bevindt zich een verzorgingsplaats met voorzieningen. (Rijkswaterstaat, 2004)

Uit analyse van diverse gegevens (Rijkswaterstaat, 1012; ANWB, 2012) over de verzorgingsplaatsen in Nederland blijkt dat de dichtheid van verzorgingsplaatsen niet overal gelijk is. Dit wordt deels veroorzaakt door een verschil in dichtheid van rijkswegen, maar in bepaalde gebieden is om andere redenen meer vraag naar verzorgingsplaatsen. Een aantal gebieden met hoge dichtheid zijn aan te wijzen. Zo zijn relatief veel verzorgingsplaatsen vlakbij de grote steden gesitueerd (van veel naar weinig verzorgingsplaatsen): Breda, Utrecht, Rotterdam, Amsterdam en Den Haag. Langs de mainportcorridors zijn ook veel verzorgingsplaatsen, zoals aangegeven is op afbeelding 4. Het eerste gebied dat daardoor ontstaat ligt in het zuiden van Nederland, tussen de haven van Rotterdam en de grens met België. Dit gebied is onderdeel van de mainportcorridor Zuid, een belangrijke verbinding voor vrachtverkeer tussen Rotterdam en Antwerpen. Het andere gebied loopt landinwaarts vanaf Nederlands tweede mainport, de lucht- en zeehaven van Amsterdam. Deze wegen hebben als primaire functie zakelijk personenvervoer. (Van Meijeren, Snelder, Van Rooijen, Egeter, 2010)

De voorzieningen die aangeboden worden op verzorgingsplaatsen zijn niet op elke locatie hetzelfde. Op 70 % van de verzorgingsplaatsen is een tankstation gevestigd. Deze bevindt zich ter bevordering van de zichtbaarheid voor weggebruikers vaak vooraan op de verzorgingsplaats. Bovendien wordt altijd de mogelijkheid geboden om na het tanken de hoofdbaan van de autosnelweg rechtstreeks te bereiken. Zo wordt in verband met de verkeersveiligheid vermenging van verkeer met de intentie zo snel mogelijk de weg te vervolgen en verkeer dat een parkeerplaats zoekt vermeden. Bovendien geldt een maximale snelheid 30 km/h op verzorgingsplaatsen. (Rijkswaterstaat, 2003)

Op 10 % van de locaties, bevindt zich naast een tankstation ook een wegrestaurant of hotel, op 3% is alleen een wegrestaurant of hotel gevestigd. Tenslotte is een groot deel (27%) van de verzorgingsplaatsen solitair, oftewel een op zichzelf staande parkeerplaats met minimale voorzieningen. (Rijkswaterstaat, 2012) Steeds vaker worden tankstations en wegrestaurants gecombineerd tot servicestations. Voorheen was dit niet



Afb. 4: Mainportcorridors, gebieden met relatief veel verzorgingsplaatsen

toegestaan wegens functiescheiding op verzorgingsplaatsen, maar sinds 2004 is deze regelgeving komen te vervallen (Rijkswaterstaat, 2004).

De opheffing van functiescheiding betekent echter niet dat sindsdien allerlei functies kunnen worden toegevoegd, aanvullende voorzieningen zijn alleen toegestaan indien daar ruimte voor is en deze geen extra verkeer genereren (Rijkswaterstaat, 2003). Toch blijken deze voorwaarden voor meerdere interpretaties vatbaar, dit blijkt bijvoorbeeld uit de correspondentie (Rijkswaterstaat, 2007) tussen Rijkswaterstaat en de verhuurder van het pand van Suitsupply op verzorgingsplaats Ruygenhoek. Het bedrijf Suitsupply verkoopt (maat-)pakken, een activiteit waartegen Rijkswaterstaat bezwaar maakte, vooral vanwege de verkeersaantrekkende werking. Daarop werd als volgt gereageerd: “Bij Suitsupply komen alleen zakenlieden welke onderweg zijn en aldaar een pak kopen, een consumptie gebruiken terwijl dit pak op maat gemaakt wordt en daarna hun weg verder vervolgen. Hieruit volgt heel duidelijk dat Suitsupply op zich geen verkeersaantrekkende werking heeft (...)” En daarmee is de kwestie voorlopig afgedaan.

De ruimte voor aanvullende voorzieningen is vaak beperkt. Het grootste gedeelte van het terrein wordt verhard om parkeergelegenheid te creëren. Hier en daar wordt begroeiing toegevoegd, in veel gevallen bij de grenzen van het terrein en in plantvakken. Bovendien is de richtlijn (Rijkswaterstaat, 2003) van Rijkswaterstaat van toepassing dat het terrein niet of zo min mogelijk opgehoogd mag zijn. Zo integreert de verzorgingsplaats beter in het landschap en kan dit ook het beste beleefd en gezien worden.

Op basis van analyse van gegevens over verzorgingsplaatsen (Rijkswaterstaat, 2012; ANWB, 2012) is bepaald welke landschapstypen (Ruimtexmilieu, n.d.) veel voorkomen aangrenzend aan verzorgingsplaatsen. De omgeving blijkt vaak te bestaan uit cultuurlandschap, natuurlandschap, woonlandschap of recreatielandschap. Een enkele keer ligt een verzorgingsplaats in suburbaan gebied of bij een bedrijventerrein.

2.2 Stakeholders

Verzorgingsplaatsen zijn complexe locaties, vooral omdat veel verschillende partijen en gebruikers betrokken zijn. Voor een herontwerp is het dan ook van groot belang om tot oplossingen te komen waarin de verschillende belangen zijn afgewogen.

In deze analyse zal eerst aandacht besteed worden aan de betrokken bedrijven van Koninklijke BAM Groep nv. aangezien de gewenste samenwerking vorm zal moeten krijgen. Vervolgens zal Rijkswaterstaat, de eigenaar van de verzorgingsplaatsen, aan bod komen. Daarna zal uitgebreid worden stilgestaan bij de belangen van verschillende weggebruikers. Verzorgingsplaatsen zijn uiteindelijk voor hen bedoeld, en kunnen dan ook alleen succesvol zijn als deze aan hun wensen en eisen voldoen. Dan zullen commerciële uitbaters aan bod komen, zowel de reeds aanwezigen (wegrestaurants en tankstations) als mogelijke toekomstige uitbaters. Ook wordt stilgestaan bij de leveranciers van voorzieningen. Tenslotte worden een aantal partijen behandeld die niet direct tot één van de andere categorieën behoren maar wel interessante initiatieven voor veranderingen op verzorgingsplaatsen hebben genomen.

2.2.1 Koninklijke BAM Groep nv.

De Koninklijke BAM Groep nv. wil graag concrete werkzaamheden verrichten, dat is winstgevender gebleken dan investeringen doen die op de lange termijn terugverdiend moeten worden. Daarom is BAM altijd op zoek naar grootschalige en langlopende projecten. (Zuurmond, persoonlijke communicatie, 10 april 2012)

De Koninklijke BAM Groep nv. heeft te maken met veel concurrentie en moet daarom onderscheidend zijn. Vaak komt dit tot uiting in het aanbestedingsbeleid, waarbij een aantrekkelijk voorstel aan de opdrachtgever wordt gedaan. Bij dit voorstel wordt gelet op de kwaliteit, duurzaamheid, werkwijze en visie, maar uiteindelijk zijn de voorgestelde kosten nog vrijwel altijd de doorslaggevende factor bij de keuze voor een uitvoerende partij.

Projecten op verzorgingsplaatsen zouden zodanig vorm moeten krijgen dat de kwaliteiten van de verschillende BAM bedrijven samen kunnen komen. Bovendien is het ontwikkelen van een visie met betrekking tot de verzorgingsplaats van de toekomst een kans om aan Rijkswaterstaat te laten zien dat de Koninklijke BAM Groep nv. actief meedenkt vanaf een vroeg stadium. Dit zou een zeer positief effect kunnen hebben op de relatie met Rijkswaterstaat en daarmee op toekomstige projecten.

Voor BAM Wegen is het belangrijk dat op verzorgingsplaatsen de aanwezige onderdelen gesloopt moeten worden en nieuwe verharding, leidingen en bedrading aangelegd. Voor dergelijke trajecten kan BAM Wegen het project coördineren, het technische ontwerp maken en de meeste werkzaamheden uitvoeren. (Zuurmond, persoonlijke communicatie, 10 april 2012)

BAM Milieu heeft belang bij verzorgingsplaatsen die bij tankstations gesitueerd zijn. Deze afdeling van BAM Wegen heeft namelijk ervaring met bodemsanering, aanleg van vloestofdichte vloeren en nieuw- en verbouw van tankstations (BAM Milieu, n.d.). Dergelijke werkzaamheden worden echter vrijwel nooit gecombineerd met werkzaamheden op verzorgingsplaatsen. In het geval van bodemsanering is dit ook niet voor de hand liggend, het is niet aannemelijk dat vervuiling door een tankstation zich zo ver verspreidt dat het op de verzorgingsplaats terecht komt. Bovendien zijn alle oude tankstations inmiddels verbouwd en hebben nieuwe tankstations met strenge wetgeving te maken, waardoor nieuwe vervuiling nauwelijks kan optreden. Alleen

wanneer het tankstation en de bijbehorende verzorgingsplaats verplaatst moeten worden door de verbreding van de Rijksweg, wordt tegelijkertijd aan beide onderdelen gewerkt. (Luijk, persoonlijke communicatie, juli 2012) In het geval van nieuw- of verbouw van een tankstation kan het nieuwe ontwerp wel goed gecombineerd worden met een ontwerp voor de verzorgingsplaats gecombineerd worden. Het is daarbij wel van belang dat Rijkswaterstaat en de brandstofmaatschappij bereid zijn om samen te werken.

BAM Infratechniek heeft belang bij werkzaamheden op verzorgingsplaatsen in verband met hun specialisatie in oplaadvoorzieningen voor elektrisch vervoer. Graag zien zij deze voorzieningen dan ook terug in een ontwerp. (Noordmans, persoonlijke communicatie, 26 april 2012) Bovendien moet rekening gehouden worden met de belangen van andere partijen die betrokken zijn bij elektrisch vervoer, aangezien zij mogelijke partners of klanten zijn. (Beers, persoonlijke communicatie, 8 mei 2012)

2.2.2 Rijkswaterstaat

Rijkswaterstaat richt zich in het bijzonder op de volgende vier onderwerpen: “droge voeten, voldoende en schoon water, vlot en veilig verkeer over weg en water, betrouwbare en bruikbare informatie” (Rijkswaterstaat, n.d. a). Een taak die daaruit voortkomt is lange-afstandsverkeer afkomstig van de autosnelweg te verzorgen. Goede verzorging van mens en voertuig is daarbij in het belang van de verkeersveiligheid en verhoogt tevens het comfort voor de weggebruikers (Rijkswaterstaat, 2003). De campagne ‘word geen slaaprijder’ geeft ook blijk van de verantwoordelijkheid voor verkeersveiligheid. Daarin wordt door Rijkswaterstaat geadviseerd om na elke twee uur rijden een kwartier rust te houden (Rijkswaterstaat, 2011). Op verzorgingsplaatsen moet Rijkswaterstaat de gelegenheid bieden om rust te houden.

Rijkswaterstaat hecht veel waarde aan de relatie met de gebruiker en wil graag publieksgericht zijn (Rijkswaterstaat, 2008a). Daarom is het van belang om verzorgingsplaatsen van een hoog kwaliteitsniveau te voorzien, dit heeft grote invloed op de reputatie van de organisatie en van het Nederlandse wegennet.

Rijkswaterstaat is onderdeel van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Het budget voor projecten wordt vastgesteld in de miljoenennota. In 2012 heeft het Ministerie een budget van 10,7 miljoen (Rijksoverheid, 2011a). Dit wordt besteed aan ontwikkelingen van beleid op gebieden zoals “Het bereiken van optimale veiligheid in of als gevolg van mobiliteit” en “Bewaken, waarborgen en verbeteren van kwaliteit leefomgeving, gegeven de toename van mobiliteit” (Rijksoverheid, 2012). Rijkswaterstaat heeft hierin een uitvoerende rol, gericht op het beheer en de ontwikkeling van het nationale netwerk van wegen en vaarwegen (Rijkswaterstaat, n.d.).

Rijkswaterstaat heeft ook belang bij verzorgingsplaatsen die weinig en gemakkelijk onderhoud vereisen. Zo kan een hoog kwaliteitsniveau gewaarborgd worden voor minimale operationele kosten en moeite.

Verder ziet Rijkswaterstaat graag dat dergelijke grote projecten (deels) gefinancierd worden door marktpartijen. Waarbij zij zelf alleen op korte termijn investeren als er een duidelijke urgentie en groot voordeel (voor people planet en profit) uit blijkt. Ook het contact met de markt is van groot belang en zal in de toekomst steeds belangrijker worden. Rijkswaterstaat heeft namelijk de ambitie om meer taken aan de markt overdragen. (Rijkswaterstaat, n.d.)

Als overheidsorgaan dient Rijkswaterstaat ook verantwoordelijkheid te nemen voor ecologische aspecten zoals omliggend natuurlandschap. Verzorgingsplaatsen moeten zodanig ingericht worden, dat deze het landschap niet verder verstoren of belasten.

2.2.3 Weggebruikers

Alle gebruikers van de autosnelwegen in Nederland kunnen een bezoek brengen aan verzorgingsplaatsen. Om belangen van de diverse gebruikers inzichtelijk te maken, wordt onderscheid gemaakt tussen chauffeurs, zakelijke gebruikers, recreatieve gebruikers en kwetsbare gebruikers.

Chauffeurs

Chauffeurs zijn vaak hele dagen op de weg. In verband met de verkeersveiligheid zijn regels opgesteld met betrekking tot rust- en rijtijden. Naleving hiervan kan nauwkeurig gecontroleerd worden met behulp van de digitale tachograaf. Met behulp van dit apparaat worden rust- en rijtijden geregistreerd op de bestuurderskaart (KIWA Register, n.d.). Op verzorgingsplaatsen wordt vaak rust genomen door vrachtwagenchauffeurs. Hun wijze van gebruik is vanwege de regelgeving (Inspectie Verkeer en Waterstaat, 2010) goed te voorspellen. In feite zijn twee soorten pauzes te onderscheiden: rusttijd en onderbrekingen. Rusttijd dient om dagelijks te slapen en wekelijks een langer rustmoment (weekend) te gebruiken.

De duur en frequentie van de pauzes zijn als volgt voorgeschreven. Na 4,5 uur rijtijd dient de chauffeur een onderbreking te nemen van 45 aaneengesloten minuten. Deze pauze kan opgesplitst worden tot een onderbreking van 15 en een van 30 minuten. De dagelijkse rusttijd dient 11 aaneengesloten uren te duren. Het is toegestaan om de dagelijkse rusttijd op te splitsen of te verkorten, waardoor de langste stop minimaal 9 uur duurt. De wekelijkse rusttijd bedraagt 45 aaneengesloten uren, waarbij verkorting tot 24 uur rust toegestaan is als dit later gecompenseerd wordt.

Tweederde van de Nederlandse, Belgische en Franse chauffeurs is 's nachts altijd thuis (Randstad, 2011). Dat zou betekenen dat verzorgingsplaatsen vaker bezocht worden voor een korte onderbreking dan voor rusttijd. Vrachtwagenchauffeurs slapen onderweg meestal in het voertuig, touringcarchauffeurs maken vaak gebruik van een (chauffeurs-)hotel. Bovendien zijn touringcars in de minderheid ten opzichte van vrachtwagens. De markt voor touringcars is ook niet al te groot, slechts 4,2 % van de Nederlanders kiest voor een buitenlandse vakantie voor een touringcar als transportmiddel (CBS, 2011a).

Bovendien blijkt dat buitenlandse transporteurs een steeds grotere rol spelen in het wegvervoer. Duitse (13%), Belgische (8,5%) en in steeds grotere mate ook Poolse (5,5%) chauffeurs hebben een groot aandeel. Duitsers vervoeren de goederen grotendeels naar eigen land, terwijl dat in het geval van Polen slechts met 42% van het tonnage gebeurt. (CBS, 2011b)

De verschillende verplichte pauzes gaan gepaard met verschillende belangen ten aanzien van de verzorgingsplaats. In het geval van rusttijd zal het terrein in feite moeten functioneren zoals een camping, vergelijkbare voorzieningen moeten aanwezig zijn. Bovendien moeten chauffeurs kunnen slapen zonder overlast door geluid en koplampen van het passerende verkeer. Tijdens een onderbreking zal een chauffeur minder voorzieningen nodig hebben, wel is het prettig als hij even zijn voertuig uit kan en iets kan eten of het toilet kan bezoeken. Bovendien zijn chauffeurs onder elkaar vaak erg sociaal. Het is dan ook te verwachten dat faciliteiten die hierop inspelen goed ontvangen zullen worden. Veiligheid blijkt voor chauffeurs ook van groot belang te zijn. Bijna de helft van de chauffeurs die wel eens overnacht op een parkeerplaats voelt zich in die situatie onveilig (Randstad, 2011).

Zakelijk verkeer

Enerzijds heeft zakelijk verkeer betrekking op verkeer tussen de woon- en werkplek, anderzijds op verkeer met als bestemming een zakelijke bijeenkomst. Zakelijk verkeer rijdt vaak met een auto van de zaak. Bovendien is men vaak gehaast, men moet op afgesproken tijden de bestemming bereiken hebben.

Het verplaatsingsmotief van 29% van de weggebruikers is het afleggen van de woon-werk afstand. Deze groep beslaat bovendien het grootste deel van de filerijders en staat dan ook gemiddeld 3,2 keer per week in de file. (Rijkswaterstaat, 2006) Forensen hebben belang bij snelle, gemakkelijke en nuttige functies. Bovendien dient het terrein schoon en veilig te zijn.

13% van de weggebruikers heeft een zakelijke bestemming anders dan de werkplek (Rijkswaterstaat, 2006). Deze groep maakt onderweg wel eens gebruik van verzorgingsplaatsen om wat te eten, te tanken of het toilet te bezoeken. Maar zakenlui stoppen ook wel eens voor een langere tijd op verzorgingsplaatsen. Dan vinden daar bijeenkomsten plaats of werken ze individueel achter hun laptop in een wegrestaurant. Voor deze groep is het van belang dat de verzorgingsplaats representatief is voor hun bedrijf. Bovendien zijn voorzieningen voor bijvoorbeeld presentaties en toegang tot internet gewenst. Ook zal een verzorgingsplaats geselecteerd worden op de ligging, die dient centraal tussen de betrokken bedrijven te zijn.

Recreatief Verkeer

Ruim de helft van de weggebruikers heeft met een privé verplaatsingsmotief (Rijkswaterstaat, 2006). Dit kan inhouden dat diegene bijvoorbeeld op visite gaat of uit logeren, gaat sporten of ontspannen (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2011). Een bezoek aan een verzorgingsplaats is het meest aannemelijk als men een dagje uit gaat of op vakantie, aangezien de af te leggen afstanden dan vaak groter zijn. Dit verkeer is sterk seizoensafhankelijk, de afstand en de bestemming wordt beïnvloed. Ook feestdagen hebben een grote invloed op het verkeer, dat is vaak te merken aan een fenomeen zoals de hemelvaartsdrukke.

Gepensioneerden, zelfstandigen en mensen met een hoog inkomen gaan het vaakst op vakantie. Dit gaat zowel voor lange vakanties als korte vakanties op. (CBS, 2011c) De bestemming ligt niet altijd in het buitenland, in 2010 brachten Nederlanders 17,7 miljoen vakanties door in eigen land (Swinkels, 2012).

In het geval van recreatief verkeer is de aanwezigheid van bijrijders aannemelijk. In veel gevallen zullen ook kinderen meerijden. Voorzieningen voor kinderen moeten aan speciale eisen voldoen. Veiligheid is van groot belang, de mogelijkheid dat een kind zich ernstig verwondt moet uitgesloten worden. Verder willen ouders ten alle tijden zicht kunnen houden op hun kinderen. Maar ook dient rekening gehouden te worden met de vaardigheden en interesses van kinderen van verschillende leeftijden. Bovendien zijn sociale aspecten van belang, kinderen dienen samen te kunnen spelen. (CABE Space, 2008)

Ook het specifieke geval van een toerende motorrijder is opgenomen in de analyse. In 2011 bestond het motorfietspark in Nederland uit ruim 700.000 motoren. De meeste eigenaren van motoren bevinden zich in de leeftijdscategorie 46-55 jaar (36,8%) en 36-45 jaar (25,9%). (Stichting Bovag RAI Mobiliteit, 2012)

Kwetsbare gebruiker

Een aantal typen gebruikers zijn kwetsbaarder dan gemiddeld. Het gaat hierbij om vrouwen, ouderen en mensen met een handicap. Angstgevoelens zijn sterker wanneer mensen hun kwetsbaarheid hoger inschatten (Hoitsma,

2009). Daarom zullen zij meer belang hebben bij maatregelen die de veiligheid bevorderen. Met het oog op gebruikers met een handicap verdient toegankelijkheid extra aandacht. Voorzieningen dienen niet te ver uit elkaar gesitueerd te zijn en drempels en trappen dienen vermeden te worden.

2.2.4 Commerciële uitbaters

Huidige commerciële uitbaters

Op dit moment zijn twee typen commerciële uitbaters aanwezig op verzorgingsplaatsen: tankstations en wegrestaurants. Een combinatie van beide is ook mogelijk.

In principe heeft een tankstation nauwelijks belang bij verzorgingsplaatsen. Op dit moment worden de locaties zodanig ingericht dat het tankstation direct bij de afrit gesitueerd is. Bovendien wordt de mogelijkheid geboden om direct na het tanken weer terug de snelweg op te gaan zonder de verzorgingsplaats op te hoeven rijden. Deze mogelijkheid wordt geboden uit veiligheidsoverwegingen, de gehaaste bezoekers van het tankstation vormen zo geen bedreiging voor langzame verkeersdeelnemers op de verzorgingsplaats. (Rijkswaterstaat, 2003) De shops bij tankstations breiden ook steeds verder uit waardoor geconcentreerd wordt met de horeca op de nabijgelegen verzorgingsplaats. Het terrein van het tankstation wordt bovendien beheerd door de eigenaar terwijl de rest van de verzorgingsplaats beheerd wordt door Rijkswaterstaat. Werkzaamheden van het tankstation terrein en de verzorgingsplaats vinden dan ook vaak niet tegelijkertijd plaats.

Voor de horeca is de uitstraling van een verzorgingsplaats van groot belang. Voor hun klanten is de beleving veel belangrijker, dan in het geval van het tankstation waarbij belangen meer functioneel zijn. De locatie moet veilig zijn en uitnodigen om wat langer te blijven. Zeker in het geval dat een terras aanwezig is, is het contact met de verzorgingsplaats heel groot. Het van belang dat de bezoeker dan comfortabel kan zitten.

De horeca wil het gasten altijd zo goed mogelijk naar hun zin maken in de vorm van bijvoorbeeld: lekker eten, een prettige ambiance, vriendelijke medewerkers, snelle bediening, klantenbinding. Bovendien moet een horecagelegenheid winstgevend zijn. Het is van belang om voldoende gasten te krijgen en te houden. Daarom is de communicatie met mogelijke gasten ook van groot belang.

Toekomstige commerciële uitbaters

In de toekomst zou het niet ondenkbaar zijn dat een aantal nieuwe commerciële uitbaters zich gaat vestigen. Dit hangt samen met de ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit en energie. Op dit moment is al duidelijk dat op korte termijn oplaadvoorzieningen voor elektrisch vervoer geplaatst worden. Bovendien wordt gedacht aan accuwisselstations op strategisch gekozen verzorgingsplaatsen. Ook lijkt het mogelijk dat meer functies worden aangeboden op verzorgingsplaatsen, opdat deze levendiger en aantrekkelijker worden. Op die manier zou de markt meer een rol gaan spelen in de kwaliteit van de verzorgingsplaatsen, wat wellicht Rijkswaterstaat ontlast.

Voor aanbieders van nieuwe energievoorzieningen is het belangrijk dat deze op een aantrekkelijke manier aangeboden worden. Dit is van belang voor de relatie met de klant, maar kan ook bijdragen aan de bekendheid en het imago van het product en de aanbieder. Voor een oplaadpaal is slechts weinig ruimte vereist, terwijl voor een accuwisselstation zo'n 1500 m² nodig is (Kroon, persoonlijke communicatie, juli 2012). Ook is een aansluiting op het energienet of locale energieopwekking noodzakelijk.

Op het gebied van energievoorzieningen heerst nog onzekerheid over de toekomst. Daarbij komt nog het feit dat de ontwikkelingen heel snel gaan, daardoor verouderen producten zoals oplaadpalen erg snel. Voor investeerders is het moeilijk in te schatten of dergelijke voorzieningen winstgevend zullen zijn. (Noordmans, persoonlijke communicatie, 26 april 2012) Om zekerheid te creëren zullen bepaalde betalende gebruikers gekoppeld moeten worden aan de voorzieningen. Dit kan door afspraken te maken met vloten elektrische auto's, maar wellicht zijn ook mogelijkheden om de investering terug te verdienen door aanvullende voorzieningen. Een gebruiker van de oplaadpaal zal ongeveer 20 minuten moeten wachten, om de wachttijd niet als vervelend te laten ervaren kunnen bijvoorbeeld aanvullende voorzieningen worden ingezet.

Aanvullende voorzieningen die nieuwe functies toevoegen aan de verzorgingsplaats zijn op dit moment in veel gevallen nog niet toegestaan. De eerder genoemde onenigheid over Suitsupply geeft hier blijk van. Het is echter mogelijk dat dit in de toekomst verandert. Voor dergelijke commerciële uitbaters is het belangrijk om zich te vestigen op een locatie waarvan bekend is dat veel potentiële klanten passeren. Ook moet het terrein prettig – dus veilig en schoon – aanvoelen en wellicht passend bij de beleving die door de winkel of dienst wordt beoogd.

2.2.5 Leveranciers

Producten zoals straatmeubilair worden door de Koninklijke BAM Groep nv. ingekocht bij externe partijen (Van Bokhoven, persoonlijke communicatie, 2 mei 2012). Dergelijke producten hebben een grote invloed op de uitstraling en de bruikbaarheid van het terrein. Leveranciers van straatmeubilair vormen de bemiddelende partij tussen de fabrikant en de klant (in dit geval het bouwbedrijf). Ze hebben veelal te maken met een vast assortiment met door de fabrikant ontworpen producten. Leveranciers geven advies over de toepassing van deze producten en verkopen deze aan de klant.

Diverse bedrijven zijn gespecialiseerd in het leveren van sanitaire voorzieningen voor openbare ruimtes, een voorbeeld hiervan is 2theloo. 2theloo heeft op dit moment 40 vestigingen in 6 verschillende landen. Begin 2012 is Shell een partnership met dit bedrijf aangegaan en worden schone toiletervaringen aangeboden bij tankstations (2theloo, n.d.). BAM heeft het afgelopen jaar ook contact gehad met een partij – Ecosani – die wilde investeren in de ontwikkeling van sanitaire voorzieningen met een vouchersysteem op verzorgingsplaatsen. Tot op heden is dit niet gerealiseerd. (Noordmans, persoonlijke communicatie, 26 april 2012) Ook is op het gebied van sanitair steeds vaker sprake van zelfreinigende voorzieningen.

Grootschalige projecten zijn financieel interessant en maken het mogelijk om eventueel speciale producten te ontwikkelen. Leveranciers hebben vaak een rol in de eerste levensfase van hun producten, wat daarna gebeurt hebben zij niet of nauwelijks in de hand. Belangen hebben dan ook vooral betrekking op de behandeling van hun producten na hun aflevering. Plaatsing en installatie dienen zodanig te gebeuren dat de producten naar behoren gebruikt kunnen worden. De producten dienen daarna goed onderhouden te worden. Het is mogelijk dat beschadigde producten en producten die van de locatie verwijderd worden terug moeten keren naar de leverancier.

2.2.6 Initiatiefnemers

Tenslotte zijn nog een aantal partijen te noemen die een actieve rol spelen bij het verbeteren van deze locaties. Zij nemen op dit moment initiatief door onderzoek of pilotprojecten.

Allereerst dient aandacht besteed te worden aan partijen uit de transportsector. De schade door ladingdiefstal is enorm, in Nederland kost het jaarlijks meer dan 350 miljoen euro (Projectgroep Secure Lane, 2011). Daarom is het initiatief genomen om onderzoek te doen naar de aanpak van transportcriminaliteit, onder andere door de inzet van het camerasysteem Secure Lane. Betrokken partijen hierbij waren Transport en Logistiek Nederland, verladersorganisatie EVO en het Verbond van Verzekeraars. Voor hen is het van belang dat de situatie op verzorgingsplaatsen verbetert, opdat dergelijke incidenten voorkomen kunnen worden en kosten kunnen worden bespaard. Bij het onderzoek is samengewerkt met het ministerie van Veiligheid en Justitie, het ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie, het ministerie van Infrastructuur en Milieu, Stichting CrimiNee!, Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit, Maecon en Les Routiers (Verbond van Verzekeraars, n.d.).

Een ander initiatief gerelateerd aan de transportsector komt van CROW. CROW heeft een werkgroep in het leven geroepen voor het thema “vrachtauto parkeren”. Zij verdiepen zich in verschillende problemen: overlast door geparkeerde vrachtwagens, leefbaarheid- en milieuproblemen en verkeersonveilige situaties die ontstaan door fout geparkeerde vrachtwagens. Deze werkgroep zal een publicatie samenstellen met ideeën en voorbeeldoplossingen ten aanzien van vrachtauto parkeren. Het gaat zowel om beleidsmaatregelen als om inrichtingmaatregelen. Naar verwachting wordt dit project eind 2012 afgerond. (CROW, n.d.) CROW is een onafhankelijke stichting zonder winstoogmerk.

Opvallend genoeg is een ander belangrijk initiatief op dit gebied ook genomen door een stichting, namelijk Stichting Nederland Schoon. Daar wordt onderzoek gedaan, advies gegeven en projecten opgezet om hinder van zwerfafval in Nederland te voorkomen en te bestrijden (Stichting Nederland Schoon, n.d.). Uit onderzoek van Stichting Nederland Schoon bleek dat verzorgingsplaatsen behoren tot de slechtst beoordeelde locaties. Op basis daarvan is een pilotproject uitgevoerd op verzorgingsplaats De Ruyven, waar veel overlast en criminaliteit voorkwam. De structuur, het karakter en het beheer van de verzorgingsplaats zijn tijdens het project verbeterd. Dit is gerealiseerd door intensieve samenwerking tussen commerciële uitbaters en Rijkswaterstaat. Het project wordt beschouwd als een groot succes, nu wordt dan ook gewerkt aan een plan voor een landelijke uitrol. (Borghstijn, persoonlijke communicatie, 25 april 2012)

2.3 Waardevolle openbare ruimte

Voor de nieuwe inrichting van verzorgingsplaatsen lijkt het zinvol te zijn om theorieën over het creëren van een waardevolle openbare ruimte in acht te nemen. Verzorgingsplaatsen zijn immers openbare ruimte en blijken op dit moment niet van het kwaliteitsniveau te zijn van veel pleinen en parken. Wellicht kunnen deze andere vormen van openbare ruimte als inspiratie voor verzorgingsplaatsen dienen en de bijbehorende theorieën als houvast.

Waar de kwaliteit van de openbare ruimte van afhankelijk is, is een vraagstuk dat al eeuwen oud is. Vitruvius beschreef in de eerste eeuw voor Christus het evenwicht tussen schoonheid (*Venustas*), bruikbaarheid (*Utilitas*) en degelijkheid (*Firmitas*) om de kwaliteit van een bouwwerk uit te drukken. Nog steeds worden deze begrippen regelmatig gebruikt in de architectuur en de ruimtelijke ordening, maar ze worden ook wel beïnvloed door culturele ontwikkelingen en veranderende smaak. Vooral over het belang van schoonheid zijn vele discussies gevoerd. (Taylor, 2003)

Toch lijkt schoonheid wel degelijk een belangrijke invloed te hebben. Zo lijkt het ervaren van schoonheid een motiverende, opbeurende en kalmerende werking te hebben. In dat geval ligt de betekenis van schoonheid heel dicht bij plezier. (Ipsos Mori, 2010) Bovendien kan schoonheid dan niet beschouwd worden als iets puur visueels, maar als iets dat ook voort kan komen uit andere zintuigelijke waarnemingen, sociale activiteiten, herinneringen of idealen (Jordan, 2002). Een andere mogelijke functie van schoonheid is te ontdekken in de cyclus van respect; het kan zorgen voor respect en waardering van een gebied, wat een positieve invloed heeft op het behouden van deze schoonheid (Taylor, 2003). Vaak wordt dit principe andersom beredeneerd, volgens de broken windows theorie van Wilson en Kelling (1982, zoals geciteerd in Hoitsma, 2009). Deze theorie stelt dat bij het zien van overlast en verloedering, potentiële daders het idee krijgen dat sprake is van weinig sociale controle in het gebied en dus weinig animo om in te grijpen. Op basis hiervan wordt geadviseerd om verloedering te vermijden, wat beslist anders is dan de situatie waarin schoonheid wordt geambieerd. Geen verloedering lijkt te doelen op een kwaliteit van basisoniveau, het is een neutrale situatie waarbij de locatie geen negatieve invloed heeft op de gebruikers. Als uitgegaan wordt van het effect van schoonheid, met een kwaliteit van een niveau boven het neutrale punt, dan de locatie oefent zelfs een positieve invloed uit op de gebruikers. Dat klinkt als een perfect mechanisme, ware het niet dat schoonheid creëren zeer complex is. Schoonheid is namelijk heel persoonlijk, subjectief, niet goed te definiëren en bovendien sterk beïnvloed door de industrie en media: “cosmetised” (Ipsos Mori, 2010).

Ondanks de complexiteit van schoonheid, worden vaak toch kwaliteitsbegrippen gebruikt die vergelijkbaar zijn met de drie van Vitruvius. Soms worden nieuwe factoren toegevoegd, vaak gaat het om een andere woordkeuze of een verschuiving van het zwaartepunt.

Zo maakt de Rijksplanologische Dienst (Hooimajer, Kroon & Luttik, 2001) gebruik van de begrippen belevingswaarde, gebruikswaarde en toekomstwaarde. Daarbij zou belevingswaarde gezien kunnen worden als een uitbreiding op schoonheid. Bovendien worden Vitruvius’ bruikbaarheid en degelijkheid geformuleerd als respectievelijk gebruikswaarde en toekomstwaarde.

Ook door de verschillende toepassingen van kwaliteitsbegrippen, kan een andere terminologie gehanteerd worden. Een sterke samenhang met begrippen uit andere sectoren kan geconstateerd worden. Bijvoorbeeld in de geologie en ruimtelijke ordening: patroon, structuur en proces. Deze kunnen vertaald worden naar een context waarin het menselijk handelen centraal staat: vorm, functie en tijd. Tenslotte kunnen de begrippen anders geformuleerd worden voor ontwerpers: compositie, integratie en ontwikkeling. (Hooimajer, Kroon, Luttik, 2001) Ook komt het voor dat het begrip schoonheid wordt toegespitst tot vormgeving, expressie

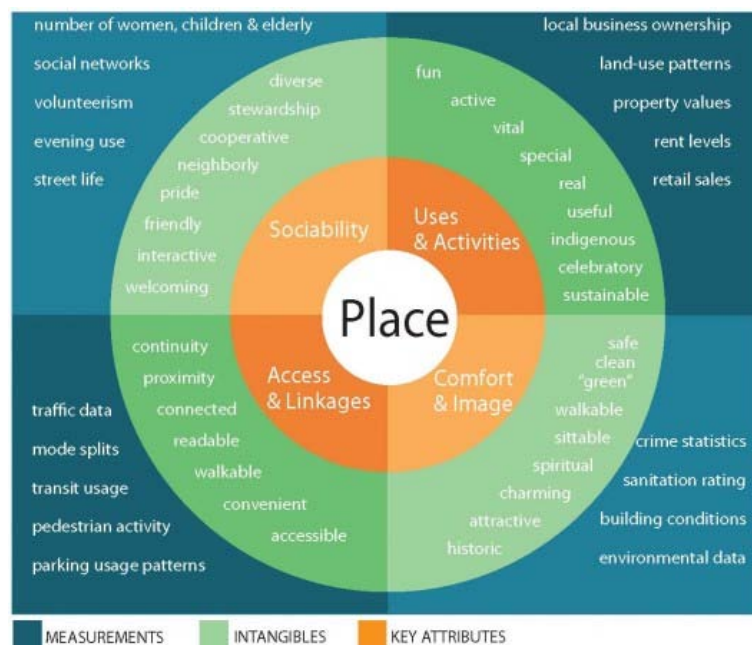
(Grosfelt, 2010) of betekenis (Stoltenberg, 2007). Dan wordt gesteld dat een waardevolle identiteit niet maakbaar is, maar dat geschiedenis, geografie en cultuur bepalend moeten zijn. Zodoende zou het ontwerpen van de openbare ruimte moeten bestaan uit het decoderen en versterken van authentieke kwaliteiten (Tan, 2008). Toch is nog gelijkenis te vinden met de indeling zoals die in de Klassieke Oudheid al gemaakt is, de discussie heeft slechts betrekking op het concreet maken van de begrippen. Daarbij ontstaan verschillende opvattingen over de manier waarop de abstracte begrippen vertaald kunnen worden naar de realiteit. Een overzicht is weergegeven in afbeelding 5.

Vitruvius	Venustas	Utilitas	Firmitas
Vertaling	Schoonheid	Bruikbaarheid	Degelijkheid Houdbaarheid
RPD	Belevingswaarde	Gebruikswaarde	Toekomstwaarde
Geologisch	Patroon	Structuur	Proces
Handeling	Vorm	Functie	Tijd
Ontwerper	Compositie	Integratie	Ontwikkeling
Overige begrippen	Vormgeving Betekenis Expressie		
Project Public Space	Comfort & Image	Access & Linkages Uses & Activities Sociability	Comfort & Image

Afb. 5: Overzicht gangbare begrippen aan de hand van begrippen van Vitruvius.

Een methode die opvallend afwijkend is van de hiervoor beschreven driedeling van kwaliteit, is die van Project Public Space (afb. 6). Daarbij wordt gebruikt gemaakt van een viertal centrale kenmerken: Sociability, Uses & Activities, Comfort & Image, Access & Linkages. Deze worden ondersteund door bijbehorende kwaliteiten en meetbare eigenschappen. De vier centrale kenmerken vertonen enigszins overlap met de eerder besproken termen. Je zou kunnen stellen dat Acces & Linkages en Uses & Acti-

vities en Sociability onder Utilitas vallen. Bovendien is Comfort & Image een combinatie van Venus-tas en Firmitas. Maar toch is de tool duidelijk anders opgebouwd: hier wordt niet alleen uitgegaan van het directe effect van fysieke elementen, maar wordt ook de invloed die bezoekers hebben op een locatie meegenomen. Bovendien wordt uitgegaan van begrippen die minder abstract en multi-interpretabel zijn als die van de andere indelingen.



Afb. 6: Tool van Project Public Space, Bron: PPS

2.4 Recente projecten

Een aantal projecten hebben recentelijk plaats gevonden op verzorgingsplaatsen. Een aantal hiervan had betrekking op slechts één verzorgingsplaats. De aanleiding hiervoor was dan bijvoorbeeld dat de aanliggende weg verlegd of verbreed werd waardoor de verzorgingsplaats ook van locatie moest veranderen. Dit was het geval bij verzorgingsplaats De Lucht langs de A2, een project dat uitgevoerd is door BAM Wegen Regio West (BAM Wegen bv., 2009).

Een andere veelvoorkomende situatie waarin slechts één verzorgingsplaats verbeterd wordt, is als de verzorgingsplaats wordt gebruikt voor een test. Hierbij kan het gaan om het testen van de toepassing van een bepaald materiaal of techniek. Zo is langs de A50 een proefvak met rubber wegdek op een verzorgingsplaats aangelegd, in het kader van het Innovatie Programma Geluid. Uit de test bleek een geluidsreductie van 8dB(A), maar kwamen ook problemen naar voren bij de hechting aan de onderlaag. Naar aanleiding hiervan kan het materiaal verder doorontwikkeld worden. (Rijkswaterstaat, 2011b)

Een andere test is uitgevoerd door Stichting Nederland Schoon. Deze onafhankelijke stichting is opgericht door het bedrijfsleven, de ANWB en de NVRD (Koninklijke Vereniging voor Afval- en Reinigingsmanagement). Door onderzoek, advies aan gemeenten en het opzetten van projecten en campagnes trachten zij de hinder van zwerfafval in Nederland te voorkomen en te bestrijden. (Stichting Nederland Schoon, n.d.) Op dit moment loopt een project met betrekking tot de vervuiling van verzorgingsplaatsen. Om een manier te vinden om de zwerfafvalproblematiek op deze locaties aan te pakken, is een pilot project uitgevoerd op verzorgingsplaats De Ruyven langs de A13. Deze locatie is bepaald aan de hand van criminaliteitscijfers en onderzoek (ANWB, 2011) onder ANWB-leden, waaruit bleek dat de verzorgingsplaats erg onveilig en onprettig was, onder andere als gevolg van zwerfafval. Uitgangspunt voor het pilot project was om aanpassingen aan te brengen op het gebied van beheer, karakter en structuur. Vanwege het succes van het project, wordt nu door Nederland Schoon gewerkt aan een plan voor een landelijke uitrol. De uitvoering van de pilot is verzorgd door een plaatselijke aannemer, wellicht zijn bij een landelijk project kansen voor de Koninklijke BAM Groep nv. (Borghstijn, persoonlijke communicatie, 25 april 2012)

Ook zijn een aantal voorbeelden te noemen van plannen voor kleinschalige projecten waarin kunst en cultuur een rol speelt in een nieuw ontwerp voor de verzorgingsplaats. Zo zijn voor verzorgingsplaats Boermark aan de A1 diverse teams van kunstenaars, architecten en ontwerpers ingezet voor de ontwikkeling van de onbemande verzorgingsplaats. Dit is onderdeel van een pilot om te onderzoeken of integraal ontwerpen gecombineerd met de inbreng van de kunstenaar als vrije denker een betere ruimtelijke of omgevingskwaliteit in het ontwerp kunnen bewerkstelligen. Binnen het project over verzorgingsplaats Boermark resulteerde dit in een ontwerp met vormgevingselementen van vrachtwagens, een installatie die onderdeel is van de maakbare infrastructuur in plaats van de omliggende natuur, en een met een met bermenplanten begroeide luifel gelijkend op een tankstation. Tot op heden is niet begonnen aan de realisatie.

Rijkswaterstaat heeft 2004 al eens een prijsvraag uitgeschreven voor 'de verzorgingsplaats van de toekomst' waarbij als prijs een verzorgingsplaats beschikbaar was gesteld voor de uitvoering van een pilot project. Uit deze wedstrijd zijn 40 ontwerpen voortgekomen. Twee daarvan zijn uitgewerkt: Bermland (Armada Outdoor International BV i.s.m. HVL BV, From AtoB Public Design, VHP Stedebouwkundigen en Interbest) en Rimpeling in het landschap (Noordwestzes Architecten en Ontwerpers). Daarna heeft de opdrachtgever de opdracht gegund aan Noordwestzes Architecten en Ontwerpers. Uiteindelijk is het winnende ontwerp toch niet gerealiseerd. Rijkswaterstaat zegt uit dit project geleerd te hebben dat een kostendekkende exploitatie door de markt voor solitaire verzorgingsplaatsen niet haalbaar is.

Een andere opvallend plan waarin cultuur centraal staat, is het Streekstation, opgesteld voor verzorgingsplaats De Knoest aan de A27. Het is de bedoeling dat op de verzorgingsplaats een winkelmarkt aanwezig zal zijn waar passanten producten uit de regio kunnen kopen en proeven. Bovendien zal de verzorgingsplaats een recreatieve verbinding met de Nieuwe Hollandse Waterlinie vormen. Diverse partijen staan klaar om te investeren, waardoor nu bijna 1,8 miljoen beschikbaar is om een begin te maken met de werkzaamheden. Op dit moment zijn de rijksoverheid, de provincie Utrecht, de gemeente Houten, Innovatienetwerk, Rijkswaterstaat, de ANWB, Mooi Nederland, de Landmarkt en de exploitant van het OK benzinestation betrokken bij dit project.

Ook in Drenthe zijn verzorgingsplaatsen gebruikt om te verwijzen naar toeristische en historische bijzonderheden in het gebied. Voor drie verzorgingsplaatsen (Westerveld, Koebroeken en Vogelpoel) langs de N34 is aan kunstenaars de opdracht gegeven om een passend werk te maken, dat inspeelt op de omgeving.

In Zeeland wordt niet zo letterlijk een link met de omgeving gemaakt, maar worden de zeven verzorgingsplaatsen langs de A58 die daar zijn opgeknapt wel beschouwd als het visitekaartje van de provincie. ‘Welkom in Zeeland’ is dan ook het motto van de nieuwe inrichting. Informatieborden bieden actuele informatie over hotels, campings en provinciale evenementen. En met behulp van de InfoTake kunnen flyers uitgedraaid worden met informatie over Rijkswaterstaat, het omliggende gebied en de vernieuwde verzorgingsplaats. Bovendien zijn veilige oases van rust gecreëerd, waardoor weggebruikers zorgeloos gebruik kunnen maken van de locaties waarna zij goed uitgerust hun reis veilig kunnen hervatten.

Eén van de verzorgingsplaatsen langs de A58, De Westkop op de Grevelingendam, is bovendien ontworpen als de duurzaamste verzorgingsplaats van Nederland. Daarbij is aandacht voor onderhoudsvriendelijkheid en milieuvriendelijkheid. De toiletunit wordt doorgespoeld met regenwater dat daarna gezuiverd op het oppervlaktewater wordt geloosd. Het afval wordt gescheiden, het terrein wordt verlicht door LED, de bomen zijn geselecteerd die meer CO₂ opvangen en het gras is traag groeiend om de maaibeurten te beperken. Bovendien is het asfalt met lage temperatuur aangebracht en bestaat het uit 60% gerecycled oud asfalt. Dit project is uitgevoerd door Heijmans. De Koninklijke BAM Groep nv. heeft op het gebied van duurzame materialen ook enige ervaring. Zo is door BAM Wegen Regio Zuidoost op verzorgingsplaats Bosserhof langs de A2 en bij Grensovergang Venlo langs de A67 voor de parkeervakken vezelbeton gebruikt. Vezelbeton heeft een langere levensduur dan asfalt en is bovendien meer geschikt voor de belasting van stilstaande voertuigen. Ook is bij dit materiaal geen onderhoud nodig als gevolg van onkruidgroei, aangezien de verharding naadloos is.

Ook is op het gebied van duurzaamheid en innovatie steeds meer aandacht voor elektrisch rijden en de voorzieningen daarvoor. In het project van Stichting Nederland Schoon is door Joulz en netbeheerder Stedin ook een snellader geplaatst, in de plannen voor het Streekstation wordt ook gesproken over laadpunten en Rijkswaterstaat heeft recentelijk concessies vrijgegeven voor snellaadpunten op verzorgingsplaatsen met het oog op een landelijk netwerk.

Dan zijn nog een aantal projecten te noemen die specifiek betrekking hebben op vrachtverkeer op verzorgingsplaatsen. Vooral veiligheid is daarbij een terugkerend thema. Het KLPD heeft inzichtelijk gemaakt op welke verzorgingsplaatsen de meeste incidenten op het gebied van ladingdiefstal plaatsvonden. Hieruit is een landelijke top 20 van meest criminele verzorgingsplaatsen voor vrachtverkeer voortgekomen. Deze locaties worden op korte termijn opgeknapt. Daarbij wordt vaak ook Secure Lane toegepast, een systeem gebaseerd op slimme camerabeveiliging. Data met betrekking tot verdacht gedrag, nummerborden en kentekenbestanden (blacklist) worden gecombineerd om een observant in de regionale toezichtruimte op tijd te kunnen waarschuwen. Op dit moment is een voorstel voor implementatie van het systeem opgesteld, bestaand uit drie clusters die ieder apart Europees aanbesteed zullen moeten worden. Hierbij worden zowel

verzorgingsplaatsen als truckstops en bedrijventerreinen voorzien van het systeem. Gepland is dat het project in maart 2015 afgerond wordt.

Door de problematiek van ladingdiefstal is steeds meer aandacht voor truckparkings, beveiligde parkeerterreinen speciaal voor vrachtwagens. Vaak bevinden deze zich bij de afrit van de snelweg of op een industrieterrein. Om de graad van beveiliging van parkeerplaatsen voor vrachtwagens aan te duiden, is een Europees systeem doorgevoerd: het Truck Park Label (TPL). Op aanvraag kan een locatie gecertificeerd worden op grond van diverse onderwerpen: begrenzing, in- en uitgang, de inrichting binnen het gebied, surveillance, cameratoezicht en procedures. Voor elk niveau (1-5) moet aan bepaalde eisen worden voldaan die betrekking hebben op deze onderwerpen. Dit systeem beoordeelt bovendien ook het serviceniveau van de locatie. Op dit moment zijn in Nederland 23 locaties gecertificeerd.

Tenslotte zijn een aantal verzorgingsplaatsen aangepast voor Langere Zwaardere Vrachtwagens (LZV's). Huidige parkeerplaatsen leveren vaak problemen op. In het geval van visgraat parkeervakken zijn de vakken meestal te kort. Langopstelstroken kunnen in principe wel door LZV's gebruikt worden, het probleem is echter dat de overige weggebruikers vanwege privacyoverwegingen hun voertuigen vaak zo verspreid mogelijk parkeren waardoor de kans op voldoende ruimte voor een LZV klein is. Vanwege de tachograaf zijn collega-chauffeurs in zo'n geval ook niet bereid de vrachtauto te verplaatsen om ruimte te scheppen voor de LZV. Verzorgingsplaats Haarrijn langs de A2 bij Utrecht is recentelijk aangepast voor langere zwaardere vrachtwagens.

Voor zover bekend heeft BAM Wegen dus recentelijk drie verzorgingsplaatsen aangelegd: De Lucht, Bosserhof en Grensovergang Venlo. BAM heeft voor deze projecten niet of nauwelijks een rol gehad in het ontwerp van de verzorgingsplaatsen. Vooral de technische oplossingen zijn van de hand van BAM geweest.

2.5 Toekomstbeeld

Een toekomstbeeld specifiek voor verzorgingsplaatsen is door Rijkswaterstaat voor zover bekend nog niet ontwikkeld. Wel is het mogelijk dat in de toekomst aanleg, beheer en onderhoud van het hoofdwegennet (waar verzorgingsplaatsen onderdeel van zijn) vergaand worden uitbesteed zodat Rijkswaterstaat zich kan richten op het ontwikkelen van verblijfsdiensten (Rijkswaterstaat, 2008b). Verder zegt Rijkswaterstaat te werken aan een nieuwe richtlijn voor deze locaties (Rijkswaterstaat, n.d. b). Maar één ding staat vast; het grondig aanpassen van verzorgingsplaatsen is een grote investering, die het alleen waard is indien het resultaat een aanzienlijke verbetering levert voor een lange periode. Om meerwaarde te kunnen toevoegen, die in de toekomst nog steeds als meerwaarde wordt beschouwd, is het noodzakelijk om stil te staan bij de verwachte ontwikkelingen op grotere schaal. Vooral op het gebied van mobiliteit en energie zal veel gaan veranderen, maar het is ook aannemelijk dat de gebruikers andere wensen krijgen. Rijkswaterstaat heeft in 2008 een toekomstbeeld voor 2020 geschetst waarin niet alleen de toekomst van water en wegen wordt beschreven, maar ook de maatschappelijke situatie (Rijkswaterstaat, 2008c). Bovendien kunnen suggesties van specialisten (Hamers & Nabielek, 2006) op het gebied van ruimtelijke ontwikkeling meegenomen worden, alsmede innovaties die kansrijk worden ingeschat. Op basis van deze visies en factoren zijn een aantal verwachte ontwikkelingen te noemen die wellicht invloed hebben op de verzorgingsplaats van de toekomst.

Allereerst wordt verwacht dat de bevolking blijft groeien, waarbij huishoudens steeds minder inwoners tellen. Pas in 2030 lijkt de groei te dalen. Dat is ook het moment waarop een groot deel met pensioen gaat. Overigens is het aantal ouderen gegroeid, zowel absoluut als relatief. Dit wordt ook wel verzilvering genoemd. Door actieve ouderen blijft het buiten de spits nog druk op de wegen. Bovendien gaan steeds meer vrouwen werken en neemt het goederenvervoer toe. Het wordt dus ontzettend druk in Nederland en op de Nederlandse wegen. Mobiliteit wordt ook steeds belangrijker voor de moderne cultuur en het dagelijks leven. De snelweg is de drukst bezochte openbare ruimte van Nederland.

Men gaat meer werken. Bovendien zal de flexibele arbeidsmarkt groeien. Steeds vaker werken mensen als zelfstandige (ZZP'er) en het Nieuwe Werken wint terrein. Daarbij wordt gebruik gemaakt van flexibele werkplekken, in een kantoor of thuis. Ook ontstaan werkknooppunten om zakelijke relaties te ontmoeten in plaats van op kantoor. Vergaderingen vinden plaats in wegrestaurants en op treinstations. Maar doordat werken af en toe thuis kan, hoeft men niet elke dag meer de lange woon-werkafstand af te leggen.

Ook in de vrije tijd wordt mobieler zijn de norm, men trekt er sneller op uit. Meer uit de vrije tijd halen is het devies. Men leeft in een hedonistische cultuur waarin genieten uitermate belangrijk is. Men plukt de dag en wil meer beleven. De beleveniseconomie die daarmee gepaard gaat is de logische opvolger van de diensteneconomie. In de diensteneconomie staat de prijs van de dienstverlening onder druk door hevige concurrentie, daardoor dreigt de essentie verloren te gaan. Door in plaats van dienstenverlener de rol van regisseur aan te nemen, wordt een unieke waarde toegevoegd aan de dienst. Belevissen zijn subjectief, waardoor deze nooit identiek kunnen zijn en een interessantere uitdaging vormen voor economische activiteit. (Pine & Gilmore, zoals geciteerd in Hooimeijer, Kroon & Luttik, 2001)

Maar waar voor een speciale belevenis de bereidheid is om meer te betalen, ontstaat tegelijkertijd de situatie waarin men niet wil betalen voor zaken die vanzelfsprekend zijn. Daarbij gaat het om bijvoorbeeld films, muziek, software, informatie en toegang tot het internet (Rijkswaterstaat, 2008c).

De ruimte en voorzieningen zullen aangepast moeten worden op de drukke maatschappij, die hierboven beschreven is. De vraag naar woningen is gegroeid en men wil op alle fronten meer te kiezen hebben. De gebieden langs de snelwegen worden als kansrijk beschouwd. In de Nota Ruimte (Rijksoverheid, 2004, zoals

geciteerd in Hamers & Nabielek, 2006) is decentralisatie van zeggenschap over de ruimte aangekondigd, daardoor zien veel partijen economische potenties. De ruimte kan volgens hen vele diverse bestemmingen krijgen: bedrijventerreinen, showrooms, kantoorgebouwen, winkels, sport, ontspanning en woningen. Als deze ontwikkeling doorzet, kan de situatie ontstaan dat verzorgingsplaatsen omgeven worden door andere voorzieningen die ook op de weg georiënteerd zijn.

Wel baart mogelijke aantasting van het landschap ten gevolge van dergelijke ontwikkelingen grote zorgen, vooral als de 'misbruikte' ruimte niet optimaal en efficiënt wordt gebruikt voor maatschappelijke functies. (Hooimeijer et al., 2006) Manipuleren van de natuur lijkt door de burger van de toekomst geaccepteerd te zijn, zolang de belevingswaarde daardoor verhoogt. (InnovatieNetwerk, 2008) Bovendien is een contrastrijke route gewenst, de identiteit van de aan de weg aanliggende gebieden moet afwisselend zijn. De gebieden zonder identiteit en 'met veel niksigheid' die nu nog veelvoorkomend zijn langs de snelwegen (Houben, zoals geciteerd in Hamers et al., 2006), zullen verdwijnen. Duidelijke keuzes over de mate van stedelijkheid of landschappelijkheid zullen gemaakt moeten worden.

Ten slotte dient te worden stilgestaan bij een ontwikkeling die wellicht nog invloedrijker zal zijn dan de nieuwe wensen van de bevolking, namelijk de noodzakelijke opkomst van nieuwe energiebronnen. Deze ontwikkelingen worden beschreven in een publicatie van Rijkwaterstaat (Hoekstra, 2010) Enerzijds zijn nieuwe energiebronnen wel het gevolg van een menselijke wens: de energiebehoefte, die de komende eeuw met een factor twee tot vijf zal toenemen. Anderzijds is het opraken van fossiele brandstoffen een belangrijkere aanleiding. Bovendien wordt het verbeteren van de luchtkwaliteit en het ingrijpen in klimaatveranderingen steeds belangrijker. In de toekomst lijkt het lot van benzineauto's waarschijnlijk op dat van de rokers: ze worden op steeds meer plekken geweerd. Als alternatief lijkt elektrisch rijden de grootste kanshebber, een nieuwe methode voor energieopwekking is dan wel nodig. De Overheid ziet de oplossing in een weg met een gesloten systeem, dat zelf de energie opwekt die het wegvervoer nodig heeft. Concepten die toegepast kunnen worden in dit systeem zijn windenergie, warmtewisseling en zonne-energie. Maar de winning van duurzame energie vraagt meestal veel oppervlak, wat voor Nederland lastig is. Daarom zijn innovatieve ontwikkelingen noodzakelijk.

Op het gebied van windenergie is gebleken energie goedkoper geleverd kan worden, zodra de windmolens groter zijn. Kleine molens bij uitstek geschikt voor locaties waar een aansluiting met het elektriciteitsnet ontbreekt. Grote molens kunnen het beste geplaatst worden waar windcondities optimaal en bewoning minimaal zijn. Bovendien is ruimte nodig voor de fundering van 25 meter doorsnee. Daardoor kan deze vorm van opwekking niet zo dicht bij de weg plaats vinden, als gewenst is voor het gesloten systeem. High altitude wind power lijkt meer geschikt, vliegers vangen dan op zeer grote hoogte de wind op. De wind is daar sterker, plaatsing en materiaal is goedkoper, energie wordt veel constanter geleverd en de zichtbaarheid en hoorbaarheid op de grond is beperkt.

Warmtewinning uit het wegdek is een ander kansrijk concept. De omzetting naar elektriciteit blijkt dan niet rendabel, maar voor het verwarmen van gebouwen en kraanwater is het wel degelijk toepasbaar. Bovendien wordt door een dergelijk systeem het wegdek gekoeld in de zomer zodat minder spoorvorming optreedt, terwijl de weg in de winter ijs en sneeuwvrij worden gemaakt zonder te hoeven strooien.

Als laatste wordt nog een belangrijke rol voor zonne-energie verwacht. De prijs van zonnecellen daalt sterk, aangezien deze grotendeels wordt bepaald door de ontwikkelingskosten en niet door de grondstoffen. Langs de weg kan gemakkelijk zonne-energie opgewekt worden door middel van zonnepanelen op geluidsschermen, maar dit levert lang niet genoeg energie. Bovendien past het niet in het 'bronbeleid' van Verkeer en Waterstaat, dat gericht is op het aanpakken van geluidsoverlast bij de bron: het ontstaan van

geluid door de motoren, banden en asfalt. Een concept met meer perspectief is een wegdek met ingebouwde zonnepanelen. Hiervoor wordt een transparante toplaag ontwikkeld, die aan alle eisen voor een verkeersveilige situatie voldoet. De combinatie met een betonnen ondergrond is hierbij kansrijk. In dat geval hoeft de toplaag niet flexibel te zijn, kan kwetsbare apparatuur worden ingebouwd en is de onderhoud aan de weg eenvoudiger uit te voeren ten opzichte van asfaltwegen .

Als afsluiting van dit toekomstbeeld dient te worden toegevoegd dat begrenzing gewenst is (InnovatieNetwerk, 2008). Niet alles wat mogelijk is draagt bij aan een verantwoorde ontwikkeling. Het is noodzakelijk om duidelijke en weloverwogen keuzes te maken voor de toekomst. Dit zal verrommeling voorkomen en ten goede komen aan het menselijk welzijn.

2.6 Conclusie: Visie

Uit de beschreven mogelijke aangrijpingspunten en een bijeenkomst waarbij de verschillende betrokken bedrijven van de Koninklijke BAM Groep nv. vertegenwoordigd waren, is een visie voortgekomen. Deze visie zal dienen als basis voor de verdere uitwerking van mogelijke projecten met betrekking tot verzorgingsplaatsen.

De Koninklijke BAM Groep nv. ziet mogelijkheden om een bijdrage te leveren aan de verbetering van verzorgingsplaatsen. Wel wordt hierbij opgemerkt dat het budget van Rijkswaterstaat en andere mogelijke investeerders het op dit moment niet toelaat om de totale metamorfose te realiseren. De Koninklijke BAM Groep nv. acht het dan ook niet haalbaar om verzorgingsplaatsen te slopen en volledig opnieuw aan te leggen.

Bovendien lijkt een dergelijke aanpak niet zinvol. Waardering voor een openbare ruimte komt vaak voort uit de historische en geologische achtergrond. Men moet herinneringen kunnen koesteren en het verhaal van een plek kunnen lezen. Verzorgingsplaatsen moeten de tijd krijgen om geschiedenis op te bouwen. Daarom is het af te raden om verzorgingsplaatsen volledig opnieuw aan te leggen. Beter is het om de ontwikkeling van deze locaties te zien als een proces, waarbij steeds wordt voortgebouwd op de huidige situatie.

Ook wordt het door een gefaseerde aanpak mogelijk om geleidelijk landelijke veranderingen te bereiken. Kleine stappen kunnen zonder problemen op veel plaatsen tegelijkertijd uitgevoerd worden, zodat de kwaliteit van de Nederlandse verzorgingsplaatsen onderling niet te veel verschilt. Dit is niet alleen een prettige bijkomstigheid, in het geval van een onderwerp zoals veiligheid is dit enorm belangrijk. Als slechts een aantal onveilige locaties wordt aangepast, zal het daar veiliger worden. Daarmee zullen de problemen niet opgelost zijn, de kans is namelijk groot dat de criminaliteit zich dan verplaatst naar andere locaties. Dit principe wordt ook wel een waterbedeffect genoemd (Projectgroep Secure Lane, 2011).

Overigens kan een totaalontwerp voor de verzorgingsplaats van de toekomst kan ook helemaal niet aangeboden worden, een openbare ruimte blijkt toch nooit 'af' te zijn. Het is belangrijk te beseffen dat de verzorgingsplaatsen altijd verder ontwikkeld moeten worden. Voorzieningen slijten of verouderen, verwachtingen en belangen van gebruikers veranderen en de invloed van gerealiseerde aanpassingen kan anders blijken dan voorzien was. De afgelopen jaren lijkt hier niet of nauwelijks op te zijn ingespeeld, hierdoor is een kloof ontstaan tussen de huidige situatie en de gewenste situatie op verzorgingsplaatsen. De komende jaren zal die kloof overbrugd moeten worden, om het vervolgens niet meer zo ver te laten komen.

Op korte termijn zullen dan ook aanpassingen centraal moeten staan die urgente problemen oplossen, zodat de verzorgingsplaatsen geen negatieve associaties meer oproepen. Deze problemen blijken gerelateerd te zijn aan veiligheid. Dit lijkt een taak voor Rijkswaterstaat, als eigenaar van de terreinen zou de verantwoordelijkheid genomen moeten worden voor zoiets basals als veiligheid. Vervolgens zal meerwaarde toegevoegd moeten worden, in de vorm van iets te doen en iets te zien. Dan kunnen de plaatsen daadwerkelijk gebruikt worden, waardoor ze aantrekkelijk en stabiel worden. Het functioneren van een locatie wordt immers niet alleen bepaald door een solide ontwerp en maatregelen die getroffen zijn, maar grotendeels ook door de mensen die daar verblijven. Zodra een locatie levendiger wordt, is het voor commerciële partijen ook steeds interessanter om te investeren. Op den duur kan Rijkswaterstaat dus ontzien worden.

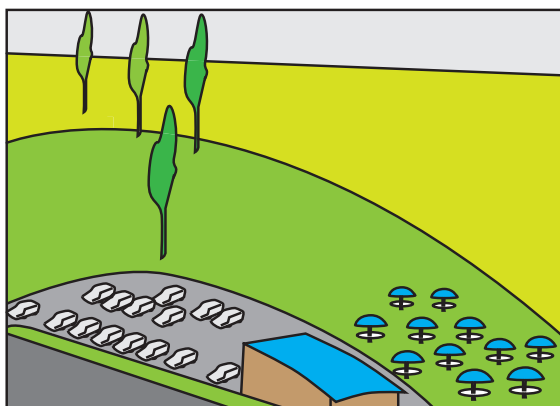
Om 'iets te doen' en 'iets te zien' te creëren, zal ruimte nodig zijn. Op dit moment is een verzorgingsplaats in feite slechts een parkeerplaats. In geen enkele andere situatie parkeert men voor een doel dat zich buiten het parkeerterrein bevindt. Als een verblijf van 15 tot 20 minuten beoogd is, of zelfs 45 minuten voor chauffeurs, dan zullen de functies van een verzorgingsplaats moeten uitbreiden. Als richtlijn kan gebruikt worden om tenminste tien verschillende activiteiten te bieden. De ruimte hiervoor kan verkregen worden door anders om te gaan met de beschikbare ruimte. Maar wellicht is het ook nodig om meer ruimte beschikbaar te maken

dan nu het geval is. Veranderingen uit deze behoefte voortkomen zullen tijdens de eerste aanpassingen gerealiseerd moeten worden. Deze toekomstgerichtheid is van groot belang voor de gefaseerde aanpak. De verschillende fasen zijn immers pas zinvol als telkens al vooruit wordt gekeken naar de volgende stappen. Zo kan de ontwikkeling efficiënt en duurzaam verlopen.

Daardoor is het wel noodzakelijk om een inschatting te maken van de toekomstige inrichting. Wellicht kunnen verschillende verzorgingsplaatsen zich op een andere manier ontwikkelen, maar om verrommeling tegen te gaan zal een duidelijk moeten worden geschept. Drie scenario's zijn opgesteld. Deze kunnen naast elkaar bestaan:

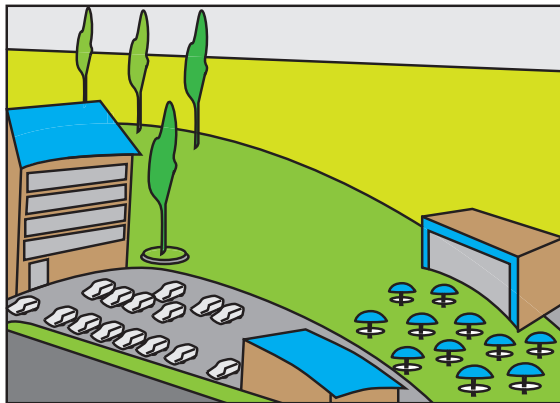
- Uitbreiden
- Verkleinen
- Verdwijnen

2.6.1 Uitbreiden



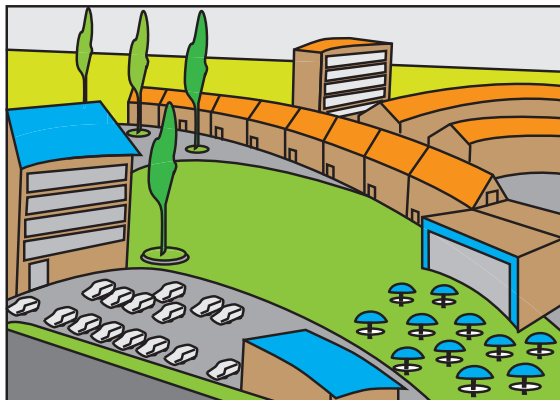
2015:

Verzorgingsplaats is gerevitaliseerd, ruimte voor uitbreiding is bepaald en eventueel bruikbaar gemaakt.



2020:

Nieuwe ruimte is ingedeeld met nieuwe functies: onder andere een groot grasveld om te picknicken en te voetballen en een terras. Ook is een kantoorgebouw met flexibele werkplekken en vergaderzalen gerealiseerd. Vrachtwagens bevinden zich niet meer op hetzelfde parkeerterrein als de personenauto's.

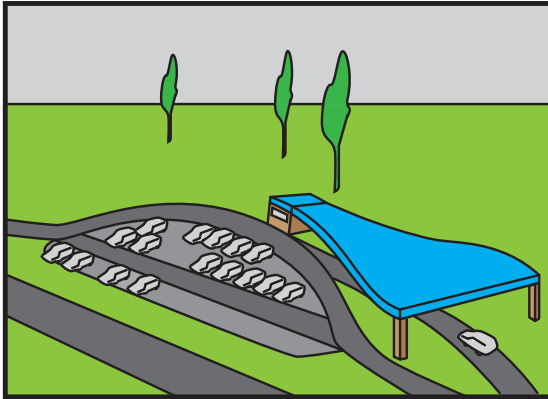


2030:

De verzorgingsplaats is onderdeel geworden van de stedelijke bebouwing langs de snelweg. Het terrein is niet meer alleen gericht op weggebruikers, maar heeft ook een functie voor de buurtbewoners. Het terrein is nu een soort dorpsplein geworden.

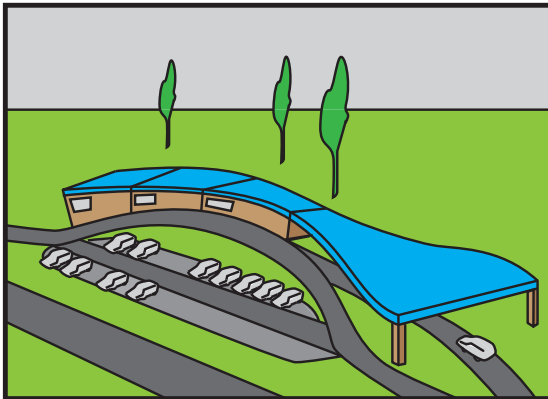
Afb. 7: Scenario "uitbreiden"

2.6.2 Verkleinen



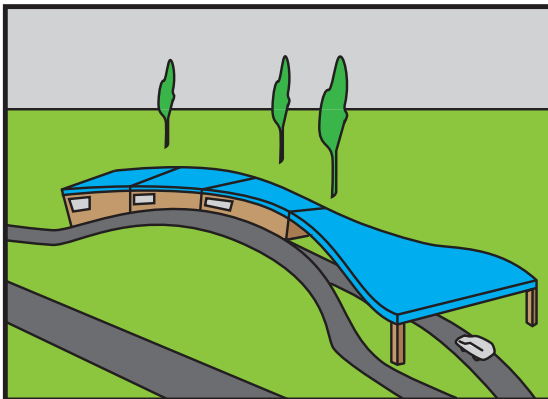
2015:

Verzorgingsplaats is gerevitaliseerd. Het tankstation is zodanig aangepast dat deze meer een geheel vormt met de verzorgingsplaats. Er is geen wegrestaurant aanwezig, wel is een winkeltje gerealiseerd naast het nieuwe tankstation. Bezoekers die niet komen tanken zijn daar ook welkom.



2020:

Naast het winkeltje van het tankstation is een breder aanbod aan winkels gerealiseerd. Hier gaat men echter niet naar binnen maar bestelt men producten buiten door een luik. Het is niet de bedoeling om langdurig op het terrein de verblijven, daarom is wel een luifel maar geen straatmeubilair beschikbaar.

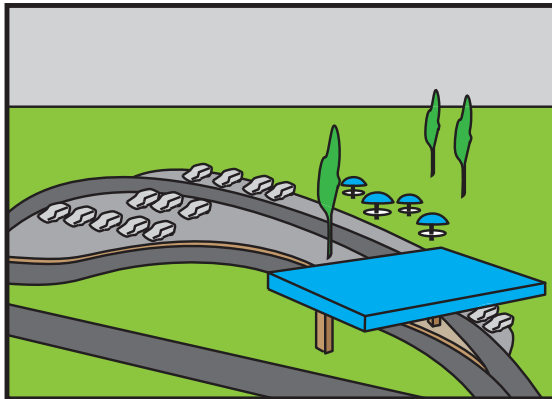


2030:

Op de verzorgingsplaats stappen mensen niet meer uit hun auto. Terwijl bezoekers stapvoets door de 'pitstraat' rijden, wordt de auto van nieuwe energie voorzien en kunnen etenswaren en andere producten afgehaald worden. Bestellingen kunnen van te voren digitaal verstuurd worden naar de verzorgingsplaats.

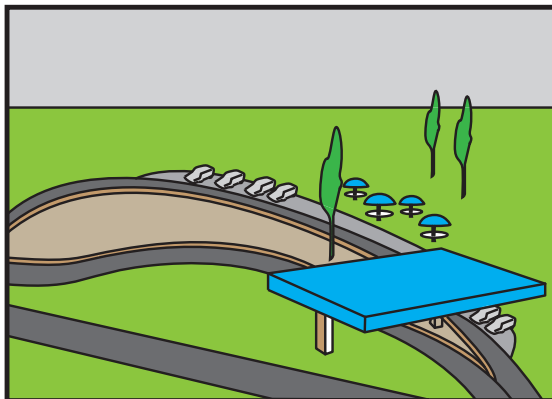
Afb. 8: Scenario "verkleinen"

2.6.3 Verdwijnen



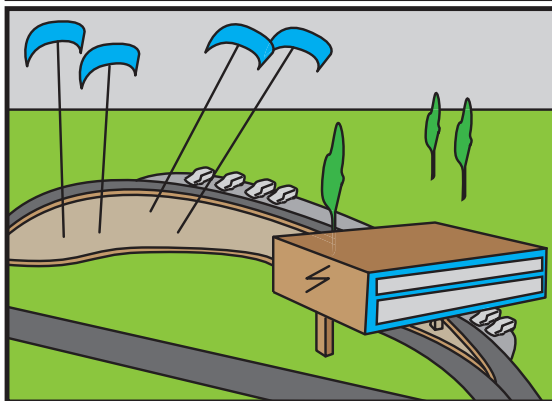
2015:

Verzorgingsplaats is gerevitaliseerd. De structuur is zodanig aangepast dat het hele terrein te overzien is vanuit het winkeltje van het tankstation. Er is geen wegrestaurant meer aanwezig. Wel kunnen bezoekers uitrusten op karakteristiek vormgegeven straatmeubilair.



2020:

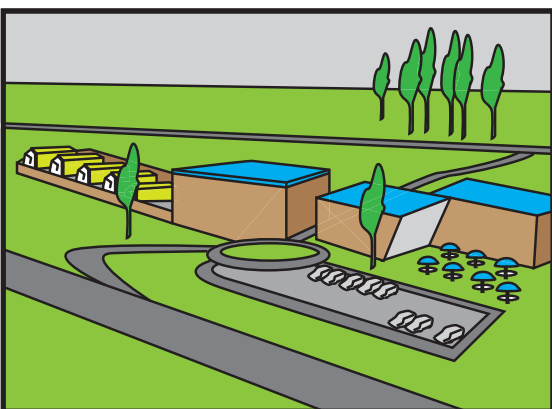
Het grote parkeerterrein is verwijderd, wel is het nog mogelijk om even te stoppen in parkeervakken langs de wegen. Ook het meubilair is nog aanwezig.



2030:

De functie van verzorgingsplaats is compleet verdwenen. Een optie is dat het terrein is verdwenen: het is teruggegeven aan het natuurlandschap, of onderdeel geworden van de verbrede snelweg. Het terrein kan ook een andere bestemming gekregen hebben, het kan gebruikt worden dooreen bedrijf dat betrokken is bij de snelweg: de ANWB, hulpdiensten of energiebedrijven.

Afb. 9: Scenario "verdwijnen"



Afb.10: Ontwikkeling bij afrit, parallel aan scenario "verdwijnen"

Verzorgende functies hebben een plek gekregen bij afritten. Daar is ruimte voor uitgebreide voorzieningen. Bovendien is sprake van concurrentie en is de locatie toegankelijk vanaf het onderliggend wegennet. Hierdoor ontstaan prettige en leefbare locaties, waar men graag verblijft.

3. Mogelijke aanpassingen op verzorgingsplaatsen

3.1 Inleiding

In de visie wordt beschreven dat voor de veranderingen op korte termijn gefocust zal moeten worden op veiligheidsaspecten. Uit de analyse naar de belangen van gebruikers blijkt dat vrijwel iedereen behoefte heeft aan meer veiligheid op verzorgingsplaatsen. In sommige gevallen ligt de nadruk op de veiligheidsbeleving, anderen hebben vooral belang bij de bestrijding van daadwerkelijke criminaliteit. Criminaliteit blijkt in vele vormen voor te komen op verzorgingsplaatsen. Zo is veel overlast door ladingdiefstal, het dumpen van gestolen voertuigen, bedreigingen van bezoekers en personeel. Maar ook kleinere overtredingen zoals vandalisme en het op de grond gooien van afval dragen bij aan een onprettige situatie en hebben mogelijk zelfs een stimulerende werking op ernstige overtredingen.

Om meer grip te krijgen op de term veiligheid, zal eerst ingegaan worden op verschillende theorieën. Daarna zullen verschillende concepten voor fysieke aanpassingen ten behoeve van de veiligheid aangedragen worden. Deze zullen vervolgens in de context van de toekomstvisies geplaatst worden.

3.2 Theoretisch kader

Veiligheid is een breed begrip en kan een verschillende betekenis hebben afhankelijk van de context. Een hanteerbare definitie van veiligheid is de bescherming tegen gevaar (Raad voor het openbaar bestuur, 2011). Binnen het begrip gevaar kan vervolgens onderscheid gemaakt worden tussen fysieke en sociale bedreigingen. Fysieke bedreigingen worden bijvoorbeeld veroorzaakt door natuurgeweld, constructiefouten, epidemieën, branden, ongevallen of rampen. Als dergelijke gevaren niet aan de orde zijn, is sprake van fysieke veiligheid. Sociale bedreigingen worden gevormd door mogelijke conflicten tussen burgers onderling en de kans daar slachtoffer van te worden. Als een dergelijke dreiging niet aanwezig is, is sprake van sociale veiligheid.

Dan is echter nog een nuancering noodzakelijk met betrekking tot de dreiging die al dan niet aanwezig is. Het is mogelijk dat feitelijk geen gevaar dreigt en ook geen sprake is van slachtofferschap, maar dat de situatie toch als onveilig wordt ervaren. Andersom geldt ook dat het mogelijk is dat een situatie als veilig wordt ervaren terwijl in feite een groot risico aanwezig is. Dit wijst op het verschil tussen objectieve en subjectieve veiligheid. Daaruit blijkt ook direct de complexiteit bij het creëren van veiligheid: veiligheidsbeleving kan per individu verschillen. Het is onmogelijk om een situatie te scheppen die per definitie veilig is.

Wel bestaan diverse theorieën over factoren die mogelijk invloed hebben op veiligheidsgevoelens. Zo stelt Goffman (1971, zoals geciteerd in Hoitsma, 2009) dat de mate van duisternis, de nieuwigheid van de situatie en de aanwezigheid van anderen van invloed zijn. De invloed van deze factoren is te verklaren door het effect van onbekendheid, dat leidt tot een onveilig gevoel of zelfs tot angstgevoelens. In het ergste geval is sprake van een parochiale ruimte, dan heeft een specifieke groep de ruimte toegeëigend (Lofland, zoals geciteerd in Boonstra & Ham, 2010). Anderen voelen zich dan niet welkom. Gadet (1999, zoals geciteerd in Boonstra & Ham, 2010) ziet dit als een van de belangrijkste oorzaken voor het verval van de openbare ruimte. Daarentegen wordt door Warr (1990, zoals geciteerd in Hoitsma, 2009) geconstateerd dat de aanwezigheid van anderen niet altijd een negatief effect hoeft te hebben. Dit is afhankelijk van wie die anderen zijn en of zij 'een van ons' zijn (Hoitsma, 2009). De aanwezigheid van andere personen kan zelfs positief uitpakken, als daardoor het gevoel ontstaat van controle. In dat geval ontstaat natuurlijke surveillance (Boonstra & Ham, 2010), de bezoekers zijn zogenaamde 'sociale ogen' (Kuitert, 2009). Om een dergelijk effect te bereiken, kunnen personen naar een locatie gelokt worden door branding en marketingstrategieën. Specifieke type

bezoekers kunnen aangetrokken worden of simpelweg een grotere hoeveelheid personen. Dit kan worden beschouwd als ruimtelijke maakbaarheid, de ruimte wordt gemaakt door de bezoekers. Anderzijds kan ook uitgegaan worden van een sociale maakbaarheid. In dat geval wordt de ruimte gebruikt om het gedrag van de bezoekers te beïnvloeden. (Oudenampsen, 2010) Fysieke eigenschappen van de openbare ruimte kunnen worden aangepast om een veilige beleving en veilig gedrag te bewerkstelligen. De eerder genoemde duisternis kan worden weggenomen door kunstlicht. Maar de structuur van de ruimte kan ook bijdragen, daarmee kan bereikt worden dat de ruimte wordt overzien, eenduidig wordt gebruikt en aantrekkelijk is. (Kuitert, 2009) Overzichtelijkheid is concreet en redelijk eenvoudig te realiseren. Eenduidig gebruik en aantrekkelijkheid zijn abstracte en veelomvattende begrippen. Eenduidig gebruik zal dan ook op een meer praktische manier benaderd moeten worden. Voor een toelichting op aantrekkelijkheid kan worden verwezen naar de eerdere paragraaf over 'waardevolle openbare ruimte'.

Eenduidig en gewenst gebruik kan worden bereikt door gedragsbeïnvloeding. Door de materiële omgeving te veranderen, kan het menselijk handelen veranderen door middel van 'verleiden', 'overtuigen' of 'dwang'. Dit principe wordt toegelicht door Verbeek (2004). In het geval van verleiden worden obstakels voor goed gedrag weggenomen of wordt dit gedrag extra aantrekkelijk gemaakt. Dit kan op een heel subtiel manier gebeuren, maar ook door de handeling daadwerkelijk plezierig te maken. Dit laatste wordt door Volkswagen (2009) gebruikt in 'The Fun Theory'. Aan de hand daarvan worden producten en concepten ontwikkeld die verleiden tot goed gedrag door het leuk te maken. Bij gedragsbeïnvloeding door overtuigen wordt feedback gegeven over een concrete handeling, maar blijft de gebruiker nog vrij om daar iets mee te doen. In het geval van dwang wordt ongewenst gedrag echter onmogelijk gemaakt. Dergelijke gedragsbeïnvloeding wordt vaak negatief ontvangen.

Deze theorieën zullen dienen als richtlijnen voor een veilig herontwerp van verzorgingsplaatsen. Wel dient bewust te worden gekozen om maatregelen te richten op alle bezoekers of alleen op bezoekers die een ernstige misdaad willen begaan. Als bijvoorbeeld gedragsbeïnvloeding gericht wordt op criminelen, wordt al snel aan dwang gedacht. Dan worden fysieke barrières opgelegd die de misdaad bemoeilijken of onmogelijk trachten te maken. Het gaat hierbij om beveiligingsmaatregelen zoals omheining, toegangsverificatie, alarmsystemen. Dergelijke maatregelen roepen bij overige gebruikers ook negatieve associaties op, ook al zullen zij zich erdoor beschermd voelen. Overtuigende beïnvloeding gebeurt vaak door middel van camerabewaking en duidelijke procedures in geval van criminaliteit. Dan wordt in feite het argument aangedragen dat de pakkans erg groot is, waardoor crimineel gedrag onaantrekkelijk wordt gemaakt. Verleiden tot veilig gedrag wordt meestal gericht op alle bezoekers, dan gaat het ook vaak om het voorkomen van kleinere overtredingen of asociaal gedrag. Desalniettemin kan dergelijk gedrag dat nog relatief onschuldig lijkt, een stimulerend effect hebben op de criminaliteit volgens het eerder beschreven broken windows principe (Wilson & Kelling, zoals geciteerd in Hoitsma, 2009). Daarom lijkt de aanpak van zulke overtredingen juist erg zinvol, het probleem wordt dan bij de bron aangepakt.

Bij de opknapbeurt van verzorgingsplaats De Ruyven is deze werkwijze al zinvol gebleken. Daar zijn de zwerfafvalproblematiek en onveiligheid aangepakt door de structuur(overzichtelijkheid), het karakter(aantrekkelijkheid door het doorvoeren van een thema) en het beheer van de locatie aan te passen. Ook zijn nieuwe afvalbakken geplaatst die bezoekers verleiden om hen te gebruiken door hun opvallende omvang en vorm. (Borghstijn, persoonlijke communicatie, 25 april 2012) Op een vergelijkbare manier lijkt nog veel meer mogelijk te zijn om de veiligheid op verzorgingsplaatsen te verbeteren.

De Koninklijke BAM Groep nv. kan naar verwachting het meeste bijdragen aan de uitvoering van werkzaamheden ten behoeve van overzichtelijkheid. Hierdoor zal waarschijnlijk de structuur van de wegen

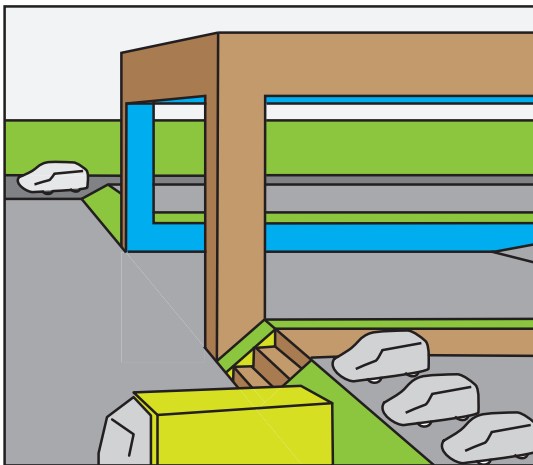
en groenzones enigszins aangepast worden, waardoor werk ontstaat voor BAM Wegen. Indien het tankstation hierbij betrokken wordt, kan BAM Milieu aanhaken. Voor BAM Infratechniek is deze focus ook aantrekkelijk, zo kunnen de oplaadvoorzieningen goed geïntegreerd worden. De andere aspecten, eenduidig gebruik en aantrekkelijkheid kunnen wellicht worden vormgegeven door samenwerking te zoeken met externe partijen.

3.3 Concepten

Ten behoeve van de overzichtelijkheid van de verzorgingsplaats, kunnen diverse maatregelen genomen worden. Zo is bij De Ruyven gekozen voor een aanpak waarbij het terrein volledig gestript is, begroeiing die het zicht ontnemt is hierbij bijvoorbeeld verwijderd. Ook zijn verschillende onderdelen strak uitgelijnd. Als variatie hierop zijn enkele ontwerpen ontwikkeld waarin de compositie van de verschillende onderdelen centraal staat. Ook worden ontwerpen aangedragen om door verhogingen en verlagingen te zorgen dat de gebruiker het volledige terrein kan overzien. De mate waarop dit ingrijpend is voor het landschap en de parkeerplaats is verschillend per concept.

De concepten zijn bewust weergegeven als illustraties die een sterk vereenvoudigd beeld van de aanpassing geven. Hierdoor wordt benadrukt dat de concepten slechts uitgangspunten zijn die toegepast kunnen worden op diverse verzorgingsplaatsen. Op deze manier wordt getracht te voorkomen dat de concepten geïnterpreteerd worden als kant-en-klaar ontwerpen. Per verzorgingsplaats zal namelijk nog een gedetailleerd ontwerp moeten worden gemaakt. Dit kan aan de hand van de aangereikte concepten gebeuren, maar deze concepten voldoen nog niet direct.

3.3.1 Overzichtelijkheid door niveauverschil



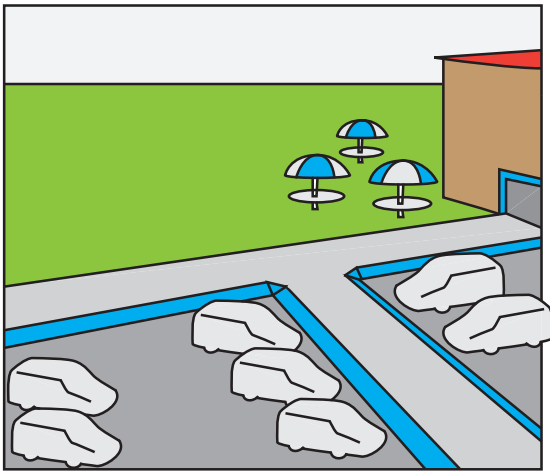
Afb. 11: Voertuigen op gelijke hoogte



Afb. 12: Sfeerbeeld, Bron: Gettyimages

Door het parkeerterrein voor vrachtwagens iets te verlagen, komen de voertuigen op gelijke hoogte. Daardoor komen vrachtwagens minder bedreigend over en is vanaf het parkeerterrein voor personenauto's meer zicht op het lager gelegen terrein. Zo wordt natuurlijke surveillance verbeterd. Tussen de verschillende terreinen kunnen voorzieningen komen, die van beide kanten toegankelijk zijn.

Toepasbaar in scenario's: Uitbreiden of Verkleinen



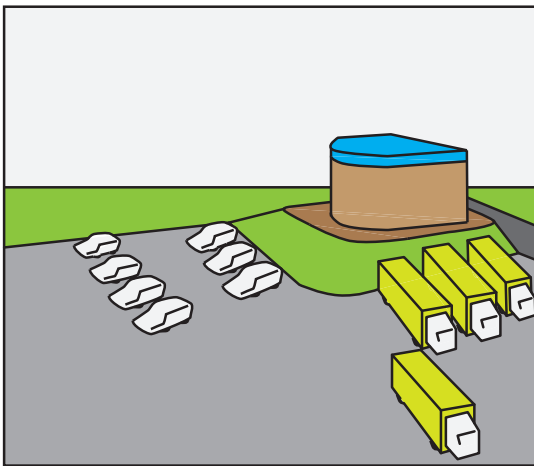
Afb. 13: Verhoogd trottoir



Afb. 14: Sfeerbeeld, Bron: Ryan McVay, Gettyimages no. 83162851

Door de trottoirs op het parkeerterrein te verhogen tot een soort dijkjes, kunnen voetgangers over en tussen de geparkeerde voertuigen kijken. Zo wordt het bereik van hun 'sociale ogen' vergroot. Bovendien is de voetganger hierdoor veiliger als verkeerdeelnemer. Diverse toevoegingen zijn mogelijk: in of op de schuine zijdes kunnen oplaadvoorzieningen, verlichting of decoratie toegevoegd worden. Voorbeelden voor waardevolle decoratie: rode loper, begroeiing, citaten, lokale materialen, mozaïek, bijdragen van plaatselijke scholen. Belangrijk is dat de schuine zijdes niet te stijl zijn voor kinderwagens en rolstoelen. Ook moet het betreden van het voetpad niet als een 'beklimming' ervaren worden, voorkomen moet worden dat men de moeite niet wil nemen om het voetpad te gebruiken.

Toepasbaar in scenario's: Uitbreiden of Verkleinen



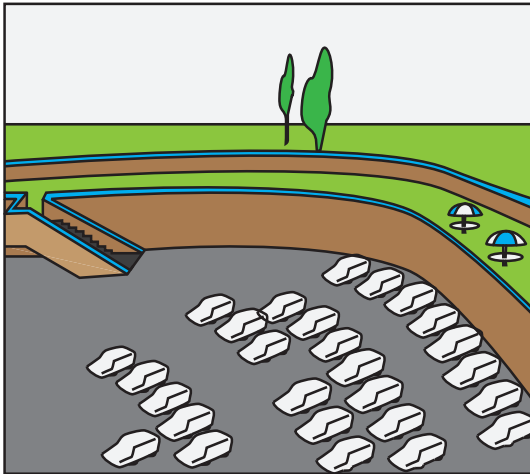
Afb. 15: Verhoogde centrale recreatie



Afb. 16: Sfeerbeeld, Bron: Floresko Producties, Gettyimages no. 142021702

Door deel dat bestemd is voor recreatie en voorzieningen op een terp te plaatsen, is altijd zicht op de verzorgingsplaats. De locatie dient zo te worden ingericht dat aan alle zijdes bezoekers zullen zijn, om te vermeiden dat alsnog een zone ontstaat waar ongezien crimineel gedrag voorkomt.

Toepasbaar in scenario's: Uitbreiden of Verdwijnen



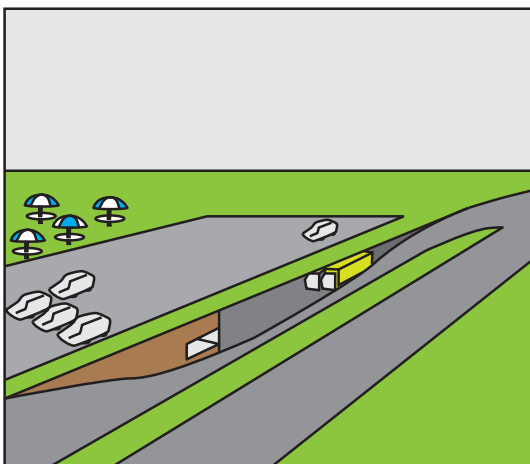
Afb. 17: Verhoogde recreatie rondom



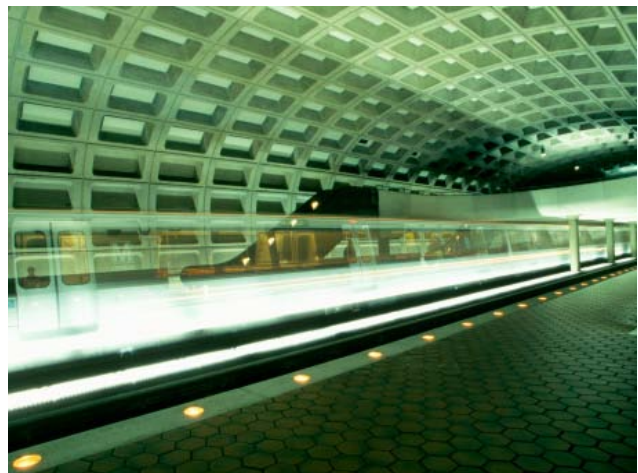
Afb. 18: Sfeerbeeld, Bron: Seine, Parijs, Chase Jarvis, Gettyimages no. 200340080-001

Door op het dak van een wegrestaurant of een geluidswal een openbaar toegankelijk terras te realiseren, kunnen bezoekers pauzeren met uitzicht op het landschap en tegelijkertijd zicht houden op het parkeerterrein. Opgepast dient te worden dat geen overlast ontstaat voor eventuele buurtbewoners, het is uiteraard niet gewenst dat bezoekers bijvoorbeeld uitzicht hebben op de achtertuin van een nabijgelegen woning.

Toepasbaar in scenario's: Uitbreiden



Afb. 19: Ondergrondse truck parking

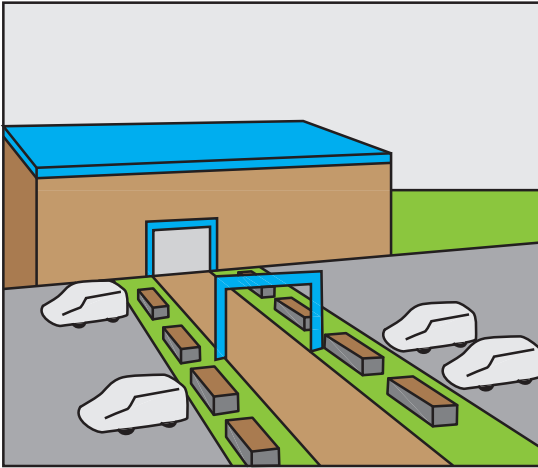


Afb. 20: Sfeerbeeld, Bron: Train passing through metro subway station, DC, Hisham Ibrahim, Gettyimages no. 145037292

Onder de verzorgingsplaats kan een bewaakt en afsluitbaar parkeerterrein voor vrachtwagens gerealiseerd worden. Hierdoor zijn vrachtwagens 's nachts beschermd tegen ladingdiefstal. Ook zijn de vrachtwagens uit het zicht, waardoor ze geen barrière meer vormen voor overzichtelijkheid. Bovendien blijft op het maaiveld meer ruimte vrij voor aanvullende voorzieningen. Natuurlijke ventilatie en verlichting van de garage zou zeer kostenbesparend zijn.

Toepasbaar in scenario's: Uitbreiden of Verkleinen of Verdwijnen

3.3.1 Overzichtelijkheid door compositie



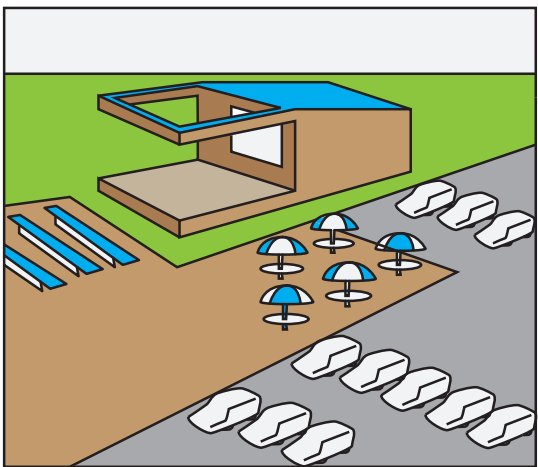
Afb. 21: Verblijfstrook



Afb. 22: Sfeerbeeld, Bron: Central Park, Mitchell Funk, Gettyimages no. 147397820

Door bij elk parkeervak een zitgelegenheid te realiseren, ontstaan één of meerdere centrale verblijfsgebieden op het parkeerterrein. Dit wordt ingericht met eenvoudig maar uitnodigend meubilair, verlichting, en bijvoorbeeld een stopcontact voor een laptop. Op die manier is het niet nodig om op het verblijfsgebied gras aan te leggen, zodat weinig onderhoud nodig is. Door het meubilair ontstaat tevens een barrière tussen de auto's en de voetgangers. Aan het uiteinde van de verblijfstrook kan nog een gebouw met aanvullende voorzieningen staan, waardoor personeel zicht heeft op het verblijfsgebied buiten.

Toepasbaar in scenario's: Uitbreiden



Afb. 23: Aangrenzende functies

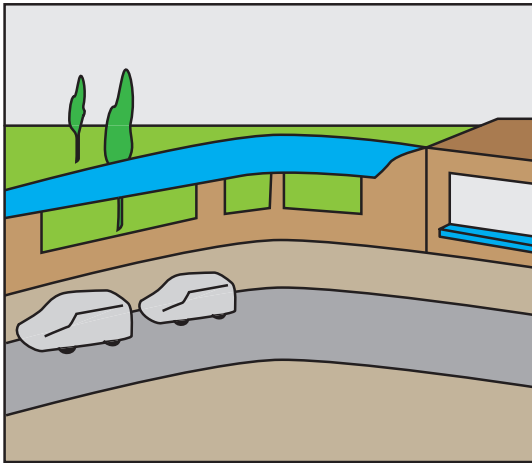


Afb. 24: Sfeerbeeld, Bron: Eastbourne Bandstand, Robin Bush, Gettyimages no. 146363123

Uitgangspunt kan zijn om het gebied voor verblijf, het gebied voor parkeren en het gebied voor tanken zodanig te positioneren dat alle gebieden een zijde aan de grens van het kavel hebben maar ook aan elkaar. Het is dan belangrijk dat het gebouw met personeel centraal gelegen is om toezicht te kunnen houden. De verschillende zijden van het gebouw kunnen aangepast worden op de behoeften van de verschillende aangrenzende gebieden. Een terras om uitgebreid te pauzeren aan de kant van het verblijfsgebied, veel transparantie aan de kant van de parkeerplaats en een take-away aan de kant van het tankstation. Bovendien is het prettig als het verblijfsgebied gericht is op de kant met het meest aantrekkelijke uitzicht.

Toepasbaar in scenario's: Uitbreiden

Verkenning van de mogelijkheden voor BAM om te participeren in revitalisering en modernisering van verzorgingsplaatsen langs de snelweg.



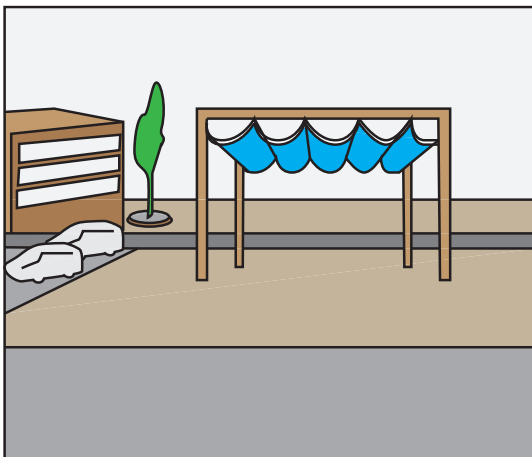
Afb. 25: Verblijf aan randen van het terrein



Afb. 26: Sfeerbeeld, Bron: Thomas Barwick, Gettyimages no. 88507128

Aan een zijde van het terrein in de buurt van de andere voorzieningen kan een beschutte maar transparante verblijfszone gecreëerd worden. Op die manier kan de afscheiding positiever benaderd worden. Grensgebied is geschikt als prettige verblijfplaats, omdat slechts 180 graden overzicht gehouden hoeft te worden, er kan nooit iemand achter je staan. Wel zal de strook zodanig ingedeeld moeten worden dat personen ook zichtbaar zijn vanaf de rest van het terrein.

Toepasbaar in scenario's: Verkleinen



Afb. 27: Recreatie losgekoppeld van natuurlandschap



Afb. 28: Sfeerbeeld, Bron: Hans Neeleman, Gettyimages no. 200199117-002

Het verblijfsgebied kan bewust niet betrokken worden bij de natuurlijke omgeving maar bij het parkeerterrein. Dan kan het meer stedelijk worden ingericht met een verharde ondergrond en een comfortabele en aantrekkelijke overkapping.

Toepasbaar in scenario's: Uitbreiden

4. Discussie

In dit onderzoek zijn eigen gegevens verzameld door middel van interviews binnen de Koninklijke BAM Groep nv. Hierdoor is kennis gemaakt met het bedrijf en bovendien informatie verzameld over recente projecten van BAM Wegen op verzorgingsplaatsen. Vanwege de verkennende aard van dit onderzoek, was het voor andere onderwerpen vaak onmogelijk om zelf gegevens te verzamelen. Enerzijds werd dit veroorzaakt door het feit dat de visie van BAM nog niet concreet genoeg was, in de loop van deze verkenning is het pas mogelijk geworden om dit te formuleren. Bovendien bleek de tijdspanne van drie maanden te kort om na de visie-formulering nog de diepte in te gaan. In dit onderzoek zijn dus vooral bronnen van derden gebruikt. Van onderwerpen die specifiek betrekking hebben op verzorgingsplaatsen is nog weinig bekend. Daarom is vaak gekozen om onderzoeken over mogelijk vergelijkbare locaties te gebruiken. Zo zijn bijvoorbeeld richtlijnen voor de openbare ruimte gebruikt en gegevens over weggebruikers. Het is niet zeker dat de veronderstelde gelijkenis terecht is. Daarom zal bij de aanbevelingen toegelicht worden naar welke onderwerpen nader onderzoek gedaan zou moeten worden.

Het onderzoek is uitgevoerd aan de hand van vaardigheden van het industrieel ontwerpen. Deze bleken goed toepasbaar. Dit kwam vooral tot uiting door het vermogen om tussen verschillende partijen te bemiddelen en oplossingen te vinden die voor verschillende stakeholders aantrekkelijk zijn. Dit is op twee niveaus gebeurd. Enerzijds is een gezamenlijke visie voor de verschillende betrokken bedrijven van BAM gevonden. Anderzijds zijn toekomstscenario's en mogelijkheden voor fysieke aanpassingen geformuleerd die ook rekening houden met de diverse belangen van externe partijen.

In dit traject is het ook steeds nodig geweest om afwisselend 'ingezoomd' en 'uitgezoomd' naar problemen en mogelijke oplossingen te kijken. De grootste uitdaging van dit onderzoek is geweest om verbanden te vinden in zo veelomvattend onderwerp. Het vermogen om telkens weer het geheel te overzien, is typerend voor een industrieel ontwerper. Een industrieel ontwerper is immers de spin in het web tussen diverse specialistische vakgebieden.

Deze achtergrond heeft ook een keerzijde. Kennis en ervaring met straatmeubilair en de relatie die gebruikers hebben met producten kon direct toegepast worden. Op het gebied van ruimtelijke ordening en architectuur ontbrak dit echter. Daardoor was het nodig om dergelijke kennis enigszins te vergaren tijdens het onderzoek. Wellicht had een architect efficiënter kunnen werken aan de ontwerpen. Toch lijkt een frisse blik op deze materie ook zinvol te zijn geweest, vooral in dit vroege stadium van het project. Door de noodzaak van het opdoen van nieuwe kennis is de opdracht bovendien ook leerzaam geweest.

Een aantal andere leerzame aspecten heeft betrekking op de ervaring die is opgedaan door te werken bij Koninklijke BAM Groep nv. Zo zijn de structuur en gebruiken van een groot bedrijf ondervonden. Bovendien is kennis gemaakt met diverse collega's en betrokkenen, wat ook absoluut verrijkend is geweest.

5. Conclusie en aanbevelingen

5.1 Bevindingen

Als conclusie van dit onderzoek kan gesteld worden dat het waarschijnlijk is dat verzorgingsplaatsen ingrijpend zullen veranderen in de komende jaren. De Koninklijke BAM Groep nv. zou hier een rol in kunnen spelen.

5.1.1 Korte termijn

Ten eerste zal op korte termijn ingegrepen moeten worden in het proces van de verloedering van verzorgingsplaatsen. Op dit moment heerst al grote ontevredenheid over de veiligheid op verzorgingsplaatsen. Als de komende vijf jaar geen verandering wordt aangebracht in de fysieke structuur die daar vaak oorzaak van is, zal de situatie op verzorgingsplaatsen onleefbaar worden. Bij revitalisering zal een acceptabel kwaliteitsniveau gerealiseerd worden waardoor de locaties weer prettig en aantrekkelijk worden. Bovendien moeten diverse aanpassingen gedaan worden ter verbetering van de sociale veiligheid. Sociale veiligheid wordt sterkt beïnvloed door overzichtelijkheid, karakter, eenduidige en aantrekkelijke functies. De Koninklijke BAM Groep nv. kan een bijdrage leveren door de structuur van het terrein aan te passen ten behoeve van de overzichtelijkheid. Een aantal concrete voorbeelden voor aanpassingen zijn toegelicht in dit rapport. Daarbij kan onderscheid gemaakt worden tussen het aanpassen van de compositie en het toevoegen van niveauverschil. Bij de revitalisering dient ook rekening te worden gehouden met de toekomst. Zo kan op een duurzame manier aan de toekomst gebouwd worden: ingrepen die op korte termijn worden gedaan, zullen niet ongedaan gemaakt worden maar juist een bijdrage leveren aan de realisering van het toekomstontwerp.

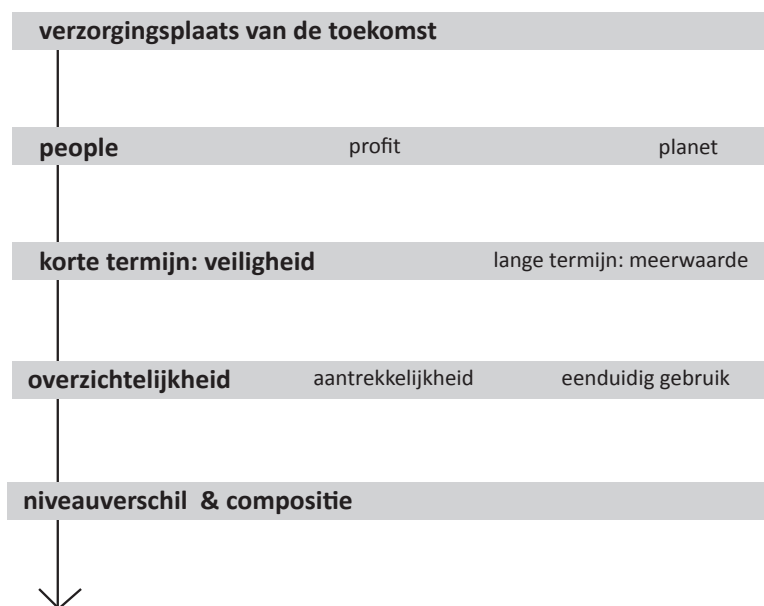
5.1.2 Lange termijn

Bovendien wordt verwacht dat mobiliteit in de komende 20 jaar sterk zal veranderen, de infrastructuur zal daarop moeten worden aangepast. Dit zal ook gevolgen hebben voor de functie van verzorgingsplaatsen. De veranderingen, die hiertoe dienen te worden gerealiseerd, zullen zeer ingrijpend zijn. Zodra Rijkswaterstaat een standpunt inneemt over deze ontwikkelingen, zal opdracht gegeven worden voor grootschalige werkzaamheden. Tot op heden is een dergelijk standpunt nog niet publiekelijk bekend gemaakt. Het is onbekend of hier al aan gewerkt wordt. Het is verstandig als de Koninklijke BAM Groep nv. de visieontwikkeling van Rijkswaterstaat stimuleert. In dit onderzoek zijn diverse mogelijke toekomstscenario's opgesteld, welke gebruikt kunnen worden: het uitbreiden, verkleinen of verdwijnen van verzorgingsplaatsen. De ontwikkeling kan per verzorgingsplaats verschillen, de scenario's kunnen naast elkaar voorkomen. Het standpunt van eigenaar Rijkswaterstaat zal hiervoor doorslaggevend zijn. In hoeverre deze scenario's daadwerkelijk levensvatbaar en financieel aantrekkelijk zijn, moet nog wel grondiger onderzocht worden.

5.2 Keuzes

De visie die tijdens dit onderzoek is geformuleerd, komt voort uit samenwerking van BAM Infratechniek, BAM Wegen Regio West en BAM Milieu. Bij de visieformulering is gekozen voor de focus op revitalisatie op de korte termijn. Hiervoor zijn concepten ontwikkeld die de fysieke structuur verbeteren. De concepten zijn bewust weergegeven in sterk vereenvoudigde illustraties, om aan te geven dat het nog geen uitgewerkte ontwerpen zijn. Hoe de maatregelen in in praktijk gebracht moet worden, moet nog ontworpen worden en zal per locatie verschillen. Bovendien zullen de andere factoren die invloed hebben op de sociale veiligheid ook geïntegreerd moeten worden. Hierbij is het aan te raden om één of meer partners te zoeken, met vaardigheden op het gebied van architectuur, straatmeubilair, vandalismebestendigheid, en gedragsbeïnvloeding.

De verschillende keuzes die uiteindelijk gemaakt zijn, worden hieronder weergegeven in afbeelding 29.



Afb. 29: Keuzes gemaakt binnen dit onderzoek

5.3 People, planet, profit

Om inzicht te krijgen in de vervolgstappen die genomen moeten worden, lijkt het verstandig om stil te staan bij drie invalshoeken die belicht moeten worden ten behoeve van de evenwichtigheid van een project: People, Planet en Profit. Tijdens dit onderzoek is bewust gefocust op fysieke eigenschappen die inspelen op de behoeften van gebruikers en wellicht winstgevend (voor BAM en andere partijen) kunnen zijn. In feite stond “people” dus centraal en is op sommige momenten de link gemaakt met “profit”. Vooral ‘Planet’ verdient nog veel aandacht. Een link met duurzaamheid is gemaakt door gebruik te maken van de bestaande elementen en materialen in plaats van de complete sloop en nieuwe aanleg. Maar dat is een vorm van ecoefficiëntie, dit is eigenlijk nog niet genoeg (Braungart & McDonough, 2009). Ecologie zou verder doorgetrokken moeten worden. Het kan bijvoorbeeld interessant zijn om verzorgingsplaatsen zodanig te ontwerpen dat deze zelfvoorzienend zijn. Dit kan op het gebied van energie maar ook kunnen wellicht cycli ontworpen worden voor verpakkingsmaterialen en voeding. Dit is ecologisch verantwoord, maar kan ook economisch aantrekkelijk zijn door de efficiëntie van dergelijke gesloten systemen. Bovendien kan een cyclus voor verpakkingsmaterialen voorkomen dat het terrein vervuild raakt, wat positief is voor het comfort van de mens.

5.4 Aanvullend onderzoek

Een aantal opmerkingen zijn nog te maken over de uitwerking van onderdelen op het gebied van ‘People’. Hier is in deze verkenning de meeste aandacht naar uitgegaan, maar een aantal zaken verdienen nog diepgaander onderzoek.

In deze analyse wordt gefocust op belangen die de verschillende stakeholders hebben bij de ontwikkeling van verzorgingsplaatsen. In hoeverre verschillende partijen het bestaan van verzorgingsplaatsen belangrijk achten is buiten beschouwing gelaten, hierover is te weinig bekend. Wel worden signalen gegeven, waaruit twijfel kan voortkomen: ‘Op een volle tank kun je heel Nederland doorrijden!’ Om een goede inschatting van de levensvatbaarheid van de toekomstscenario’s te kunnen maken, zal dit grondig onderzocht moeten worden.

Ook is te weinig bekend over de gebruikspatronen van verzorgingsplaatsen. Meer inzicht in het huidige

gedrag van gebruikers zou een duidelijker beeld geven in de relevantie en problemen van verzorgingsplaatsen. Vragen die beantwoord zouden moeten worden zijn: Met welke frequentie komen mensen op verzorgingsplaatsen? Hoe lang blijven ze? Wat doen ze? Wat was het oorspronkelijke motief voor het bezoek? In hoeverre ontspannen ze? Bezoeken ze altijd dezelfde locatie of is het steeds wisselend?

Stichting Nederland Schoon heeft in mei en juni 2012 op vier locaties tests uitgevoerd op verzorgingsplaatsen onder de kreet: “Het effect van schoon: Heeft een schone parkeerplaats effect op de smaak van de koffie?”. Men werd gevraagd om de smaak van de (gratis) koffie en de verzorgingsplaats te beoordelen. Telkens werd één dag getest op een opgeruimde verzorgingsplaats en één dag op diezelfde verzorgingsplaats maar dan met veel zwerfafval. Bovendien werden aanvullende gegevens geregistreerd, zoals de kentekens van alle bezoekers van de verzorgingsplaats en het tijdstip en de duur van hun bezoek. Uit het onderzoek van Stichting Nederland Schoon bleek dat een schone parkeerplaats nogal wat positieve effecten had: mensen vinden hun koffie veel lekkerder, ze houden de parkeerplaats netter, ze zijn een stuk geduldiger en ze blijven gemiddeld (20% van de verblijftijd) langer.

Een andere bron voor gegevens over gebruikspatronen is het CBS. Daar is onderzoek gedaan naar populaire recreatiebestemmingen in Nederland. Aan de hand daarvan zou voorspeld kunnen worden welke regio's te maken hebben met recreatief verkeer.

Deze bronnen geven blijk van de gebruikspatronen, maar geven geen compleet beeld. Voor een grootschalig project zou een grootschaliger onderzoek uitgevoerd moeten worden. Ook zou voor onderbouwde beslissingen over de te ontwikkelen voorzieningen een uitgebreidere analyse van de potentiële gebruikers uitgevoerd moeten worden. Dit zou vooral betrekking moeten hebben op de omvang van de verschillende groepen weggebruikers en bijvoorbeeld gegevens over hun budget. In kaart zou moeten worden gebracht welke groepen op welke trajecten dominant zijn.

Tenslotte kunnen fysieke aanpassingen, zoals BAM die kan realiseren, ondersteund worden door de ontwikkeling van nieuwe producten. Het kan gaan om nieuwe vormen van straatmeubilair, die speciaal voor verzorgingsplaatsen bedoeld zijn. Maar daarbij zou ook overwogen moeten worden om virtuele producten te ontwikkelen. Binnen het kader van modernisering zou het logisch zijn om ook in te spelen op digitalisering en eigentijdse communicatie. Het zou interessant kunnen zijn om applicaties te ontwikkelen die de voorzieningen op verzorgingsplaatsen nog extra bruikbaar, aantrekkelijk of gemakkelijk maken.

De hierboven opgesomde onderzoeken zijn vereist voor de besluitvorming over de verzorgingsplaats van de toekomst. In welke fase en in welke samenstelling deze onderzoeken zullen plaatsvinden is van belang voor een strategie van de Koninklijke BAM Groep nv. Gezien het feit dat een aantal partijen zich al bezig houden met onderzoeken, is het interessant om deze partijen te benaderen voor een samenwerking. Hierbij zijn vooral CROW (voor onderzoek gerelateerd aan vrachtwagens) en Stichting Nederland Schoon geschikt. Wellicht kan de ANWB ook bijdragen, via die weg kan de mening van 4 miljoen weggebruikers worden gepeild. Ook kunnen onderzoeksinstituten zoals TNO en CBS een rol gaan spelen. Zij zijn immers gespecialiseerd in grootschalige en professionele onderzoeken. Met sommige van deze partijen kan informatie verzameld worden die ondersteunend kan zijn bij het benaderen van Rijkswaterstaat. Andere partijen zullen gemakkelijker in te zetten zijn zodra Rijkswaterstaat betrokken is bij het project.

Tijdens dit onderzoek zijn diverse personen geïnterviewd, zowel binnen als buiten de Koninklijke BAM Groep nv. Een aantal contactpersonen zijn bovendien geschikt om te benaderen in het kader van een mogelijke samenwerking, zoals hierboven is toegelicht. De contactinformatie van alle benaderde personen is opgenomen achterin dit rapport. Bovendien zijn contactpersonen opgenomen waarmee nog geen contact heeft plaats gevonden, maar welke wel interessant kunnen zijn voor vervolgstappen.

Bronvermelding

2theloo. (n.d.). *2theloo: een vernieuwend concept*. Geraadpleegd op <http://www.2theloo.com/nl/home/wie-zijn-wij>

ANWB. (2012). *Routekaart Nederland*. Den Haag.

ANWB. (2011). *ANWB Onderzoek: Rustplaatsen langs snelweg: Gevaarlijk voor kinderen*. Kampioen nr. 8.

BAM Milieu. (n.d.). *Tankstations – Vloeistofdichte vloeren*. Geraadpleegd op <http://www.bammilieu.nl/tankstations.html>

BAM Wegen bv. (2009). *Openstelling Oostbaan A2 bij De Lucht Utrecht*. BAM Intranet.

Boonstra, N. & Ham, M. (2010). *Overlast op het plein; over de architectuur van de openbare ruimte*. Justitiële verkenningen. Jaargang 36, 5 | 10, augustus: Architectuur en veiligheid.

Braungart, M. & McDonough, W. (2009). *Cradle to Cradle: Re-making the way we make things*. Rmdom House Uk.

CABE Space. (2008). *Public Space Lessons: Designing and planning for play*. Commission for Architecture and the Built Environment. London

Centraal Bureau voor de Statistiek. (2011 a). *Kerncijfers vakanties*. Geraadpleegd op <http://statline.cbs.nl/StatWeb/publication/?DM=SLNL&PA=70232ned&D1=2,74-151&D2=12-21&HDR=G1&STB=T&VW=T>

Centraal Bureau voor de Statistiek. (2011 b). *Steeds meer goederen in buitenlandse vrachtwagens* [Publicatie Webmagazine]. Geraadpleegd op <http://www.cbs.nl/nl-NL/menu/themas/verkeer-vervoer/publicaties/artikelen/archief/2011/2011-3418-wm.htm>

Centraal Bureau voor de Statistiek. (2011 c). *Deelname aan vakanties en achtergrondkenmerken*. Geraadpleegd op <http://statline.cbs.nl/StatWeb/publication/?VW=T&DM=SLNL&PA=37440&D1=1-6&D2=1-2,28-45&D3=I&HD=090710-1421&HDR=G2,T&STB=G1>

CROW. (n.d.). *Werkgroep Vrachtauto parkeren*. Geraadpleegd op http://www.crow.nl/nl/Meta_Navigaton/over/Werkgroepen/Alle_werk_groepen/Verkeer__vervoer/Werkgroep-Vrachtauto-parkeren.html

Grosvelt, G. (2010). *Landschap, Kunst en Kunstenaar*. Handreiking omgevingskwaliteit: Verzorgingsplaats Boermark: Vliegwielpoort A1-zone, p. 16-23.

Hamers, D. & Nabielek, K. (2006). *Bloeiende bermen: Verstedelijking langs de snelweg*. Ruimtelijk Planbureau, Den Haag. Nai Uitgevers, Rotterdam.

Hoekstra, A. (2010). *Energieke Wegen: Innovatie, informatie, inspiratie*. ISBN: 978-90-815096-2-6.

Hooijmakers, P., Kroon, H. & Luttik, J. (2001). *Kwaliteit in meervoud: Conceptualisering en operationalisering van ruimtelijke kwaliteit voor meervoudig ruimtegebruik*. Habiforum, Ecpertisenetwerk Meervoudig Ruimtegebruik. Drukkerij A-twee, Waddinxveen.

Hoitsma, A. (2009). *Mag het licht uit? Een onderzoek naar de invloed van licht in de openbare ruimte op het gevoel van veiligheid in verschillende omstandigheden*. Masterscriptie Sociologie, Beleid & Consultancy. Rijksuniversiteit Groningen.

Innovatie Netwerk. (2008). *JOUWNL: Ruimtelijke toekomstbeelden van jongeren*. Aetios, Hilversum. ISBN: 97-90-5059-373-1.

Verkenning van de mogelijkheden voor BAM om te participeren in revitalisering en modernisering van verzorgingsplaatsen langs de snelweg.

Inspectie Verkeer en Waterstaat. (2010). *Infoblad rij- en rusttijden vrachtauto en touringcar*. Vo. (EG) nr. 561/2006.

Ipsos Mori. (2010). *People and places: Public attitudes to beauty*. Commission for Architecture and the Built Environment.

Jordan, P. W. (2002). *Designing Pleasurable Products: An introduction to the new human factors*. Routledge, Taylor & Francis Group. London & New York.

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. (2011). *Mobiliteitsbalans 2011*. Den Haag. ISBM: 978-90-8902-091-8.

Kiwa Register. (n.d.). *Tachograafkaarten*. Geraadpleegd op <http://www.kiwaregister.nl/register/producten.aspx?id=9686&menuid=1016>

Kuitert, K. (2009). *Sociaal veilig ontwerpen*. Stedebouw & Architectuur. Jaargang 26, nr. 7, oktober.

Van Meijeren, J., Snelder, M., Van Rooijen, T. & Egeter, B. (2010). *Bereikbaarheidsvisie Mainports 2040* [PDF presentatie sheets]. TNO

Oudenampsen, M. (2010). *Amsterdam Noord: van sociale naar ruimtelijke maakbaarheid*. Justitiële verkenningen. Jaargang 36, 5 | 10, augustus: Architectuur en veiligheid.

Projectgroep Secure Lane. (2011). *Business Model Secure Lane*.

Raad voor het openbaar bestuur. (2011). *Veiligheid en vertrouwen: Kernen van een democratische rechtsstaat*. Den Haag. ISBN: 978-90-5991-060-7.

Randstad. (2011). *Chauffeursgeluk in 2011 (NL/BE/FR)* [PDF presentatie sheets]. Gebaseerd op onderzoek van Linsma, J., Hengstz, K. & Snoek-Koot, E. (2011). Projectnummer M6820. Amsterdam

Rijkswaterstaat. (2012). *vzp NL* [Excel]. Geraadpleegd via Dhr. E. Kamstra. Landelijke Informatielijn. Incident [Incident: 120426-000023].

Rijkswaterstaat. (2012). *Vaststelling begroting Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) voor het jaar 2012*. Geraadpleegd op <http://www.rijksbegroting.nl/2012/voorbereiding/begroting,kst160367.html>

Rijkswaterstaat. (2011). *Word geen slaaprijder* [Brochure]. Geraadpleegd op <http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/auto/documenten-en-publicaties/brochures/2011/06/14/slaaprijder.html>

Rijkswaterstaat. (2011 a). *Miljoenennota: Kerngegevens*. Geraadpleegd op http://miljoenennota.prinsjesdag2011.nl/miljoenennota-2012/aDU1003_Uitgaven-centrale-overheid-2574-miljard.aspx

Rijkswaterstaat. (2011 b). *Wegdek met rubber stilste wegdek ter wereld*. Geraadpleegd op http://www.rijkswaterstaat.nl/kenniscentrum/magazines/wegeninfo/januari_2011/wegdek_met_rubber_stilste_wegdek_ter_wereld/index.aspx

Rijkswaterstaat. (2008). *Rijkswaterstaat: Toonaangevend opdrachtgever* [PDF]. Geraadpleegd via http://www.rws.nl/kenniscentrum/toonaangevend_opdrachtgeverschap/index.aspx

Rijkswaterstaat. (2008 b). *RWS 2020: Toekomstbeelden voor Rijkswaterstaat* [Publiekversie]. Direct Dutch Publications, Den Haag.

Rijkswaterstaat. (2008 c). *Bladeren in de toekomst: Over wegen, wonen en werk in 2020*. Wegen naar de Toekomst, innovatieprogramma van Rijkswaterstaat. Studio WnT, Utrecht.

Rijkswaterstaat. (2007). *Niet-weggebonden activiteiten verzorgingsplaats Den Ruygenhoek* [PDF]

- Correspondentie]. Geraadpleegd op <http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/wob-verzoeken/2007/12/04/niet-weggebonden-activiteiten-verzorgingsplaats-den-ruygenhoek.html>
- Rijkswaterstaat. (2006). *Op de achterbank van de weggebruiker: Inzicht in meningen, wensen en gedrag*. OBT Den Haag
- Rijkswaterstaat. (2004). *Kennisgeving: Voorzieningen op verzorgingsplaatsen langs rijkswegen*. Stcrt. nr. 56.
- Rijkswaterstaat. (2003). *Richtlijn verzorgingsplaatsen langs autosnelwegen*. Arcadis.
- Rijkswaterstaat. (n.d. a). *Kerntaken Rijkswaterstaat*. Geraadpleegd op http://rws.nl/over_ons/
- Rijkswaterstaat. (n.d. b). *Verzorgingsplaats van de toekomst*. Geraadpleegd op [http:](http://)
- Ruimtexmilieu. (n.d.). [Bouwstenen voor gebiedsontwikkeling]. Geraadpleegd op <http://ruimtexmilieu.nl/>
- Stichting BOVAG RAI Mobiliteit. (2012). *Mobiliteit in Cijfers: Tweewielers 2011/2012*. Geraadpleegd op <http://www.bovagrai.info/tweewieler/2011/>
- Stichting Nederland Schoon. (n.d.) *Nederland steeds schoner* [Doelstelling en werkwijze van Stichting Nederland Schoon]. Geraadpleegd op <http://www.nederschoon.nl/nederschoon>
- Strolenberg, F. (2007). *Openbare ruimte; collectieve betekenis*. Belvedere Nieuws. Jaargang 11, februari 2007.
- Struijk, P. (2001) *Markt, tenzij... Vernieuwd marktbeleid RWS* [PDF presentatie sheets]. Geraadpleegd via noordelijkeregieraadbouw.cerium.nl
- Swinkels, H. (2012) *Nederlanders 17,7 miljoen keer op vakantie in eigen land* [Artikel] Geraadpleegd op <http://www.cbs.nl/nl-NL/menu/themas/vrije-tijd-cultuur/publicaties/artikelen/archief/2012/2012-vakanties-binnenland-nederlanders-2010-art.htm>
- Tan, E. (2008). *Downtown Disney*. The process & the problems for street level desires. Delft University of Technology: Department of urbanism.
- Taylor, R. (2003). *Roman Builders: A study in architectural process*. Harvard University. Press syndicate of the University of Cambridge. United Kingdom.
- Verbond van Verzekeraars. (n.d.). *Over het Verbond*. Geraadpleegd op <http://www.verzekeraars.nl/Over%20het%20Verbond.aspx>
- Wilson, J.Q. & Kelling, G. (1982). *Broken Windows*. The Atlantic Monthly (249) 3.
- Woorden-boek. (n.d.). *Definitie verzorgingsplaats*. Geraadpleegd op <http://www.woorden-boek.nl/index.php?woord=verzorgingsplaats>

Contactpersonen

Contactpersonen binnen de Koninklijke BAM Groep nv.

Nils Beers
N.Beers@bam-it.nl
Business Development
Manager Elektrisch Vervoer
BAM Infratechniek

Magrita Noordmans
M.Noordmans@bam-it.nl
Hoofd Business Development
BAM Infratechniek

Adisa Jahic
A.Jahic@bam-it.nl
Business Development
BAM Infratechniek

Aat Zuurmond
A.Zuurmond@bamwegen.nl
031-703714852
06-51602576
Zonweg 33, Den Haag
Bedrijfsleider
BAM Wegen Regio West

Martine van Halderen
M.van.Halderen@bamwegen.nl
Tendermanager
BAM Wegen Projecten

Twan van Bokhoven
Bedrijfsleider
BAM Wegen Regio Zuidoost
T.van.Bokhoven@bamwegen.nl

Viviënne Klaassen-Acda
Regiodirecteur
BAM Wegen Regio Zuidwest
V.Klaassen@bamwegen.nl

Wilko Hommes
Projectbegeleider
BAM Wegen Regio Zuidoost
W.Hommes@bamwegen.nl
(Tekeningen grensemplacement en bosserhof)

Hans Leenders
Bedrijfsleider
BAM Betonwegen/BAM Betontechnieken
H.Leenders@bamwegen.nl

Paul Verhoeven
Uitvoerder de Lucht
BAM Wegen Regio West
06-22496235
(Tekeningen de Lucht)

Marc Moonen
Commercieel Manager
BAM GO Park
m.moonen@bamgopark.nl
0486-417230
06-29505010

Externe contactpersonen

Tjakko Dijk

Advin

Verzorgingsplaatsen à la carte

023-5680100

Michiel Kroon

Better Place Netherlands

06-34491577

020-2402566

michiel.kroon@betterplace.com

Hillie Talens

CROW

Projectmanager

Werkgroep Vrachtauto parkeren

0318-699855

talens@crow.nl

Henk Bruinewoud

Rijkswaterstaat Oost-Nederland

Directie

Betrokken bij project verzorgingsplaats Boermark

henk.bruinewoud@rws.nl

074-2451515

Peter Berden

Rijkswaterstaat Limburg

Betrokken bij Bosserhof en Venlo

06-53113416

Bijlage: Tabel belangen gebruikers

<i>Belangen Chauffeurs</i> <u>Ligging:</u> Langs de routes van de chauffeurs moeten voldoende mogelijke locaties aangeboden worden. <u>Terrein</u> Maatregelen tegen ladingdiefstal. Verbetering van het veiligheidsgevoel in de avond en de nacht.¹¹⁴ Maatregelen tegen diefstal, duistere personen en Oostblokkers. Maatregelen tegen ontbrekende of onvoldoende verlichting Maatregelen tegen de afwezigheid of onvoldoende controle van politie of camera's Maatregelen tegen gebruik als ontmoetingsplaatsen voor homo's.¹¹⁵ <u>Parkeren:</u> De verzorgingsplaatsen moeten beschikken over voldoende capaciteit. Voorkomen dat voertuigen ingebouwd worden door andere voertuigen. Parkeervakken geschikt te zijn voor langere zwaardere vrachtwagens. <u>Voorzieningen:</u> Voorzien in onderling contact, veel chauffeurs kennen elkaar en komen elkaar regelmatig tegen. Verbeteringen contact met buitenlandse chauffeurs. Verbeteren hygiëne en onderhoud van faciliteiten. Geen/weinig kosten verbonden aan de voorzieningen.	
<u>Voorzieningen:</u> Mogelijkheid dient geboden te worden om te kunnen ontspannen. Toiletten, aanbod van voedingsmiddelen en maaltijden, gelegenheid om maaltijd te nuttigen. Mogelijkheid om zowel in als buiten het voertuig te kunnen verblijven. Voorzieningen van korte duur, zo kan na de verplichte stop weer snel doorgereden worden.	<i>Chauffeurs tijdens onderbreking</i> 
<u>Voorzieningen:</u> Sanitair inclusief douches. Het aanbod van voedingswaren en maaltijden. Een (zelfbereide) avondmaaltijd moet genuttigd kunnen worden. Voorzieningen waardoor niet voortdurend in het voertuig verbleven hoeft te worden. Chauffeurs willen tijdens hun rusttijd te kunnen ontspannen. Voorkomen van overlast tijdens de slaap door koplampen en geluid van verkeer op de snelweg.	<i>Chauffeurs tijdens rusttijd</i> 
<u>Terrein:</u> Moet schoon zijn om passagiers verantwoord te laten verblijven. De locatie moet veilig aanvoelen. Geen van de inzittenden mag in contact komen met criminaliteit, i.v.m. de reputatie van de reisorganisatie. <u>Voorzieningen:</u> De chauffeur moet kunnen ontspannen en eventueel kunnen slapen, zonder overlast van passagiers.	<i>Chauffeurs van touringcars</i> 

<i>Belangen Zakelijk verkeer</i>	
<u>Terrein:</u> Het terrein moet veilig en schoon zijn. <u>Voorzieningen:</u> In sommige gevallen dient getankt te worden bij een specifieke aanbieder van brandstof. De prijs van voorzieningen is niet heel belangrijk. Een verblijf moet comfortabel en efficiënt zijn.	
<u>Voorzieningen:</u> Vooral veel aandacht voor basisvoorzieningen: sanitair en etenswaren. Voorzieningen moeten dicht bij de auto of vanuit de auto gebruikt kunnen worden. Voorzieningen dienen praktisch te zijn.	<i>Woon-werk verkeer</i> 
<u>Ligging</u> De locatie moet goed bereikbaar zijn: geen files en voldoende parkeergelegenheid. De locatie moet centraal gelegen zijn (tussen vestigingen betrokken bedrijven) <u>Terrein</u> De locatie dient representatief te zijn voor de bedrijven die daar gebruik van maken. Een uitstraling met meerwaarde is gewenst. <u>Voorzieningen</u> De ruimte dient geschikt te zijn voor het beoogde doel: geluidsniveau, grootte, inrichting, opstelling. De juiste apparatuur moet aanwezig en werkend zijn. Goede service is belangrijk	<i>Zakenlui</i> 
<i>Belangen Kwetsbare gebruiker</i>	
<u>Terrein:</u> Het terrein moet overdag veilig aanvoelen. Het terrein moet 's avonds en 's nachts veilig aanvoelen. <u>Voorzieningen</u> Voorzieningen moeten dichtbij de parkeerplaats gesitueerd zijn Toegang tot voorzieningen moet zonder drempels, stoepen of trappen mogelijk zijn. Het beoogde doel moet snel en efficiënt uitgevoerd worden, om niet langer te hoeven blijven dan nodig is.	

Belangen Recreatief Verkeer

Ligging:

Het is interessant als de omgeving representatief is voor het gebied waar doorheen gereden wordt, dit is onderdeel van de reis.

Vakantieganger

Terrein:

Als een locatie onveilig aanvoelt, zal niet gepauzeerd worden met alle inzittenden.

Een locatie dient hygiënisch te zijn.

Het terrein dient veilig te zijn voor kinderen.

Rondom de geparkeerde auto dient een verkeersveilige situatie te zijn, voor onoplettende kinderen en ouders die bijvoorbeeld iets uit de achterbak willen halen.

De verzorgingsplaats moet rustgevend te zijn voor de bestuurder.

Voorzieningen

Het aanbod van etenswaren en producten dient geschikt te zijn voor kinderen.

Etenswaren die meegenomen kunnen worden in de auto moeten aangeboden worden.

Toiletten dienen hygiënisch te zijn.

Ten behoeve van de verkeersveiligheid dient het mogelijk te zijn om een kwartier te verblijven.¹¹⁶

Vooraf voor kinderen is het belangrijk om te kunnen bewegen, wat energie kwijt te kunnen en in de frisse lucht te zijn (bijvoorbeeld in geval van wagenziekte).



Motorrijder

Voorzieningen

Motorrijders zijn vaak erg gehecht aan hun voertuig en willen deze dan ook graag netjes kunnen parkeren.

Motorrijders zijn onderling heel sociaal, op verzorgingsplaatsen dient gelegenheid te zijn om elkaar op een prettige manier te ontmoeten.



Bijlage: Beeldmateriaal keuzemoment



A: Tankstation van de toekomst



B: Voorzieningen voor specifieke doelgroep



C: Intensievere relatie met de omgeving



D: Grotere kavels



E: 20 minuten vermaak/ontspanning



F: Flexibele verzorgingsplaatsen



G: Tankstation en verzorgingsplaats als een geheel

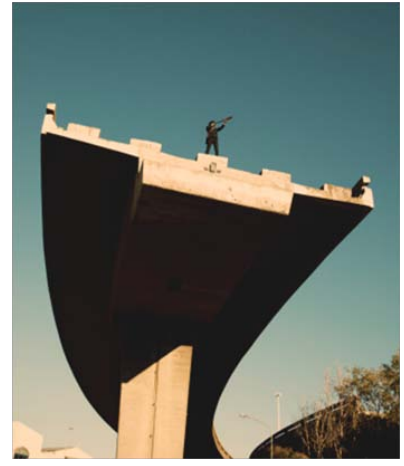
Verkenning van de mogelijkheden voor BAM om te participeren in revitalisering en modernisering van verzorgingsplaatsen langs de snelweg.



Revitaliseren



Vernieuwende inrichting



Vernieuwende visie



Verplaatsing langzame functies
naar afrit



Servicepunt elektrisch vervoer



Weggebruiker uitnodigen

Bron: www.gettyimages.nl