

Verzorgingsplaatsen 2.0 InnovA58

31 oktober 2017

Versie: E (definitief)



Colofon

Onderwerp

Verzorgingsplaatsen 2.0 InnovA58

Opdrachtgever

Rijkswaterstaat Dienst Zuid-Nederland

Contactpersoon

Mado Ruys

UITGAVE

Revisie

Versie: E (definitief)

Datum

31 oktober 2017

Auteur(s)

Cindy Vosters, Marion van Amelrooij, Frederik de Vries, Michel van der Mierden

Goedgekeurd door

Herbert Ticheloven

Projectnummer

INF1710700

ADVİN

Advin

Postbus 437
2130 AK Hoofddorp
T (088) 023 84 60

1	ADVIESNOTA	1
1.1	De opdracht	1
1.2	Kansrijke nieuwe diensten	1
1.2.1	Behoeften gebruikers	1
1.2.2	Behoeften stakeholders	2
1.2.3	Visie op mogelijke nieuwe diensten	2
1.2.4	Projectdoelen en –ambities	3
1.3	De toekomst van verzorgingsplaatsen in Nederland	3
1.4	Nieuwe inrichting verzorgingsplaatsen aan de A58	4
1.4.1	Fasering	6
1.4.2	Advies	9
1.4.3	Nader onderzoek	9
2	INLEIDING	11
2.1	Aanleiding	11
2.2	De opdracht	11
2.3	De begeleidingsgroep	12
2.4	Leeswijzer	12
3	BEHOEFTE EN WENSEN GEBRUIKERS	13
3.1	Aanpak inventarisatie behoeften en wensen	13
3.2	Vrachtverkeer (groepsinterview 14-06-2017)	13
3.2.1	Uitkomsten interview	13
3.2.2	Toekomstvisie vrachtwagenparkeren Studio Bereikbaar	15
3.3	Personenverkeer (enquêtes)	17
3.4	Brainstorm	18
4	EISEN, WENSEN EN VOORWAARDEN STAKEHOLDERS	19
4.1	Interviews beheerders (Rijkswaterstaat)	19
4.2	Interviews marktpartijen	20
4.3	Interview lokale en provinciale overheid	20
4.4	Conclusie	21
5	CREATIEVE KANSENSESSIE	22
5.1	Opzet kansensessie	22
5.2	Resultaat	22

5.2.1	Compartimentering, differentiatie en adaptiviteit	22
5.2.2	Verbinding met de omgeving	23
6	VERZORGINGSPLAATSEN 2.0	24
6.1	Nieuwe (innovatieve) diensten	24
6.1.1	Opstelplaatsen voor platooning	24
6.1.2	Smart mobility faciliteiten op verzorgingsplaatsen	25
6.1.3	Testlocatie voor energie pilots	26
6.1.4	Pick-up points voor (streek)producten	26
6.2	Toekomstscenario's	26
6.3	Scenario: opheffen	26
6.4	Scenario: differentiatie	27
6.4.1	Basis verzorgingsplaats*	27
6.4.2	Full service verzorgingsplaats**	28
6.4.3	Full service verzorgingsplaats***	29
6.4.4	Transporthub	30
7	UITWERKING VOOR HET TRAJECT	32
7.1	Het traject Breda - Eindhoven	32
7.1.1	Eindhoven → Tilburg (oost – west)	32
7.1.2	Tilburg → Breda (oost – west)	32
7.1.3	Breda → Tilburg (west – oost)	33
7.1.4	Tilburg → Eindhoven (west – oost)	33
7.1.5	Toets spreiding verzorgingsplaatsen	34
7.1.6	Samenvoeging parkeercapaciteit	35
7.2	Uitwerking verzorgingsplaats*** Molenheide	40
7.3	Uitwerking energie- en transporthub Best	40
7.4	Fasering	42
7.4.1	Fase 1 – voorbereiding en procedures	43
7.4.2	Fase 2 – realisatiefase InnovA58	44
7.4.3	Fase 3 – werkzaamheden afhankelijk van nieuwe Benzinewet	45
8	HAALBAARHEIDSTOETS	46
8.1	Multi criteria analyse	46
8.1.1	Draagvlak	46
8.1.2	Verkeerseffecten	47
8.1.3	Exploiteerbaarheid	48
8.1.4	Bestuurlijk – juridisch	49
8.1.5	Ruimtebeslag en ruimtelijke kwaliteit	50
8.1.6	Duurzaamheid	51

8.2	Advies twee uitgewerkte locaties	52
8.2.1	Verzorgingsplaats*** Molenheide	52
8.2.2	Energie- en transporthub Best	52
8.3	Publiek-private randvoorwaarden	53

BIJLAGE A: UITGEBREIDE RESULTATEN DESKSTUDIE**BIJLAGE B: VERSLAG GEBRUIKSSESSIE TRANSPORT EN RECREATIE****BIJLAGE C: RESULTATEN ENQUÊTE PERSONENVERKEER****BIJLAGE D: ENQUÊTE PERSONENVERKEER****BIJLAGE E: VERSLAGEN VAN INTERVIEWS STAKEHOLDERS****BIJLAGE F: PRESENTATIE KANSENSESSIE****BIJLAGE G: VERSLAG CREATIEVE KANSENSESSIE****BIJLAGE H: VISIE ONTWIKKELING ALTERNATIEVE BRANDSTOFFEN**

1 Adviesnota

1.1 De opdracht

In het kader van het planstudieproject InnovA58 gaat de A58 tussen Eindhoven en Breda gedeeltelijk verbreed worden. Het project omvat een verbreding van de A58 tussen Eindhoven en Tilburg en tussen knooppunt St-Annabosch en knooppunt Galder (Breda) naar 2x3 rijstroken. Het traject tussen Tilburg en knooppunt Sint Annabosch (Breda) wordt niet verbreed, maar maakt wel onderdeel uit van de onderhouds- en innovatiescope. Innovatie is namelijk een belangrijk onderdeel van het project InnovA58. Een van de uitdagende onderwerpen op dit traject is het realiseren van een tweetal verzorgingsplaatsen die inspelen op de toekomstige behoeften van de weggebruiker.

Concreet heeft Rijkswaterstaat de combinatie Advin, Tauw, Twynstra Gudde en Studio Bereikbaar opdracht gegeven om onderzoek te doen naar de toekomstige behoefte aan nieuwe diensten op verzorgingsplaatsen en een voorstel te doen om tussen Eindhoven en Breda per rijrichting één moderne verzorgingsplaats in te richten, gericht op het toekomstig gebruik (personen- en vrachtvervoer) en met benutting van nieuwe gebruiksgerichte en omgevingsgerichte diensten.

1.2 Kansrijke nieuwe diensten

Door middel van deskresearch, enquêtes en interviews is onderzoek gedaan naar de wensen en behoeften onder de gebruikers van de verzorgingsplaatsen (personenverkeer en vrachtverkeer) en de stakeholders (beheerders, overheden, marktpartijen).

1.2.1 Behoeften gebruikers

Op 20 juni 2017 heeft een enquête plaatsgevonden op de verzorgingsplaatsen Kriekampen en Raakeind langs de A58 (tussen Eindhoven en Breda). In totaal zijn tussen 8.30 en 17.00 uur 182 bestuurders ondervraagd, vrijwel gelijkmatig verdeeld over Kriekampen (93) en Raakeind (89). Bij de enquête zijn alleen bestuurders van personenauto's en motoren benaderd, vrachtwagenchauffeurs zijn niet ondervraagd. Qua innovatieve diensten en voorzieningen werden echter geen nieuwe zaken aangedragen door de gebruikers. Het meest genoemde punt was dat (schone) openbare toiletten worden gemist.

In het interview met de transportsector en de ANWB is vooral gesproken over basisbehoeften van weggebruikers, de ontwikkelingen in de vraag naar parkeercapaciteit, gewenste voorzieningen voor vrachtwagenchauffeurs en wet- en regelgeving. De parkeercapaciteitsdiscussie gaat over de toenemende parkeervraag van het wegtransport die, vooral in de nachtelijke uren, het aanbod van parkeercapaciteit ruim overstijgt op de drukke transportcorridors en rondom de logistieke hotspots. Deze discussie draait vooral om de (gedeelde) verantwoordelijkheid tussen markt en overheid in het voorzien van afdoende parkeergelegenheid voor de overnachtingen en het langere verblijf. De capaciteitsvraag hangt samen met de toenemende vraag naar transport en de verdere internationalisering van de vervoersmarkt. Steeds meer vervoer wordt uitgevoerd door chauffeurs en bedrijven uit Midden- en Oost-Europa en nog verder. Deze chauffeurs zijn aangewezen op parkeerplaatsen om te kunnen overnachten.

Onder andere door de verdere internationalisering, verandert ook de vraag naar voorzieningen op de parkeerplaatsen. De chauffeurs uit Midden- en Oost-Europa hebben geen behoefte aan

restaurantvoorzieningen. Zij hebben behoefte aan basisvoorzieningen als wc's, douches, watertappunten en laagdrempelige winkelveorzieningen op of nabij een parkeerplaats.

Daarnaast is er een toenemende vraag naar beveiligde vrachtwagenparkeerplaatsen. Er worden steeds hogere eisen gesteld aan de ladingveiligheid/diefstalpreventie gedurende het transport. Deze vraag naar veiligheid komt veelal van de ladingeigenaren, opdrachtgevers en transportverzekeraars, maar ook steeds meer vanuit de transportbedrijven zelf (iedere vrachtwagen vervoert wel iets van waarde of dat diefstalgevoelig is).

Vanuit Europa wordt er gewerkt aan nieuw beleid voor de Europese transportsector. Er ligt een voorstel van de Europese Commissie voor dit zogenaamde 'Road Package'. Hierin wordt onder andere voorgesteld om het doorbrengen van de verplichte weekendrust in de vrachtwagencabine voor de chauffeur te verbieden. Deze ontwikkeling kan van invloed zijn op de parkeervraag en de behoefte aan voorzieningen op zo'n parkeerplaats. De parkeervraag neemt hierdoor niet af, maar gaat er mogelijk anders uitzien. Parkeerplaatsen worden dan gebruikt als weekendstalling voor het voertuig, terwijl de chauffeur elders verblijft.

1.2.2 Behoeften stakeholders

Van oudsher was de commerciële basis van een verzorgingsplaats de brandstofvoorziening. Door de ontwikkelingen op vervoersgebied (met name de opkomst van elektrische auto's) verzwakt deze basis. Verder zien zowel Rijkswaterstaat als marktpartijen dat de grenzen tussen werk en vrije tijd vervagen door de digitale samenleving en dat multimodaal vervoer past bij locatie- en tijdsafhankelijk werken. De verzorgingsplaatsen kunnen een rol spelen in het faciliteren van het nieuwe werken en de 24-uurseconomie. In die zin liggen er marktkansen voor het aanbieden van nieuwe diensten. Tegelijkertijd realiseren alle betrokkenen zich dat het vigerende beleid in dit verband belemmerend werkt. Rijkswaterstaat probeert een aantal van deze beperkingen weg te nemen, bijvoorbeeld doordat een dienst niet langer weg-gerelateerd hoeft te zijn maar reis-gerelateerd. Marktpartijen blijven vooralsnog terughoudend en willen eerst duidelijkheid over de mogelijkheden voordat er investeringen worden gedaan in nieuwe diensten. Een belangrijke marktpartij zijn de huidige concessiehouders / erfpachters. Zij hebben geen belang bij beleidswijzigingen waarmee het speelveld gewijzigd wordt. Alle stakeholders zijn overigens van mening dat zolang (de overlast van) het vrachtwagenparkeren op verzorgingsplaatsen niet wordt aangepakt, het aanbieden van nieuwe diensten niet van de grond zal komen. Publieke en private partijen zijn het er over eens dat daarom het ontwikkelen van goede (private) vrachtwagenparkeerplaatsen en het ontwikkelen van een aanbod van (nieuwe) voorzieningen op verzorgingsplaatsen hand in hand moeten gaan.

1.2.3 Visie op mogelijke nieuwe diensten

De interviews en enquêtes onder de gebruikers en stakeholders hebben niet geleid tot een overzicht van echt nieuwe innovatieve diensten of voorzieningen voor de verzorgingsplaats van de toekomst. De behoeften die met name zijn genoemd zijn het verbeteren van de huidige basisvoorzieningen op basis van de principes schoon, heel en veilig. Middels expert judgement en in een creatieve kansensessie zijn wel aanvullende kansen verzameld voor de verzorgingsplaats 2.0.

Een kans voor de verzorgingsplaatsen van de toekomst is om deze in te richten met een opstelplaats voor platooning. Dit is een fysiek punt waar vrachtwagens elkaar kunnen opwachten op een verzorgingsplaats voor platooning. Dit sluit aan op een van de punten uit het huidige regeerakkoord, namelijk dat Nederland intelligente transportsystemen (ITS) en autonoom rijden wil stimuleren.

De inzet van informatie- en communicatietechnologieën is steeds belangrijker in het dichtbevolkte Nederland waar de ruimte steeds beperkter wordt. De inzet van intelligente systemen in combinatie met het informeren van

de weggebruiker, zorgt voor slimme mobiliteitsoplossingen met betrekking tot het gebruik van verzorgingsplaatsen en verder. Geadviseerd wordt om de verzorgingsplaatsen uit te rusten met smart mobility faciliteiten waardoor (vrachtwagen)bestuurders uitgebreid geïnformeerd en begeleid worden. Zo zijn de vrachtwagenparkeerplaatsen uitgerust met parkeersensoren waardoor actuele informatie gegeven kan worden over de vrije capaciteit (o.b.v. bezettingsgraad) via verwijzingen langs de snelweg en/of via in-car systemen. Door voertuigen die de verzorgingsplaats betreden en verlaten middels (kenteken)camera's te registreren kan de verblijfsduur worden bepaald en afhankelijk van het te kiezen beleid rondom verzorgingsplaatsen kan in combinatie met handhaving ongewenst parkeergedrag aangepakt worden. Zo kan dit principe in de toekomst ingezet worden om te 'handhaven' op de maximale parkeerduur voor vrachtverkeer.

Voor de regio A58 werken de betrokken overheden gezamenlijk aan een energiestrategie / -opgave voor de regio rond de A58. Deze strategie kan leiden tot innovatieve initiatieven op het gebied van duurzame energiewinning en duurzame mobiliteit. De verzorgingsplaatsen langs de toekomstige energiecridor A58 kunnen hiervoor uitstekend als (test)locatie dienen voor bijvoorbeeld duurzame mobiliteit en alternatieve brandstoffen.

Een concreet initiatief om binnen InnovA58 te realiseren op een verzorgingsplaats, komt van de zuidelijke land- en tuinbouwvereniging (ZLTO). Zij zijn met andere partijen in overleg om slimme ophaalpunten te realiseren, indien mogelijk op verzorgingsplaatsen. Hier kan de consument rechtstreeks zijn of haar voedsel ophalen dat vanaf de boer komt (food pick-up point tussen boer en consument). Deze ontwikkeling sluit aan bij de kans om de verzorgingsplaats 'een etalage op de omgeving' te laten zijn.

1.2.4 Projectdoelen en –ambities

De genoemde nieuwe diensten in paragraaf 1.2.3 sluiten aan op de regionale energieopgave van de betrokken overheden omdat er wordt ingespeeld op ruimte voor testlocaties en het faciliteren van de ontwikkeling van nieuwe brandstoffen. Daarnaast sluiten deze nieuwe diensten uitstekend aan bij de doelstellingen vanuit het programma SmartwayZ.NL en InnovA58, waarbij de ambitie is om, als onderdeel van de ITS-corrider Rotterdam – Wenen, het slimste wegennet van Europa te realiseren. Daar dragen de genoemde smart mobility tools sterk aan bij. Ook is het initiatief van ZLTO een innovatieve kans en dragen alle genoemde diensten bij aan het stimuleren van innovatie. Daarnaast dragen de genoemde diensten en overige adviezen (zie paragraaf 1.4) bij aan het verbeteren van de doorstroming (o.a. door sanering van verzorgingsplaatsen en een nieuwe inrichting conform een sterrenclassificatie).

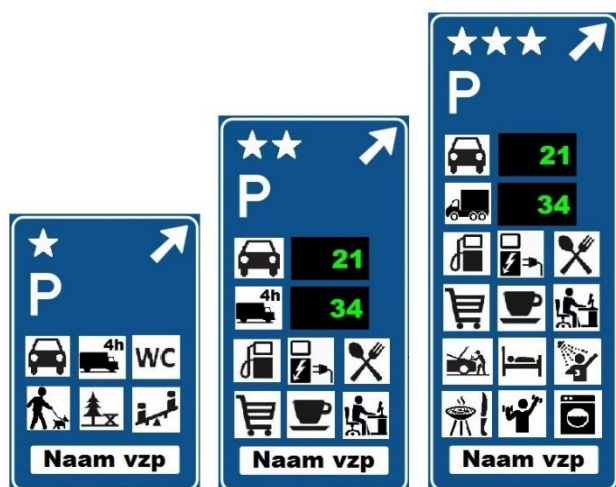
1.3 De toekomst van verzorgingsplaatsen in Nederland

Eén van de vragen in dit onderzoek was of er een concept ontwikkeld kan worden dat landelijk opschaalbaar is. Op basis van de creatieve kansensessie met alle eerder geïnterviewde partijen, is gekomen tot een voorstel voor een classificering en inrichting van de verzorgingsplaatsen in Nederland volgens een drie-sterrenstelsel. Bij een inrichting conform dit ★ of ★★ of ★★★-stelsel ontstaat er voor de weggebruikers een compleet en eenduidig, overzichtelijk aanbod aan verzorgingsplaatsen.

Alle te behouden en eventueel nieuwe locaties worden gerevitaliseerd tot basis verzorgingsplaats (één ster) of full service verzorgingsplaats met twee of drie sterrenniveau:

- | | |
|--|---|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Basis verzorgingsplaats* 2. Full service verzorgingsplaats** 3. Full service verzorgingsplaats*** | <p>gericht op services voor de korte stop.</p> <p>gericht op services voor alleen kort parkeren.</p> <p>plus de ruimte voor lang parkeren en overnachten van vrachtverkeer (<u>op privaat terrein</u>).</p> |
|--|---|

In paragraaf 6.4 is nader ingegaan op het verschil tussen deze type verzorgingsplaatsen en het voorzieningenniveau dat per type locatie is voorzien.



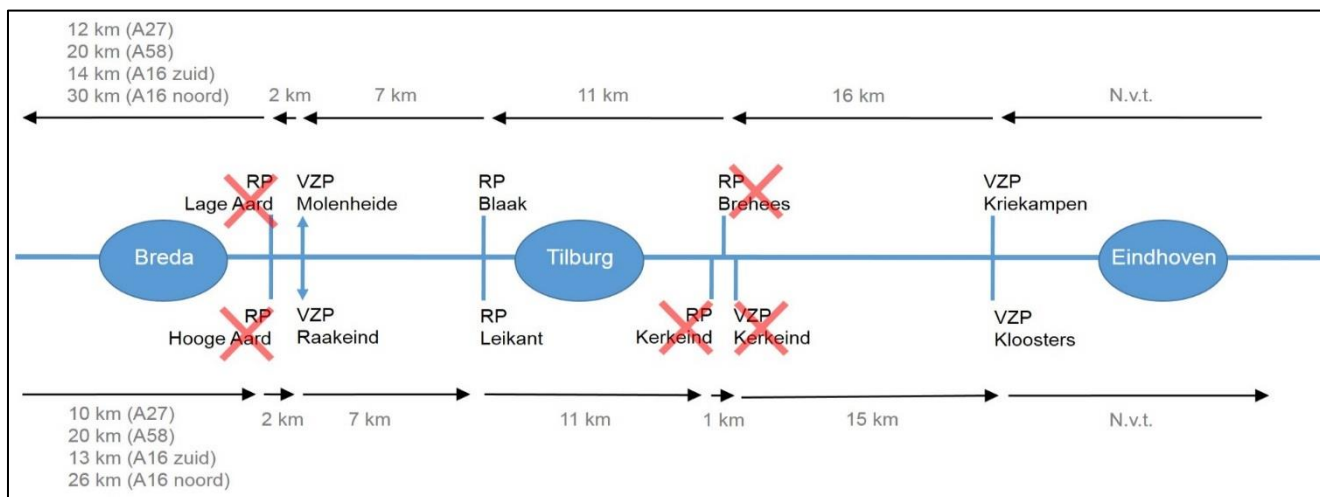
Figuur 1: Drie typen verzorgingsplaatsen

1.4 Nieuwe inrichting verzorgingsplaatsen aan de A58

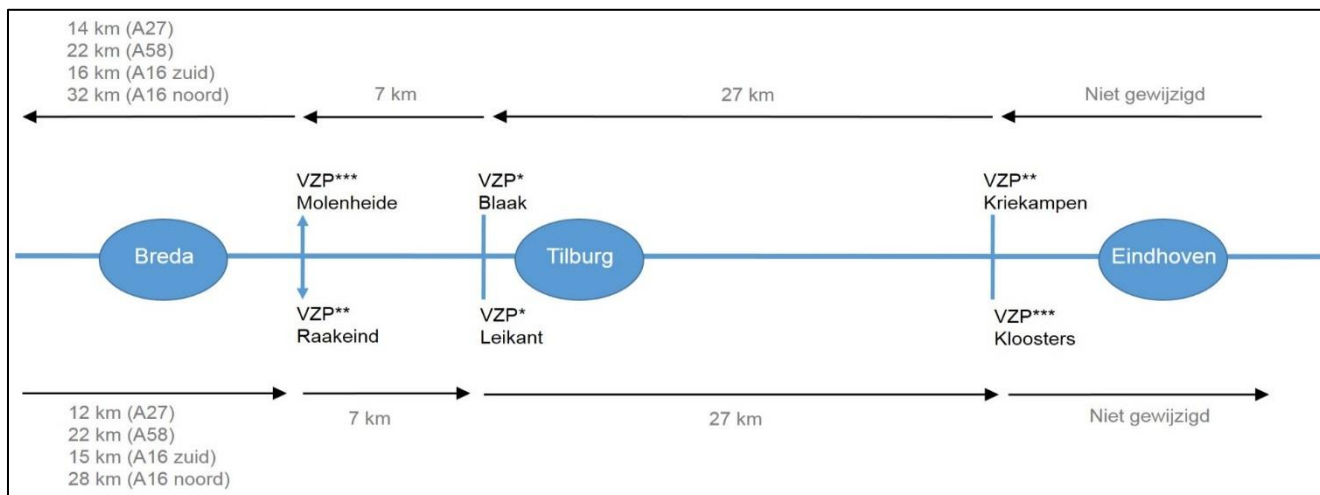
Op basis van het uitgevoerde onderzoek is gekomen tot een voorstel voor een herindeling van de verzorgingsplaatsen op de A58 op het traject Breda – Eindhoven. Het voorstel is op hoofdlijnen hieronder beschreven en in figuur 2 visueel weergegeven.

- Het advies is om op het deeltraject van de wegverbreding naar 2x3 rijstroken (Tilburg – Eindhoven), de rustplaatsen Brehees en Kerkeind te laten vervallen. De parkeercapaciteit van deze rustplaatsen kan worden overgenomen op respectievelijk verzorgingsplaats Kriekampen en Kloosters.
- Het advies is om verzorgingsplaats Kerkeind op termijn uit te faseren in verband met de ongunstige ligging (verkeerskundig) nabij knooppunt De Baars. Daarnaast is deze locatie ingesloten door de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en Natura 2000 gebied en daardoor niet geschikt om uit te breiden.
- Het advies is om rustplaatsen Lage Aard en Hooge Aard uit te faseren en de parkeercapaciteit van deze rustplaatsen over te nemen op respectievelijk verzorgingsplaats Molenheide en Raakeind.

De nadere toelichting bij het voorstel en de uitwerking voor de inrichting per locatie zijn terug te vinden in hoofdstuk 7.



Visie op eindbeeld:



Figuur 2: Voorstel inrichting verzorgingsplaatsen A58 incl. afstanden (VZP = verzorgingsplaats, RP = rustplaats)

Transporthub

Uit het onderzoek is ook naar voren gekomen dat er concrete kansen liggen voor een transporthub op locaties die liggen nabij het hoofdwegennet en aansluiten op het onderliggend wegennet. De transporthub voorziet in een behoefte, maar is geen verzorgingsplaats (het ligt niet aan het hoofdwegennet). Het staat wel ten dienste van de reizigers op het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet. Het is een plek waar alle mogelijke modaliteiten bijeenkomen en dit type locatie is daarmee enorm aantrekkelijk voor een aanvullend en/of uitgebreider aanbod aan voorzieningen en diensten. Daarnaast is het ook passend om nabij de transporthub (aangrenzend) overnachten voor vrachtwagens te realiseren. De transporthub is namelijk vanuit twee richtingen van de snelweg te bereiken en biedt (afhankelijk van de exploitant) een variëteit aan voorzieningen.

Concreet is de suggestie gedaan voor de transport- en energiehub bij bijvoorbeeld Best. De ruimtelijk economische-ontwikkeling van een transport- en energiehub langs de A58 nabij Eindhoven lijkt een uitgelezen kans te zijn om de volgende redenen:

- Regio Brainport Eindhoven is economisch een van de sterkst groeiende regio's van Nederland.
- Goede strategische ligging nabij knooppunt Batadorp (A58 – A2).
- Er zijn ruimtelijk mogelijkheden vanuit de geplande gebiedsontwikkeling rondom de aansluiting Best.
- De verbinding / mogelijke toegang via het achterland met Eindhoven Airport.
- Goede ligging als 'tussenstop' op de goederencorridor Zuid (A16 – A58 – A67) van en naar Duitsland.
- Aanwezigheid van huidige carpoolplaats Best – kans om te koppelen aan de transporthub.

De mogelijke kansen bij de ontwikkeling tot een energie- en transporthub op deze locatie zijn:

- Plaatsen van zonnepanelen op de gebouwen en boven de parkeerplaatsen voor elektrisch laden.
- Plaatsen van (kleine) windmolens voor het opwekken van duurzame energie (kleine windmolens i.v.m. ligging Eindhoven Airport).
- De pieken in de energieopwekking door de windmolen en zonnepanelen omzetten in waterstof.
- Aanbieden van een waterstofvulpunt.
- Bussen op waterstof gaan rijden van en naar Eindhoven Airport, van en naar de omliggende bedrijventerreinen en misschien van en naar het centrum van Eindhoven.
- Vrachtverkeer op waterstof (of CNG) op de goederencorridor Zuid (van naar de Rotterdamse haven en Duitsland) kunnen deze locatie als tussenstop / bijtankpunt gebruiken.
- Personenverkeer kan de auto parkeren op de carpoolplek en elektrische auto's kunnen hier ook duurzaam opladen.
- Diverse duurzame functies en voorzieningen kunnen gekoppeld worden aan deze locatie, gebruik makend van duurzame energie.

De aansluiting A58 - Best (regio Eindhoven) lijkt daarmee qua ligging een kansrijke locatie voor de transport- en energiehub op het traject Breda - Eindhoven. Maar deze aantrekkelijkheid en geschiktheid is uiteraard afhankelijk van de bereidheid voor invulling vanuit de markt / exploitanten en gemeenten.

Noot: Indien er een energie- en transporthub bij de afslag Best komt, dan kan het aanvullende voorzieningengedeelte voor vrachtverkeer (overnachten en bijbehorende voorzieningen) mogelijk ook met deze transporthub gecombineerd worden. In dat geval kan Kloosters een verzorgingsplaats★★ worden.

1.4.1 Fasering

Fase 1 – voorbereiding en procedures

Het voorstel is om in de periode 2018-2019 te starten met de voorbereiding en het doorlopen van alle benodigde procedures om de herinrichting van de verzorgingsplaatsen op het traject mogelijk te maken. Het gaat dan om de volgende stappen en procedurele acties:

- Het voorstel is om Kloosters te ontwikkelen tot verzorgingsplaats ★★★ maar om dit mogelijk te maken is extra grond nodig (door private partij aan te kopen, of door Rijkswaterstaat en vervolgens vervreemden). Ten westen van verzorgingsplaats Kloosters ligt een perceel van een particulier (agrarische bestemming), mogelijk kan deze grond op onteigeningsbasis worden opgenomen in het OTB.
- Ook is het is gewenst om in deze periode nader onderzoek te doen naar de exploitatiebaarheid en haalbaarheid van het private deel (lang parkeren / overnachten vrachtverkeer) voor de verzorgingsplaats★★★ Kloosters.
- Voor het daadwerkelijk opheffen en herbestemmen van de rustplaatsen Brehees en Kerkeind is afhankelijk van de invulling een bestemmingsplanwijziging nodig. Tijdens de voorbereidingsfase (fase

- 1) is het wenselijk om na te gaan welke bestemming aan deze gronden gegeven gaat worden en/of de eventuele benodigde bestemmingsplanwijziging mee te nemen in de OTB-procedure.
- Voor de energie- en transporthub nabij Best is het van belang dat deze voorziene ontwikkeling en kans met betrokken overheden moet worden besproken. Er dient ook op zoek gegaan te worden naar partijen die deze ontwikkeling verder vorm willen geven. Het daadwerkelijk moment waarop de hub gerealiseerd kan zijn, is geheel afhankelijk van deze voorbereiding en het haalbaarheidsonderzoek. De energie- en transporthub nabij Best is overigens vooralsnog voorzien op (Rijkswaterstaat) gronden die vrijkomen door het verschuiven van de toe- en afrit. Eventueel benodigde bestemmingsplanwijziging kan meegenomen worden in de OTB-procedure. Nadien kan deze grond eventueel vervreemd worden (aan een private partij).
 - Er is geadviseerd om de openbare parkeercapaciteit van rustplaats Lage Aard op te nemen op verzorgingsplaats★★★ Molenheide. Hiervoor is zeer waarschijnlijk een uitbreiding van deze verzorgingsplaats (gronden) nodig. Daarnaast is ook voor de ontwikkeling van het private deel van de verzorgingsplaats★★★ Molenheide (overnachten vrachtverkeer) extra grond nodig. Verzorgingsplaats Molenheide valt echter niet binnen het planvormingstraject van de wegverbreding. Daarom is het wenselijk om tijdens fase 1 nader onderzoek te doen naar de exploitatiebaarheid en haalbaarheid van (het private deel van) de verzorgingsplaats★★★ Molenheide en de benodigde procedures te doorlopen.
 - Voor het daadwerkelijk opheffen en herbestemmen van rustplaats Lage Aard is afhankelijk van de invulling ook een bestemmingsplanwijziging nodig. Geadviseerd wordt om dit eveneens in bovenstaand onderzoek en bestemmingsplantraject mee te nemen.
 - Er is geadviseerd om de parkeercapaciteit van rustplaats Hooge Aard op te nemen op verzorgingsplaats★★ Raakeind. Hiervoor is zeer waarschijnlijk een uitbreiding van de verzorgingsplaats Raakeind (gronden) nodig. Deze verzorgingsplaats valt echter niet binnen het planvormingstraject van de wegverbreding. Daarom is het wenselijk om voor de uitbreiding van Raakeind (Rijkswaterstaat areaal) een aparte planvorming- en separate bestemmingsplanprocedure op te starten. Voor het daadwerkelijk opheffen en herbestemmen van de rustplaats Hooge Aard is afhankelijk van de invulling ook een bestemmingsplanwijziging nodig. Geadviseerd wordt om dit in dezelfde procedure mee te nemen.

Noot: Hoewel er voor verzorgingsplaats★★★ Kloosters en verzorgingsplaats★★★ Molenheide een apart besluitvormingstraject doorlopen moet worden (respectievelijk binnen en buiten OTB om) zijn Kloosters en Molenheide binnen het gehele wegtraject wel de twee locaties (één per richting) die conceptueel gezien hetzelfde uitgewerkt moeten worden. Het is wenselijk dat er een logisch geheel en eenduidig concept wordt neergezet dat qua uitvoering gelijktijdig gerealiseerd en opengesteld wordt. Het is daarvoor nodig dat beide (separate) procedures wel op elkaar afgestemd worden.

In deze periode kunnen ook die verzorgingsplaatsen aangepast worden waarbij sprake is van een uitbreiding binnen de huidige grenzen van de verzorgingsplaats. In de huidige bestemmingsplannen zijn deze gronden namelijk al aangewezen als 'verkeersbestemming'. Het gaat dan om de volgende verzorgingsplaatsen en actie:

- De huidige rustplaatsen Blaak en Leikant zijn voorzien als verzorgingsplaats★. Dit betekent voor deze locaties een herinrichting van het terrein. Omdat deze locaties niet geëxploiteerd worden, nu en in de toekomst niet, kan een herinrichting relatief eenvoudig plaatsvinden (zonder wijziging van het bestemmingsplan). Daarnaast vallen deze verzorgingsplaatsen toch buiten het deeltraject van de

wegverbreding en hoeft de realisatie van deze verzorgingsplaatsen★ niet te wachten op de planontwikkeling rondom de wegverbreding.

Fase 2 – realisatiefase InnovA58

De periode 2020-2023 staat in het teken van de uitvoering van de werkzaamheden met betrekking tot de wegverbreding van de A58. Het voorstel is om het grootste deel van alle fysieke werkzaamheden (herinrichten / realisatie) op de verzorgingsplaatsen in het contract van de wegverbreding mee te nemen. Vanaf de 2^e helft van 2018 is ook het nieuwe voorzieningenbeleid van Rijkswaterstaat waarschijnlijk van kracht en kunnen vanaf dan (huidige) exploitanten het voorzieningenaanbod uitbreiden. Het is in fase 2 alleen nog niet mogelijk om het private deel van de verzorgingsplaatses★★★ Kloosters en verzorgingsplaatses★★★ Molenheide (voorzieningen en overnachten vrachtwagenchauffeurs) volledig te realiseren in verband met de beperkingen vanuit de Benzinewet, zie verder paragraaf 7.4.3.

Samengevat zijn in fase 2 de volgende werkzaamheden voorzien:

- Herinrichten van verzorgingsplaatses★★ Kriekampen, inclusief het overnemen van de parkeercapaciteit van rustplaats Brehees.
- Opheffen parkeercapaciteit op rustplaats Brehees en deze locatie afsluiten en herbestemmen.
- Herinrichten van verzorgingsplaatses★★★ Kloosters, inclusief het overnemen van de parkeercapaciteit van rustplaats Kerkeind en verzorgingsplaats Kerkeind.
- Opheffen parkeercapaciteit op rustplaats Kerkeind en deze locatie afsluiten en herbestemmen. Verzorgingsplaats Kerkeind kan pas opgeheven worden in fase 3 (zie paragraaf 7.4.3).
- Herinrichten van verzorgingsplaatses★★★ Molenheide, in samenwerking met de erfpachter, inclusief het overnemen van de parkeercapaciteit van rustplaats Lage Aard.
- Opheffen parkeercapaciteit op rustplaats Lage Aard en deze locatie afsluiten en herbestemmen.
- Herinrichten van verzorgingsplaatses★★ Raakeind, inclusief het overnemen van de parkeercapaciteit van rustplaats Hooge Aard.
- Opheffen parkeercapaciteit op rustplaats Hooge Aard en deze locatie afsluiten en herbestemmen.

Fase 3 – werkzaamheden afhankelijk van nieuwe Benzinewet

In de periode 2024 en verder wordt de nieuwe Benzinewet van kracht. Het is nu nog onbekend wat de veranderingen t.a.v. de huidige Benzinewet zullen zijn. Maar de volgende aanpassingen en acties zijn in ieder geval niet eerder mogelijk dan 2024.

- Het daadwerkelijk 'ontmantelen' van het tankstation op verzorgingsplaats Kerkeind en deze locatie afsluiten en herbestemmen¹. Hiervoor is afhankelijk van de invulling ook een bestemmingsplanwijziging nodig.
- Realiseren van het private deel van verzorgingsplaatses★★★ Kloosters; een eventueel wegrestaurant (voor overnachtende vrachtwagenchauffeurs) is waarschijnlijk pas mogelijk na wijziging van de Benzinewet.
- Realiseren van het private deel van verzorgingsplaatses★★★ Molenheide; een eventueel wegrestaurant (voor overnachtende vrachtwagenchauffeurs) is waarschijnlijk pas mogelijk na wijziging van de Benzinewet.

¹ Vanuit de Benzinewet worden de locaties met tankstation aangewezen. Het is onduidelijk wanneer de huidige concessie op Kerkeind afloopt en of er juridisch gezien mogelijkheden zijn om voor die tijd (of voor 2024) deze locatie met tankstation geheel op te heffen. Geadviseerd wordt om dit in een nader (juridisch) onderzoek na te gaan.

1.4.2 Advies

Het advies is om kennis te nemen van de resultaten van de studie “Verzorgingsplaatsen 2.0 InnovA58” en de beoordeling van de kansen voor de nieuwe diensten op verzorgingsplaatsen tussen Breda en Eindhoven op de aspecten:

- Draagvlak;
- Verkeerseffecten;
- Exploitatie;
- Bestuurlijk / juridische aspecten;
- Ruimtebeslag en ruimtelijke kwaliteit;
- Duurzaamheid.

Op basis van dit onderzoek in te stemmen met:

- Het indelen van de verzorgingsplaatsen tussen Breda en Eindhoven in drie standaard voorzieningenniveaus (1, 2 of 3 sterren).
- De verzorgingsplaatsen Blaak en Leikant in te richten als verzorgingsplaats★
- De verzorgingsplaatsen Raakeind en Kriekampen in te richten als verzorgingsplaats★★
- De verzorgingsplaatsen Molenheide en Kloosters in te richten als verzorgingsplaats★★★, met een separate voorziening voor vrachtwagenparkeren (lang parkeren en overnachten) op privaat terrein.
- De huidige rust- of verzorgingsplaatsen Lage Aard, Hooge Aard, Brehees en Kerkeind op te heffen.
- De parkeercapaciteit Lage Aard compenseren op verzorgingsplaats Molenheide.
- De parkeercapaciteit Hooge Aard compenseren op verzorgingsplaats Raakeind.
- De parkeercapaciteit Brehees compenseren op verzorgingsplaats Kriekampen (binnen huidige Rijkswaterstaat areaal).
- De parkeercapaciteit Kerkeind (rustplaats en verzorgingsplaats) compenseren op verzorgingsplaats Kloosters (indien mogelijk binnen huidige Rijkswaterstaat areaal).
- De verzorgingsplaatsen Molenheide en Raakeind via een separaat planvormingstraject uit te werken en voor te bereiden.
- De realisatie van de verzorgingsplaats Kloosters en de transport- en energiehub bij aansluiting Best mee te nemen in het OTB voor InnovA58.
- Het verrichten van nader onderzoek voor het realiseren van een transport- en energiehub bij aansluiting Best, in samenwerking met provincie Noord-Brabant en gemeenten Best en Eindhoven.
- Het concept van de 3-sterren indeling van verzorgingsplaatsen en de kans voor de ontwikkeling van transporthubs landelijk bij Rijkswaterstaat te introduceren en de 3-sterren indeling met medewerking van ANWB en TLN te introduceren bij de weggebruikers².

1.4.3 Nader onderzoek

Voorliggend onderzoeksrapport geeft antwoord op de vraag welke kansrijke nieuwe diensten er zijn voorzien op basis van het onderzoek en die gekoppeld kunnen worden aan de mogelijkheden voor de verzorgingsplaatsen langs de A58. In het rapport zijn echter nog enkele suggesties voor nader onderzoek opgenomen. Deze onderzoeken maakten geen deel uit van voorliggende studie, maar zijn wel van belang om de mogelijkheden voor bepaalde diensten / voorzieningen of verzorgingsplaatsen verder uit te werken. Deze nadere onderzoeken worden hieronder benoemd.

² Het is wenselijk dat de daadwerkelijke uitrol van de ANWB-bebording met 3-sterren indeling landelijk ingezet wordt. Uiteraard kan eerst (middels een pilot) binnen InnovA58 gestart worden met deze uitrol, maar het is wel noodzakelijk dat uiteindelijk landelijk dezelfde bebording gehanteerd wordt.

Voor de uitwerking van de verzorgingsplaats★★★ Kloosters en de transport- en energiehub nabij (mogelijk) Best wordt geadviseerd om vooraf stil te staan bij de uitwerking om te voorkomen dat deze locaties elkaars businesscase onderuit halen. Qua afstand liggen Kloosters en de voorziene transport- en energiehub erg dicht bij elkaar, deze locaties zullen elkaar dan ook moeten complementeren (wat komt nu waar?). Op deze afstand kan het een afbreukrisico zijn wanneer dubbele diensten / voorzieningen worden aangeboden. Geadviseerd wordt om nader onderzoek te doen naar de afhankelijkheden en risico's met betrekking tot concurrerende voorzieningen op deze afstand. Dit kan helpen bij later te maken keuzes en de verdere uitwerking van de locaties.

Om op termijn het succes van de verzorgingsplaats★★★ mogelijk te maken, is handhaving op lang parkeren (overnachten) op de verzorgingsplaatsen op Rijkswaterstaat areaal een belangrijke voorwaarde (zie paragraaf 6.4.1 en 8.1.3). Geadviseerd wordt om dit nader te onderzoeken en (juridisch) te regelen.

Om platooning mogelijk te maken en hiervoor opstelplaatsen in te richten, zullen specifieke eisen omschreven moeten worden. Hierover is nog niet veel bekend, anders dan de verwachte lengte voor de opstelplaats en verwachtingen ten aanzien van de toe- en afrit van de verzorgingsplaats (zie paragraaf 6.1.1). Verdere eisen aan opstelplaatsen voor platoons zijn nog niet expliciet bekend. Het is raadzaam om hier nader onderzoek naar te doen.

De realisatie en invulling van het private deel van de verzorgingsplaats★★★ is geheel afhankelijk van de bereidheid van de markt / exploitanten om hierin te investeren. Daarom wordt geadviseerd om op korte termijn na te gaan of (huidige of nieuwe) exploitanten geïnteresseerd zijn in het realiseren van het private deel (lang parkeren / overnachten vrachtverkeer) voor de verzorgingsplaatsen Kloosters en Molenheide (zie ook paragraaf 7.4.1). Voor de energie- en transporthub nabij Best (of eventueel een alternatieve locatie) betekent dit dat het belang van deze ontwikkeling ook met betrokken overheden moet worden besproken, betrokken overheden de lead nemen en op zoek gaan naar mogelijke partijen die deze ontwikkeling verder vorm willen geven. Hiervoor is het houden van rondetafelsessies voorgesteld (zie paragraaf 8.2.2).

Voor de exploitatie van waterstof en LNG/CNG zijn er contracten nodig met onder andere vrachtverkeer en OV-bedrijven in de nabije omgeving om een positieve businesscase te krijgen voor waterstof en LNG/CNG. Het voorstel is dan ook om ook nader onderzoek te verrichten naar de haalbaarheid hiervan (zie paragraaf 8.2.2).

2 Inleiding

2.1 Aanleiding

In het kader van het planstudieproject InnovA58 wordt de A58 tussen Eindhoven en Breda komend jaar gedeeltelijk verbreed. Het project omvat een verbreding van de A58 tussen Eindhoven en Tilburg en tussen knooppunt St-Annabosch en knooppunt Galder (Breda) naar 2x3 rijstroken. Het traject tussen Tilburg en knooppunt Sint Annabosch (Breda) wordt niet verbreed, maar maakt wel onderdeel uit van de onderhouds- en innovatiescope. Innovatie is namelijk een belangrijk onderdeel van het project InnovA58. Een van de uitdagende onderwerpen op dit traject is het realiseren van een tweetal verzorgingsplaatsen die inspelen op de toekomstige behoeften van de weggebruiker.

2.2 De opdracht

De opdracht omvat het verkennen en uitwerken van de doelstelling om per rijrichting één moderne verzorgingsplaats (2.0) in te richten, gericht op het toekomstig gebruik (personen- en vrachtvervoer) en met benutting van nieuwe gebruiksgerichte en omgevingsgerichte diensten.

Het gaat om het uitwerken van de kansen, randvoorwaarden, belemmeringen en het opstellen van een advies met een globaal plan van aanpak voor nieuwe diensten op de verzorgingsplaatsen langs de A58 voor Rijkswaterstaat. Vragen die hierbij beantwoord moeten worden, zijn:

- Welke nieuwe diensten zijn kansrijk? Welke behoefte/vraag is er op de korte en (middel)lange termijn?
- Welk aanbod is kansrijk en wat zijn hiervan de kosten/baten?
- Hoe sluiten deze nieuwe diensten aan op overheidsbeleid dan wel op andere doelstellingen van SmartwayZ.NL of InnovA58?
- Welke twee verzorgingsplaatsen (één per rijrichting) dan wel locaties zijn hiervoor het meest geschikt of geschikt te maken?
- Tot welke nieuwe inrichting en/of sanering van rust- en verzorgingsplaatsen kan dit leiden?
- Wat is er nodig om deze nieuwe diensten te realiseren? O.a. welke partijen dienen betrokken te worden, welke randvoorwaarden zijn er, wat is de bijbehorende tijdshorizon, de wijze van inkoop (concessie?) enzovoorts.

Het is hierbij nodig om informatie en behoeften van exploitanten, (weg)gebruikers, marktpartijen (aanbieders van diensten), belangenpartijen (ANWB), omgevingspartijen en de wegbeheerder in te winnen, te selecteren op kansrijkheid en door te vertalen naar een voorstel voor een advies met een plan van aanpak.

Concreet heeft de combinatie Advin, Tauw, Twynstra Gudde en Studio Bereikbaar opdracht gekregen van Rijkswaterstaat om:

- Kansrijke nieuwe diensten te verkennen en identificeren en deze te koppelen aan de mogelijkheden voor de verzorgingsplaatsen langs de A58.
- Een adviesnota “nieuwe diensten verzorgingsplaatsen A58” op te stellen.

2.3 De begeleidingsgroep

Een begeleidingsgroep vanuit Rijkswaterstaat heeft tijdens de uitvoering van voorliggende studie hulp en ondersteuning geboden aan het projectteam. Deze begeleidingsgroep bestond uit de volgende personen:

- Mado Ruys (tevens opdrachtgever namens Rijkswaterstaat)
- Marco Bakermans
- Jan Dirk van Duijvenbode
- Sandra van der Heijden
- Berend Klok
- Joost Pijnappel
- Kees van Rooij

2.4 Leeswijzer

Hoofdstukken 3 tot en met 5 geven de resultaten van de gehouden interviews en het gebruikersonderzoek weer. In hoofdstuk 6 is het resultaat van alle sessies opgenomen: hoe ziet de verzorgingsplaats 2.0 eruit? In hoofdstuk 7 is de uitwerking van de locaties beschreven: welke ontwikkelingen op de verzorgingsplaatsen langs de A58 zien wij voor de korte en middellange termijn? In hoofdstuk 8 is de haalbaarheidstoets opgenomen, inclusief multi-criteria analyse.

3 Behoeften en wensen gebruikers

3.1 Aanpak inventarisatie behoeften en wensen

Onderdeel van voorliggende studie was het verrichten van een deskstudie. Het doel van de deskstudie was om inzicht te krijgen in het geldende beleid en richtlijnen rondom verzorgingsplaatsen. Daarnaast wilden we aan de hand van een deskstudie een eerste inventarisatie van de gebruikersbehoeften verrichten. In 2016 is bijvoorbeeld een onderzoek gedaan (Roamler) naar de waardering van verzorgingsplaatsen door gebruikers. Daaruit is een duidelijk beeld ontstaan van de waardering op het gebied van schoon, heel en veilig. Er is in dit onderzoek echter niet expliciet gevraagd wat gebruikers vinden van het aanbod aan voorzieningen en wat ze eventueel nog missen. Ook uit de overige literatuur is weinig input verkregen omtrent toekomstige gebruikersbehoeften. Mede daarom zijn middels enquêtes en interviews de wensen en behoeften van de gebruikers alsnog in beeld gebracht, zowel van personenverkeer als vrachtverkeer. De volgende paragrafen beschrijven de resultaten van deze onderzoeken. De resultaten van de deskstudie zijn opgenomen in bijlage A.

3.2 Vrachtverkeer (groepsinterview 14-06-2017)

Samen met TLN en de ANWB is er in de gebruikerssessie 'transport en recreatie, nieuwe diensten verzorgingsplaatsen A58' gekeken naar de behoeften en wensen van de gebruiker.

In deze sessie, annex groepsinterview, is een brede inventarisatie gemaakt van punten die volgens TLN en ANWB meegenomen moeten worden bij de ontwikkeling van een verzorgingsplaats 2.0. Hierbij is veel aandacht besteed aan de huidige situatie en hoe deze verbeterd kan worden, maar is ook serieus nagedacht over de toekomstige behoeften.

De nadruk lag op het onderwerp vrachtverkeer, maar daarnaast is ook breder gekeken naar de behoeften vanuit het oogpunt van de recreatieve weggebruiker. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de caravans die ook gebruikmaken van de parkeervakken voor vrachtwagens.

Om de discussie op gang te brengen zijn een viertal stellingen voorgelegd, te weten:

- De verzorgingsplaats 2.0 biedt de gebruiker state of the art diensten.
- De verzorgingsplaats 2.0 is één met de omgeving.
- Sober en doelmatig sluit aan op de behoefte van de gebruiker.
- Op een goede verzorgingsplaats zijn voorzieningen voor vracht en personenverkeer gescheiden.

3.2.1 Uitkomsten interview

De sessie heeft geresulteerd in twee soorten resultaten: algemene opmerkingen/kanttekeningen bij het onderwerp verzorgingsplaatsen en een groslijst met wensen en behoeften. De resultaten zijn in deze paragraaf beschreven. Het complete verslag van het interview is opgenomen in bijlage B.

Algemene opmerkingen/kanttekeningen

Allereerst is meegegeven om bij dit onderzoek aangaande de verzorgingsplaats 2.0 uit te gaan van de vraagkant, de gebruiker. Daarbij werd opgemerkt dat het goed is om de wensen, behoeften en ontwikkelingen te inventariseren, maar dat deze zich snel ontwikkelen. TLN en ANWB geven aan dat ze op dit moment niet alle wensen en behoeften voor 2030 kunnen voorzien en dat dit om een flexibele invulling vraagt.

Er is onderscheid tussen de situatie nu, de tussenliggende transitieperiode (digitalisering, autonoom rijden) en de toekomst. Het credo luidt: begin bij de basis. Breng eerst de basisvoorzieningen op orde en kijk dan naar mogelijkheden voor het uitbouwen van de dienstverlening. Rijkswaterstaat moet hierbij af van het idee dat diensten/functies op de verzorgingsplaats geen aanzuigende werking op verkeer mogen hebben. Omdenken is nodig.

Beiden geven aan dat de grootste gebruikersgroep van de verzorgingsplaatsen stopt er om te plassen. De huidige solitaire verzorgingsplaats voldoet dan ook niet zo goed, onder andere door het gebrek aan sanitair. Het probleem ligt bij de exploitatie van sanitaire voorzieningen.

TLN geeft aan dat de discussie rondom de 45 uurs (weekend)rust in de cabine invloed kan hebben op de gebruikersbehoeften van het transport. Dat betekent niet dat er een hotelfunctie aan het hoofdwegennet moet komen, maar wel dat het vrachtverkeer gefaciliteerd wordt. TLN pleit voor het toestaan van maximaal 12 uur rust op de verzorgingsplaats, tenzij er een alternatief in de omgeving is (momenteel zijn er circa 29 beveiligde private vrachtwagenparkeerplaatsen langs het onderliggend wegennet in Nederland). ANWB merkt op dat er een conflict is tussen vrachtwagens en caravans die dezelfde parkeerplekken willen gebruiken. Beide gebruikersgroepen hebben behoefte aan grote parkeerplekken en dat zorgt soms voor wrevel.

Tot slot wordt meegegeven dat het belangrijk is om de gebruikersbehoeften te monitoren.

Groslijst met geïnventariseerde wensen en behoeften.

Tijdens het gesprek is samen met TLN en ANWB een lijst opgesteld met wensen en behoeften van hun achterban voor de verzorgingsplaats 2.0.

De lijst is uiteenlopend van zeer praktische basisbehoeften tot ideeën over de inrichting van de buitenruimte en nieuwe diensten.

Algemene behoefte

- Hufferproof sanitair.
- Scheiding van vracht en overig verkeer op de verzorgingsplaats. Dynamische/flexibele segmentering/ compartimentering van de verzorgingsplaats, zodat de ruimte door verschillende gebruikersgroepen gebruikt kan worden.

Capaciteit en vindbaarheid

- Meer parkeercapaciteit op de goederencorridors voor met name het wegtransport.
- Vindbaarheid van alternatieve parkeerplaatsen (aan het onderliggend wegennet) voor het wegtransport. Met name tijdens deze transitieperiode totdat alles gedigitaliseerd is en daar iedereen gebruik van maakt, is (dynamische) bewegwijzering naar vrachtwagenparkeerplaatsen aan het onderliggend wegennet nog steeds van belang. Dit met het oog op het nemen van de lange rust aan het onderliggend wegennet.

Veiligheid

- Slim toezicht langs het hoofdwegennet met behulp van 'sensing' (slimme camera's).
- Goede verlichting en inrichting van de verzorgingsplaats volgens licht en zicht.
- Beveiliging – eventueel betaald. Behoefte bij transport als bij recreatie/caravans. Dit kan middels technologische toepassingen. De beveiligde zone bevindt zich nabij het hoofdwegennet of aangrenzend aan de verzorgingsplaats. Bijvoorbeeld een uitbreiding met een betaald en beveiligd parkeren zone op een aangrenzend stuk land.

Logistieke optimalisatie

- Logistieke ontkoppelpunten nabij of aangrenzend aan de verzorgingsplaats, mogelijk door de ruimte te compartimenteren.
- Logistieke bufferzone. Mogelijkheid om te wachten totdat men verder op de route terecht kan bij het laad- of losadres.
- Startpunt of verzamelpunt voor platooning

Diensten

- Pakketkluizen – pick up points
- Elektrische oplaadpunten. Het idee is dat men hiervoor langere stops maakt en dat dit kansen biedt voor het aanbieden van andere diensten.
 - o recreatieve activiteiten
 - o Informatievoorzieningen (gedurende de transitiefase)
- Informatie over het gebied, met name voor recreanten. Diensten die te vinden zijn in de omgeving
- Mogelijkheid voor extra 'koffiecorner' of andere voorziening op de verzorgingsplaats. Flexibele diensten/voorzieningen op de verzorgingsplaats om verschillende gebruikersgroepen te kunnen bedienen.
- Serviceplaatsen om proactief te sturen op komende pechgevallen via on-board systemen van het voertuig. (dit komt voort uit het 'connected' zijn van voertuigen) Deze plaatsen zijn dan bijvoorbeeld tevens te gebruiken voor apk keuringen voor het wegtransport, of als bandenwisselpunt en voor bandencheck.
- Luchthavenservices op de verzorgingsplaats nabij Eindhoven
- Wifi op de verzorgingsplaats. Kan helpen om de weggebruiker te stimuleren om internet te gebruiken op een veilige plek op de verzorgingsplaats in plaats van rijdend.

TLN en ANWB geven tot slot mee dat er het beste gekozen kan worden voor een dynamische inrichting en opeenstapeling van functionaliteiten.

3.2.2 Toekomstvisie vrachtwagenparkeren Studio Bereikbaar

Deze paragraaf geeft inzicht in de ontwikkelingen rondom het onderwerp vrachtwagenparkeren. De ontwikkelingen op dit gebied zijn van invloed op het gebruik van de verzorgingsplaatsen door het vrachtverkeer. Het huidige (auto)mobiliteitsbeeld verandert onder invloed van technologische, economische en maatschappelijke ontwikkelingen. Zo is het ook niet de vraag of, maar wanneer er volledig zelfrijdende/autonoom rijdende voertuigen over ons wegennetwerk bewegen. Deze ontwikkeling heeft grote gevolgen voor de manier waarop we omgaan met mobiliteit in het algemeen, maar zeker ook voor het goederenvervoer over de weg. Een vraag die daarbij tot denken aanzet, is of er in de 'toekomst' nog chauffeurs nodig zijn wanneer de vrachtwagens zelfstandig kunnen opereren. Wat betekent een dergelijke ontwikkeling bijvoorbeeld voor de parkeerbehoefte van het wegtransport? Voor het zover is, zijn we naar verwachting minstens 15 jaar verder.

Ondertussen spelen er nu en in de nabije toekomst al wel een aantal issues rondom het vraagstuk vrachtwagenparkeren die aandacht behoeven.

Ontwikkelingen rondom vrachtwagenparkeren nu en straks

Op dit moment en in de nabije toekomst (5 à 10 jaar) zijn er een aantal ontwikkelingen die invloed (gaan) hebben op de organisatie van het wegtransport en de bijbehorende parkeerbehoefte van het vrachtverkeer.

Huidige ontwikkelingen

In de huidige situatie zijn er twee zaken die de discussie rondom het vrachtwagenparkeren bepalen, namelijk:

- Parkeercapaciteit.
De beschikbare parkeercapaciteit voor het overnachten en langer verblijf.
- Voorzieningen en veiligheid.
De veranderende vraag naar voorzieningen en veiligheid door de gebruiker(vrachtwagenchauffeur) en transportsector.

Ontwikkelingen voor de toekomst

Voor de komende jaren zijn twee ontwikkelingen gesignaleerd die invloed gaan hebben op de parkeerbehoefte van het wegtransport:

- Wet- en regelgeving.
De veranderende wet- en regelgeving voor het wegtransport met betrekking tot de rij- en rusttijden.
- Nieuwe transportconcepten.
Nieuwe transportconcepten als platooning en verdere optimalisatie van het logistieke proces, met als toekomstbeeld het geheel autonoom rijden.

Betekenis voor het vraagstuk

Parkeercapaciteit

De capaciteitsdiscussie gaat over de toenemende parkeervraag van het wegtransport die, vooral in de nachtelijke uren, het aanbod van parkeercapaciteit ruim overstijgt op de drukke transportcorridors en rondom de logistieke hotspots. Deze discussie draait met name om de (gedeelde)verantwoordelijkheid tussen markt en overheid in het voorzien van afdoende parkeergelegenheid voor de overnachtingen en het langere verblijf. De capaciteitsvraag hangt samen met de toenemende vraag naar transport en de verdere internationalisering van de vervoersmarkt. Steeds meer vervoer wordt uitgevoerd door chauffeurs en bedrijven uit Midden- en Oost-Europa en nog verder. Deze mensen zijn aangewezen op parkeerplaatsen om te kunnen overnachten.

Voorzieningen en veiligheid

Onder andere door de verdere internationalisering, verandert ook de vraagbehoefte naar voorzieningen op de parkeerplaatsen. De chauffeurs uit Midden- en Oost-Europa hebben geen behoefte aan restaurantvoorzieningen. Zij hebben behoefte aan basisvoorzieningen als wc's, douches, watertappunten en laagdrempelige winkelveorzieningen op of nabij een parkeerplaats.

Daarnaast is er een andere ontwikkeling gaande, er is een toenemende vraag naar beveiligde vrachtwagenparkeerplaatsen. Er worden steeds hogere eisen gesteld aan de ladingveiligheid/diefstalpreventie gedurende het transport. Deze vraag naar veiligheid komt veelal van de ladingeigenaren, opdrachtgevers en transportverzekeraars, maar ook steeds meer vanuit de transportbedrijven zelf (iedere vrachtwagen vervoert wel iets van waarde of dat diefstalgevoelig is).

Wet- en regelgeving

Vanuit Europa wordt er gewerkt aan nieuw beleid voor de Europese transportsector. Er ligt een voorstel van de Europese Commissie voor dit zogenaamde 'Road Package'. Hierin wordt onder andere voorgesteld om het

doorbrengen van de verplichte weekendrust in de vrachtwagencabine voor de chauffeur te verbieden. Deze ontwikkeling kan van invloed zijn op de parkeervraag en de behoefte aan voorzieningen op zo'n parkeerplaats. De parkeervraag neemt hierdoor niet af, maar gaat er mogelijk anders uit zien. Parkeerplaatsen worden dan gebruikt als weekendstalling voor het voertuig, terwijl de chauffeur elders verblijft.

Nieuwe transportconcepten

Er ontstaat steeds meer behoefte aan logistieke optimalisatie in het wegtransport. Op het gebied van technologische ontwikkelingen wordt er hard gewerkt aan het concept platooning en in een later stadium aan autonoom rijden. Deze ontwikkeling(en) gaat invloed hebben op het gebruik van de parkeerplaatsen, waaronder de verzorgingsplaatsen. Om platoons te vormen zijn er eerst nog opstelplaatsen nodig. Daarnaast is het denkbaar dat dit concept invloed gaat hebben op hoe er om wordt gegaan met de rij- en rusttijdenregelgeving voor de chauffeur. Mogelijk verandert de rustbehoefte van de chauffeur van de tweede of derde vrachtwagen in het platoon. Het is echter nog onduidelijk of hierdoor meer of minder parkeervraag ontstaat. De verwachting is dat dit vraagstuk meer lading krijgt naarmate de vrachtwagens autonomer worden.

Een andere ontwikkelstroom binnen de logistieke optimalisatie heeft betrekking tot laad- en lostijden en venstertijden. Vanuit het gedachtegoed van logistieke optimalisatie en efficiëntere stadslogistiek ontwikkelt zich meer vraag naar het bufferen van vrachtwagens rondom stedelijk gebied en logistieke hotspots. De parkeerplaatsen, waaronder de verzorgingsplaatsen, kunnen mogelijk dienen als dergelijke bufferzones. De parkeerruimte kan dynamisch gebruikt worden om hiervoor ruimte te bieden, zodat op rustige momenten van de dag vrachtwagens gebufferd kunnen worden.

Vrachtwagenparkeren, wat staat ons te wachten?

De huidige en toekomstige ontwikkelingen leggen een zware druk op de beschikbaarheid van voldoende parkeercapaciteit, met name langs de goederencorridors en nabij logistieke hotspots. De komende jaren zal de vraag naar parkeercapaciteit stijgen, evenals de vraag naar beveiligde parkeervoorzieningen. Om aan de stijgende parkeervraag en veranderende behoeften van het wegtransport te kunnen voldoen, zijn er op of nabij de drukke goederencorridors meer op de gebruikersgroep afgestemde parkeerplekken nodig voor het wegtransport.

Echter, met alleen extra betaalde beveiligde high end parkeerplaatsen wordt niet aan de gehele parkeervraag voldaan. Er is een grote groep chauffeurs/bedrijven die het liefst gratis parkeert en geen behoefte heeft aan hoogwaardige voorzieningen. De keuze voor het wel dan niet betaald en beveiligd parkeren wordt veelal gemaakt door de opdrachtgever van het transport en de baas van de chauffeur. De behoefte bestaat voor een groot deel van de markt uit voldoende parkeercapaciteit met basisvoorzieningen als sanitair en stromend water en basis veiligheidsvoorzieningen. Dat betekent niet per definitie dat één partij, overheid of markt, in deze vraag moet voorzien. Er ligt een rol voor beide partijen, samenwerking is hierbij van groot belang.

De ontwikkelingen voor de toekomst leggen met name druk op het huidige concept van parkeerplaatsen en het gebruik daarvan. Er ontwikkelt zich een behoefte aan andere gebruiksvormen voor de beschikbare ruimte. Denk aan de opstelplaatsen voor platoons, weekendstalling voor vrachtwagens en logistieke bufferzones. Deze ontwikkelingen verlangen om een dynamisch gebruik van de bestaande ruimte op de parkeerplaatsen.

3.3 Personenverkeer (enquêtes)

Op 20 juni 2017 heeft een enquête plaatsgevonden op de verzorgingsplaatsen Kriekampen en Raakeind langs de A58 (tussen Eindhoven en Breda). In totaal zijn tussen 8.30 en 17.00 uur 182 bestuurders ondervraagd,

vrijwel gelijkelijk verdeeld over Kriekampen (93) en Raakeind (89). De verdeling man-vrouw was bij beide locaties circa 80-20. Bij de enquête zijn alleen bestuurders van personenauto's en motoren benaderd, vrachtwagenchauffeurs zijn niet ondervraagd. Meer dan de helft van de geënquêteerden maakt van de A58 gebruik wegens zakelijke doeleinden. De meest genoemde redenen voor de stop op de verzorgingsplaats om te eten en drinken (26%) en om uit te rusten (22%). Qua diensten en voorzieningen worden (schone) openbare toiletten het meest gemist. Ook is gevraagd welk rapportcijfer de ondervraagde geeft voor de verzorgingsplaats. De verzorgingsplaats Kriekampen krijgt gemiddeld een 7 en Raakeind een 6,4.

Aan de gebruikers die aangaven niet regelmatig gebruik te maken van een verzorgingsplaats is gevraagd waarom ze niet stoppen op een verzorgingsplaats. Bijna tweederde geeft aan geen behoefte te hebben aan een verzorgingsplaats.

De uitgebreide resultaten van de enquête inclusief de gestelde enquêtevragen zijn te vinden in bijlage C en D.

3.4 Brainstorm

Wat zijn de verwachtingen en wensen van de gebruikers van de toekomst? Deze twee vragen stonden centraal bij de brainstorm verzorgingsplaats 2.0 die is gehouden met zes jongeren (21-30 jaar).

Bij het bepalen van een verzorgingsplaats 2.0 dienen toekomstige ontwikkelingen zoals elektrische auto's, zelfrijdende auto's en hyperloop meegenomen te worden in het toekomstbeeld. De verwachting is een verschuiving naar minder lawaai van de snelweg en minder de noodzaak van rust. Wellicht is een automobilist in de toekomst van zelfrijdende auto's niet per se vermoeid waardoor het rustaspect van de verzorgingsplaats (deels) achterwege kan worden gelaten.

Het concept voor de verzorgingsplaats 2.0 is een "energieneutrale (zelfvoorzienende) fullservice verzorgingsplaats". Belangrijke voorzieningen voor een dergelijke verzorgingsplaats zijn:

- Wifi
- Oplaadfaciliteit
- Knooppunt: Verbinding met het OV en fiets, overstap mogelijkheid
- Carpoolplekken
- Auto op afroep: 'de witte auto'
- Werken: flexwerkplekken en vergaderruimte
- Speeltuin
- Diensten: kapper, wasserette, pakket-service, supermarkt (drive-in), sportfaciliteiten, verantwoord/eerlijker eten

De ontwikkelingen voorzien voor een verzorgingsplaats 2.0 lijken erg op de ontwikkeling die het stationsgebied heeft doorgemaakt. Oftewel meer de inzet op diensten en voorzieningen, het reisaspect als onderdeel van de 24-uurseconomie en het nieuwe werken. Een verzorgingsplaats 2.0 is een full-service verzorgingsplaats met aandacht voor technologische ontwikkelingen op het gebied van auto-gebruik met een groot aanbod van voorzieningen en diensten.

4 Eisen, wensen en voorwaarden stakeholders

4.1 Interviews beheerders (Rijkswaterstaat)

Voorop staat dat de verzorgingsplaats van de toekomst publiek toegankelijk is en de doorstroming, veiligheid en parkeergelegenheid voldoende zijn gewaarborgd. Maar hoe verenig je nieuwe diensten met het beheer van de verzorgingsplaats? Welke diensten en voorzieningen zijn kansrijk uit oogpunt van innovatiekracht, duurzaamheid, energietransitie en mobiliteitsbeleid? Wat is het kwaliteitsniveau van het beheer en onderhoud waaraan de verzorgingsplaats 2.0 moet voldoen en in hoeverre staan Rijkswaterstaat en de private beheerders open voor publiek-private samenwerking? Middels gesprekken inventariseerden we de randvoorwaarden en eisen ten aanzien van het beheer.

Eenzijds speelt het probleem met vrachtwagenparkeren op de verzorgingsplaatsen waarbij met name de capaciteit op het hoofdwegennet in Zuid-Nederland te klein is. Anderzijds ligt er druk op Rijkswaterstaat om meer geld te verdienen met hun assets waaronder de verzorgingsplaatsen. Beide ontwikkelingen dwingen Rijkswaterstaat om te kijken naar de exploitatie en inrichting van de verzorgingsplaatsen.

Het idee bestaat dat de markt vele innovatieve ideeën heeft. In de praktijk blijkt dit tegen te vallen. Ook sneuvelen ideeën op de huidige regelgeving. Stakeholders zijn daarom op dit moment nog terughoudend en willen meer ruimte om te kunnen ondernemen. Met de huidige wet- en regelgeving is er eigenlijk niet zo veel mogelijk voor marktpartijen. De belangrijkste beperking op dit moment is dat alleen de concessiehouder een vergunning kan aanvragen voor aanvullende zaken. Deze bepaling sluit andere partijen uit.

Bij de in erfpacht uitgegeven verzorgingsplaatsen is er weinig sturing vanuit Rijkswaterstaat. In de nieuwe concessiecontracten is er een tweedeling gemaakt tussen het deel van de verzorgingsplaats dat onder de concessie valt en dat deel dat openbaar is. Het openbare deel wordt onderhouden door Rijkswaterstaat.

Op dit moment ligt er een voorstel om het beleid te wijzigen. Twee belangrijke wijzigingen hierin zijn dat een dienst niet langer weg-gerelateerd dient te zijn maar reis-gerelateerd. Daarnaast wordt het waarschijnlijk voor niet-concessiehouders mogelijk gemaakt om vergunningen aan te vragen voor diensten/voorzieningen. De verwachting is dat het nieuwe beleid begin volgend jaar definitief zal zijn en een verruiming biedt in de mogelijkheden. De beperkingen die worden veroorzaakt door de benzinewet blijven wel onverminderd van kracht en deze wet wordt pas in 2024 herzien.

Mogelijk kunnen smart mobility en daaraan gerelateerde zaken langs de A58 worden geïmplementeerd: het parkeren voor platooning van vrachtwagens, het bieden van Wifi via lantaarnpalen e.d. Uiteraard moet alles wel passen binnen de voorwaarden van wetgeving en beleid. Ook initiatieven rondom duurzaamheid (circulair bouwen, uitvoering van pilots, inzetten personeel met afstand tot arbeidsmarkt e.d.) lijken mogelijk mits goed ingepast op de verzorgingsplaats.

De volledige verslagen van de interviews zijn te vinden in bijlage E.

4.2 Interviews marktpartijen

Naast de wensen, behoeften en voorwaarden aan de gebruikers- en beheerderskant, is het zeker zo belangrijk om inzicht te hebben in de kansen en mogelijkheden die marktpartijen zien. Daarom is ook de bereidheid verkend van marktpartijen en exploitanten om samen te werken met Rijkswaterstaat en andere betrokkenen. Door middel van diverse interviews met verschillende partijen is inzicht verkregen in de private belangen, investeringsbereidheid, randvoorwaarden en ideeën voor verdere innovaties en nieuwe diensten.

Marktpartijen geven aan dat de huidige wetgeving een belemmering vormt. Enerzijds de beperking dat alleen de concessiehouder een vergunning kan aanvragen voor aanvullende diensten. Anderzijds de beperking om alcoholische dranken te verkopen op verzorgingsplaatsen. Wel vinden er initiatieven plaats op het onderliggend wegennet waar deze beperkingen niet gelden. Bijvoorbeeld de verzorgingsplaats gericht op de consument van de toekomst. Een tankstation heeft daarmee niet haar commerciële basis in de verkoop van brandstoffen en sigaretten maar wordt als 'One Stop Shop' een hub voor tijdsbesparing. Het tankstation zou op lange termijn een integraal energiestation kunnen worden met een back-up functie voor de energievoorziening van woonwijken.

Marktpartijen signaleren eveneens dat de manier van reizen en communiceren in rap tempo verandert. Nieuwe apps, snelle communicatie en nieuwe manieren van reizen zijn de toekomst. In verband met deze ontwikkelingen kan de manier waarop we verzorgingsplaatsen gebruiken veranderen. De verzorgingsplaats van de toekomst is dan een hub van alle mogelijke modaliteiten. Dit vraagt om een goede bereikbaarheid van de verzorgingsplaatsen vanuit beide richtingen.

De beperkte tijd (15 jaar) die concessies hebben is waarschijnlijk onvoldoende om grote investeringen terug te verdienen. Dit vraagt om afspraken over de overname van deze infrastructuur naar de volgende concessie. Zelfs indien dit allemaal is geregeld is de vraag of relatief kleine partijen de marktkracht hebben om dan mee te kunnen bieden met de grote partijen in dit soort veilingen.

De volledige verslagen van de interviews zijn te vinden in bijlage E.

4.3 Interview lokale en provinciale overheid

Met de verzorgingsplaats 2.0 en het toestaan van nieuwe diensten begeeft Rijkswaterstaat zich op het domein van de ruimtelijke ordening en de regionale economie. Daarom is de betrokkenheid van overheden bij de invulling van een verzorgingsplaats 2.0 essentieel. De vraag is welke ambities de provincie en gemeenten hebben, welke kansen zij zien voor de verzorgingsplaatsen 2.0 en welke randvoorwaarden, eisen en wensen zij stellen aan nieuwe diensten.

De overheden geven aan dat verzorgingsplaatsen een taak van Rijkswaterstaat zijn. De provincie wil graag de ontwikkelingen volgen, maar gaat geen ontwikkelingen zelf aanjagen of initiëren. De provincie is wel bereid om aan te haken bij kansen die bijvoorbeeld de gemeenten zien en die passen binnen de opgaven van de provincie; dat geldt vooral voor smart mobility. Maar een concrete uitvoeringsagenda heeft de provincie niet. Geen van de gemeenten langs de A58 heeft concrete kansen of doelstellingen aangedragen voor de verzorgingsplaatsen.

De volledige verslagen van de interviews zijn te vinden in bijlage E.

4.4 Conclusie

Van oudsher was de commerciële basis van een verzorgingsplaats de brandstofvoorziening. Door de ontwikkelingen op vervoersgebied (met name de opkomst van elektrische auto's) verzwakt deze basis. Zowel Rijkswaterstaat als marktpartijen zien dat de grenzen tussen werk en vrije tijd vervagen door de digitale samenleving en dat multimodaal vervoer past bij locatie- en tijdonafhankelijk werken. De verzorgingsplaatsen kunnen een rol spelen in het faciliteren van het nieuwe werken en de 24-uurseconomie. Er liggen marktkansen voor het aanbieden van nieuwe diensten. Beide zijn zich ook bewust van de beperkingen van het huidige beleid. Rijkswaterstaat probeert een aantal van deze beperkingen weg te nemen. Marktpartijen blijven vooralsnog terughoudend en willen eerst duidelijkheid over de mogelijkheden. Tot die tijd is te zien dat ze liever de mogelijkheden van het onderliggend wegennet benutten. Een belangrijke marktpartij zijn de huidige concessiehouders / erfpachters. Zij hebben geen belang bij beleidswijzigingen waarmee het speelveld tussentijds gewijzigd wordt.

Zolang (de overlast van) het vrachtwagenparkeren op verzorgingsplaatsen niet wordt aangepakt, wordt ook het aanbieden van nieuwe diensten geblokkeerd. Zowel de ontwikkeling van private vrachtwagenparkeerplaatsen als het aanbod van (nieuwe) voorzieningen op de bestaande verzorgingsplaatsen.

5 Creatieve kansensessie

5.1 Opzet kansensessie

Op 29 augustus 2017 heeft op kantoor van Advin te Den Bosch een creatieve kansensessie verzorgingsplaats 2.0 plaatsgevonden. Het doel van deze sessie was om alle eerder opgehaalde ideeën en mogelijkheden (uit de interviewrondes) bij elkaar te brengen. Samen met diverse betrokken partijen zijn we om tafel gegaan om te komen tot kansrijke ideeën en nieuwe diensten, ook geprojecteerd op de mogelijke locaties langs het traject. De deelnemers aan de kansensessie betroffen voornamelijk medewerkers van Rijkswaterstaat, enkele brancheorganisaties (ANWB, TLN, BETA, VNPI en ZLTO) en een marktpartij.

De powerpoint-presentatie van deze sessie is opgenomen in bijlage F.

5.2 Resultaat

In deze paragraaf is het voornaamste resultaat van de kansensessie beschreven. Het volledige verslag is opgenomen in bijlage G.

5.2.1 Compartmentering, differentiatie en adaptiviteit

Conceptueel werd door de groepen een drietal typen verzorgingsplaatsen (sterren kwalificatie) aanbevolen met een verschillend voorzieningenniveau:

1. Een standaard rustplaats (die blijven nodig!) waarbij het accent ligt op rusten/spelen/toilet/hond uitlaten/groen voor personenauto's. Deze standaard rustplaats kent geen voorzieningen met exploitatie. Wel standaard met Wifi, afvalbakken, schoon en gratis toilet, groen om te wandelen/spelen, maar geen dichte bosschages). Denk ook aan veiligheid: toezicht/handhaving met behulp van camera's?
2. Een full service verzorgingsplaats zowel voor vrachtverkeer (kort parkeren!) als personenverkeer. Wel met duidelijke scheiding tussen vrachtverkeer en personenverkeer. Voorzieningen: brandstof, restaurant, werkplek, loungen, overnachten plus de faciliteiten die je ook op de standaard rustplaats treft.
3. Vrachtwagenparkeerplaatsen (ook voor overnachting) met voldoende capaciteiten en voorzieningen.

Maak altijd onderscheid in doelgroepen / gebruikersgroepen. Denk in ieder geval aan: zakelijk verkeer, vrachtverkeer en gezinnen/recreatieverkeer. Bij een doorkijk naar 2030 is het belangrijk om de diversiteit van de gebruikersgroep te respecteren. Kies dus ook voor differentiatie van het aanbod per doelgroep. Het probleem met vrachtwagenparkeren vraagt om specifieke vrachtwagenparkeerplaatsen. Ook hier geldt dat differentiatie naar doelgroep belangrijk is. Maak bijvoorbeeld een truckerscamping met basisvoorzieningen als sanitair, kookgelegenheid en supermarkt/OV-verbinding met stad. Daarnaast kan er een high end vrachtwagenparkeerplaats worden aangeboden met beveiliging, horeca, rustfaciliteiten.

Hoe komen we tot nieuwe concepten en diensten? Door het stapelen van functies op de verzorgingsplaats. Verzorgingsplaatsen moeten we adaptief inrichten zodat er ruimte voor verschillende diensten is. Mogelijkheid bieden tot aanbieden van diverse diensten naar gelang de behoeften van de gebruiker. Naar voorbeeld van de NS-stations, winkelunits die voor verschillende diensten te gebruiken zijn.

5.2.2 Verbinding met de omgeving

De verzorgingsplaats 2.0 vraagt om ruimte maar deze ruimte kan óók verdeeld zijn over meerdere verzorgingsplaatsen. Het droombeeld van de verzorgingsplaats in 2030 is een etalage op de omgeving. De huidige verzorgingsplaatsen zijn gescheiden van het onderliggend wegennet. De snelweg en bijbehorende verzorgingsplaatsen zijn lineair zonder dwarsverbanden met de omgeving. Een verzorgingsplaats 2.0 biedt juist wel die dwarsverbanden en kan daarmee een hubfunctie vervullen. Als transporthub waar verschillende transportmodaliteiten op elkaar worden aangesloten of als sociaaleconomische hub. Door de verzorgingsplaats 2.0 te situeren rond op-/afritten vermijd je het probleem dat de verzorgingsplaatsen niet mogen worden aangesloten op het onderliggende wegennet vanwege mogelijk sluipverkeer. Dit probleem kan eventueel ook ondervangen worden met handhaving en technische oplossingen zoals nummerbordregistratie en herkenning waarbij de verzorgingsplaats wel langs de snelweg wordt gesitueerd.

Er zijn ook kansen voor het Hoogfrequent Openbaar Vervoer middels het verknopen van het busnetwerk met de A58. Bushaltes situeren op de verzorgingsplaats en nabij de toe- en afritten van de A58 draagt bij aan de bereikbaarheid van de omgeving en aan het milieu / duurzaamheid (minder auto's op de weg). Ook is het een stimulans voor het regionaal OV. Het biedt daarnaast de mogelijkheid voor extra diensten als het aanbieden van elektrische fietsen (speedpedalec) om de nabije omgeving te bereiken. Kanttekening: mogelijk stijgt de parkeervraag door deze dienstverlening.

De verzorgingsplaats 2.0 wordt ook gezien als economische motor voor het omliggende gebied. Er is gesproken over hoe dit bereikt kan worden. Het voorstel was om een 'living lab' te maken om zodoende binnen InnovA58 te experimenteren met nieuwe diensten en/of dit 'lab' te gebruiken als 'exposure'. De verzorgingsplaats kan een informatiepunt zijn waar alles omtrent smart mobility samenkomt en uitgedragen wordt naar de weggebruiker. Of een plek voor exposure voor duurzaam gebruik? Denk aan: stand-alone sanitaire voorzieningen. Of grondstoffen winnen uit bijvoorbeeld urine, gebruikmakend van regenwater en zonne-energie. Of een plek waar zonne-energie wordt opgewekt en waar gebruik wordt gemaakt van regenwater.

6 Verzorgingsplaatsen 2.0

Op basis van de resultaten van de voorgaande stappen, is gekomen tot enkele denkbare nieuwe (innovatieve) diensten (paragraaf 6.1) en scenario's voor de verzorgingsplaats van de toekomst (paragraaf 6.3 en 6.4).

6.1 Nieuwe (innovatieve) diensten

De interviews en enquêtes onder de gebruikers en stakeholders hebben niet geleid tot een overzicht van echt nieuwe innovatieve diensten of voorzieningen voor de verzorgingsplaats van de toekomst (zie voorgaande hoofdstukken). De behoeften die met name zijn genoemd zijn een betere invulling van het bestaande waarbij schoon, heel en veilig centraal staat. Middels expert judgement zijn wel enkele kansen verzameld voor de verzorgingsplaats 2.0. Deze mogelijke nieuwe diensten zijn in de volgende paragrafen beschreven en kunnen gekoppeld worden aan de toekomstscenario's zoals beschreven in paragraaf 6.2 en verder.

6.1.1 Opstelplaatsen voor platooning

Een kans voor de verzorgingsplaatsen van de toekomst is om deze in te richten met een opstelplaats voor platooning. Dit is dan een fysiek punt waar vrachtwagens elkaar kunnen opwachten op een verzorgingsplaats voor platooning. Dit sluit aan op een van de punten uit het huidige regeerakkoord, namelijk dat Nederland intelligente transportsystemen (ITS) en autonoom rijden wil stimuleren.

Truck platooning is sterk in opkomst. Door met elkaar communicerende vrachtauto's tegelijkertijd te laten remmen en gasgeven, zijn files te voorkomen en kan brandstof worden bespaard. Zo wordt vrachtvervoer sneller, productiever en veiliger. Naar verwachting komt de technologie rond 2020 op de markt³. Volgens TNO zijn er twee scenario's waarop vrachtwagens aan elkaar 'gekoppeld' worden, namelijk 1) vooraf middels bestaande planningen of 2) doordat twee vrachtwagens met ongeveer dezelfde eindbestemming elkaar tijdens de rit 'vinden'.

Mochten vrachtwagens voor de rit elkaar willen opzoeken om een platoon te vormen, dan kan dit dus bijvoorbeeld op een speciaal daarvoor ingerichte plek op een verzorgingsplaats. Huidige inzichten geven aan dat een 'treintje' van 2 à 3 vrachtwagens optimaal is⁴, waardoor de plek op een verzorgingsplaats ook minimaal de lengte van 3 vrachtwagens moet zijn (circa 75 m). Verdere eisen aan opstelplaatsen voor platoons zijn nog niet expliciet bekend. Het is raadzaam om hier verder onderzoek naar te doen. De verwachting is wel dat de uitvoegstroken vanaf de verzorgingsplaats naar de snelweg voldoen zolang ze ingericht zijn conform de nu geldende landelijke richtlijnen. Wat wel een verschil kan zijn, is het verkeer op de hoofdrijbaan dat ruimte moet geven voor het invoegende platoon. Dat is lastiger wanneer er een platoon komt van 3 vrachtwagens dan wanneer daar een enkele vrachtwagen invoegt. Het advies is om met dynamische informatie voorziening (een deel van) het verkeer naar de linkerrijstrook te begeleiden (zie paragraaf 6.1.2 smart mobility).

³ <https://www.tno.nl/nl/aandachtsgebieden/leefomgeving/mobility-logistics/geautomatiseerd-en-cooperatief-rijden/truck-platooning-matching-maakt-groener-vrachtvervoer-mogelijk/>

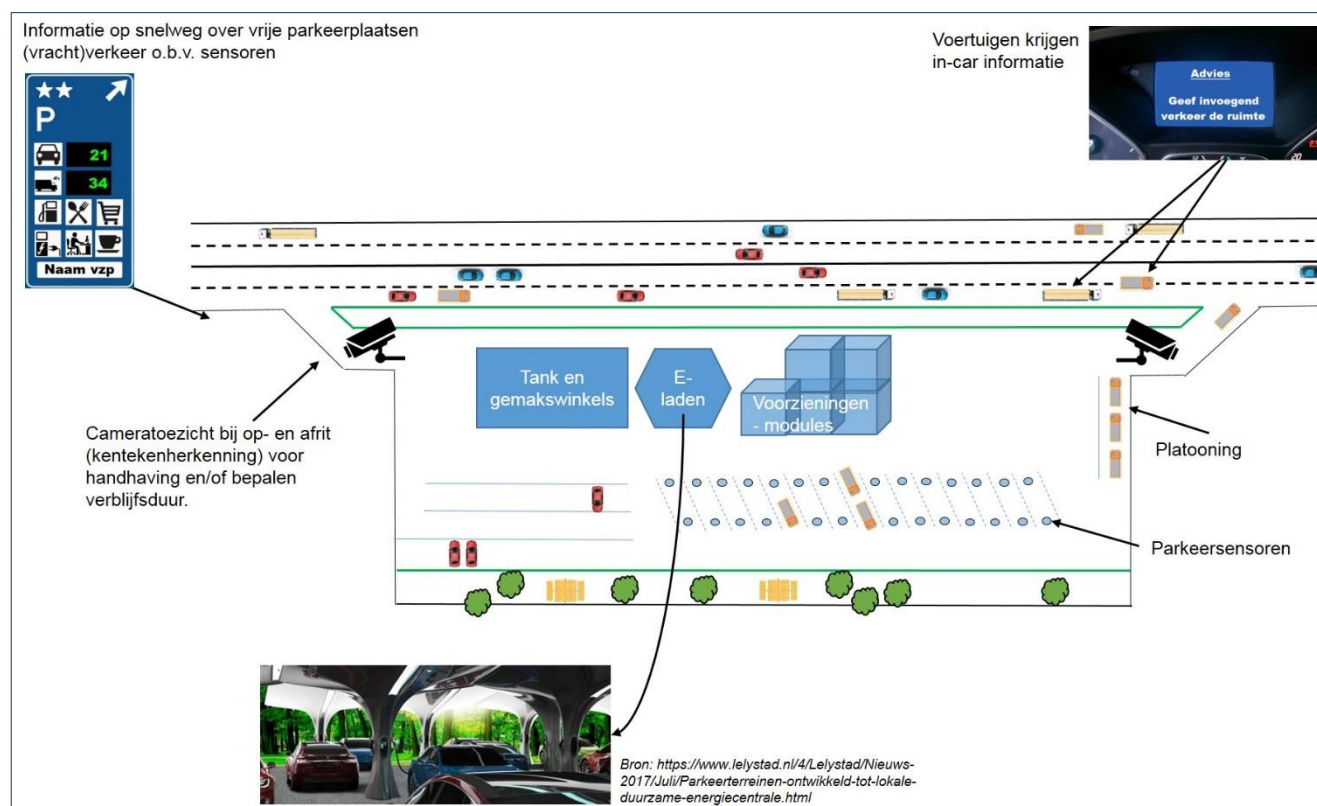
⁴ <https://www.rijkswaterstaat.nl/over-ons/nieuws/nieuwsarchief/p2016/04/veelbelovende-resultaten-met-eerste-europese-test-truck-platooning.aspx>

6.1.2 Smart mobility faciliteiten op verzorgingsplaatsen

De inzet van informatie- en communicatietechnologieën is steeds belangrijker in het dichtbevolkte Nederland waar de ruimte steeds beperkter wordt. De inzet van intelligente systemen in combinatie met het informeren van de weggebruiker, zorgt voor slimme mobiliteitsoplossingen met betrekking tot het gebruik van verzorgingsplaatsen en verder.

Geadviseerd wordt om de verzorgingsplaatsen uit te rusten met smart mobility faciliteiten waardoor (vrachtwagen)bestuurders uitgebreid geïnformeerd en begeleid worden. Zo zijn de vrachtwagenparkeerplaatsen uitgerust met parkeersensoren waardoor actuele informatie gegeven kan worden over de vrije capaciteit (o.b.v. bezettingsgraad) middels verwijzingen langs de snelweg en/of via in-car systemen. Ook worden voertuigen die de verzorgingsplaats betreden en verlaten middels (kenteken)camera's geregistreerd. Zo wordt de verblijfsduur bepaald en afhankelijk van het te kiezen beleid rondom verzorgingsplaatsen kan in combinatie met handhaving bepaald gedrag aangepakt worden. Zo kan dit principe in de toekomst ingezet worden om te 'handhaven' op de maximale parkeerduur voor vrachtverkeer.

Nog een stap verder is op basis van de camera registraties (in-car) en GPS advies te geven aan bestuurders op de snelweg wanneer het invoegen van (vracht)verkeer leidt tot problemen voor de doorstroming, om zodoende ruimte te geven voor invoegend verkeer door links te rijden.



Figuur 3: Schematische weergave verzorgingsplaats met smart mobility toepassingen

6.1.3 Testlocatie voor energie pilots

Voor Rijkswaterstaat zijn verzorgingsplaatsen kansrijke locaties om (innovatieve) ontwikkelingen te testen. Rijkswaterstaat laat pilots uitvoeren in de vorm van intensieve meetprogramma's alvorens een nieuwe ontwikkeling verder uitgerold kan worden. Het is verkeersveilig gezien interessanter om dit op verzorgingsplaatsen te doen in plaats van op de weg / hoofdrijbaan. Denk bijvoorbeeld aan testlocaties op het gebied van duurzame mobiliteit en energieopwekking (solar roadways) of alternatieve brandstoffen.

Voor de regio A58 werken de betrokken overheden gezamenlijk aan een energiestrategie / -opgave voor de regio rond de A58. Deze strategie kan leiden tot innovatieve initiatieven op het gebied van duurzame energiewinning en duurzame mobiliteit. De verzorgingsplaatsen langs de toekomstige energiecridor A58 kunnen hiervoor uitstekend als testlocatie dienen.

6.1.4 Pick-up points voor (streek)producten

Een concreet initiatief om binnen InnovA58 te realiseren op een verzorgingsplaats, komt van de zuidelijke land- en tuinbouwvereniging (ZLTO). Zij zijn met andere partijen in overleg om slimme ophaalpunten te realiseren, indien mogelijk op verzorgingsplaatsen. Hier kan de consument rechtstreeks zijn of haar voedsel ophalen dat vanaf de boer komt (food pick-up point tussen boer en consument). In combinatie met ICT software (apps) is het de bedoeling dat een consument kan aangeven wat hij / zij nodig heeft, hoe er van A naar B gereden wordt en waar tussen A en B de boodschap opgehaald kan worden. De wens bestaat om met Rijkswaterstaat verder te spreken over deze mogelijkheden. Deze dienst kan uiteraard als een van de voorzieningenmodules op een verzorgingsplaats langs de A58 opgenomen worden (zie paragraaf 6.4).

6.2 Toekomstscenario's

Op basis van de resultaten is gekomen tot enkele denkbare scenario's voor de verzorgingsplaats van de toekomst. Deze scenario's zijn het opheffen van een verzorgingsplaats of het behouden (en uitbreiden) van een verzorgingsplaats. Hierbij worden de te behouden (of nieuwe) verzorgingsplaatsen gedifferentieerd middels een sterrenclassificatie met drie gradaties met de bedoeling dat er in de toekomst deze drie typen verzorgingsplaatsen in Nederland zijn. Door op de lange termijn alle verzorgingsplaatsen in Nederland in te richten naar dit ★ of ★★ of ★★★-systeem ontstaat er voor de weggebruikers een compleet en eenduidig, overzichtelijk aanbod aan verzorgingsplaatsen.

6.3 Scenario: opheffen

Huidige verzorgingsplaatsen (of rustplaatsen) kunnen opgeheven worden als ze bijvoorbeeld niet of beperkt gebruikt worden. Ook is het mogelijk dat ze opgeheven worden omdat er gekozen wordt voor samenvoeging met een andere plaats of verplaatsing naar een andere locatie (bijvoorbeeld nabij een knooppunt). Het opheffen (of samenvoegen) van rustplaatsen of verzorgingsplaatsen heeft als voordeel dat het positief bijdraagt aan de problematiek rondom het sluipverkeer. Dit sluipverkeer gebruikt de rust- of verzorgingsplaats om een deel van de file te ontwijken. De extra invoegende bewegingen die dit verkeer veroorzaakt, zorgt voor een verslechtering van de doorstroming op de snelweg.

Het opheffen van een rust- of verzorgingsplaats gaat niet ineens. Dit zal trapsgewijs gebeuren waarbij eerst het aantal voorzieningen afneemt. Daarna wordt de parkeercapaciteit opgeheven en indien nodig opgenomen in een andere locatie. Wat dan resteert is wellicht een tankstation en enkele parkeerplaatsen (< 10) die hieraan gelegen zijn. Nadat de tankstationhouder ook weg is, is de functie van verzorgingsplaats compleet verdwenen. De resterende ruimte en/of het gebouw (in het geval van een verzorgingsplaats), kan op de volgende manieren ingevuld worden (uiteraard niet uitputtend):

- Ruimte teruggeven aan het natuurlandschap – in eigen beheer.
- Ruimte overdragen aan Staatsbosbeheer voor het aanplanten van bos en het realiseren van een groene openbare ruimte tussen de verzorgingsplaatsen. Door het inrichten van brede groene stroken, inclusief wandelpaden en fietsnelwegen kan een nieuwe innovatieve groene verbinding worden gemaakt.
- Ruimte (en gebouw) afstoten / verkopen aan een organisatie die betrokken is bij de snelweg. Denk hierbij aan de ANWB of hulpdiensten. Deze nieuwe organisatie moet wel de eisen ten aanzien van de obstakelvrije zone in acht nemen.

6.4 Scenario: differentiatie

Alle te behouden en eventueel nieuwe locaties worden gerevitaliseerd tot basis verzorgingsplaats (één ster) of full service verzorgingsplaats met twee of drie sterrenniveau. De volgende differentiatie van toekomstige rust- / verzorgingsplaatsen in Nederland ontstaat hierdoor:

- | | |
|--------------------------------------|---|
| 1. Basis verzorgingsplaats★ | gericht op services voor de korte stop. |
| 2. Full service verzorgingsplaats★★ | gericht op services voor alleen kort parkeren. |
| 3. Full service verzorgingsplaats★★★ | plus de ruimte voor lang parkeren en overnachten van vrachtverkeer (<u>op privaat terrein</u>). |

6.4.1 Basis verzorgingsplaats★

Op de basis verzorgingsplaatsen staat rusten en pauzeren centraal. Er worden geen voorzieningen geëxploiteerd, zoals op de huidige rustplaatsen ook het geval is. Maar de basis verzorgingsplaats is wel geüpgraded naar een plaats waar:

- Enkele parkeerplaatsen aanwezig zijn voor personenverkeer en vrachtverkeer, ruimtelijk gescheiden van elkaar.
- Vruchtverkeer mag hier alleen kort parkeren (bijv. max. 4 uur) en dus niet overnachten.
- Mens en dier kan rusten (picknicken, kinderen spelen, hond wordt uitgelaten).
- Schoon centraal staat door: voldoende afvalbakken, schone en gratis (duurzame) toiletten.
- Een verbinding met een draadloos netwerk (Wifi of LiFi) mogelijk is, gemaximaliseerd op 1 uur gratis, en/of (telefoon)oplaadpunten aanwezig zijn, alles duurzaam (zonne-energie).
- Veiligheid centraal staat door een groene omgeving met behoud van zichtlijnen. Voorziet in zoveel mogelijk 'open' groen in verband met de veiligheid. En voldoende verlichting eventueel gekoppeld aan camerabeveiliging, alles duurzaam (zonne-energie).



Noot: Door gebruikers is de sterke voorkeur voor camerabeveiliging gegeven op alle verzorgingsplaatsen. Het beleid van Rijkswaterstaat is echter dat er geen camerabeveiliging plaatsvindt op verzorgingsplaatsen (op gronden van Rijkswaterstaat). Rijkswaterstaat heeft namelijk ook geen handhavingsrol. Gezien de wens van gebruikers wordt daarom geadviseerd om een pilot te verrichten om na te gaan of en hoe camerabeveiliging toch realiseerbaar en haalbaar te maken is.

6.4.2 Full service verzorgingsplaats **★★**

Op de full service verzorgingsplaatsen is een ruim aanbod aan voorzieningen en diensten te vinden. Op de middellange termijn (2020) zijn deze voorzieningen en diensten nog voornamelijk gericht op de verzorging van mens en voertuig tijdens het reizen (tanken, even rusten en hapje eten, pauzeren tussen de afspraken door enzovoorts). Voor de tijdshorizon 2030 en verder is de verwachting dat met name een uitbreiding plaatsvindt in de hoeveelheid en het type voorzieningen. De voorzieningen kunnen dan verder uitgebreid worden door hun flexibiliteit (verdere stapeling van modules).

Op de full service verzorgingsplaats zijn de volgende voorzieningen en diensten te vinden:

- Voldoende parkeerplaatsen voor personenverkeer, gescheiden van de parkeerplaatsen voor vrachtverkeer. Vrachtverkeer mag hier alleen kort parkeren (bijv. max. 4 uur) en dus niet overnachten.
- Servicestation: tanken en gemakswinkel.
- Voorzieningen middels flexibele aaneengeschakelde en/of gestapelde modules, bijvoorbeeld:
 - Koffiecorner / -lounge;
 - Restaurant;
 - Fastfood;
 - Werkplekken / flexwerken;
 - Evt. pick-up point;
 - Evt. plek voor lokale ondernemer / verkoop streekproducten;
- Plaats waar elektrische auto's kunnen opladen, bijvoorbeeld laadpalen (elektrische snoer) of laadplaten (snoerloos / magnetisch). Dit laadterrein heeft een zonnepanelendak, zodat het elektrisch laden nog duurzamer is. In de toekomst kan hier ook energieopslag aan gekoppeld worden (voor de restcapaciteit), dat vervolgens op de rest van de verzorgingsplaats gebruikt kan worden.
- Opstelplaats voor platooning.
- Smart mobility faciliteiten.
- Eventueel een (test)locatie voor bijvoorbeeld duurzame mobiliteit en alternatieve brandstoffen.
- Voldoende verlichting, afvalbakken, schone en gratis (duurzame) toiletten op het gehele terrein.
- Verbinding met een draadloos netwerk (Wifi of LiFi) en/of (telefoon)oplaadpunten op het gehele terrein, alles duurzaam (zonne-energie).
- Parkeerbezetting (aantal vrije plaatsen) wordt op het infobord bij de toerit weergegeven, zie paragraaf 6.1.2.



6.4.3 Full service verzorgingsplaats **★★★**

Het verschil tussen de **★★** en **★★★** verzorgingsplaats is dat het op een **★★** niet toegestaan is voor vrachtverkeer om te overnachten. Op de **★★★** is dat wel mogelijk gemaakt op een aansluitend privaat terrein. Daarnaast zijn de voorzieningen op een **★★★** ook aanvullend gericht op het overnachten door vrachtverkeer. Dit kan betekenen dat een uitgebreider aanbod aan voorzieningen voor vrachtwagenchauffeurs wordt aangeboden, afhankelijk van de exploitant (keuzevrijheid voor de markt).

Op de full service verzorgingsplaats **★★★** zijn de volgende voorzieningen en diensten te vinden:

- Parkeerplaatsen voor personenverkeer, gescheiden van de parkeerplaatsen voor vrachtverkeer.
- Servicestation: tanken en gemakswinkel.
- Voorzieningen middels flexibele aaneengeschakelde en/of gestapelde modules, bijvoorbeeld:
 - Koffiecorner / -lounge;
 - Restaurant;
 - Fastfood;
 - Werkplekken / flexwerken;
 - Evt. pick-up point;
 - Evt. plek voor lokale ondernemer / verkoop streekproducten;
- Vrachtverkeer mag hier ook overnachten. De plaatsen voor overnachten liggen op een 'aangrenzend' privaat terrein. Deze (beveiligde) plaats is gescheiden van de parkeerplaatsen voor kort parkeren van vrachtwagens. In de toekomst worden deze parkeerplaatsen zelf gebruikt als weekendstalling voor het voertuig, terwijl de chauffeur in een hotelkamer (op het terrein) verblijft en slaapt⁵.
- Op deze verzorgingsplaatsen zijn de volgende aanvullende voorzieningen te vinden gericht op vrachtwagenchauffeurs:
 - Sanitaire ruimtes met douches en toilet;
 - Truckerscafé, met tv-ruimtes (tv / sport kijken);
 - Ruimten voor service aan het voertuig;
 - Evt. kook- en afwasmogelijkheden;
 - Evt. overslagpunt;
 - Evt. sportfaciliteiten;
 - Evt. slaapfaciliteiten (kamerhuur).
- Plaats waar elektrische auto's kunnen opladen, bijvoorbeeld laadpalen (elektrische snoer) of laadplaten (snoerloos / magnetisch). Dit laadterrein heeft een zonnepanelendak, zodat het elektrisch laden nog duurzamer is. In de toekomst kan hier ook energieopslag aan gekoppeld worden (voor de restcapaciteit), dat vervolgens op de rest van de verzorgingsplaats gebruikt kan worden.
- Opstelplaats voor platooning.
- Smart mobility faciliteiten.
- Eventueel een (test)locatie voor bijvoorbeeld duurzame mobiliteit en alternatieve brandstoffen.
- Voldoende verlichting, afvalbakken, schone en gratis (duurzame) toiletten op het gehele terrein.
- Verbinding met een draadloos netwerk (Wifi of LiFi) en/of (telefoon)oplaadpunten op het gehele terrein, alles duurzaam (zonne-energie).
- Parkeerbezetting (aantal vrije plaatsen) wordt op het infobord bij de toerit weergegeven, zie paragraaf 6.1.2.

⁵ Zie ook paragraaf 3.2.2. over initiatief van de Europese Commissie voor het zogenaamde 'Road Package'.



Op de verzorgingsplaats ^{***} is er dus een duidelijk onderscheid tussen de korte stop (voor zowel personen- als vrachtverkeer) en de langere rust / het overnachten voor vrachtverkeer. Op dit moment is er nog geen wettelijke grondslag om kort parkeren (bijvoorbeeld maximaal 4 uur) op verzorgingsplaatsen op Rijkswaterstaat af te dwingen. Om dit te realiseren moet dit worden vastgelegd in nieuwe wet- en regelgeving.

Vanuit de Minister bestaat er de duidelijke wens om het overnachten niet meer op verzorgingsplaatsen op Rijkswaterstaat te faciliteren. Het faciliteren van kort parkeren blijft wel de taak en verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat (vanuit verkeersveiligheidsaspecten). Aangrenzend aan de verzorgingsplaats kunnen de overnachtingsplaatsen (op een beveiligd terrein) gerealiseerd worden door de markt, met een aparte toegang vanaf de verzorgingsplaats of via het onderliggend wegennet. Hoewel dit dan een taak van de markt zou worden, is het een gedeelde verantwoordelijkheid tussen de markt en Rijkswaterstaat. Het initiatief en de exploitatie ligt bij de markt, Rijkswaterstaat kan de aankoop van de benodigde grond tussen de markt en gemeente of particulier faciliteren.

Overigens moeten voorzieningen en diensten op grond van Rijkswaterstaat publiek toegankelijk zijn. Het is daarom niet mogelijk om een beveiligd terrein voor overnachten voor vrachtverkeer op Rijkswaterstaat grond te realiseren.

6.4.4 Transporthub

Uit de studie is ook een interessante en vooruitstrevende variant op de full service verzorgingsplaats naar voren gekomen, namelijk de transporthub. Deze 'verzorgingsplaats' van de toekomst is een hub van alle mogelijke modaliteiten. Deze plek moet bereikbaar zijn met de (vracht)auto en is mede bedoeld als carpoollocatie (ook voor overstappen met Blablacar en Uber), (shuttle)busstop van of naar bedrijventerreinen, fietsverbinding met het achterland enzovoorts. Hiervoor is het echter wel belangrijk dat deze verzorgingsplaats vanuit beide richtingen goed bereikbaar is. Daarom is de ligging nabij een knooppunt / aansluiting op de snelweg vereist, dit kan ook aan het onderliggend wegennet zijn. De transporthub staat dus zowel ten dienste van de reizigers op het hoofdwegennet als het onderliggend wegennet. Dit type locaties is daarmee enorm aantrekkelijk voor een aanvullend en/of uitgebreid aanbod aan voorzieningen en diensten (bijvoorbeeld carwash, pakketdienst, drive-in supermarkt, pickup points voor verse streekproducten – direct van boer naar consument). Daarnaast is

het ook passend om nabij de transporthub (aangrenzend) overnachten voor vrachtwagens te realiseren. De transporthub is namelijk vanuit twee richtingen van de snelweg te bereiken en biedt (afhankelijk van de exploitant) een variëteit aan voorzieningen.

De transporthub voorziet in een behoefte, maar is geen voorziening die past bij een verzorgingsplaats langs het hoofdwegennet. De transporthub ligt daarom niet binnen het areaal van Rijkswaterstaat, maar kan op (aan te kopen grond) van de gemeente of een particulier gerealiseerd worden door een exploitant.

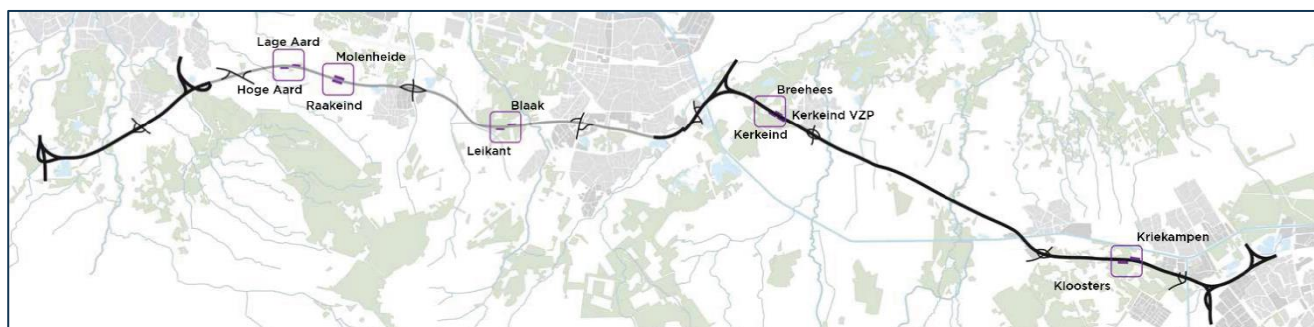


7 Uitwerking voor het traject

7.1 Het traject Breda - Eindhoven

Op het traject Breda (knooppunt St. Annabosch) en Eindhoven zijn op dit moment zes rustplaatsen en vijf verzorgingsplaatsen aanwezig. Op basis van de resultaten uit de voorgaande hoofdstukken, is voor deze locaties beschreven wat het beste toekomstscenario is. Hierbij is gekeken naar de ruimtelijke inpassingsmogelijkheden, de ligging binnen het traject (afstanden ten opzichte van elkaar) en de 'eigenheid van de locatie'. Per locatie wordt beschreven welk scenario (opheffen of aanpassen naar sterrendifferentiatie) de beste optie is.

Uitgangspunt is dat we voor Nederland een differentiatie in verzorgingsplaatsen voorzien middels een sterrenindeling en waarbij we terug willen naar 'slechts' enkele maar wel goede verzorgingsplaatsen binnen de wettelijke afstanden. Voor de overige, overbodige locaties wordt geadviseerd om deze op te heffen. Dit draagt positief bij aan de doorstroming en verkeersveiligheid op de snelwegen. Sluipverkeer gebruikt de rust- of verzorgingsplaats namelijk om een deel van de file te ontwijken. De extra invoegende bewegingen die dit verkeer veroorzaakt, zorgt voor een verslechtering van de doorstroming op de snelweg.



Figuur 4: Het traject

7.1.1 Eindhoven → Tilburg (oost – west)

De verzorgingsplaats Kriekampen leent zich er qua beschikbare ruimte en ligging voor om te herinrichten tot verzorgingsplaats★★. Er zijn geen goede mogelijkheden om deze locatie uit te breiden tot ★★★.

Het advies is om de huidige rustplaats Brehees op termijn op te heffen. Door het opheffen van Brehees, is er in de toekomst nog steeds voldoende spreiding in stopplaatsen (zie paragraaf 7.1.5), neemt het aantal toe- en afritten aan de A58 af en kan er ruimte teruggegeven worden aan het natuurlandschap en/of overgedragen worden aan Staatsbosbeheer. De parkeercapaciteit kan worden opgenomen op verzorgingsplaats Kriekampen bij de herinrichting.

7.1.2 Tilburg → Breda (oost – west)

Rustplaats Blaak kan worden heringericht tot verzorgingsplaats★. Deze rustplaats blijft nodig om te voldoen aan voldoende stopplaatsen met voldoende spreiding (zie paragraaf 7.1.5). Om alle doelgroepen te bedienen (zie differentiatiewens in paragraaf 5.2.1) is het wenselijk om langs het traject minimaal één type verzorgingsplaats

per richting te realiseren. Rustplaats Blaak is gezien de beschikbare (groene) ruimte en ligging de meest geschikt locatie om een verzorgingsplaats★ te worden langs de oost → west verbinding.

De verzorgingsplaats Molenheide is geschikt om uit te breiden tot verzorgingsplaats★★★. Dit betekent dat aan deze locatie het overnachten voor vrachtverkeer geconcentreerd kan worden op privaat terrein in de nabijheid / grenzend aan de huidige verzorgingsplaats. Het voordeel van Molenheide is dat het achterland al bereikbaar is via een weg (Molenakkerweg) die parallel aan de verzorgingsplaats ligt. Deze parallelweg kan ingezet worden als verbinding met de aangrenzende overnachtingsplaats (op privaat terrein) voor vrachtverkeer. Deze verzorgingsplaats wordt verder toegelicht en uitgewerkt in paragraaf 7.2.

De huidige rustplaats Lage Aard leent zich ervoor om opgeheven te worden, deze locatie bevindt zich op 'slechts' 2 kilometer vanaf de verzorgingsplaats Molenheide. Deze locatie heeft vanuit spreidingsperspectief onvoldoende meerwaarde om te behouden. De parkeercapaciteit kan beter samengevoegd worden op Molenheide, waar bezoekers kunnen stoppen en tevens ook gebruik kunnen maken van het 'full service' aanbod.

Kanttekening is dat gedoogd wordt dat op deze rustplaats toegang verleend wordt tot een ontmoetingsplek op achterliggend terrein. Dit is niet conform het officiële beleid van Rijkswaterstaat.

7.1.3 Breda → Tilburg (west – oost)

Voor de huidige rustplaats Hooge Aard wordt geadviseerd om deze op termijn op te heffen. Door het opheffen van Hooge Aard is er in de toekomst nog steeds voldoende spreiding in stopplaatsen (zie paragraaf 7.1.5), neemt het aantal toe- en afritten aan de A58 af en kan er ruimte teruggegeven worden aan het natuurlandschap en/of overgedragen worden aan Staatsbosbeheer. De parkeercapaciteit kan worden opgenomen op verzorgingsplaats Raakeind bij de herinrichting.

Voor verzorgingsplaats Raakeind wordt een herinrichting tot verzorgingsplaats★★ voorgesteld. Verzorgingsplaats Raakeind is momenteel via een onderdoorgang voor voetgangers (onder de A58 door) verbonden met verzorgingsplaats Molenheide. De verzorgingsplaats★★ Raakeind kan daardoor complementair zijn aan verzorgingsplaats★★★ Molenheide.

Voor rustplaats Leikant wordt geadviseerd om deze te herinrichten tot verzorgingsplaats★. Deze rustplaats blijft nodig om te voldoen aan voldoende stopplaatsen met voldoende spreiding (zie paragraaf 7.1.5). Om alle doelgroepen te bedienen (zie differentiatiewens in paragraaf 5.2.1) is het wenselijk om langs het traject minimaal één type verzorgingsplaats per richting te realiseren. Rustplaats Leikant is gezien de beschikbare (groene) ruimte en ligging de meest geschikt locatie om een verzorgingsplaats★ te worden langs de west → oost verbinding.

Kanttekening is dat gedoogd wordt dat op deze rustplaats toegang verleend wordt tot een ontmoetingsplek op achterliggend terrein. Dit is niet conform het officiële beleid van Rijkswaterstaat.

7.1.4 Tilburg → Eindhoven (west – oost)

Voor de huidige rustplaats Kerkeind wordt geadviseerd om deze op termijn op te heffen. Bij het opheffen van rustplaats Kerkeind is er in de toekomst nog steeds voldoende spreiding in stopplaatsen (zie paragraaf 7.1.5), neemt het aantal toe- en afritten aan de A58 af en kan er ruimte teruggegeven worden aan het natuurlandschap en/of overgedragen worden aan Staatsbosbeheer. De locatie Kerkeind ligt verkeerskundig extra ongunstig in verband met de dichte ligging nabij knooppunt De Baars. Het (negatieve) effect op de doorstroming door de

vele in- en uitvoegstroken binnen een korte afstand wordt hierdoor versterkt. De parkeercapaciteit van rustplaats Kerkeind kan worden opgenomen op verzorgingsplaats Kloosters bij de herinrichting.

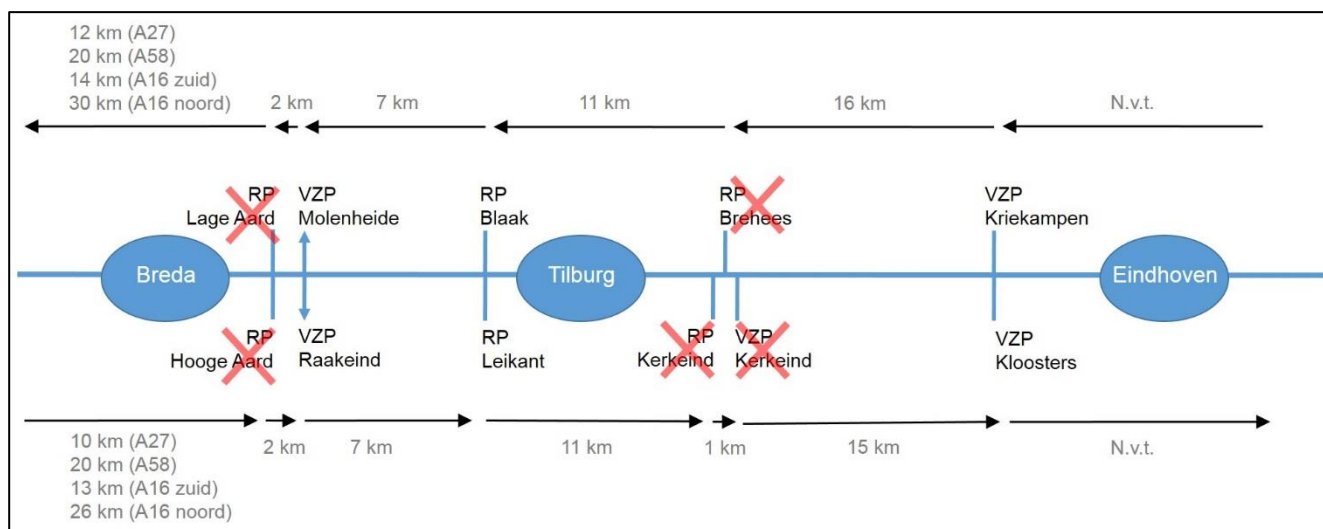
Ook voor verzorgingsplaats Kerkeind wordt geadviseerd om deze op termijn op te heffen en de capaciteit samen te voegen op verzorgingsplaats Kloosters. Net als de rustplaats Kerkeind ligt deze plaats verkeerskundig ongunstig ten opzichte van knooppunt De Baars. Daarnaast ligt Kerkeind (zowel de huidige verzorgingsplaats als rustplaats) ingepakt in de omgeving. De locatie ligt momenteel dicht tegen de A58 aan en heeft minder 'eigen vrije (groene) ruimte' voor uitbreiding van functies of voorzieningen. Ook is de locatie ingesloten door de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en Natura 2000 gebied. De huidige verzorgingsplaats Kerkeind is daarom ongeschikt om uit te breiden tot ★★ of ★★★ locatie. Deze locatie is ook overbodig vanuit het perspectief van spreiding tussen de stopplaatsen. Overigens zal deze locatie in termijnen uitgefaseerd moeten worden in verband met de aanwezigheid van de huidige exploitant (tankstation).

Het advies voor verzorgingsplaats Kloosters is om deze locatie uit te breiden tot verzorgingsplaats★★★. Dit is op de west – oost verbinding binnen dit traject de meest geschikte locatie voor een ★★★locatie. De locatie heeft zelf al uitbreidingsmogelijkheden (deel van de groenstroken inruilen) en er zijn buiten de EHS-zone nog mogelijkheden om gronden aan te kopen. Indien er een energie- en transporthub bij de afslag Best komt (zie paragraaf 7.3), dan kan het aanvullende voorzieningengedeelte voor vrachtverkeer (overnachten en bijbehorende voorzieningen) mogelijk ook met de transporthub gecombineerd worden. In dat geval kan Kloosters een verzorgingsplaats★★ worden.

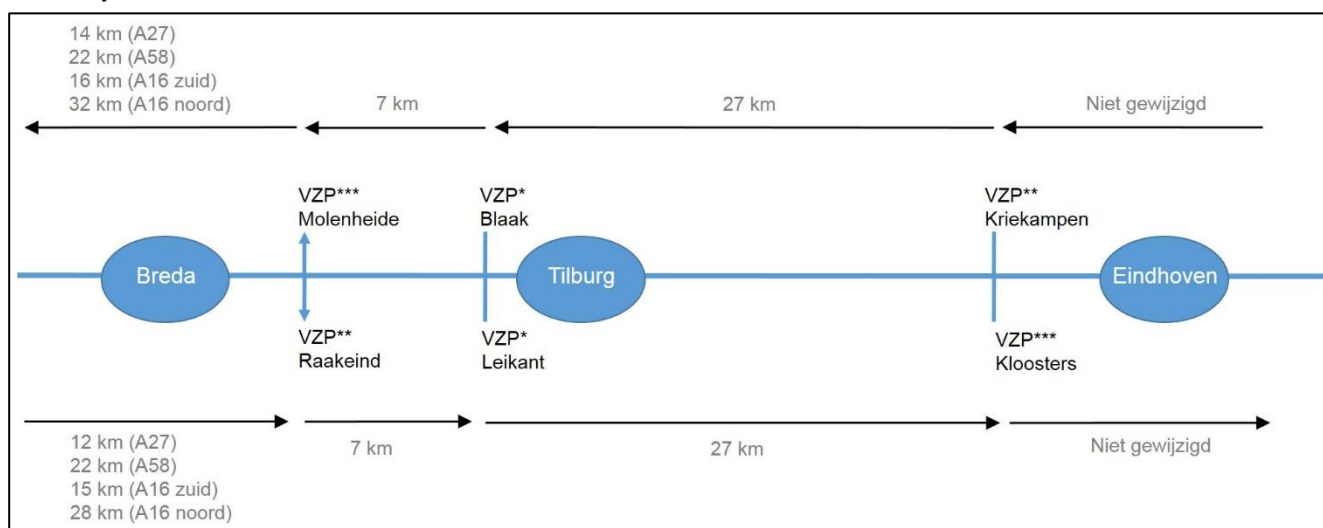
7.1.5 Toets spreiding verzorgingsplaatsen

Aan de hand van bovenstaand voorstel is getoetst in hoeverre de spreiding van de voorgestelde locaties voldoet aan de richtlijnen. In de Richtlijn Verzorgingsplaatsen 2011 wordt verwezen naar het voorzieningenbeleid uit 2004⁶. Hierin is opgenomen dat voor de verzorging van mens en voertuig op regelmatige afstand langs rijkswegen gebonden stopplaatsen aanwezig moeten zijn. Met regelmatige afstand wordt hierbij aangegeven 'in beginsel om de circa 20 km'. Op de onderstaande afbeeldingen is het resultaat van deze toets weergegeven. Het voorstel voor de nieuwe inrichting van de verzorgingsplaatsen op het traject A58 Breda – Eindhoven voldoet aan de richtlijn 'circa 20 km', de situatie wijzigt niet significant ten opzichte van de huidige situatie.

⁶ De kennisgeving "Voorzieningen op verzorgingsplaatsen langs Rijkswegen 2004" is in 2011, 2013 en 2017 op enkele onderdelen gewijzigd.



Visie op eindbeeld:



Figuur 5: Overzicht verzorgingsplaatsen A58 incl. afstanden (VZP = verzorgingsplaats, RP = rustplaats)

7.1.6 Samenvoeging parkeercapaciteit

In het voorstel in paragraaf 7.1.1 tot en met 7.1.4 wordt er van uitgegaan dat enkele bestaande rust- en verzorgingsplaatsen op termijn worden opgeheven en de parkeercapaciteit van deze locaties wordt gecompenseerd op de te behouden (en te herinrichten) locaties. In deze paragraaf wordt ingegaan op het aantal parkeerplaatsen dat overgenomen moet worden in relatie tot de huidige beschikbare ruimte hiervoor (globale inschatting m²). Bij het bepalen van de huidige parkeercapaciteit is uitgegaan van de richtlijnen voor het inrichten van parkeervakken (vrachtwagens is 25 meter⁷ lengte voor één voertuig, personenauto is 6 meter lengte voor één voertuig). In de praktijk kan dit dus wel betekenen dat de parkeerplaatsen efficiënter worden gebruikt.

⁷ Bij vrachtwagenparkeeronderzoeken voor Rijkswaterstaat (o.a. Oost-Nederland in 2017) wordt 25 meter als eis gesteld.

Opheffen Brehees:

BREHEES	Lengte mixstrook	Parkeercapaciteit mixstrook	Oppervlakte parkeervoorziening
TOTAAL	175 m	7 vrachtwagens of 35 personenauto's	2300 m ²



Figuur 6: Brehees; op te heffen

Het voorstel is om de parkeercapaciteit van rustplaats Brehees, te weten voor 7 vrachtwagens of 35 personenauto's, op te nemen op verzorgingsplaats Kriekampen. Op afbeelding 5 is weergegeven welke (groene) ruimte er hiervoor eventueel beschikbaar is op de huidige verzorgingsplaats Kriekampen. De genoemde oppervlaktes zijn bepaald aan de hand van een globale meting via de luchtfoto.

Op verzorgingsplaats Kriekampen is voldoende ruimte binnen het huidige Rijkswaterstaat areaal om de parkeercapaciteit van Brehees over te nemen.



Figuur 7: Kriekampen; beschikbare ruimte

Opheffen Kerkeind:

KERKEIND RP	Lengte mixstrook	Parkeercapaciteit mixstrook	Oppervlakte parkeervoorziening
TOTAAL	200 m	8 vrachtwagens of 40 personenauto's	1800 m ²



Figuur 8: Kerkeind rustplaats; op te heffen

KERKEIND VZP	Lengte mixstrook	Parkeercapaciteit mixstrook	Oppervlakte parkeervoorziening
	6 m	1 personenauto	10 m ²
	42 m	1 vrachtwagen of 8 personenauto's	215 m ²
	14 m	2 personenauto's	80 m ²
	17 m	3 personenauto's	125 m ²
	40 m	1 vrachtwagen of 8 personenauto's	240 m ²
TOTAAL	119 m	2 vrachtwagens of 22 personenauto's	670 m ²



Figuur 9: Kerkeind verzorgingsplaats; op te heffen

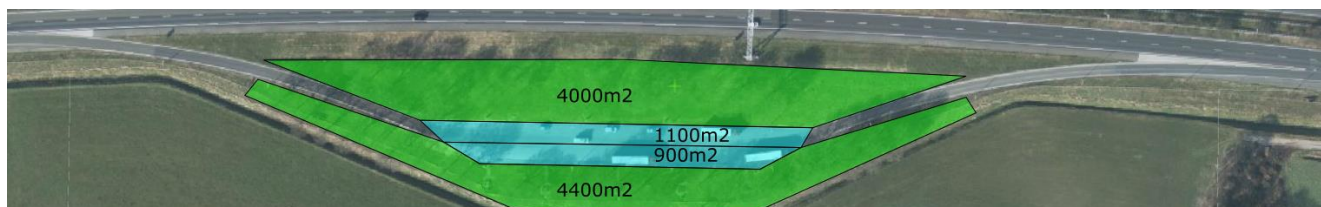
Het voorstel is om de parkeercapaciteit van zowel de rustplaats als de verzorgingsplaats Kerkeind, te weten voor 10 vrachtwagens of 62 personenauto's, op te nemen op verzorgingsplaats Kloosters. Op afbeelding 12 is weergegeven welke (groene) ruimte er hiervoor eventueel beschikbaar is op de huidige verzorgingsplaats Kloosters. De genoemde oppervlaktes zijn bepaald aan de hand van een globale meting via de luchtfoto. Op verzorgingsplaats Kloosters is voldoende ruimte binnen het huidige Rijkswaterstaat areaal om de parkeercapaciteit van Kerkeind (rustplaat en verzorgingsplaats) over te nemen.



Figuur 10: Kloosters; beschikbare ruimte

Opheffen Hooge Aard:

HOOGHE AARD	Lengte mixstrook	Parkeercapaciteit mixstrook	Oppervlakte parkeervoorziening
	125 m	5 vrachtwagens of 25 personenauto's	1100 m ²
	110 m	4 vrachtwagens of 22 personenauto's	900 m ²
TOTAAL	235 m	9 vrachtwagens of 47 personenauto's	2000 m ²



Figuur 11: Hooge Aard; op te heffen

Het voorstel is om de parkeercapaciteit van rustplaats Hooge Aard, te weten voor 9 vrachtwagens of 47 personenauto's, op te nemen op verzorgingsplaats Raakeind. Op afbeelding 7 is weergegeven welke ruimte er hiervoor eventueel beschikbaar is op de huidige verzorgingsplaats Raakeind. De genoemde oppervlaktes zijn bepaald aan de hand van een globale meting via de luchtfoto.

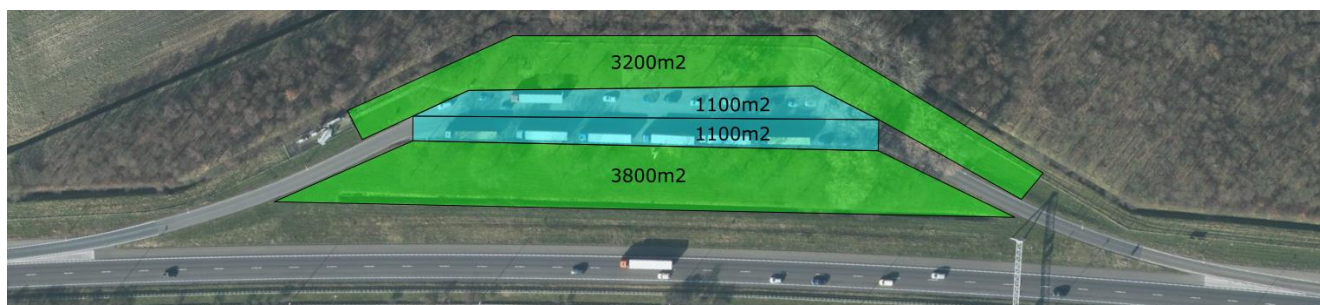
Op verzorgingsplaats Raakeind is er in principe voldoende m² binnen het huidige Rijkswaterstaat areaal om de parkeercapaciteit van Hooge Aard over te nemen, maar gezien de inrichting (lange smalle stroken) en ligging (dicht tegen de snelweg) is het onwenselijk om de huidige vrije ruimte hiervoor te gebruiken. Voor Raakeind wordt een uitbreiding van het areaal geadviseerd om zowel de parkeercapaciteit van Hooge Aard over te nemen als voor de inrichting van een volwaardige verzorgingsplaats★★.



Figuur 12: Raakeind; beschikbare ruimte

Opheffen Lage Aard:

LAGE AARD	Lengte mixstrook	Parkeercapaciteit mixstrook	Oppervlakte parkeervoorziening
	125 m	5 vrachtwagens of 25 personenauto's	1100 m ²
	135 m	5 vrachtwagens of 27 personenauto's	1100 m ²
TOTAAL	260 m	10 vrachtwagens of 52 personenauto's	2200 m ²



Figuur 13: Lage Aard; op te heffen

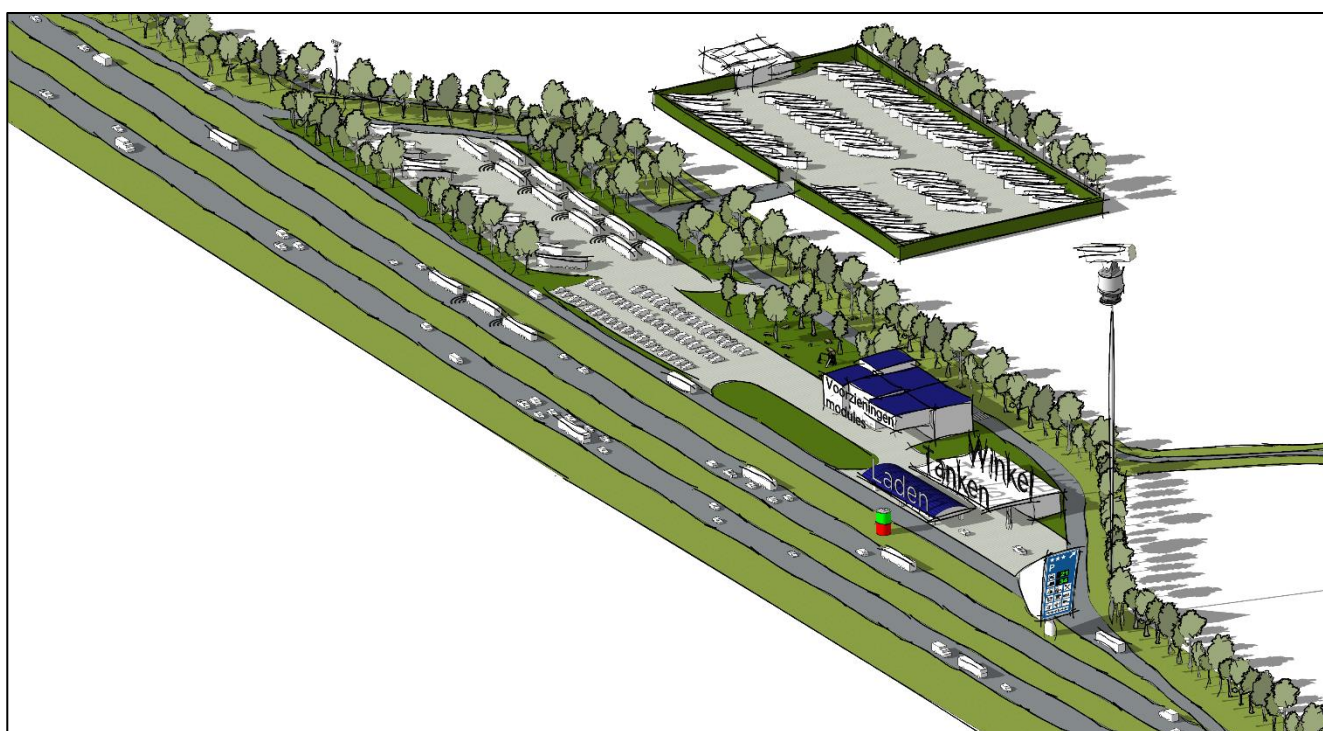
Het voorstel is om de parkeercapaciteit van rustplaats Lage Aard, te weten voor 10 vrachtwagens of 51 personenauto's, op te nemen op verzorgingsplaats Molenheide. Op afbeelding 9 is weergegeven welke (groene) ruimte er hiervoor eventueel beschikbaar is op de huidige verzorgingsplaats Molenheide. De genoemde oppervlaktes zijn bepaald aan de hand van een globale meting via de luchtfoto. Op verzorgingsplaats Molenheide is er in principe voldoende m² binnen het huidige Rijkswaterstaat areaal om de parkeercapaciteit van Lage Aard over te nemen, maar gezien de inrichting (lange smalle stroken) en ligging (dicht tegen de snelweg) is het onwenselijk om de huidige vrije ruimte hiervoor te gebruiken. Voor Molenheide wordt een uitbreiding van het areaal geadviseerd om zowel de parkeercapaciteit van Lage Aard over te nemen (op RWS areaal) als voor de inrichting van een volwaardige verzorgingsplaats★★★ (op RWS areaal voor de ★★-functies en op privaat terrein voor de ★★★-functies).



Figuur 14: Molenheide; beschikbare ruimte

7.2 Uitwerking verzorgingsplaats*** Molenheide

De locatie Molenheide⁸ kan worden ontwikkeld tot full service verzorgingsplaats***. Dit betekent dat deze locatie aan zowel personenverkeer (werk en recreatief) als voor vrachtverkeer het volledige pallet aan voorzieningen gaat bieden, inclusief ondersteuning van het gebruik door smart mobility toepassingen. De (particuliere) plaats waar het vrachtverkeer lang kan parkeren / overnachten, wordt via een parallelle weg vanaf de verzorgingsplaats ontsloten. Op deze plaats worden ook de aanvullende voorzieningen voor vrachtwagenchauffeurs aangeboden waarbij het serviceniveau nader te bepalen is door de exploitant en afhankelijk zal zijn van vraag en aanbod. Op zowel het openbare terrein als het (beveiligde) particuliere terrein worden de voorzieningen middels de modules zoveel mogelijk bij elkaar gecentreerd. Dit heeft als doel om zo logisch en kort mogelijke looproutes voor voetgangers te realiseren (en geen drukke, verkeersonveilige routes over het gehele terrein). Daarnaast wordt de voetgangerstunnel onder de A58 door geüpgraded in een volwaardige en aantrekkelijk onderdoorgang voor voetgangers, zodat er meer wisselwerking ontstaat tussen de verzorgingsplaats** Raakeind en verzorgingsplaats*** Molenheide.



Figuur 15: Schets toekomstige verzorgingsplaats Molenheide

7.3 Uitwerking energie- en transporthub Best

Een vooruitstrevende variant op de verzorgingsplaats van de toekomst, is de transporthub (zie paragraaf 6.4.4). Binnen InnovA58 en voorliggend traject is de ruimtelijk economische-ontwikkeling van een transporthub langs de A58 nabij Eindhoven een uitgelezen kans om de volgende redenen:

- Regio Brainport Eindhoven is economisch een van de sterkst groeiende regio's van Nederland.
- Goede strategische ligging nabij knooppunt Batadorp (A58 – A2).
- Er zijn ruimtelijk mogelijkheden vanuit de geplande gebiedsontwikkeling rondom de aansluiting Best.

⁸ Een belangrijk praktisch bezwaar voor deze ontwikkeling is dat deze locatie in erfpacht is uitgegeven is. Om deze ontwikkeling mogelijk te maken zal dus in overleg getreden moeten worden met de erfpachter. Zie verder hoofdstuk 8.

- De verbinding / mogelijke toegang via het achterland met Eindhoven Airport.
- Goede ligging als 'tussenstop' op de goederencorridor Zuid (A16 – A58 – A67) van en naar Duitsland.
- Aanwezigheid van huidige carpoolplaats Best – kans om te koppelen aan de transporthub.

De aansluiting A58 - Best (regio Eindhoven) is daarmee qua ligging de meest kansrijke locatie voor de transporthub op het traject Breda - Eindhoven. Maar deze aantrekkelijkheid en geschiktheid is uiteraard ook afhankelijk van de bereidheid voor invulling vanuit de markt / exploitanten. Mocht er vanuit de markt een andere locatie op het traject aangedragen worden⁹, dan is het wenselijk hier een nadere analyse voor te verrichten. In paragraaf 6.4.4 zijn de voorwaarden opgenomen waar de eventueel alternatieve locatie dan aan moet voldoen.

Een aanvullende en innovatieve kans die bij uitstek geschikt is voor de locatie A58 - Best (regio Eindhoven), is de ontwikkeling tot een energie- én transporthub. Zie bijlage H waarom we nu op deze ontwikkeling moeten inzetten om niet de boot te missen om bij te dragen aan de verduurzaming van de transportsector.

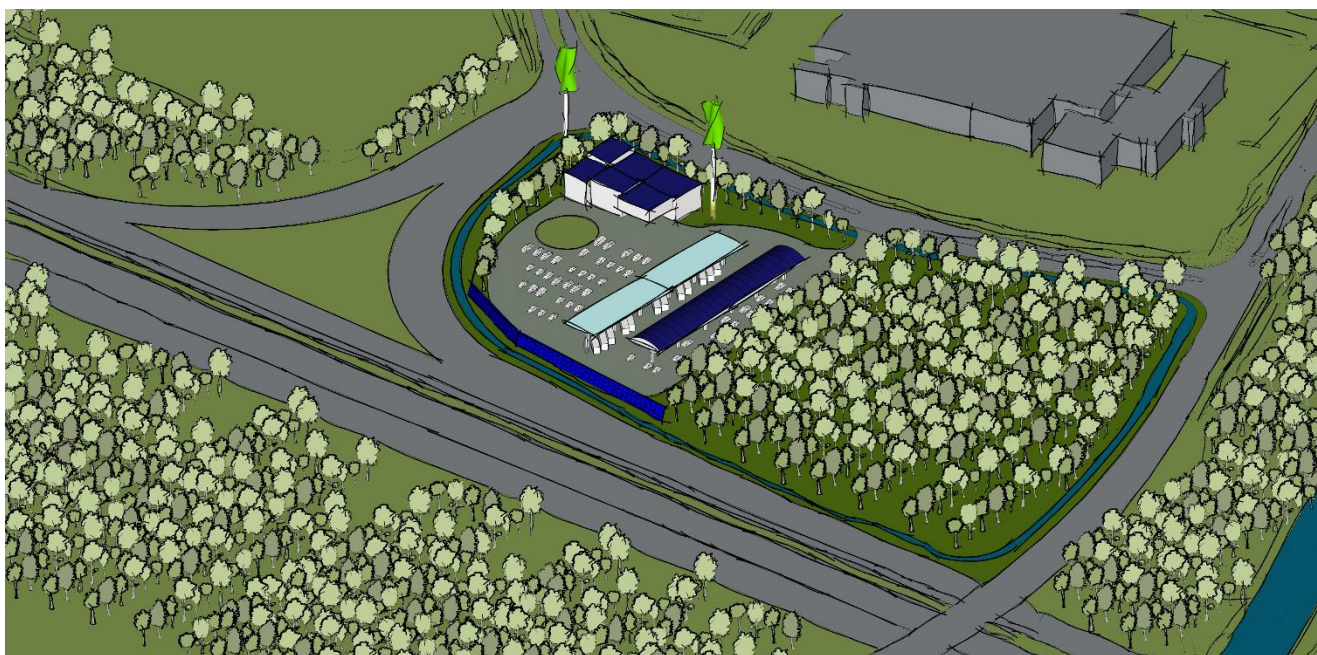
De mogelijke kansen bij de ontwikkeling tot een energie- en transporthub op deze locatie zijn:

- Plaatsen van (kleine) windmolens voor het opwekken van duurzame energie (kleine windmolens in verband met Eindhoven Airport).
- Plaatsen van zonnepanelen op de gebouwen en boven de ruimte voor elektrisch laden.
- De pieken in de energieopwekking door de windmolen¹⁰ en zonnepanelen omzetten in waterstof.
- Aanbieden van een waterstofvulpunt.
- Bussen op waterstof gaan rijden van en naar Eindhoven Airport, van en naar de omliggende bedrijventerreinen en misschien van en naar het centrum van Eindhoven.
- Vrachtverkeer op waterstof (of CNG) op de goederencorridor Zuid (van naar de Rotterdamse haven en Duitsland) kunnen deze locatie als tussenstop / bijtankpunt gebruiken.
- Personenverkeer kan de auto parkeren op de carpoolplek en elektrische auto's kunnen hier ook duurzaam opladen.
- Diverse duurzame functies en voorzieningen kunnen gekoppeld worden aan deze locatie, gebruik makend van duurzame energie.
- Eventueel ook nog te koppelen met een vrachtwagenparkeerplaats voor overnachten, afhankelijk van de inrichting van verzorgingsplaats Kloosters (naar een vrachtwagenparkeerplaats voor overnachten op zowel Kloosters als de transporthub Best is waarschijnlijk geen vraag en aanbod).

Deze energie- en transporthub zou aan het onderliggend wegennet komen te liggen (Erica in de gemeente Best) en komt daarmee niet op Rijksgrond. Desondanks moet Rijkswaterstaat wel een rol in deze ontwikkelingen willen hebben, gezien het ook ten dienste staat aan het (transport)verkeer op de A58 en het een belangrijke bijdrage levert aan de ontwikkeling van duurzame energie. Rijkswaterstaat kan deze ontwikkeling faciliteren, ondersteunen en aanjagen.

⁹ Binnen voorliggende opdracht is geen verdere studie verricht naar alternatieve locaties voor een transporthub op het traject. Er is enkel gericht op de uitwerking van de locatie die ruimtelijk, economisch en verkeerstechnisch gezien als meest geschikte locatie is ingeschat.

¹⁰ In verband met de nabije ligging bij Eindhoven Airport, moet in overleg met de provincie Noord-Brabant nog wel nagegaan worden op welke manier windmolens op deze plek mogelijk zijn (te maken).



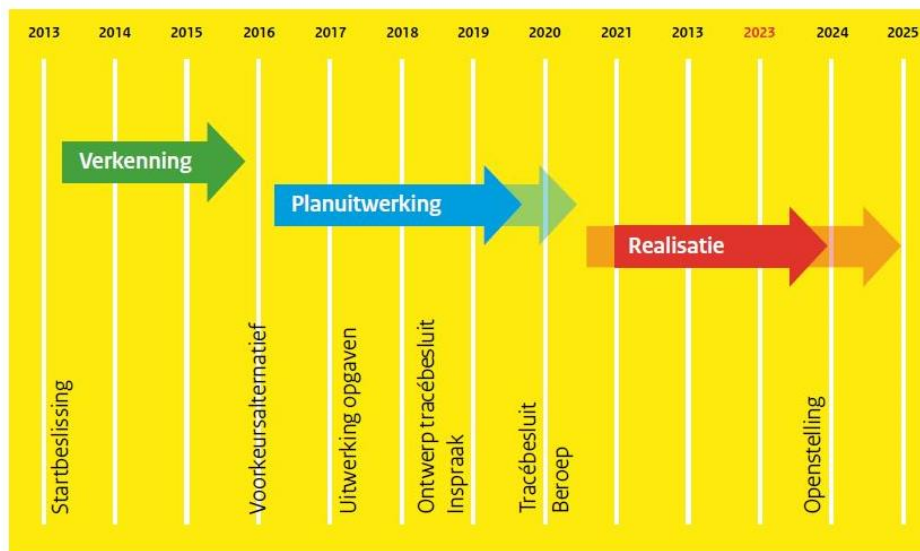
Figuur 16: Schets transport- en energiehub Best

7.4 Fasering

In paragrafen 7.1 tot en met 7.3 is het totaalplaatje beschreven voor de verzorgingsplaatsen langs het traject Breda – Eindhoven. Realisatie hiervan moet passen binnen de te doorlopen procedures en beleid en wet- en regelgeving. Zo is de Benzinewet tot 2024 in ieder geval beperkend voor de ontwikkeling van de verzorgingsplaats★★★ en dan met name voor het (private) deel voor vrachtwagenparkeren (en overnachten). Tot in ieder geval 2024 staat de Benzinewet geen aanvullend tankstation en/of wegrestaurant op de verzorgingsplaatsen toe¹¹. Andere voorzieningen / diensten zijn al wel mogelijk, mits dit dan past binnen het (nieuwe) voorzieningenbeleid van Rijkswaterstaat.

Deze paragraaf gaat in op de mogelijke fasering en deelopgaven om uiteindelijk tot het gewenste totaalplaatje te komen. Hierbij is ook de (voorlopige) planning van InnovA58 als leidraad gebruikt. In de periode 2018-2019 gaat de OTB- en TB-procedure voor de A58 lopen voor het deeltraject Tilburg – Eindhoven en knooppunt Galder – knooppunt St. – Annabosch (A58 ten zuiden van Breda). Het deeltraject St. Annabosch (Breda) – Tilburg maakt hier dus geen onderdeel van uit, de voorgestelde wijzigingen op verzorgingsplaatsen op dit traject dienen via aparte planvorming mogelijk gemaakt te worden. De planning is dat de realisatiefase van InnovA58 in 2020 start en dat het project gereed is in 2023.

¹¹ Bron: notitie Rijkswaterstaat 'Truckparkings'.



Figuur 17: Planning InnovA58 - <https://www.innova58.nl/het+project+sub/procedure+en+planning/default.aspx>

7.4.1 Fase 1 – voorbereiding en procedures

Het voorstel is om in de periode 2018-2019 te starten met de voorbereiding en het doorlopen van alle benodigde procedures om de herinrichting van de verzorgingsplaatsen op het traject mogelijk te maken. Het gaat dan om de volgende stappen en acties:

- Het voorstel is om Kloosters te ontwikkelen tot verzorgingsplaats ★★★ maar om dit mogelijk te maken is extra grond nodig (door private partij aan te kopen, of door Rijkswaterstaat en vervolgens vervreemden). Ten westen van verzorgingsplaats Kloosters ligt een perceel van een particulier (agrarische bestemming), mogelijk kan deze grond op onteigeningsbasis worden opgenomen in het OTB.
- Ook is het is gewenst om in deze periode nader onderzoek te doen naar de exploitatiebaarheid en haalbaarheid van het private deel (lang parkeren / overnachten vrachtverkeer) voor de verzorgingsplaats★★★ Kloosters.
- Voor het daadwerkelijk opheffen en herbestemmen van de rustplaatsen Brehees en Kerkeind is afhankelijk van de invulling een bestemmingsplanwijziging nodig. Tijdens de voorbereidingsfase (fase 1) is het wenselijk om na te gaan welke bestemming aan deze gronden gegeven gaat worden en/of de eventuele benodigde bestemmingsplanwijziging mee te nemen in de OTB-procedure.
- Voor de energie- en transporthub nabij Best is het van belang dat deze voorziene ontwikkeling en kans met betrokken overheden moet worden besproken. Er dient ook op zoek gegaan te worden naar partijen die deze ontwikkeling verder vorm willen geven. Het daadwerkelijk moment waarop de hub gerealiseerd kan zijn, is geheel afhankelijk van deze voorbereiding en het haalbaarheidsonderzoek. De energie- en transporthub nabij Best is overigens voorsnog voorzien op (Rijkswaterstaat) gronden die vrijkomen door het verschuiven van de toe- en afrit. Eventueel benodigde bestemmingsplanwijziging kan meegenomen worden in de OTB-procedure. Nadien kan deze grond eventueel vervreemd worden (aan een private partij).
- Er is geadviseerd om de openbare parkeercapaciteit van rustplaats Lage Aard op te nemen op verzorgingsplaats★★★ Molenheide. Hiervoor is zeer waarschijnlijk een uitbreiding van deze

verzorgingsplaats (gronden) nodig. Daarnaast is ook voor de ontwikkeling van het private deel van de verzorgingsplaats★★★ Molenheide (overnachten vrachtverkeer) extra grond nodig. Verzorgingsplaats Molenheide valt echter niet binnen het planvormingstraject van de wegverbreding. Daarom is het wenselijk om tijdens fase 1 nader onderzoek te doen naar de exploitatiebaarheid en haalbaarheid van (het private deel van) de verzorgingsplaats★★★ Molenheide en de benodigde procedures te doorlopen.

- Voor het daadwerkelijk opheffen en herbestemmen van rustplaats Lage Aard is afhankelijk van de invulling ook een bestemmingsplanwijziging nodig. Geadviseerd wordt om dit eveneens in bovenstaand onderzoek en bestemmingsplantraject mee te nemen.
- Er is geadviseerd om de parkeercapaciteit van rustplaats Hooge Aard op te nemen op verzorgingsplaats★★ Raakeind. Hiervoor is zeer waarschijnlijk een uitbreiding van de verzorgingsplaats Raakeind (gronden) nodig. Deze verzorgingsplaats valt echter niet binnen het planvormingstraject van de wegverbreding. Daarom is het wenselijk om voor de uitbreiding van Raakeind (Rijkswaterstaat areaal) een aparte planvorming- en separate bestemmingsplanprocedure op te starten. Voor het daadwerkelijk opheffen en herbestemmen van de rustplaats Hooge Aard is afhankelijk van de invulling ook een bestemmingsplanwijziging nodig. Geadviseerd wordt om dit in dezelfde procedure mee te nemen.

Noot: Hoewel er voor verzorgingsplaats★★★ Kloosters en verzorgingsplaats★★★ Molenheide een apart besluitvormingstraject doorlopen moet worden (respectievelijk binnen en buiten OTB om) zijn Kloosters en Molenheide binnen het gehele wegtraject wel de twee locaties (één per richting) die conceptueel gezien hetzelfde uitgewerkt moeten worden. Het is wenselijk dat er een logisch geheel en eenduidig concept wordt neergezet dat qua uitvoering gelijktijdig gerealiseerd en opengesteld wordt. Het is daarvoor nodig dat beide (separate) procedures wel op elkaar afgestemd worden.

In deze periode kunnen ook die verzorgingsplaatsen aangepast worden waarbij sprake is van een uitbreiding binnen de huidige grenzen van de verzorgingsplaats. In de huidige bestemmingsplannen zijn deze gronden namelijk al aangewezen als 'verkeersbestemming'. Het gaat dan om de volgende verzorgingsplaatsen en actie:

- De huidige rustplaatsen Blaak en Leikant zijn voorzien als verzorgingsplaats★. Dit betekent voor deze locaties een herinrichting van het terrein. Omdat deze locaties niet geëxploiteerd worden, nu en in de toekomst niet, kan een herinrichting relatief eenvoudig plaatsvinden (zonder wijziging van het bestemmingsplan). Daarnaast vallen deze verzorgingsplaatsen toch buiten het deeltraject van de wegverbreding en hoeft de realisatie van deze verzorgingsplaatsen★ niet te wachten op de planontwikkeling rondom de wegverbreding.

7.4.2 Fase 2 – realisatiefase InnovA58

De periode 2020-2023 staat in het teken van de uitvoering van de werkzaamheden met betrekking tot de wegverbreding van de A58. Het voorstel is om het grootste deel van alle fysieke werkzaamheden (herinrichten / realisatie) op de verzorgingsplaatsen in het contract van de wegverbreding mee te nemen. Vanaf de 2^e helft van 2018 is ook het nieuwe voorzieningenbeleid van Rijkswaterstaat waarschijnlijk van kracht en kunnen vanaf dan (huidige) exploitanten het voorzieningenaanbod uitbreiden. Het is in fase 2 alleen nog niet mogelijk om het private deel van de verzorgingsplaats★★★ Kloosters en verzorgingsplaats★★★ Molenheide (voorzieningen en overnachten vrachtwagenchauffeurs) volledig te ontwikkelen in verband met de beperkingen vanuit de Benzinewet, zie verder paragraaf 7.4.3.

Samengevat zijn in fase 2 de volgende werkzaamheden voorzien:

- Realisatie van verzorgingsplaats★★ Kriekampen, inclusief het overnemen van de parkeercapaciteit van rustplaats Brehees.
- Opheffen parkeercapaciteit op rustplaats Brehees en deze locatie afsluiten en herbestemmen.
- Realisatie van verzorgingsplaats★★★ Kloosters, inclusief het overnemen van de parkeercapaciteit van rustplaats Kerkeind en verzorgingsplaats Kerkeind.
- Opheffen parkeercapaciteit op rustplaats Kerkeind en deze locatie afsluiten en herbestemmen. Verzorgingsplaats Kerkeind kan pas opgeheven worden in fase 3 (zie paragraaf 7.4.3).
- Realisatie van verzorgingsplaats★★★ Molenheide, inclusief het overnemen van de parkeercapaciteit van rustplaats Lage Aard.
- Opheffen parkeercapaciteit op rustplaats Lage Aard en deze locatie afsluiten en herbestemmen.
- Realisatie van verzorgingsplaats★★ Raakeind, inclusief het overnemen van de parkeercapaciteit van rustplaats Hooge Aard.
- Opheffen parkeercapaciteit op rustplaats Hooge Aard en deze locatie afsluiten en herbestemmen.

7.4.3 Fase 3 – werkzaamheden afhankelijk van nieuwe Benzinewet

In de periode 2024 en verder wordt de nieuwe Benzinewet van kracht. Het is nu nog onbekend wat de veranderingen t.a.v. de huidige Benzinewet zullen zijn. Maar de volgende aanpassingen en acties zijn in ieder geval niet eerder mogelijk dan 2024.

- Het daadwerkelijk 'ontmantelen' van het tankstation op verzorgingsplaats Kerkeind en deze locatie afsluiten en herbestemmen¹². Hiervoor is afhankelijk van de invulling ook een bestemmingsplanwijziging nodig.
- Realiseren van het private deel van verzorgingsplaats★★★ Kloosters; een eventueel wegrestaurant (voor overnachtende vrachtwagenchauffeurs) is waarschijnlijk pas mogelijk na wijziging van de Benzinewet.
- Realiseren van het private deel van verzorgingsplaats★★★ Molenheide; een eventueel wegrestaurant (voor overnachtende vrachtwagenchauffeurs) is waarschijnlijk pas mogelijk na wijziging van de Benzinewet.

¹² Vanuit de Benzinewet worden de locaties met tankstation aangewezen. Het is onduidelijk wanneer de huidige concessie op Kerkeind afloopt en of er juridisch gezien mogelijkheden zijn om voor die tijd (of voor 2024) deze locatie met tankstation geheel op te heffen. Geadviseerd wordt om dit in een nader (juridisch) onderzoek na te gaan.

8 Haalbaarheidstoets

In de voorgaande hoofdstukken hebben we toekomstscenario's voor verzorgingsplaatsen in de toekomst geschetst. Deze hebben we vervolgens uitgewerkt voor het A58-tracé tussen Breda en Eindhoven en we zijn gekomen tot het advies om Moleneinde op te waarderen naar een full service verzorgingsplaats★★★ en daarnaast de mogelijkheid voor een energie- en transporthub bij Best nader te onderzoeken. In dit hoofdstuk wordt de haalbaarheid van deze voorstellen geschetst. Daarbij is eerst de haalbaarheid van de ideeën/kansen in algemene zin beoordeeld en vervolgens is ingegaan op de haalbaarheid en aanpak voor de voorgestelde locaties.

8.1 Multi criteria analyse

De kansen zijn beoordeeld op de volgende aspecten:

- Draagvlak
- Verkeerseffecten
- Exploiteerbaarheid
- Bestuurlijk – juridisch
- Ruimte en ruimtelijke kwaliteit
- Duurzaamheid

In de volgende paragrafen wordt op deze aspecten ingegaan en worden de drie typen verzorgingsplaatsen en de transporthub steeds beoordeeld per (deel)aspect. Hierbij wordt een + gescoord als de inschatting is dat de verzorgingsplaats op het genoemde aspect een positieve uitwerking heeft. Er is een 0 gegeven als er geen bijzonder verschil verwacht wordt. Indien de inschatting is dat een verzorgingsplaats een negatieve uitwerking kan hebben op het specifieke aspect, dan is een - gescoord.

8.1.1 Draagvlak

Het advies is om onderscheid te maken naar drie categorieën verzorgingsplaatsen: basis, full service en full service met voorzieningen en overnachtingsmogelijkheid voor vrachtverkeer.

Weggebruikers (personenverkeer)

Uit het gebruikersonderzoek is gebleken dat de huidige verzorgingsplaatsen voldoen aan de behoefte aan basisvoorzieningen: rustmogelijkheid, sanitair voorzieningen en mogelijkheid om iets te eten of drinken. De behoefte aan een verzorgingsplaats★ is onbetwist. Daarnaast is een latente behoefte aan extra voorzieningen gesignaleerd. De 24-uurs economie en het vervagen van de grenzen tussen privé en werk zijn inherent aan het steeds verder vervlecht raken van privéleven en werk. Bij jongeren is een verschuiving van 9-tot-5-mentaliteit naar het nieuwe werken: werken waar en wanneer het jou uitkomt. Ook de deeleconomie leidt tot minder vaste afbakeningen waarbij de eigen auto wordt ingezet als bedrijfsmiddel (Blablacar en Uber) en anderen afzien van een eigen auto. Het draagvlak bij gebruikers voor nieuwe diensten zoals werkplekken is licht positief. Dat geldt ook voor de transporthub als multimodaal verkeersplatform met daaraan gekoppelde gemaksdiensten (supermarkt, pick-up point et cetera).

Weggebruikers (vrachtverkeer)

De huidige verzorgingsplaatsen voldoen niet aan alle behoeften van vrachtwagenchauffeurs. De basisvoorzieningen zijn essentieel maar daarnaast is er vanuit de gebruikers ook behoefte aan veilige stalling van de vrachtwagen met overnachtingsmogelijkheid. De behoefte van de chauffeurs, of de transportbedrijven die hen inhuren, verschillen. Enerzijds is er behoefte aan voordelige rust- en verblijfsmogelijkheden. Anderzijds is er een groep die meer geld overheeft voor een veilige stalling en comfortabeler overnachting. Het aantal parkeermogelijkheden langs de belangrijke transportcorridors is ontoereikend en dit neemt wellicht nog toe als de rust- en rijtijdenregelgeving verder wordt aangescherpt. Het draagvlak voor een verzorgingsplaats★★★ is dan ook positief ingeschat met de kanttekening dat er een gedifferentieerde vraag is naar overnachtingsmogelijkheden variërend van low budget truckerscamping tot hotel.

Marktpartijen (concessiehouders en potentiële exploitanten)

Marktpartijen zijn afhoudend met het aanbieden van nieuwe diensten zolang de problemen rondom het vrachtwagenparkeren niet zijn opgelost. Daarnaast willen marktpartijen wel diensten ontwikkelen maar zit het huidige concessiesysteem het aanbod daarvan in de weg. De huidige concessiehouders willen niet dat nieuwe diensten van derden worden toegelaten op hun locaties en beschouwen dat als het tussentijds veranderen van de spelregels door Rijkswaterstaat en het Rijksvastgoedbedrijf. Nieuwe diensten vinden met name plaats op het onderliggend wegennet. Daarom is het draagvlak voor nieuwe diensten bij marktpartijen als neutraal ingeschat voor verzorgingsplaatsen en positief voor de transporthub.

Draagvlak	Verzorgingsplaats★	Verzorgingsplaats★★	Verzorgingsplaats★★★	Transporthub
Personenverkeer	+	+	+	+
Vrachtverkeer	+	+	+	+
Marktpartijen	n.v.t.	0	0	+

8.1.2 Verkeerseffecten

Het voorstel voor de inrichting van de verzorgingsplaatsen op het traject Breda – Eindhoven dragen in zijn algemeenheid al bij aan een betere doorstroming op de A58. Het voorstel om enkele rust- en verzorgingsplaatsen op te heffen, zorgt namelijk voor een afname in verkeersbewegingen de snelweg op en af en daarmee een afname van verstoringen van de doorstroming als gevolg van in- en uitvoegend verkeer.

Het inrichten van een verzorgingsplaats★★ en verzorgingsplaats★★★ met smart mobility tools kan bijdragen aan een verbetering van (het aantal) verkeersbewegingen en daarmee aan een betere doorstroming op de snelweg. Ter illustratie:

- Als de chauffeur weet of er parkeerruimte is, zijn er geen onnodige uitvoeg- en invoegbewegingen.
- Als de nummerborden worden geregistreerd om eventueel misbruik te voorkomen, wordt de sluiproute via de verzorgingsplaats minder aantrekkelijk gemaakt.
- Via smart mobility tools kan de weggebruiker worden geadviseerd over de actuele drukte per wegdeel zodat hij/zij kan kiezen voor een andere route of voor het gebruik van de verzorgingsplaats als werkplek tot de drukte is afgenomen.

De verkeerseffecten van een verzorgingsplaats★★ en een verzorgingsplaats★★★ op de snelweg zijn om bovenstaande redenen als positief beoordeeld. Voor de verzorgingsplaats★ zijn geen specifieke positieve of negatieve verkeerseffecten voorzien. De transporthub op een naastgelegen locatie (aan het onderliggend wegennet) leidt wel tot extra verkeersbewegingen de snelweg op en af (verkeersaantrekkende werking)

waardoor de doorstroming negatief beïnvloed kan worden. Daar staat tegenover dat de transporthub carpoolen faciliteert waardoor auto's met meer inzittenden de weg opgaan. De transporthub wordt daarom wat betreft effect op de doorstroming op de snelweg 'neutraal' ingeschat. Hoe een en ander uitpakt in de praktijk is locatieafhankelijk.

Op dit moment is de inschatting dat de voorgestelde verzorgingsplaatsen★, ★★ en ★★★ geen effect hebben op het onderliggend wegennet ten opzichte van de huidige situatie. De transporthub ligt aan het onderliggend wegennet en heeft naar verwachting een verkeersaantrekkende werking. Daarom is het effect van de transporthub op het onderliggend wegennet met een – beoordeeld. Een transporthub is wel een mobiliteitsknooppunt waar kan worden overgestapt op het OV, fiets of deelauto. Kortom, de transporthub kan de verdeling naar vervoersmiddel op het onderliggende wegennet positief beïnvloeden. Dit kan versterkt worden met parkeertarieven waarbij kort parkeren (tot 2 uur) gratis is en lang parkeren (zoals bij carpoolen) tegen betaling. Dit stimuleert de multimodaliteit omdat de regionale doelgroep die de mogelijkheid heeft om op de fiets of met het openbaar vervoer naar de transporthub te komen, dit door de parkeertarieven ook eerder zal doen. Op die manier wordt de transporthub primair voor korte parkeerstops gebruikt of door forensen die met het OV of de fiets komen om vervolgens te carpoolen of over te stappen op een deelauto.

Verkeerseffecten	Verzorgingsplaats★	Verzorgingsplaats★★	Verzorgingsplaats★★★	Transporthub
Doorstroming snelweg	0	+	+	0
Effect op OWN	0	0	0	-
Verschuiving verkeersmodaliteit	0	0	0	+

8.1.3 Exploiteerbaarheid

Voor een verzorgingsplaats★ is geen business case te maken. Tegenover de beheer- en onderhoudslasten staan geen inkomsten. Een mogelijkheid is het plaatsen van sanitaire units waarvoor betaald moet worden. Maar deze opbrengsten wegen waarschijnlijk niet op tegen de kosten en stimuleren wildplassen. Daarom is de exploiteerbaarheid van een verzorgingsplaats★ negatief beoordeeld. Deze verzorgingsplaats lijkt bij uitstek horend bij de basistaak van Rijkswaterstaat om locaties aan te bieden langs het hoofdwegennet waar de bestuurder kan rusten.

Een verzorgingsplaats★★ is exploiteerbaar en dat blijkt ook uit het huidige concessiesysteem. Op het moment dat er door derden (dus de niet concessiehouder) aanvullende diensten aangeboden mogen worden (vanuit nieuwe voorzieningenbeleid) dan moeten er wel afspraken worden gemaakt met de huidige concessiehouders. Het gaat bijvoorbeeld om het recht om als eerste een aanbod te doen voor de exploitatie van nieuwe diensten of om financiële compensatie indien de nieuwe diensten (deels) concurreren met het huidige aanbod van de concessiehouder. De exploiteerbaarheid van nieuwe diensten neemt toe als de overlast van vrachtwagenparkeren wordt weggenomen.

De inschatting is dat een verzorgingsplaats★★★ exploiteerbaar is indien er gehandhaafd wordt op lang parkeren / overnachten op de verzorgingsplaats★ en verzorgingsplaats★★. Als dit niet wordt gedaan dan zullen de vrachtwagenchauffeurs ook op de verzorgingsplaats★ en verzorgingsplaats★★ blijven overnachten wat zorgt voor minder inkomsten voor het private deel van de verzorgingsplaats★★★. Daarom is de

exploiteerbaarheid van een verzorgingsplaats★★★ ingeschat als neutraal en positief mits handhaving wordt ingezet.

Op basis van de resultaten van voorliggend onderzoek en expert judgement is ingeschat dat handhaving op langparkeren elders belangrijk is om het gebruik van private (betaalde) overnachtingsplaatsen te stimuleren. Er zijn in Nederland echter enkele voorbeelden waar private parkings goed draaien, terwijl er in de directe nabijheid ook gratis parkeergelegenheid / plaatsen voor (gedoogd) overnachten beschikbaar zijn. Op dit moment is niet duidelijk wat de succesfactoren van deze succesvolle parkings zijn. Geadviseerd wordt om hier nader onderzoek naar te doen, zodat dit meegenomen kan worden bij de ontwikkeling van de verzorgingsplaatsen aan de A58.

Een transporthub is exploiteerbaar mits er een geschikte locatie beschikbaar is die tegen een redelijke vergoeding gepacht of gekocht kan worden. Als de transporthub moet concurreren met hoogrenderend vastgoed, waarbij de acceptabele m2-prijs hoger ligt, ontstaat geen haalbare business case. De exploiteerbaarheid van een transporthub valt of staat dus met de mogelijkheden van de locatie en het aanbod en bereidheid vanuit de markt (exploitant). De beoordeling van de transporthub op het aspect exploiteerbaarheid is daarom neutraal ingeschat.

Exploiteerbaarheid	Verzorgingsplaats★	Verzorgingsplaats★★	Verzorgingsplaats★★★	Transporthub
Business case	-	+	0 / + ¹³	0

8.1.4 Bestuurlijk – juridisch

Zoals eerder in dit document aangegeven laat de huidige wetgeving en het vigerende voorzieningenbeleid nieuwe diensten niet of slechts beperkt toe op verzorgingsplaatsen. Op dit moment is er een voorstel in ontwikkeling om het beleid te wijzigen (naar verwachting in 2018 gereed). Het nieuwe voorstel luidt dat een dienst niet langer weg-gerelateerd hoeft te zijn maar reis-gerelateerd. Daarnaast wordt er nagedacht (door de projectgroep voor het nieuwe voorzieningenbeleid van Rijkswaterstaat) of het voor niet-concessiehouders mogelijk gemaakt kan worden om vergunningen aan te vragen voor diensten/voorzieningen. In de tussentijd (met het huidige beleid) zijn extra voorzieningen wel mogelijk, echter binnen de huidige concessie. Voor de benodigde uitbreidingen (binnen Rijkswaterstaat areaal) op de verzorgingsplaats★ en verzorgingsplaats★★ zijn er naar verwachting na 2018 minder beperkingen dan op dit moment. Daarom scoren deze verzorgingsplaatsen nu een – en na 2018 een +.

Voor de verzorgingsplaats★★★ geldt dat een splitsing moet worden gemaakt tussen publiek en privaat terrein. Voor de ontwikkeling van het private deel van de verzorgingsplaats★★★ is in principe geen concessie met Rijkswaterstaat nodig. Het private deel wordt door de markt aangekocht (van een particulier of de gemeente) en door derden geëxploiteerd. Indien de aanpalende gronden nog eigendom zijn van Rijkswaterstaat, dan moet deze grond eerst vervreemd worden (betaald parkeren en afsluiten/omheinen van Rijkswaterstaat grond is namelijk niet mogelijk). Na grondaankoop en het doorlopen van de verplichte procedures (bestemmingsplan, WBR-vergunning) is de uiteindelijke invulling aan de exploitant, waarbij wel aan de regels van het (nieuwe) voorzieningenbeleid voldaan moet worden. Vanuit de Benzinewet is het tot 2024 uitgesloten om een tankstation of een restaurant op het private deel van de verzorgingsplaats★★★ te realiseren. Daarom is de verzorgingsplaats★★★ tot 2024 negatief beoordeeld en daarna neutraal, omdat er nog steeds diverse

¹³ Alleen positief mits handhaving op overnachten op de verzorgingsplaatsen★ en ★★ wordt ingezet.

juridische procedures doorlopen moeten worden en aan het (nieuwe) voorzieningenbeleid voldaan moet worden.

Voor de transporthub zijn er vanuit het voorzieningenbeleid van Rijkswaterstaat en de Benzinewet geen bestuurlijk-juridische beperkingen omdat deze transporthub niet noodzakelijkerwijs op areaal van Rijkswaterstaat ligt. Wel zijn er bestemmingsplan-technische eisen van kracht en dienen de benodigde (gemeentelijke) vergunningen aangevraagd te worden. Het is daarom wenselijk dat overheid (zowel RWS als provincie en gemeenten) samenwerken met marktpartijen om de ontwikkeling van een transporthub mogelijk te maken. Daarnaast kunnen overheden via de transporthub ook invulling geven aan hun eigen ambities: duurzaamheidsdoelstellingen, doorstroming en verschuiving verkeersmodaliteiten op onderliggend wegennet, verbeteren vestigingsklimaat en stimuleren van de lokale economie. De transporthub wordt op het gebied van beleid- en wetgeving positief beoordeeld, er zijn geen belemmeringen vanuit het voorzieningenbeleid en/of de Benzinewet. Daarnaast kunnen ook de overheden een (economisch) belang hebben bij deze ontwikkeling waardoor grotere bereidheid zal bestaan.

Bestuurlijk-juridisch	Verzorgingsplaats★	Verzorgingsplaats★★	Verzorgingsplaats★★★	Transporthub
Huidige beleid / wet- en regelgeving	0	0	-	+
Na 2018 – beleid / wet- en regelgeving	+	+	-	+
Na 2024 – beleid / wet- en regelgeving	+	+	0	+

8.1.5 Ruimtebeslag en ruimtelijke kwaliteit

In hoofdstuk 6 en 7 is schetsmatig aangegeven hoe de verzorgingsplaatsen ingericht kunnen worden. Het uitgangspunt is om de diensten en voorzieningen te centreren en beter in te richten zodat er weinig loop- en rijstromen zijn. Het ruimtegebruik kan efficiënter door met parkeersensoren de beschikbare parkeerruimte op de verzorgingsplaats aan te geven en chauffeurs hierover te informeren via displays langs de weg en/of via een app. Op die manier wordt voorkomen dat sommige verzorgingsplaatsen nauwelijks bezet zijn terwijl op andere de parkeerdruk resulteert in onveilige situaties zoals het parkeren op invoegstroken.

Omdat er op termijn rust- en verzorgingsplaatsen langs de A58 opgeheven worden (zie voorstel in hoofdstuk 7), neemt het totale ruimtebeslag voor de verzorgingsplaatsen op het traject af. Deze ruimte kan vrijgegeven of herbestemd worden. Nieuwe diensten op de verzorgingsplaats★★ vragen wel om extra ruimte. In de meeste situaties kan dit echter binnen de huidige beschikbare ruimte op de verzorgingsplaats ingepast worden, alleen Raakeind lijkt daarin kritisch te zijn. Daarom zijn de verzorgingsplaats★ en verzorgingsplaats★★ op ruimtebeslag positief beoordeeld.

Voor de verzorgingsplaats★★★ is extra ruimte nodig om het overnachten voor vrachtwagens te faciliteren. Dit betekent dat het ruimtebeslag toeneemt en ten koste zal gaan van groen en/of landbouwgrond. In de huidige situatie vraagt het parkeren voor de lange rust door vrachtwagens ook veel ruimte maar wordt hiervoor vaak ruimte gebruikt die daarvoor niet bedoeld is (foutparkeren op het terrein, parkeren op de vluchtstrook). Onder de streep is dan ook de inschatting dat het ruimtebeslag voor de verzorgingsplaats★★★ 'neutraal' scoort. De transporthub vraagt wel veel 'nieuwe' ruimte en scoort hiermee negatief.

De ruimtelijke kwaliteit van een verzorgingsplaats★ verbetert als deze wordt uitgerust met goed sanitair en dichte begroeiing wordt vervangen door groen met heldere zichtlijnen. De ruimtelijke kwaliteit van een verzorgingsplaats★★ en de transporthub is grotendeels afhankelijk van de invulling door exploitanten. Mits gezorgd wordt voor goede afstemming met marktpartijen die diensten ontwikkelen, kan de ruimtelijke kwaliteit op de verzorgingsplaats★★ en de transporthub ook positief uitpakken. De ruimtelijke kwaliteit van een verzorgingsplaats★★★ is ook positief ingeschat vanwege de scheiding tussen het (lang) vrachtwagenparkeren en het kort parkeren door personenauto's.

Uit eerder onderzoek van Nederland Schoon (Een blauwdruk voor schone en veilige Verzorgingsplaatsen, verslag van pilotproject Ruyven, 2011) is gebleken dat de ruimtelijke kwaliteit op verzorgingsplaatsen omhoog kan door het creëren van identiteit & eenheid, overzichtelijke situaties en eigenaarschap waarbij een partij zich verantwoordelijk voelt voor de verzorgingsplaats. Deze aanbevelingen, waaronder 'less is more', gelden ook voor de nieuwe verzorgingsplaatsen. Voorkomen moet worden dat door een toename aan functies en diensten een wildgroei aan borden en straatmeubilair ontstaat.

Ruimte en ruimtelijke kwaliteit	Verzorgingsplaats★	Verzorgingsplaats★★	Verzorgingsplaats★★★	Transporthub
Ruimtebeslag	+	+	0	-
Ruimtelijke kwaliteit	+	+ ¹³	+	+ ¹⁴

8.1.6 Duurzaamheid

Herinrichting van een verzorgingsplaats en het inrichten van de transporthub biedt kansen op het gebied van duurzaamheid. Niet alleen kan bij de herinrichting / upgrade van de verzorgingsplaats rekening worden gehouden met (pilots ten behoeve van) nieuwe brandstoffen en transportwijzen. Ook wordt bij bijvoorbeeld een transporthub de verbinding gemaakt met andere verkeersmodaliteiten waardoor het inplannen van een reis meer maatwerk toelaat. Met als resultaat minder auto's en een hogere bezettingsgraad per auto door het ondersteunen van carpoolen. Om deze redenen zijn alle typen locaties, behalve de verzorgingsplaats★, positief ingeschat op het aspect energietransitie.

Daarnaast kunnen de nieuwe locaties een positieve bijdrage leveren middels een klimaatbestendige inrichting. Zo kan er gekozen worden voor halfdichte verharding bij de parkeervakken. Op die manier is het mogelijk meer regenwater te laten infiltreren en kunnen extreme regenbuien makkelijker worden opgevangen. De nieuwe diensten in gecentreerde modules kunnen als geluidswal fungeren voor het achterliggende gebied. Ook kunnen deze modules energieneutraal worden aangelegd door zonnepanelen, gebruik van piëzo-energie en warmtecollectoren in het asfalt.

De verzorgingsplaats★ is een echte rustplaats. Deze rustplaats is te combineren met ecologische voorzieningen. Wel is in eerdere hoofdstukken aangegeven dat dit met behoud van zichtlijnen moet zijn. Verschillende natuurlijke habitats zijn denkbaar: waterpartijen, bomenrijen, bodembedekkers. Bomenrijen worden door vleermuizen gebruikt als oriëntatie tijdens voedselvuchten. De verzorgingsplaats★ scoort daarmee positief op het vlak van ecologie. De overige type locaties zijn neutraal ingeschat omdat ze geen belangrijke meerwaarde leveren op het gebied van ecologie (ten opzichte van de huidige situatie).

¹⁴ Mits gezorgd wordt voor goede afstemming met de markt / exploitanten over de invulling.

Duurzaamheid	Verzorgingsplaats★	Verzorgingsplaats★★	Verzorgingsplaats★★★	Transporthub
Energietransitie	0	+	+	+
Klimaatbestendig	+	+	+	+
Ecologie	+	0	0	0

8.2 Advies twee uitgewerkte locaties

8.2.1 Verzorgingsplaats★★★ Molenheide

Het voorstel is om de locatie Molenheide te laten ontwikkelen tot full service verzorgingsplaats★★★. Molenheide biedt het volledige pallet aan voorzieningen voor zowel personenauto's als vrachtverkeer. Molenheide is op dit moment langdurig in erfpacht uitgegeven. Daarom zal voor de verdere ontwikkeling van het 'openbare gedeelte' van Molenheide (op Rijkswaterstaat areaal) eerst met de huidige concessiehouder overleg moeten worden over de upgrade van de verzorgingsplaats. Centraal staan daarbij de vragen welke diensten de concessiehouder aanvullend wil aanbieden en welke diensten worden overgelaten aan andere/overige marktpartijen. Het private deel, waar overnachten van vrachtverkeer mogelijk is, staat los van de erfpachtconstructie en kan door een andere of dezelfde exploitant ontwikkeld worden na aankoop van benodigde gronden en afronding van procedures bij gemeente en Rijkswaterstaat.

8.2.2 Energie- en transporthub Best

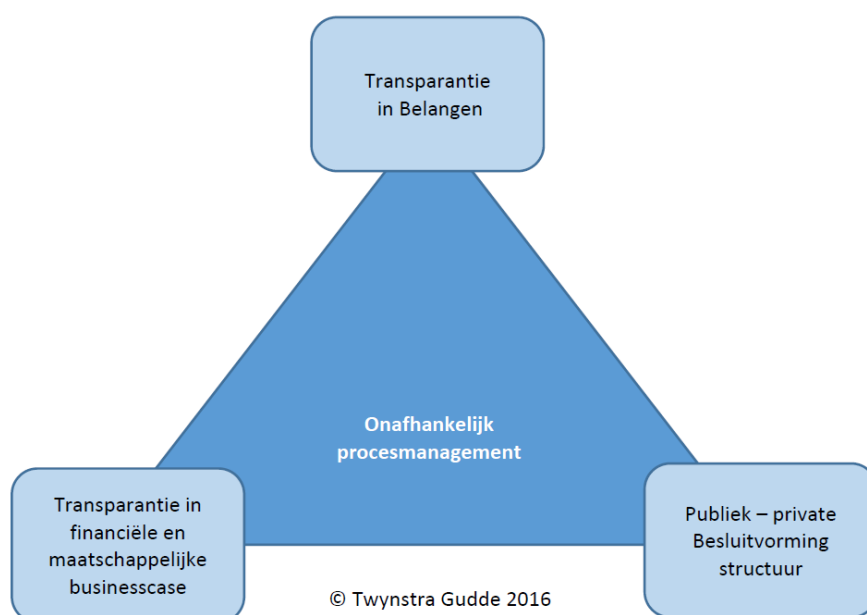
Geadviseerd wordt om de ontwikkeling van een energie- en transporthub nabij afslag Best te verankeren in de ruimtelijke plannen zodat er omgevingsvergunningen voor kunnen worden afgegeven. Afhankelijk van de exacte locatie / situatie zal de locatie voor de energie- en transporthub meegenomen moeten worden bij het opstellen van het OTB en TB. Het advies is om op korte termijn in overleg te treden met gemeenten voor deze ontwikkeling en dit gezamenlijk uit te werken.

Zoals eerder aangegeven zijn de provincie en de gemeenten terughoudend met eigen beleid / ambities rondom de verzorgingsplaatsen. Zij vinden dat Rijkswaterstaat gaat over het hoofdwegennet en de verantwoordelijkheid draagt voor nieuwe ontwikkelingen rondom dit hoofdwegennet. De transporthub ligt echter niet aan het hoofdwegennet maar aan het onderliggend wegennet. Daarmee zijn de lokale overheden in de lead in samenwerking met de marktpartijen. Het voorstel is om rondetafelsessies te houden om het initiatief voor een energie- en transporthub met de provincie en gemeenten te bespreken. Het doel van deze sessies is om ambities en doelstellingen te bepalen. Op basis van deze ambities en doelstellingen kan dan worden gekozen voor een gemeenschappelijke organisatievorm. Als overheden hoge ambities hebben op bijvoorbeeld het gebied van duurzame mobiliteit of het ontwikkelen van een aantrekkelijk podium voor lokale producten en diensten, dan ligt een publiek-privaat partnership voor de hand. Als de overheden maar beperkt ambities en doelstellingen hebben ten aanzien van de energie- en transporthub dan kan dit initiatief beter belegd worden bij marktpartijen.

Voor de exploitatie van waterstof en LNG/CNG zijn er contracten nodig met onder andere vrachtverkeer en OV-bedrijven in de nabije omgeving om een positieve businesscase te krijgen voor waterstof en LNG/CNG. Het voorstel is om eveneens nader onderzoek te verrichten naar de haalbaarheid hiervan.

8.3 Publiek-private randvoorwaarden

Om kennis, kunde en investeringsbereidheid van marktpartijen optimaal te betrekken in de realisatie van een pilotproject voor een innovatieve verzorgingsplaats kan het opzetten van een publiek – private alliantie een uitkomst zijn. Om een dergelijke samenwerking in alliantievorm op een goede manier vorm te geven dient er invulling gegeven te worden aan een viertal kritische succesfactoren.



De kerngedachte achter deze methodiek is dat in een publiek - private samenwerking of triple helix samenwerking alle partners in een project nodig zijn om een specifiek resultaat te halen. Vanwege deze afhankelijkheid van elkaar is het ook nodig dat de partijen op basis van gelijkwaardigheid met elkaar samenwerken. Er is dus geen sprake van hiërarchische verhoudingen tussen de partijen. Dit vraagt een besluitvorming en een voorbereiding van besluitvorming die ook op basis van gelijkwaardigheid plaatsvindt. Een tweede belangrijk aspect is dat partijen in dit soort projecten elkaar meestal niet goed kennen, niet goed weten welke belangen ze vertegenwoordigen en weinig inzicht hebben in elkaars business en interne besluitvormingsstructuren. Deze combinatie levert vaak wantrouwen tussen de verschillende partijen op. Door belangen, business en interne besluitvormingsstructuren aan elkaar inzichtelijk te maken gecombineerd met het gezamenlijk ontwikkelen van een businesscase ontstaat vertrouwen tussen partners dat nodig is om gezamenlijk tot een goed resultaat te komen.

Het doel van de businesscase is het inzichtelijk maken van de financiële gevolgen van het project in termen van kosten en opbrengsten. Traditioneel worden in een businesscase alleen de financiële gevolgen van een project meegenomen. Binnen een publiek – private alliantie is het verstandig om ook niet financiële gevolgen te kwantificeren (valuecase). Dit is belangrijk omdat de investeringen die gedaan worden in dit project maatschappelijke waarde creëert. Deze maatschappelijke waarde is een belangrijk projectresultaat dat meegenomen dient te worden. Daarnaast kunnen projecten ook niet-financiële waarde creëren voor private partijen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de invulling van maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO)-

voorwaarden of het gebruiken van een project als middel voor research & development. Doordat partijen in gezamenlijkheid de businesscase en valuecase maken, is het voor alle partijen helder waar de kosten en baten van een project liggen. Dit leidt tot gezamenlijk begrip van de opgave en begrip van elkaars belang bij het project. Het resultaat van een goed ingevulde businesscase en valuecase is dat alle partijen begrip hebben voor de financiële kant van het project. Er ontstaat inzicht over de verdeling van eventuele kosten en opbrengsten. Daarnaast krijgen partijen begrip voor beperkende randvoorwaarden. Welke eisen werken beperkend op de uitkomsten van een businesscase en zijn partijen bereid om deze randvoorwaarden te verruimen? Naast de financiële transparantie ontstaat er ook een gedeeld beeld op welke manier een project bijdraagt aan niet-financiële resultaten. Dit is in ieder geval van groot belang voor de publieke partijen. Maar ook de private sector zet steeds meer in op het realiseren van maatschappelijke doelstellingen.

De kerngedachte van een businesscase is eenvoudig. Maak een overzicht waarin de kosten en opbrengsten van een project overzichtelijk zijn weergegeven om een investeringsbeslissing te rechtvaardigen. Het projectteam werkt toe naar een investeringsbeslissing die in de publiek – private stuurgroep wordt genomen. De businesscase die in het projectteam wordt uitgewerkt geeft de onderbouwing voor deze beslissing. Gedurende het project wordt de businesscase gebruikt als integratiekader waarin alle onderdelen van het project worden beschreven.

Specifieke aandachtspunten voor project A58

Bovenstaande zaken zijn algemene aandachtspunten voor publiek – private samenwerkingen of triple-helix samenwerkingen. Op basis van het uitgevoerde onderzoek zijn ook nog een aantal specifieke zaken geduid waar rekening mee gehouden moet worden indien een (pilot)project voor een innovatieve verzorgingsplaats wordt ingericht. Deze aandachtspunten zijn:

- Het probleem omtrent het lang parkeren van vrachtwagens dient te worden opgelost om een locatie interessant genoeg te krijgen voor marktpartijen om te investeren. Alleen dan kan een schone en (sociaal) veilige locatie worden ingericht die aantrekkelijk is voor personen om te verblijven. Alleen onder deze voorwaarde zal een investering echt goed kunnen renderen. Hiervoor is uiteraard een goede afstemming nodig tussen de publieke en private partners maar ook tussen publieke partners onderling. Denk hierbij bijvoorbeeld aan goede afspraken omtrent handhaving.
- Probeer goed te doorgronden hoe het toekomstige gebruik van een verzorgingsplaats er uit ziet. Denk hierbij in termijnen die passen bij de investeringstermijnen. Hoe beter het beeld is van dit toekomstige gebruik, hoe eenvoudiger het is om eisen en wensen aan de marktpartijen te beschrijven. Een customer experience onderzoek kan hierbij helpen.
- Gebruik een aanbestedingsvorm die past bij de vraag. Indien er nog veel onzekerheden zijn, de publieke partijen geen uitgekristalliseerd beeld hebben van de exacte oplossing en er investeringen gevraagd worden, past de vorm van een concurrentie gerichte dialoog waarschijnlijk beter bij een dergelijk project dan een meer traditionele aanbestedingsvorm.
- Denk goed na over de looptijd van contracten. Het is voor private partijen alleen interessant om te investeren in een project indien ze voldoende tijd hebben om deze investeringen en een bijbehorend rendement terug te verdienen. Indien deze looptijd niet gegarandeerd kan worden, denk dan bijvoorbeeld na over een regeling waarbij assets overgedragen worden aan een opvolgende concessiehouder tegen van tevoren afgesproken kosten.
- Investeer in de samenwerking. Zorg ervoor dat de medewerkers die de uitvraag op de markt zetten en de gesprekken met de markt voeren goed op de hoogte zijn van hoe de private sector werkt. Waar ze

hun geld mee verdienen, welke risico's ze lopen en waarom bepaalde eisen/wensen belemmerend of motiverend kunnen werken.

- Stel een kader op van publieke waarde die in het project gerealiseerd moet worden en wat je als publieke sector daar voor over hebt. Private partijen zullen graag meedenken voor de realisatie van deze waarde, maar dienen wel het gevoel te krijgen dat ze hier ook voor beloond worden.
- Onderzoek de mogelijkheden in relatie tot smart mobility en bepaal wat de waarde van een proeflocatie of showcase is voor de publieke sector. Partijen die geïnteresseerd zijn in dit soort proeftuinen zijn zeer waarschijnlijk wel andere partijen dan de partijen die geïnteresseerd zijn in het commercieel inzetten van energiehubs of retaillocaties. Houd ook hier rekening mee in een eventuele aanbesteding.
- Een deel van de wensen en eisen zijn wellicht te integreren in concessievoorwaarden in combinatie met het werken met EMVI-criteria. Denk hierbij aan het realiseren van circulaire gebouwen, duurzame energie maatregelen en wellicht zelfs voorwaarden omtrent gezonde voeding en dergelijke.