

richtlijn verzorgingsplaatsen

langs autosnelwegen

17 februari 2003

CONCEPT
NIET OPENBAAR

richtlijn verzorgingsplaatsen

langs autosnelwegen

17 februari 2003

versie 17 februari 2003

.....

Colofon

Uitgegeven door: Adviesdienst Verkeer en Vervoer

Informatie: Mw. Ing. E.H.M. Knabben
Telefoon: 010.2825258
Fax: 010.2825644

Uitgevoerd door: Arcadis
Lindy Molenkamp
Jan Mulder

Opmaak: AVV

Datum:	1998	Versie 0.1	1e oplevering
	14 december 2000	Versie 0.2	2e oplevering na brief HK
	17 februari 2003	Versie 0.3	Commentaar POVAB

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	5
Woord vooraf	7
deel 1 introductie	8
1 Algemeen	9
2 Handleiding bij het ontwerpproces	11
2.1 Projectorganisatie	11
2.2 Het stappenplan	11
2.2.1 Nieuwe verzorgingsplaats	12
2.2.2 Bestaande verzorgingsplaats	13
2.3 Ontwerp- en beoordelingsaspecten	13
2.3.1 Verkeers	14
2.3.2 Ecologie	14
2.3.3 Sociale veiligheid	14
2.3.4 Landschap	15
2.4 Wettelijke procedures en vergunningen	15
deel 2 De locatiebepaling	19
3 Globale locatiebepaling	20
3.1 Criteria	20
3.1.1 Verkeer	20
3.1.2 Ecologie	21
3.1.3 Sociale veiligheid	21
3.1.4 Landschap	22
3.1.5 Overige aspecten	23
3.2 Methodiek	23
3.3 Overzicht criteria per aspect	24
4 exacte locatiebepaling	25
4.1 Criteria	25
4.1.1 Ecologie	25
4.1.2 Sociale veiligheid	25
4.1.3 Landschap	26
4.2 Methodiek	26
4.3 Overzicht criteria per aspect	27
deel 3 De inrichting	28
5 Inleiding	29
6 Ruimtelijk ontwerp	30
6.1 Externe aspecten	30
6.1.1 Verkeer	30
6.1.2 Ecologie	31

6.1.3	Sociale veiligheid	32
6.1.4	Landschap	32
6.2	Interne aspecten	35
6.2.1	Verkeer	35
6.2.2	Ecologie	37
6.2.3	Sociale veiligheid	37
6.2.4	Landschap	39
6.3	Positionering van de functies op verzorgingsplaatsen	39
6.4	Checklist ruimtelijk ontwerp	40
7	Uitwerken inrichting	41
7.1	Algemene aspecten	41
7.2	Benzinestation	42
7.3	Wegrestaurants	43
7.4	Servicevoorzieningen	43
7.5	Parkeervoorzieningen	43
7.6	Recreatieplekken	45
7.7	Wegen	45
7.8	Groenvoorzieningen	47
7.9	Verlichting	48
7.10	Bebording	49
7.11	Checklist inrichting	50
8	Mitigerende en compenserende maatregelen	52
	bijlage 1 Parkeervoorzieningen	54
	bijlage 2 Verlichting	55
	bijlage 3 Bebording	56
	bijlage 4 literatuurlijst	60

Woord vooraf

Het ontwerp en de inrichting van verzorgingsplaatsen staan de laatste tijd steeds meer in de belangstelling. Tot op heden zijn verzorgingsplaatsen in Nederland vrij sober van opzet; ze zijn vooral functioneel van indeling en gericht op een kort verblijf van de automobilist. De weggebruiker heeft echter vaak een weinig positief beeld over de verzorgingsplaatsen. Ze voelen er zich soms onveilig (criminaliteit) en vinden vaak dat er onvoldoende toezicht en een tekort aan sanitaire voorzieningen en andere faciliteiten zijn. Het is dan ook van belang dat in de richtlijnen voor het ontwerp en de inrichting van verzorgingsplaatsen naast verkeerskundige en verkeerstechnische aspecten aandacht wordt gegeven aan landschappelijke inpassing, ecologie, sociale veiligheid en aan onderhoud en beheer.

Deze veranderde wensen hebben geleid tot het opstellen van deze nieuwe Richtlijn Verzorgingsplaatsen langs autosnelwegen. Deze richtlijn vervangt de richtlijn voor het ontwerp van verzorgingsplaatsen van februari 1989. In de nieuwe richtlijn wordt nadrukkelijk het ontwerpproces gevolgd. Dat betekent dat van grof naar fijn wordt gewerkt in een aantal iteratieve ontwerpfasen. Van projectering via globaal ruimtelijk ontwerp naar de uitwerking van de inrichting. In het ontwerpproces zal naar evenwicht moeten worden gezocht om aan alle belangen zo goed mogelijk tegemoet te komen.

In de visie van de werkgroep die zich met de samenstelling van deze richtlijn heeft beziggehouden dient het ontwerp van een verzorgingsplaats een hoog ambitieniveau te hebben. Alleen op deze wijze kan gekomen worden tot een ontwerp dat voldoet aan de eisen die hieraan gesteld worden door gebruikers en recht doet aan de functie van Rijkswaterstaat als gastheer.

Deze richtlijnen streven er daarom naar om bij het ontwerpen of herinrichten te komen tot een *verzorgingsplaats die in een aangename omgeving is gelegen en aantrekkelijk en veilig is ingericht en er verzorgd uitziet. Daarnaast dient de landschappelijke inpassing en ecologie in het ontwerp een volwaardige rol te spelen.*

deel 1 introductie

1 Algemeen

Functie verzorgingsplaats en voorzieningen

Het Nederlandse hoofdwegennet zorgt voor de verbinding van de regio's binnen Nederland en voor de verbinding met het buitenland en heeft daarom een stroomfunctie voor het nationale en internationale verkeer. Vooral voor dit lange-afstandsverkeer is een goede verzorging van mens en voertuig in het belang van de verkeersveiligheid en verhoogt tevens het comfort voor de weggebruikers.

Deze dienen daarom in de gelegenheid te zijn op geregelde afstanden te kunnen stoppen om bijvoorbeeld te rusten, de benen te strekken, iets te eten of te tanken.

Aangezien stilstaan op de wegen van het hoofdwegennet -behoudens noodsituaties- verboden is, zijn speciale verzorgingsplaatsen buiten de hoofdrijbaan ingericht. Deze verzorgingsplaatsen hebben primair de functie mogelijkheden te bieden voor een kort oponthoud (de verblijfsfunctie). Tijdens dit korte oponthoud dient de verzorgingsplaats de gebruiker de nodige rust en ontspanning te bieden.

Ten behoeve van de verblijfsfunctie zijn de volgende (primaire) voorzieningen essentieel:

- parkeervoorzieningen;
- tankstation;
- restaurant;
- sanitaire voorzieningen
- recreatieve voorzieningen, zoals bijvoorbeeld kleinschalige picknick- en speelvoorzieningen.

Visie

Uitgangspunt voor het ontwerp van een verzorgingsplaats dient te zijn dat de automobilist als gast behandeld wordt en zich verzorgd voelt. Dit kan tot uitdrukking komen in:

- een hoog kwaliteitsniveau van het ontwerp en uitvoering van gebouwen en voorzieningen;
- aantrekkelijk gesitueerde locaties;
- intensief beheer en onderhoud van de verzorgingsplaats.

Beleid

Het beleid van Verkeer en Waterstaat is erop gericht dat er langs het hoofdwegennet om de 20 kilometer een parkeerplaats met benzinstation is, om de 40 kilometer aangevuld met een wegrestaurant. Daarnaast zal er ook 's nachts brandstof te krijgen zijn en zal de afstand tot het volgende benzinstation en restaurant worden aangeduid (afstandstramien). Ook de openingstijden zullen langs de weg worden aangeduid.

De opzet

Deze richtlijnen bestaan uit drie delen:

- Deel 1: Introductie
- Deel 2: De locatiebepaling
- Deel 3: De inrichting

In deel 1, de introductie, wordt naast deze algemene inleiding ingegaan op de inpassing in bestaande (planologische) procedures rondom de aanleg van een verzorgingsplaats. Tevens wordt door middel van een handleiding de gebruiker van de richtlijnen op een efficiënte manier door het ontwerpproces geleid. Naast een stappenplan is daarbij ook aandacht voor de ontwerp- en beoordelingsaspecten die in de richtlijnen aan de orde zullen komen en hoe er moet worden omgegaan met de projectorganisatie.

In deel 2, de locatiebepaling, gaat het om het bepalen van een goede locatie voor de aanleg van een nieuwe verzorgingsplaats. Het bepalen van een goede locatie is van groot belang, omdat vaak blijkt dat bij het ontwerpen van een verzorgingsplaats onvoorziene problemen oprijzen die op een andere locatie wellicht niet aan de orde zijn.

In deel 3, de inrichting, wordt ingegaan op de totstandkoming van het (her-)inrichten van een bestaande of nieuwe verzorgingsplaats. Hierbij wordt eerst het ruimtelijk ontwerp, dat is het ontwerp in hoofdlijnen, gemaakt en vervolgens wordt de inrichting van het ontwerp uitgewerkt in een detailontwerp.

2 Handleiding bij het ontwerpproces

2.1 Projectorganisatie

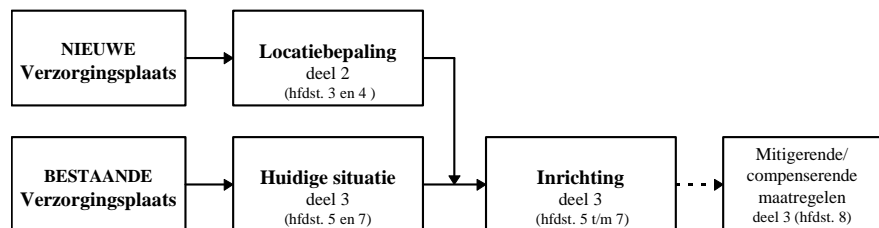
Om de aanleg van een nieuwe verzorgingsplaats of de herinrichting van een bestaande verzorgingsplaats in goede banen te leiden is het noodzakelijk een projectteam samen te stellen. In dit team zijn naast de wegbeheerder en groenbeheerder, die het beheer voor zijn rekening neemt nadat het ontwerp gereed is, in ieder geval de disciplines verkeer, sociale veiligheid, ecologie en landschap vertegenwoordigd. Daarnaast kan het team worden aangevuld met bijvoorbeeld exploitanten van voorzieningen op verzorgingsplaatsen en het Korps Landelijke Politiediensten (KLPD).

Het projectteam draagt onder meer zorg voor een goede afstemming en afweging van de ontwerpaspecten. Voor meer informatie wordt op dit punt volstaan met de verwijzing naar de 'Checklist en leidraad voor de landschappelijke inpassing van hoofdwegen'. Deze leidraad is een hulpmiddel om het planproces overzichtelijker te maken en geeft duidelijkheid over wie welke rol speelt, wie wanneer bij het planproces is betrokken en hoe kan worden omgegaan met eisen en wensen die tegenstrijdig kunnen zijn.

2.2 Het stappenplan

Dit hoofdstuk geeft een beschrijving van het ontwerpproces. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen een nieuwe en een bestaande verzorgingsplaats. Aan de hand van onderstaand schema wordt een toelichting gegeven op de in deze richtlijn onderscheiden delen.

figuur 1
het stappenplan



De onderscheiden delen zijn opgebouwd uit een aantal (sub-)stappen. In het hiernavolgende wordt ingegaan op deze stappen, waarbij telkens wordt verwezen naar de bijbehorende hoofdstukken in deel 2 (locatiebepaling) en deel 3 (inrichting).

2.2.1 Nieuwe verzorgingsplaats

Bij het ontwerpen van een nieuwe verzorgingsplaats dienen de volgende stappen te worden doorlopen:

Locatiebepaling

Stap 1: Globale locatiebepaling (deel 2; hoofdstuk 3)

Stap 1a: Bepalen globale locaties

Stap 1b: Beoordeling globale locaties

Stap 1c: Keuze

Stap 2: Exacte locatiebepaling (deel 2; hoofdstuk 4)

Stap 2a: Bepalen exacte locaties

Stap 2b: Beoordeling exacte locaties

Stap 2c: Keuze

Bij het ontwerpen van een nieuwe verzorgingsplaats dient allereerst een locatie te worden bepaald. Hierbij zijn twee stappen te onderscheiden, de globale en de exacte locatiebepaling, welke weer op te delen zijn in substappen. In hoofdstuk 3 van deel 2 wordt ingegaan op de globale locatiebepaling en vervolgens in hoofdstuk 4 op de exacte locatiebepaling.

Bij het bepalen van de meest geschikte locaties spelen meerdere aspecten een rol. Om deze aspecten tegen elkaar af te wegen kan gebruik worden gemaakt van toetsingsmethodieken:

- Het bepalen van de globale locatie voor de verzorgingsplaats kan worden uitgevoerd met behulp van een zeefmethodiek. Hiermee wordt het gebied bepaald waar realisering van een verzorgingsplaats niet gewenst is;
- Bij de exacte locatiebepaling kan gebruik worden gemaakt van een rastermethodiek. Hiermee wordt de globale locatie die overgebleven is uit de zeefanalyse nader bekeken en kan de meest optimale locatie worden bepaald.

Inrichting

Wanneer bekend is op welke locatie de verzorgingsplaats zal worden aangelegd, kan tot inrichting worden overgegaan. Hiervoor worden eerst ruimtelijke ontwerpen gemaakt die ingaan op onder andere de mogelijke verkeersstructuur en de mogelijke locaties van de voorzieningen. Vervolgens wordt de inrichting uitgewerkt in het detailontwerp waarin naar de afzonderlijke inrichting van de onderdelen wordt gekeken.

In dit deel van het proces onderscheiden we daarom de volgende twee stappen:

Stap 3: Ruimtelijk ontwerp (deel 3; hoofdstuk 6)

Stap 3a: Bepalen ruimtelijk ontwerp

Stap 3b: Beoordeling ruimtelijk ontwerp

Stap 3c: Keuze

Stap 4: Uitwerken inrichting (deel 3; hoofdstuk 7)

Stap 4a: Bepalen inrichting

Stap 4b: Beoordeling inrichting

Stap 4c: Keuze

Ruimtelijk ontwerp

De ruimtelijke ontwerpen worden vanuit een bepaalde visie gemaakt. Deze visie houdt rekening met zowel de interne (concrete vormgeving en inrichting) als externe (relatie tussen verzorgingsplaats en omgeving) aspecten van een verzorgingsplaats. In hoofdstuk 6 van deel 3 komen deze aspecten aan de

orde. Tevens wordt een tweetal voorbeelden gegeven van mogelijke indelingen van voorzieningen op een verzorgingsplaats. Bij het ontwerpen is het mogelijk dat er een aantal alternatieven ontstaan. Om een keuze te kunnen maken, worden de ontwerpen beoordeeld aan de hand van de 'Checklist ruimtelijk ontwerp'.

Uitwerken inrichting in detailontwerp

De richtlijnen voor de onderdelen zijn in hoofdstuk 7 uiteen gezet. Het is mogelijk dat er ook bij dit ontwerpproces verschillende varianten ontstaan. Deze zullen afzonderlijk worden beoordeeld. Hiervoor is een 'Checklist inrichting' weergegeven. Tot slot wordt een keuze gemaakt.

Mitigerende en compenserende maatregelen

Stap 5: Mitigerende/compenserende maatregelen (deel 3; hoofdstuk 8)

Indien het, om welke reden dan ook, niet mogelijk is het ontwerp optimaal in te passen in het landschap, kunnen mitigerende/compenserende maatregelen worden getroffen. Deze stap is niet altijd noodzakelijk, bijvoorbeeld wanneer al bij de locatiebepaling en het ontwerp met nagenoeg alle aspecten rekening gehouden is. Hoofdstuk 8 zal hier kort op ingaan.

2.2.2 Bestaande verzorgingsplaats

Huidige situatie

Stap 1: Huidige situatie (deel 3; hoofdstuk 7)

Stap 1a: Toetsen huidige situatie

Stap 1b: Probleemanalyse

Omdat de locatie van een bestaande verzorgingsplaats een vast gegeven is, kan de stap van locatiebepaling hier achterwege blijven. In de eerste ronde zal er een beoordeling plaatsvinden van de huidige situatie. Hierbij spelen voornamelijk de inrichtingsaspecten een rol. Met behulp van de checklist uit hoofdstuk 7 van deel 3 vindt de beoordeling plaats. Indien er problemen worden geconstateerd wordt aansluitend een probleemanalyse uitgevoerd. Uit deze analyse komen de sterke punten en de zwakke punten c.q. knelpunten naar voren, op basis waarvan een herinrichtingsplan wordt gemaakt.

Inrichting, mitigerende en compenserende maatregelen

Het proces van de inrichting van een verzorgingsplaats verloopt vervolgens bij bestaande verzorgingsplaatsen in principe hetzelfde als bij nieuwe verzorgingsplaatsen. Ook hier worden eerst ruimtelijke ontwerpen gemaakt die vervolgens worden uitgewerkt in het detailontwerp.

Tenslotte wordt onderzocht of mitigerende en compenserende maatregelen inzake de inpassing in het landschap noodzakelijk en mogelijk zijn.

2.3 Ontwerp- en beoordelingsaspecten

Voor het bepalen van de meest wenselijke locaties en het ontwerp van verzorgingsplaatsen worden meerdere ontwerp- en beoordelingsaspecten gehanteerd. In deze paragraaf wordt aangegeven welke aspecten een rol spelen en wordt aangegeven wat de relatie is van de aspecten met verzorgingsplaatsen.

De aspecten die een rol spelen zijn:

- verkeer
- ecologie
- sociale veiligheid
- landschap

2.3.1 Verkeers

Bij het verkeerskundig ontwerp wordt uitgegaan van de principes van een Duurzaam Veilige verkeersstructuur. Dit principe houdt in dat de vormgeving van de infrastructuur wordt afgestemd op het gewenst gebruik. Eenduidigheid en uniformiteit van het wegbeeld staan daarbij voorop. De grondbeginselen van een Duurzaam Veilig wegennet zijn:

- het voorkomen van onbedoeld gebruik van een weg;
- het voorkomen van ontmoetingen met grote snelheids- en richtingsverschillen;
- het voorkomen van onzeker gedrag.

Ten aanzien van het ontwerp van een verzorgingsplaats dient dan ook specifieke aandacht besteed te worden aan de stroom-, ontsluitings- en verblijfsfunctie van de infrastructuur en de overgangen tussen deze functies.

De rijstroken van de autosnelweg hebben daarbij een stroomfunctie, de aan- en afvoerwegen van de verzorgingsplaats een ontsluitingsfunctie en de verzorgingsplaats zelf een verblijfsfunctie. Bij het ontwerp dient tevens aandacht te zijn voor functionaliteit. Er dient daarbij sprake te zijn van een vlotte en veilige afhandeling van het verkeer en een duidelijk en overzichtelijk verblijfsgebied, waarin alle voorzieningen goed bereikbaar zijn en waar voldoende parkeercapaciteit is.

2.3.2 Ecologie

Vanuit natuur is de locatiebepaling ten opzichte van de inrichting van de verzorgingsplaats de meest bepalende factor. Veel negatieve effecten kunnen voorkomen worden door bij de locatiebepaling nadrukkelijk rekening te houden met eventueel in het gebied aanwezige natuurwaarden.

Doordat de mogelijkheden voor het realiseren van natuurwaarden op de verzorgingsplaats zelf gering zijn, zou een overgang van buiten (omgeving) naar binnen (verzorgingsplaats) gemaakt kunnen worden. Hiermee kan zoveel mogelijk worden aangesloten op de natuurwaarden in de omgeving. Bij de realisatie van een nieuwe verzorgingsplaats in zogenaamde compensatieplichtige gebieden heeft de initiatiefnemer een motivatieplicht met betrekking tot de maatschappelijke noodzaak en de afwezigheid van een redelijk alternatief. Tevens moet inzichtelijk worden gemaakt hoe invulling wordt gegeven aan de benodigde compensatie.

2.3.3 Sociale veiligheid

Sociale veiligheid is de mate waarin men zich vrij van dreiging van, of confrontatie met, geweld in een bepaalde omgeving kan bewegen. Een bijzondere vorm is *subjectieve* sociale veiligheid, waarmee wordt bedoeld de mate waarin men zich in een bepaalde omgeving onbedreigd *voelt*.

Sociale veiligheid is een belangrijke factor voor het gebruik van verzorgingsplaatsen. Vooral 's avonds en 's nachts zijn verzorgingsplaatsen - immers vaak wat afgelegen en relatief verlaten - potentieel werkterrein voor lieden met kwade bedoelingen.

Sociaal veilig ontwerpen bestaat niet. Het zijn immers mensen die delicten plegen en niet de gebouwen of buitenruimten. Door een adequate locatiekeuze

en inrichting van verzorgingsplaatsen kan de kans op vandalisme, diefstal, auto-inbraken en overvallen echter wel worden beperkt. Naast de rol van het Korps landelijke politiediensten (KLPD) bij het bevorderen van de sociale veiligheid kan ook een eventuele inzet van beveiligingsorganisaties hieraan bijdragen.

2.3.4 Landschap

Verzorgingsplaatsen langs autosnelwegen bieden de mogelijkheid om even afstand te nemen van de weg en om het contact met het landschap te ervaren. De locatiekeuze en de inrichting/landschappelijke inpassing van verzorgingsplaatsen bepalen de ruimtelijke (en functionele) relatie tussen de verzorgingsplaats en het landschap. Er is echter altijd sprake van een spanningsveld tussen het realiseren van een optimaal landschappelijk ontwerp voor een verzorgingsplaats enerzijds en het minimaliseren van het verlies van landschappelijke waarden anderzijds. Vanuit landschappelijk oogpunt verdient het aanbeveling de inrichting van de verzorgingsplaats zo te maken dat er een meerwaarde voor het landschap ontstaat.

Als algemene richtlijn is het van belang dat bij de locatiekeuze en vormgeving van verzorgingsplaatsen gestreefd wordt naar behoud/versterking van de landschappelijke kwaliteit en identiteit van de omgeving en dat er invulling gegeven wordt aan de ruimtelijke en functionele relatie van de verzorgingsplaats met de omgeving.

.....
foto 1

Optimaal contact met landschap



2.4 Wettelijke procedures en vergunningen

In deze paragraaf wordt kort ingegaan op de wettelijke procedures en vergunningen die een rol spelen bij de (planologische) inpassing van een verzorgingsplaats.

M.e.r.-procedure

De basis voor de milieu-effectrapportage-procedure (m.e.r.-procedure) ligt in de Wet milieubeheer en het Besluit m.e.r. Hierin staat onder meer opgenomen

in welke gevallen wel, en in welke gevallen geen milieu-effectrapport (MER) moet worden opgesteld. Ook de provinciale milieuverordening is medebepalend hiervoor. Een MER hoort bij een milieuvergunningaanvraag voor industriële projecten en bij een bouwvergunningaanvraag voor niet-industriële projecten. De overheid zal aan de hand van het milieu-effectrapport haar uiteindelijk beslissing tot uitvoering van het project motiveren. De milieu-effectrapportage is niet alleen van belang voor de overheid, maar ook voor de initiatiefnemer van een m.e.r.-plichtig project, waarbij de erkende deskundige de taak heeft zowel de initiatiefnemer als de overheid objectief en wetenschappelijk verantwoord te duiden op de gevolgen van het geplande project.

Tracé/m.e.r.-procedure

In die gevallen dat reconstructie, of nieuw aanleg van een onderdeel van het hoofdwegennet aan de orde is, is de Tracé/m.e.r.-procedure van toepassing. In deze gevallen wordt veelal voorzien in het opnemen van verzorgingsplaatsen. De Tracé/m.e.r.-procedure is een gekoppelde procedure uit de Tracéwet en de Wet milieubeheer. Deze procedure ziet er in grote lijnen als volgt uit: allereerst wordt de Startnotitie gepubliceerd, hierin staat in hoofdlijnen wat het probleem is, welke oplossingsrichtingen er zijn en welke aspecten in het vervolgonderzoek zullen worden meegenomen. Vervolgens stelt het bevoegd gezag richtlijnen op waaraan het verdere onderzoek moet voldoen. Daarna werkt de initiatiefnemer een Trajectnota/MER uit, waarin een aantal alternatieven is uitgewerkt en wordt aangegeven wat de (milieu)effecten van de verschillende alternatieven zijn. Op basis van de Trajectnota/MER neemt de minister van Verkeer en Waterstaat samen met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu een Standpunt in, waarin zij zich uitspreken voor een bepaald alternatief. Dit alternatief wordt vervolgens uitgewerkt in een Ontwerp-Tracébesluit; een gedetailleerde uitwerking van het gekozen alternatief. Tenslotte wordt het Tracébesluit vastgesteld.

Wet Ruimtelijke Ordening (WRO), artikel 19

Indien een bestemmingsplan het aanleggen van een verzorgingsplaats niet mogelijk maakt, biedt artikel 19 van de WRO de mogelijkheid om vrijstelling te krijgen van het vigerende bestemmingsplan. De medewerking van een gemeente is hierbij een absolute vereiste. Bij een ingrijpende verandering ten opzichte van het bestemmingsplan moet, om gebruik te kunnen maken van een artikel 19 procedure, een structuurvisie, -plan of een ontwerp bestemmingsplan aanwezig zijn, opdat daaraan getoetst kan worden. Voor de toepassing van een artikel 19 procedure is het noodzakelijk dat de gemeenteraad een voorbereidingsbesluit neemt. Burgemeester en Wethouders kunnen vervolgens een verklaring van geen bezwaar aanvragen bij Gedeputeerde Staten. Na het afgeven van de verklaring van geen bezwaar heeft de gemeente de mogelijkheid om:

- af te wijken van het bestemmingsplan, de zogenaamde vrijstelling (altijd nodig);
- een bouwvergunning af te geven (nodig als er ook een bouwwerk wordt geplaatst);
- een aanlegvergunning af te geven (nodig als dit in het voorbereidingsbesluit of in het bestemmingsplan is opgenomen).

Woningwet, bouwvergunning

Bij de realisatie of verbouw van een gebouw is altijd een bouwvergunning nodig. Het afgeven van een vergunning voor bouwactiviteiten is een wettelijke taak die de gemeente heeft. De bedoeling van de wet is toe te zien op de

deugdelijkheid en de degelijkheid van bouwplannen. Ook de brandveiligheid en de monumentale aspecten komen aan de orde.

Wet Milieubeheer, milieuvergunning

De Wet milieubeheer (WM) omschrijft categorieën van bedrijven en activiteiten waarop een algemene maatregel van bestuur (AMvB) van toepassing is. Hierin staan standaardvoorschriften waaraan categorieën bedrijven zich moeten houden. Wanneer een AMvB van toepassing is, zoals bij tankstations en horecabedrijven, hoeft meestal geen Wet Milieubeheervergunning (Wm-vergunning) aangevraagd te worden.

Structuurschema Groene Ruimte, compensatiebeginsel

In het Structuurschema Groene Ruimte is voor het duurzaam behoud en herstel van natuur-, bos- en recreatiewaarden in bepaalde gebieden een zware planologische bescherming opgenomen. Dit houdt in dat in deze gebieden in principe geen ruimtelijke ingrepen mogen plaatsvinden ("nee, tenzij - principe"). Het gaat dan om nieuwe ingrepen die nog niet planologisch zijn afgewogen en vastgelegd. Een nieuwe verzorgingsplaats mag derhalve alleen in een planologisch beschermd gebied worden gerealiseerd als door de initiatiefnemer kan worden aangetoond dat sprake is van een zwaarwegend maatschappelijk belang en geen redelijk alternatief beschikbaar is (bijvoorbeeld een andere locatie). Pas als na deze afweging de voorgenomen ruimtelijke ingreep wordt toegestaan, is het zogenaamde compensatiebeginsel aan de orde ("ja, mits - principe").

Ook voor een juiste toepassing van het compensatiebeginsel is, zoals in het Structuurschema Groene Ruimte is aangegeven, de initiatiefnemer verantwoordelijk.

In de praktijk betekent dit dat bij de realisatie van een nieuwe verzorgingsplaats in compensatieplichtige gebieden naast een motivatieplicht met betrekking tot de maatschappelijke noodzaak, tegelijkertijd inzichtelijk moet worden gemaakt hoe invulling wordt gegeven aan het compensatiebeginsel.

Het compensatiebeginsel is gebaseerd op het 'stand-still' principe.

Uitgangspunt hierin is dat er in beginsel geen netto verlies aan natuur-, bos- en recreatiewaarden mag plaatsvinden. Dit 'geen netto verlies' dient eerst te worden gezocht in een zo optimaal mogelijke (landschappelijke) inpassing van de verzorgingsplaats en vervolgens in het voorkomen van negatieve effecten door het treffen van mitigerende maatregelen (bijvoorbeeld een geluidswal). Uiteindelijk kunnen de nog resterende effecten worden gecompenseerd door daadwerkelijk elders fysieke compensatie te realiseren.

Er zijn zes gebiedscategorieën gedefinieerd waarop het Rijk het Compensatiebeginsel van toepassing heeft verklaard:

1. kerngebieden Ecologische Hoofdstructuur (EHS);
2. gerealiseerde natuurontwikkelingsgebieden EHS;
3. kleine(re) natuurgebieden die als zodanig zijn opgenomen in bestemmingsplan/streekplan, of onder de werking van de Natuurbeschermingswet vallen;
4. soortbeschermingsplannen, opgenomen in bestemmingsplan/streekplan;
5. gebieden vallend onder de Boswet;
6. grootschalige openbare recreatiegebieden (limitatief; o.a. Noord-Brabant en Gelderland).

Daarnaast kunnen provincies aanvullende eisen hebben ten aanzien van het compensatiebeginsel, zoals bijvoorbeeld toeslagen voor oppervlak (Noord-Brabant en Gelderland).

Beleidstermen

Relevante beleidstermen zijn verder het uitgifte-, voorzieningen- en aanduidingenbeleid.

Uitgiftebeleid

Onder het uitgiftebeleid wordt verstaan het samenstel van regels en afspraken met betrekking tot de uitgifte van (rijks)grond voor de vestiging van benzinestations en wegrestaurants en eventueel andere door derden te verzorgen voorzieningen op verzorgingsplaatsen langs autosnelwegen.

Voorzieningenbeleid

Het voorzieningenbeleid omvat alle regels die worden gesteld aan voorzieningen op of langs het hoofdwegennet. Het betreft hier benzinestations, wegrestaurants, telecommunicatie-voorzieningen, informatiepanelen en toiletvoorzieningen.

Aanduidingenbeleid

Met het aanduidingenbeleid wordt in dit verband bedoeld alle regels met betrekking tot het plaatsen van informatieve borden langs rijkswegen.

deel 2 De locatiebepaling

3 Globale locatiebepaling

In dit hoofdstuk wordt de globale locatie voor een nieuwe verzorgingsplaats bepaald. Aan de hand van criteria voor de aspecten verkeer, ecologie, sociale veiligheid en landschap wordt aangegeven waaraan aandacht moet worden besteed bij de globale locatiebepaling. Vervolgens wordt de hierbij te hanteren methodiek (zeefanalyse) om te komen tot een afgewogen keuze behandeld. Het hoofdstuk wordt afgesloten met een overzicht van de beschreven criteria.

3.1 Criteria

3.1.1 Verkeer

Afstandstramien

Het vertrekpunt bij het bepalen van de locatie voor een nieuwe verzorgingsplaats is het afstandenstramien waarin om de 20 kilometer een parkeerplaats met benzinstation en om de 40 kilometer een wegrestaurant aanwezig is. Daarnaast zal er om de 40 kilometer ook 's nachts brandstof te verkrijgen zijn.

Dit zijn indicatieve afstanden waarop marge van ongeveer 5 kilometer toegepast kan worden. Op de bebording voorafgaand aan een verzorgingsplaats zal de afstand tot een volgend benzinstation en restaurant worden aangeduid.

Afstand tussen aansluitingen

Bij de locatiebepaling dient rekening te worden gehouden met de afstand tussen de verzorgingsplaats enerzijds en knooppunten en aansluitingen anderzijds. Weefvakken moeten worden voorkomen.

Weggebondenheid

Om twijfel over de weggebondenheid van een verzorgingsplaats te vermijden wordt de situering niet gecombineerd met knooppunten en aansluitingen. Voorkomen moet worden dat aansluitingen ten gevolge van verzorgingsplaatsen worden overbelast.

Andere nadelen van een dergelijke situering zijn de problemen rond een adequate bewegwijzering en het onvoldoende kunnen aangeven wat een bepaalde verzorgingsplaats biedt. Aangezien de verzorgingsplaats weggebonden is, is er geen uitwisseling met het onderliggende wegennet mogelijk.

Visuele geleiding doorgaande verkeer op hoofdrijbaan

Bij de locatiebepaling voor de verzorgingsplaats is het wenselijk dat de weggebruiker een helder beeld heeft van de doorgaande weg. De verzorgingsplaats kan worden gesitueerd langs een recht wegvak of in een buiten- of binnenbocht. Het wegbeeld voor het doorgaande verkeer is het meest duidelijk bij situering langs een recht wegvak. Bij situering in een buitenbocht verdient de visuele geleiding van het doorgaande verkeer op de hoofdrijbaan de nodige aandacht.

Daartoe kunnen naast bewegwijzering en markering ook beplanting en een parallel aan de hoofdrijbaan gesitueerde luifel van een benzinstation ondersteuning bieden.

Bij situering in een binnenbocht is de verzorgingsplaats vaak minder goed herkenbaar wat niet wenselijk is. De voorkeur gaat dus uit naar een locatie langs een recht wegvak.

.....
foto 2

Verzorgingsplaats langs recht wegvak



3.1.2 Ecologie

In het Structuurschema Groene Ruimte is met het oog op duurzaam behoud en herstel van natuur-, bos- en recreatiewaarden voor bepaalde gebieden een zware planologische bescherming opgenomen. Voor natuur gaat het hierbij hoofdzakelijk om gebieden met natuurwaarden die onderdeel uitmaken van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), zoals vastgelegd in rijks- en provinciaal beleid (Natuurbeleidsplan, Streekplan). Bij de globale locatiebepaling dient met deze natuurwaarden rekening te worden gehouden.

Bij de globale locatiebepaling gaat de aandacht uit naar de actuele natuurwaarden (natuurkerngebieden, ecologische verbindingzones), de lagere natuurwaarden (bijvoorbeeld multifunctioneel bos) en de toekomstige natuurwaarden (natuurontwikkelingsgebied, nog te ontwikkelen ecologische verbindingzones).

3.1.3 Sociale veiligheid

Door al bij de globale locatiebepaling rekening te houden met de attractiviteit van de omgeving en de aanwezigheid van 'sociale ogen' kunnen beslissingen worden genomen die de sociale veiligheid beïnvloeden.

Attractiviteit van de omgeving

Landelijk gebied wordt door de meeste mensen als aantrekkelijker beschouwd dan stedelijk gebied. Minst aantrekkelijk als omgeving zijn industrieterreinen.

Aanwezigheid van ‘sociale ogen’

Informeel toezicht kan in theorie worden uitgeoefend door gebruikers van de verzorgingsplaats (automobilisten, dienstverlenend personeel), door verkeersdeelnemers op de rijbaan en door werkenden/omwonenden. Slechts dit laatste aspect kan worden beïnvloed door de globale locatiebepaling.

3.1.4 Landschap

Richtlijnen voor de globale locatiebepaling hebben te maken met het minimaliseren van negatieve effecten op het landschap en op het benutten van kansen vanuit de aanwezigheid van een specifieke landschappelijke situatie. De volgende factoren zijn van belang:

- aansluiting bij de landschappelijke structuur;
- sparen van aanwezige landschapswaarden;
- inspelen op aanwezige landschappelijke kwaliteiten.

Aansluiting bij de landschappelijke structuur

Bij de situering van een verzorgingsplaats moet op de volgende punten worden gelet:

- geen situering van de verzorgingsplaats op (markante) landschappelijke overgangen;
- geen doorsnijding van doorgaande structuurlijnen in het landschap, zoals bijvoorbeeld bomenlanen, watergangen en dijken;
- geen onderbreking van samenhangende landschappelijke eenheden, zoals bijvoorbeeld beekdalen, escomplexen en uiterwaarden.

Sparen van aanwezige landschapswaarden

Bij de globale locatiebepaling gaat het vooral om *waarden van gebieden*, zoals geogenetisch kenmerkende en zeldzame gebieden, gebieden met hoge potentiële archeologische waarde, Waardevolle Cultuurlandschappen (WCL-gebieden), etc. Nieuwe verzorgingsplaatsen worden bij voorkeur niet in deze gebieden gesitueerd.

.....
foto 3

Locatie keuze nabij aantrekkelijk gebied



Inspelen op aanwezige landschappelijke kwaliteiten.

Net als bij sociale veiligheid speelt ook voor het aspect landschap de attractiviteit van de omgeving een rol bij de locatiebepaling. Het inspelen op aanwezige landschappelijke kwaliteiten verdient dan ook aanbeveling. Daarbij kan worden gedacht aan situering van de verzorgingsplaats op een locatie met sterke landschappelijke contrasten, op een locatie met uitzicht op open polders of op bijzondere objecten, of combinatie met natuurlijke gebieden en open water.

Het spanningsveld tussen behoud en vernieuwing speelt hierbij altijd een belangrijke rol, aangezien verstoring van natuurgebieden, natuurontwikkeling, recreatiemogelijkheden en eventuele omwonenden ongewenst is.

Tenslotte dient ook bij de locatiebepaling rekening gehouden te worden met het vigerende landschapsplan.

3.1.5 Overige aspecten

Andere overwegingen die bij de locatiebepaling een rol kunnen spelen zijn de bepalingen ten aanzien van LPG-verkoop en ook praktische factoren in de zin van kosten van kabels en leidingen, grondverwervingsproblematiek en de bereikbaarheid voor het bedienend personeel.

3.2 Methodiek

Voor het bepalen van de locatie voor een nieuwe verzorgingsplaats kunnen twee klassieke planologische methoden goede diensten bewijzen: de zeefanalyse en de potentie-analyse (Potential Surface Analysis, PSA). De zeefanalyse wordt toegepast bij de globale locatiebepaling en gaat als volgt te werk.

Allereerst worden criteria geformuleerd op grond waarvan gebieden op voorhand kunnen worden afgewezen als geschikte locatie voor een verzorgingsplaats.

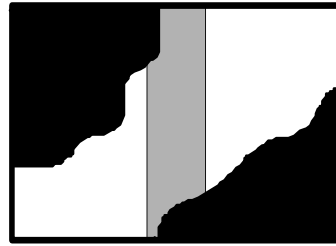
De criteria hebben betrekking op de aspecten verkeer, ecologie, sociale veiligheid en landschap. Bijvoorbeeld, op basis van het criterium 'waardevol natuurgebied' kunnen wellicht reeds een aantal gebieden op een zeefkaart worden aangegeven die verder buiten beschouwing kunnen blijven.

Herhalen we dit zelfde voor andere criteria dan blijft, nadat de verschillende zeefkaarten over elkaar heen zijn gelegd, een gebied of gebieden over, waarvoor in beginsel geen klemmende argumenten kunnen worden aangevoerd tegen de aanleg van een verzorgingsplaats. Dat wil zeggen deze gebieden zijn uitgezeefd voor een verdere analyse door middel van de potentieanalyse om de exacte locatie te bepalen.

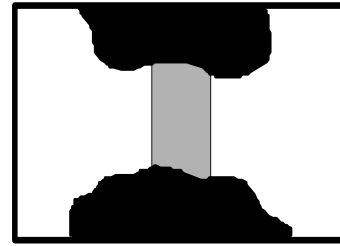
Indien na een zeefanalyse blijkt dat er geen gebied kan worden gevonden, kan dit aanleiding zijn tot bijstelling van de criteria, bijvoorbeeld door onderscheid te maken in absolute eisen en wensen.

.....
figuur 2
 voorbeeld zeefanalyse

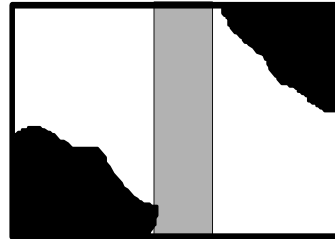
Hieronder wordt een voorbeeld van een zeefanalyse weergegeven.



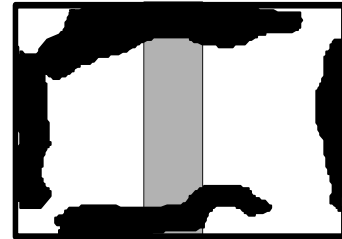
Ongeschikt volgens criteria van aspect verkeer



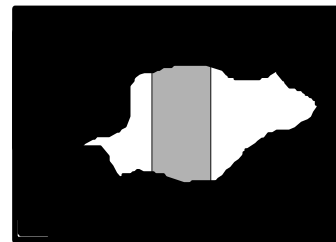
Ongeschikt volgens criteria van aspect ecologie





Ongeschikt volgens criteria van aspect soc. veiligheid



Ongeschikt volgens criteria van aspect landschap



 = autosnelweg
 = ongeschikt

Na de zeefanalyse is het blanco gebied nog geschikt voor de plaatskeuze

3.3 Overzicht criteria per aspect

Aspect	Criterium
Verkeer	<ul style="list-style-type: none"> • Afstandstramien • afstand tussen aansluitingen • weggebondenheid • visuele geleiding doorgaande verkeer hoofdrijbaan
Ecologie	<ul style="list-style-type: none"> • behoud van natuurwaarden ecologische hoofdstructuur • aandacht voor actuele, lagere en toekomstige natuurwaarden
Sociale veiligheid	<ul style="list-style-type: none"> • attractiviteit van de omgeving • aanwezigheid van 'sociale ogen'
Landschap	<ul style="list-style-type: none"> • aansluiting bij de landschappelijke structuur • sparen van aanwezige landschapswaarden • inspelen op aanwezige landschappelijke kwaliteiten • rekening houden met vigerend landschapsplan

4 exacte locatiebepaling

In dit hoofdstuk zullen de criteria ten aanzien van de exacte locatiebepaling aan de orde komen. Bij de locatiebepaling kan gebruik worden gemaakt van de Potential Surface Analysis (PSA). Hoe deze methode kan worden toegepast wordt in paragraaf 4.2 beschreven. Het hoofdstuk wordt afgesloten met een overzicht van de behandelde criteria.

4.1 Criteria

4.1.1 Ecologie

Ten behoeve van de exacte locatiebepaling zal eerst een inventarisatie plaats moeten vinden van de aanwezige actuele en potentiële natuurwaarden en het natuurgericht beleid (Rijk, Provincie, Gemeente, Waterschap). Het te inventariseren gebied bestaat uit het zoekgebied (de beoogde inpassingsgebied(en)) en het beïnvloedingsgebied. De grootte van het beïnvloedingsgebied wordt bepaald door de reikwijdte van uitstralingseffecten van de verzorgingsplaats (verstoring van fauna door: betreding, geluid, licht en visuele aanwezigheid).

Met het oog op deze effecten zal een zone van enkele honderden meters rond het inpassingsgebied bij de inventarisatie moeten worden betrokken. De precieze reikwijdte van de uitstralingseffecten is afhankelijk van de omgeving: in een gesloten landschap is de reikwijdte beperkter dan in een open landschap.

De exacte locatie dient zodanig te worden gekozen dat de effecten op de natuur minimaal zijn. Relevante effecten zijn:

- vernietiging: ruimtebeslag op natuurwaarden binnen het inpassingsgebied;
- verstoring: uitstralingseffecten binnen het beïnvloedingsgebied;
- versnippering: ruimtebeslag op of negatieve beïnvloeding van ecologische verbindingzones.

4.1.2 Sociale veiligheid

De aanwezigheid van 'sociale ogen' en de zichtbaarheid zijn van invloed op de exacte locatiebepaling van de verzorgingsplaats.

Aanwezigheid van "sociale ogen"

De locatie van de verzorgingsplaats kan in buitengebied gecombineerd worden met een bestaande voorziening zoals een buurtschap of vlak bij een boerderij. Hinder voor de omgeving moet daarbij wel worden voorkomen.

Zichtbaarheid

De locatie dient zo te worden gekozen, dat vanaf de rijbaan ongehinderd zicht op de verzorgingsplaats kan bestaan¹. Dat wil zeggen dat de verzorgingsplaats niet door hoogteverschillen of natuurlijke barrières van de rijbaan wordt

¹ Weliswaar is uit de literatuur bekend dat het informeel toezicht vanaf de rijbaan vanaf snelheden van ongeveer 80 km/u niet effectief meer is, maar de kans om gezien te worden kan wel afschrikkend werken op potentiële daders van criminaliteit. Ook voor de subjectieve sociale veiligheid is direct zichtcontact met de rijbaan bevorderlijk.

gescheiden. Ook vanuit de omgeving dient ongehinderd zicht op de verzorgingsplaats mogelijk te zijn. En omgekeerd is het gewenst dat men vanaf de verzorgingsplaats een ongehinderd zicht heeft op de omgeving.

4.1.3 Landschap

Bij de exacte locatiebepaling van de verzorgingsplaats spelen dezelfde aspecten, zoals behandeld bij de globale locatiebepaling, een rol. Het verschil is dat de bepaling op een gedetailleerder schaalniveau plaatsvindt.

.....
foto 4

aanwezigheid kleine landschapselementen is positief voor aantrekkelijkheid



4.2 Methodiek

Bij de exacte locatiebepaling kan gebruik worden gemaakt van de Potential Surface Analysis (PSA). In tegenstelling tot de zeefanalyse geeft de PSA aan waar het object bij voorkeur wel mag komen te liggen. Hoewel de PSA gelijkenissen vertoont met de zeefanalyse is ze niet zomaar haar tegengestelde. De PSA heeft tot doel gebieden te selecteren die voor het aan te leggen object zelf gunstig zijn en vertrekt daarom vanuit een andere invalshoek, namelijk het eigen functioneren.

Het gebied (of de gebieden) dat uit de zeefanalyse is overgebleven wordt beoordeeld op de geschiktheid als locatie voor het object. Daartoe wordt dit gebied door middel van een raster ingedeeld in vierkante deelgebieden van gelijke grootte. Om te bepalen welk deelgebied het meest geschikt is als exacte locatie voor de verzorgingsplaats dient een afwegingsproces te worden doorlopen dat is opgebouwd uit de volgende stappen:

- Stap 1: bepalen scores per criterium (door aspectdeskundige)
- Stap 2: bepalen wegingsfactoren criteria per aspect (door aspectdeskundige)
- Stap 3: bepalen totaalscore per aspect
- Stap 4: bepalen wegingsfactoren per aspect (door projectteam), eventueel mogelijkheid tot samenstellen van meerdere scenario's
- Stap 5: bepalen totaalscore (evt. met gevoeligheidsanalyse)

De mate van geschiktheid uit oogpunt van een bepaald criterium kan men uitdrukken met behulp van een geschiktheidscore, bijvoorbeeld op een tienpuntschaal. In dat geval wordt als het ware aan ieder onderscheiden deelgebied voor ieder criterium een score toegekend die aangeeft in welke mate het betreffende deelgebied voldoet aan dit criterium (stap 1).

Bovendien krijgen de criteria binnen de aspecten ecologie, sociale veiligheid en landschap zelf ook een belangrijkheidswaardering (of gewicht). Dit kan eveneens op een tienpuntschaal (stap 2). De totaalscore per aspect (gewogen geschiktheidscore) kan nu worden bepaald door de geschiktheidscore per criterium te vermenigvuldigen met het gewicht van dat criterium en tot slot te delen door het aantal criteria van het betreffende aspect (stap 3).

Wanneer de totaalscore per aspect berekend is, wordt in de vierde stap door het projectteam een belangrijkheidswaardering voor de aspecten ecologie, sociale veiligheid en landschap binnen het betreffende deelgebied aangegeven. De totaalscore voor het deelgebied (stap 5) wordt bepaald door de totaalscore per aspect te vermenigvuldigen met de belangrijkheidswaardering van dat aspect waarna de uitkomsten bij elkaar worden opgeteld. Deze totaalscore geeft dan een indruk van de mate van geschiktheid van dit deelgebied. Door deze gewogen sommeringmethodiek te herhalen voor de overige deelgebieden kan eenvoudig worden bepaald welk deelgebied het meest geschikt is voor de exacte locatie van de verzorgingsplaats.

Bij het toepassen van de methode moet men goed voor ogen houden dat de keuze van de grootte van de vierkanten min of meer moet overeenkomen met het te plaatsen object en dat de scores goed onderbouwd dienen te worden.

4.3 Overzicht criteria per aspect

Aspect	Criterium
Ecologie	<ul style="list-style-type: none">• ruimtebeslag op natuurwaarden• uitstralingseffecten• aantasting ecologische verbindingzones
Sociale veiligheid	<ul style="list-style-type: none">• aanwezigheid 'sociale ogen'• zichtbaarheid verzorgingsplaats vanaf rijbaan• zichtbaarheid omgeving vanaf verzorgingsplaats
Landschap	<ul style="list-style-type: none">• aansluiting bij de landschappelijke structuur• sparen van aanwezige landschapswaarden• inspelen op aanwezige landschappelijke kwaliteiten• rekening houden met vigerend landschapsplan

deel 3 De inrichting

5 Inleiding

De inrichting van de verzorgingsplaats kan evenals de keuze van een goede locatie sterk bijdragen aan het creëren van een aantrekkelijke verzorgingsplaats. Als uitgangspunt geldt dat de verzorgingsplaats een andere functie heeft dan de autosnelweg: verblijven versus stromen. Dit dient tot uitdrukking te worden gebracht in de vormgeving/inrichting. Het is van belang dat de overgang tussen ruimten met verschillende functies duidelijk aan de weggebruiker wordt gemaakt.

Bij het ontwerp dient het streven naar de hoogst mogelijke kwaliteit, binnen de aanwezige randvoorwaarden, voorop te staan. Naast de functionele verkeerskundige en verkeerstechnische aspecten zijn de volgende uitgangspunten van belang voor het ontwerp:

- attractiviteit inrichting voor de gebruiker;
- kwalitatief optimaal beheer en onderhoud;
- behoud menselijke schaal;
- eenheid van architectuur;
- duurzaam ecologisch bouwen.

In dit deel, deel 3 inrichting, wordt ingegaan op de totstandkoming van het inrichten van de verzorgingsplaats. Hierbij wordt eerst het ruimtelijk ontwerp, dat is het ontwerp in hoofdlijnen, gemaakt en vervolgens wordt de inrichting van het ontwerp uitgewerkt in een detailontwerp.

Ruimtelijke ontwerp

Het ruimtelijk ontwerp kan worden gemaakt met behulp van de in hoofdstuk 6 beschreven externe en interne aspecten. Onder externe aspecten worden die aspecten verstaan, die bepalend zijn voor de relatie tussen de verzorgingsplaats en de omgeving. Als externe aspecten worden behandeld de bereikbaarheid van de verzorgingsplaats, ecologie en landschap. Onder interne aspecten worden die aspecten verstaan die te maken hebben met de concrete vormgeving en inrichting van de verzorgingsplaats. Interne aspecten zijn: de bereikbaarheid van voorzieningen, verkeersveiligheid, ecologie, sociale veiligheid en landschap. Eventuele varianten kunnen worden beoordeeld met de checklist 'Ruimtelijk ontwerp' (par. 6.4).

Uitwerken inrichting

Op basis van de in hoofdstuk 7 beschreven richtlijnen voor de inrichting wordt vervolgens het ruimtelijk ontwerp uitgewerkt in een detailontwerp. In hoofdstuk 8 wordt tot slot aandacht besteed aan het treffen van mitigerende maatregelen en het elders fysiek compenseren.

6 Ruimtelijk ontwerp

6.1 Externe aspecten

6.1.1 Verkeer

Bereikbaarheid verzorgingsplaats

Verzorgingsplaatsen hebben een functie voor het hoofdwegennet en kunnen derhalve alleen vanaf de hoofdrijbaan bereikt worden. Verzorgingsplaatsen worden dan ook niet aangesloten op het onderliggende wegennet. Een extra belasting van het onderliggend wegennet met als gevolg een verslechterde verkeersveiligheid wordt hiermee voorkomen.

.....
foto 5

Onderliggend wegennet niet bereikbaar vanaf verzorgingsplaats



Omdat verzorgingsplaatsen niet op het onderliggend wegennet mogen worden aangesloten wordt indien mogelijk langs de gehele buitenrand van de verzorgingsplaats een fysieke barrière aangebracht. Een uitzondering kan worden gemaakt voor het bedienend personeel dat de verzorgingsplaats te voet of per (brom)fiets moet kunnen bereiken via een ter plaatse aanwezige parallelweg. Hiertoe kan een smalle afsluitbare doorgang naar het onderliggende wegennet worden gecreëerd.

Bedienend personeel dat de verzorgingsplaats per auto wil bereiken, alsmede het bevoorradend verkeer, zal via de autosnelweg moeten worden geleid.

Het ontwerp en de inrichting van de verzorgingsplaats dient tevens tegen te gaan dat bij files op de hoofdrijbaan sluipverkeer via de verzorgingsplaats rijdt. Doordat het verblijfsgebied als 30 km/h-zone is uitgevoerd, zijn de rij snelheden

laag op de verzorgingsplaats, waardoor misbruik zo onaantrekkelijk mogelijk wordt gemaakt.

6.1.2 Ecologie

Bij het ruimtelijk ontwerp spelen ten aanzien van de externe aspecten de volgende factoren een rol:

- ruimtebeslag op actuele en potentiële natuurwaarden, als bijvoorbeeld kwel;
- uitstralingseffecten op natuurwaarden in de directe omgeving;
- de ecologisch-verbindende functie van bermen langs autosnelwegen;
- mitigerende en compenserende maatregelen vanuit het Structuurschema Groene Ruimte (zie hoofdstuk 8).

Ruimtebeslag

Om ruimtebeslag op (hoge) actuele natuurwaarden te beperken kan worden overwogen om een verzorgingsplaats kleiner te dimensioneren of om de vormgeving van de totale verzorgingsplaats aan te sluiten op de exacte ligging van lokale natuurwaarden.

Een voorbeeld is het achter elkaar leggen van parkeervoorzieningen in plaats van naast elkaar. Het totale ruimtebeslag blijft dan ongeveer gelijk, alleen de verzorgingsplaats wordt langer en smaller waardoor het uitstralingseffect van de verzorgingsplaats geringer is.

Uitstralingseffecten

Indien sprake is van verstoringgevoelige natuurwaarden op korte afstand van de verzorgingsplaats dient in het globale ontwerp bij voorkeur te worden gestreefd naar buffering. Dit wil zeggen dat de intensieve functies (parkeren, tanken) worden geprojecteerd aan de binnenzijde (op korte afstand van de autosnelweg) en de meer extensieve functies aan de buitenzijde (recreatie, groen). Om te bepalen welke elementen in deze bufferzone kunnen worden aangelegd, kunnen de volgende stappen worden doorlopen:

1. inventariseer ecotopen in de directe omgeving van de verzorgingsplaats (bijvoorbeeld uit te drukken in Natuurdoeltypen); indien beschikbaar kan gebruik gemaakt worden van bestaande inventarisaties;
2. bepaal welke ecotopen op een relatief geringe oppervlakte aangelegd kunnen worden, waarbij op een zinvolle wijze natuurwaarden ontwikkeld kunnen worden;
3. maak een ontwerpplan voor de bufferzone waarin deze ecotopen zijn opgenomen;
4. stel richtlijnen vast voor het ontwerp van deze ecotopen, bijvoorbeeld aan de hand van de 'Cursus natuurtechnisch ontwerpen in de wegenbouw';
5. stel een beheersplan op voor de elementen in de bufferzone, bijvoorbeeld aan de hand van de Checklist Groenbeheersplannen Rijkswaterstaat.

Om uitstralingseffecten op een bestaande verzorgingsplaats te verminderen kan worden gedacht aan meer brongerichte maatregelen zoals snelheidsbeperking en het aanpassen van de wegverlichting (zie ook richtlijn 'Openbare verlichting en Natuurgebieden', oktober 1996).

Ecologische verbindende functie bermen

Indien aan de bermen langs de autosnelweg vanuit het natuurbeleid een ecologisch-verbindende functie is toegekend, is het van belang deze verbinding ter plaatse van de verzorgingsplaats niet te onderbreken. Om dit te

bewerkstelligen kan rond de verzorgingsplaats een strook worden gereserveerd. Deze strook ligt bij voorkeur buiten de verblijfsfunctie van de verzorgingsplaats zelf. Het beheer van de strook dient overeen te komen met het bermbeheer langs de autosnelweg. Bij het toepassen van een dergelijke strook buitenom de verzorgingsplaats dient rekening te worden gehouden met de minimaal benodigde breedte. Deze breedte kan oplopen tot enkele meters, waardoor aanleg van een verzorgingsplaats langs wegen met bermen die een ecologische verbindende functie vervullen, vaak niet raadzaam is.

6.1.3 Sociale veiligheid

Vanuit de verschillende functies die aanwezig zijn op de verzorgingsplaats bestaan uiteenlopende eisen en wensen ten aanzien van de relatie met de weg. Zo is het enerzijds van belang dat de voorzieningen op de verzorgingsplaats goed zichtbaar zijn vanaf de weg. Anderzijds is het echter vanwege de 'rustfunctie' van de parkeerplaats juist wenselijk zo min mogelijk contact met de weg te hebben. Dit betekent dat in samenhang met de andere aspecten een keuze moet worden gemaakt voor het karakter van de verzorgingsplaats.

6.1.4 Landschap

Voor het aspect landschap spelen de volgende factoren een rol:

- ruimtelijke inrichting en relatie met de omgeving;
- terreingrootte;
- terreinvorm;
- terreinhoogte.

Ruimtelijke inrichting en relatie met de omgeving

De ruimtelijke relatie van de verzorgingsplaats met de omgeving wordt bepaald door de gekozen ruimtelijke inrichting. Hierbij zijn de volgende aspecten van belang:

- visuele relaties ((uit-)zicht);
- relaties in ruimtelijke kenmerken (elementen, patronen).

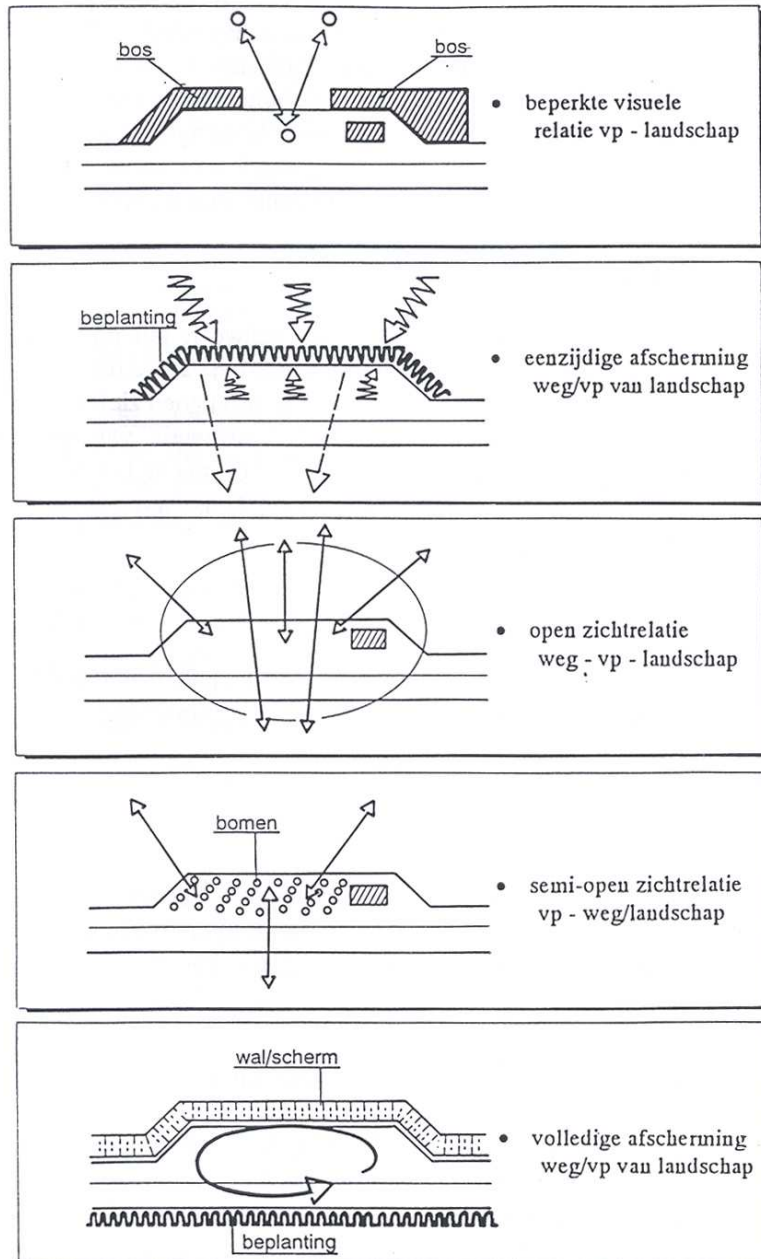
De visuele relatie met de omgeving kan variëren van volledig open tot volledig gesloten. Tussen deze uitersten zijn zeer veel gradaties mogelijk. De visuele relatie met de omgeving wordt onder meer bepaald door de aanwezigheid van beplanting, de dichtheid van de beplanting, de aanwezigheid van visuele obstakels, de hoogteligging, etc.

De visuele relatie met de omgeving is in te delen in de visuele relatie met de weg en de visuele relatie met het landschap. Bij de aanleg kan rekening worden gehouden met de zichtbaarheid van het landschap vanuit bepaalde delen van de verzorgingsplaats.

Hiernaast spelen relaties tussen ruimtelijke kenmerken van het landschap en de ruimtelijke kenmerken van de verzorgingsplaats een rol. Het gaat hierbij om de mate van aansluiting bij het aanwezige landschapspatroon, aanwezige landschapselementen en om visuele kenmerken van het landschap, zoals openheid. Deze aspecten moeten nadrukkelijk bij het ruimtelijk ontwerp van de verzorgingsplaats worden betrokken.

figuur 3

Visuele relatie weg - verzorgingsplaats - landschap



Terreingrootte

Het bruto oppervlak van het terrein hangt af van de functies die op het terrein een plaats moeten krijgen. Hierbij zijn de volgende (interne) aspecten van belang:

- efficiënt ruimtegebruik;
- reservering (voldoende) ruimte voor 'inpassing'.

Efficiënt ruimtegebruik heeft tot doel met de aanleg van de verzorgingsplaats aantasting van bestaande landschaps- en natuurwaarden te minimaliseren.

Mogelijkheden om dit te bereiken zijn b.v. het vermijden van overhoeken en het ontstaan van restruimtes, het minimaliseren van breedtes van rijstroken en waar mogelijk streven naar multifunctioneel gebruik van de ruimte.

De voorwaarde voor reservering van voldoende ruimte voor landschappelijke inpassing lijkt hieraan tegengesteld. Toch is het belangrijk van tevoren te bedenken op welke wijze landschappelijke inpassing gewenst is en wat dit betekent voor het ruimtebeslag.

.....
foto 6

Hekwerk onaantrekkelijk dwingende
scheiding van landschap



Terreinvorm

De interne opzet van de verzorgingsplaats bepaalt in grote mate de vorm ervan. Het uitgangspunt van een efficiënte indeling en efficiënte gebruiksmogelijkheden van het terrein leidt vaak min of meer tot een 'standaard' indeling en vorm van de verzorgingsplaats. Toch kunnen er aanleidingen zijn om in sommige gevallen voor een minder gangbare vorm (en indeling) te kiezen. Het ontstaan van restruimte moet daarbij echter wel voorkomen worden. Er kan worden gedacht aan:

- het effectief opvullen van een bestaande ruimte, bijvoorbeeld tussen bestaande infrastructuur;
- een ligging van (een deel van) het terrein op enige afstand van de snelweg;
- beperkte ruimte voor inpassing van een verzorgingsplaats;
- wens tot behoud van waardevolle landschapselementen, etc.;
- minder contact met de weg, waardoor de verzorgingsplaats rustiger is;
- een minder 'standaard' indeling heeft een positief effect op de beleving.

Terreinhoogte

Op basis van technische eisen wordt veelal gekozen voor ophoging van het bestaande maaiveld. Het is van belang het terrein niet of zo min mogelijk op te hogen:

- om bestaande (waardevolle) landschapselementen op het bestaande maaiveld, zoals bomen of watergangen, in te passen;
- om de visuele barrièrewerking van de verzorgingsplaats in het landschap te verminderen/ minimaliseren (een verzorgingsplaats die hoger ligt dan de

-
- omgeving, zal (in een open gebied) een grotere visuele barrière vormen dan een verzorgingsplaats die op de bestaande maaiveldhoogte is aangelegd);
- om de verzorgingsplaats beter te kunnen integreren in het bestaande landschap, doordat gebruik kan worden gemaakt van een gebiedseigen beplantingssortiment, met dezelfde bodem- en ontwateringseisen;
 - om de belevingsafstand tot het landschap te verkleinen (bij een ligging op hetzelfde niveau als het landschap wordt het landschap meer ervaren alsof men er deel van uitmaakt).

6.2 Interne aspecten

6.2.1 Verkeer

Verkeersveiligheid

Het hanteren van de principes gebaseerd op een *duurzaam veilige verkeersstructuur* vormt het uitgangspunt voor het ontwerp van de verkeersstructuur op de verzorgingsplaats. Dat betekent een heldere scheiding in functies van de ruimte.

De volgende functies worden onderscheiden:

- de stroomfunctie (de autosnelweg);
- de ontsluitingsfunctie (de aan- en afvoerwegen);
- de verblijfsfunctie (de verzorgingsplaats).

De inrichting van deze ruimten dient daarom afgestemd te zijn op de functie. Dit dient ondersteund te worden door duidelijke overgangen tussen de ruimten met een verschillende functie. De invoeg- en uitvoegstroken fungeren als overgang tussen de autosnelweg en de aan- en afvoerwegen. Op de aan- en afvoerwegen dient sprake te zijn van éénrichtingsverkeer. Een consequente toepassing van dit principe vermindert de kans dat een weggebruiker de verzorgingsplaats in de voor hem verkeerde richting zal verlaten.

Vooral de overgang tussen de aan- en afvoerwegen, die een ontsluitingsfunctie hebben, en het verblijfsgebied is van groot belang. Door het verblijfsgebied door middel van plateaus, drempels en/of voorrangskruisingen aan te sluiten op de aan- en afvoerwegen, wordt voor de weggebruiker duidelijk dat hij het verblijfsgebied binnengaat of verlaat. Binnen het verblijfsgebied zijn voetgangers en autoverkeer gelijkwaardig aan elkaar. Er zijn dan ook geen gescheiden voorzieningen, waardoor menging van verkeersdeelnemers optreedt.

De berm tussen de hoofdrijbaan (gemeten vanaf de binnenkant van de kantstreep van de rechter rijstrook) en de wegen op de verzorgingsplaats dient voldoende breed te zijn. Uitgaande van een obstakelvrije zone van 13 meter, de benodigde breedte voor het creëren van een fysieke afscheiding en een berm langs de rijwegen zal de totale breedte veelal 25 meter of meer bedragen. Indien deze ruimte niet beschikbaar is, dient een voertuigkering aangebracht te worden.

Bereikbaarheid voorzieningen

Bezoekers van een verzorgingsplaats zullen vaak van de verschillende voorzieningen aldaar gebruik willen maken. Gezien het verschillende karakter van enkele van deze voorzieningen zullen deze veelal ruimtelijk gescheiden zijn. Bij het bereiken van een verzorgingsplaats moet daarom de weggebruiker duidelijk worden gemaakt in welke volgorde hij van de diverse voorzieningen

gebruik kan maken. De inrichting dient de weggebruiker te helpen om een ondubbelzinnige keuze te maken. Een goede mogelijkheid daartoe is de weggebruiker nooit meer dan twee keuzemogelijkheden tegelijk aan te bieden.

Aangezien het tanken van brandstof één van de meest voorkomende motieven is om de verzorgingsplaats te bezoeken, zal het eerste beslispunt een keuze tussen benzinstation en overige voorzieningen inhouden. Het is bovendien gewenst dat een benzinstation vanaf de autosnelweg in een vroegtijdig stadium herkenbaar is. Daarom wordt het benzinstation in principe vooraan op de verzorgingsplaats en op niet te grote afstand van de hoofdrijbaan gesitueerd.

.....
foto 7

Wegwijzer op verzorgingsplaats



De inrichting van de verzorgingsplaats dient het mogelijk te maken dat men na het tanken van brandstof het parkeerterrein bij een eventueel aanwezig restaurant alsmede (een deel van) de overige parkeerplaatsen met het voertuig kan bereiken. Bovendien moet het ten allen tijde mogelijk zijn om na het tanken de hoofdrijbaan van de autosnelweg rechtstreeks te bereiken. Vermenging van verkeer dat de intentie heeft zo snel mogelijk zijn weg te vervolgen en verkeer dat een parkeerplaats zoekt, dient te worden vermeden. Daarom krijgt het emplacement van het benzinstation een eigen afvoerweg (ontsluitingsfunctie) waarop de wegen van de overige voorzieningen ondergeschikt worden aangesloten. Dit kan met behulp van een voorrangregeling of met een uitritconstructie, waarmee de overgang van verblijfsgebied naar ontsluitingsweg wordt aangegeven.

Indien zich aan beide zijden van de autosnelweg een verzorgingsplaats bevindt, waarbij aan één zijde een wegrestaurant is gesitueerd, dient rekening te worden gehouden met een mogelijke uitwisseling tussen beide verzorgingsplaatsen voor voetgangers en rolstoelgebruikers. Deze uitwisseling dient daarbij ongelijkvloers plaats te vinden.

Parkeren

Om redenen van gebruik, dimensionering, veiligheid van de recreërende bezoekers en onderhoud van de verharding kan het wenselijk zijn het parkeren van vrachtauto's, bussen en personenauto's ruimtelijk te scheiden. Bovendien moet er rustgelegenheid voor vrachtautochauffeurs op een verzorgingsplaats worden gecreëerd. Door vrachtauto's in harpvorm te laten parkeren met de neus naar buitenzijde (landschapszijde) van de verzorgingsplaats, wordt overlast door het schijnsel van koplampen en het geluid van het verkeer op de hoofdrijbaan verminderd.

6.2.2 Ecologie

De beschikbare ruimte voor ecologische waarden op verzorgingsplaatsen is vaak gering. Bij de inrichting kan gebruik worden gemaakt van de aanwezige potenties. Denk hierbij aan kwel voor de aanleg van een waterpartij. De oevers kunnen zo nodig op een natuurtechnische wijze worden afgewerkt. Ecologie wordt op deze wijze ingezet als bouwsteen voor de inrichting.

Op de verzorgingsplaats kan met uitzondering van de recreatieplekken gedacht worden aan natuurvriendelijke inrichting en beheer waardoor de natuurwaarden van het daar aanwezige groen wordt verhoogd: soortdiversiteit, bijzondere planten- en diersoorten en overgangsmilieus.

De volgende stappen moeten worden doorlopen om te bepalen welke elementen binnen de verzorgingsplaatsen aangelegd kunnen worden:

1. inventariseer de mogelijkheden voor een natuurvriendelijke inrichting van de verzorgingsplaats inclusief de bermsloten en de bermbeplanting in relatie tot de grazige vegetatie;
2. bepaal welke ecotopen aangelegd kunnen worden, waarbij op een zinvolle wijze natuurwaarden ontwikkeld kunnen worden;
3. stel richtlijnen vast voor het ontwerp van deze ecotopen, bijvoorbeeld aan de hand van de 'Cursus natuurtechnisch ontwerpen in de wegenbouw';
4. stel een beheersplan op voor de elementen op de verzorgingsplaats, bijvoorbeeld aan de hand van de Checklist Groenbeheersplannen Rijkswaterstaat.

6.2.3 Sociale veiligheid

Sociaal veilige zone

Binnen de verzorgingsplaats wordt gestreefd naar een "sociaal veilige zone". Dit houdt een bewuste keuze in om te streven naar sociale veiligheid gedurende het gehele etmaal op de gehele verzorgingsplaats.

Kern van de sociaal veilige zone is een bemand voorzieningsblok, bestaande uit tankstation en eventueel (een) restaurant(-s) en/of andere services. De voorzieningen worden bij voorkeur geconcentreerd binnen de verzorgingsplaats, zodanig dat er ook zicht mogelijk is tussen de voorzieningen onderling. Door de concentratie van deze functies wordt beoogd een gebied te creëren waar meerdere mensen aanwezig zijn en waar sociale controle kan worden uitgeoefend.

Indien een verzorgingsplaats gedurende een deel van het etmaal onbemand is, kent deze nadrukkelijk en zichtbaar geen sociaal veilige zone. In dit geval is het van essentieel belang om de andere factoren die de sociale veiligheid positief beïnvloeden te optimaliseren. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om:

- Overzichtelijkheid;
- Voldoende verlichting;

-
- Parkeerplaatsen direct naast voorzieningenblok.

De plaats van de sociaal veilige zone wordt zodanig gekozen dat er vanuit een (bemande) voorziening direct zicht is op - bij voorkeur - de gehele zone (waar dit niet mogelijk is, kan het onoverzichtelijke deel van de sociaal veilige zone met camera's bewaakt). De architectuur van de gebouwen en de verlichting spelen hier dus een rol; dus geen donkere onoverzichtelijke hoekjes en voldoende verlichting.

Operationeel beheer

Over de bemensing van de verzorgingsplaats dienen afspraken te worden gemaakt tussen beheerder en exploitanten. Het verdient de voorkeur dat een partij die de gehele dag en eventueel avond / nacht op de verzorgingsplaats vertegenwoordigd is, verantwoordelijk wordt gemaakt voor het operationeel beheer (verzorgingsplaatsconciërge) van de onbemande delen van de verzorgingsplaats.

Het gaat om eenvoudige kwesties als het opruimen van afval, het uitvoeren van kleine reparaties en het signaleren van andere gebreken, bijvoorbeeld een niet-werkende telefoon of een beschadigde wegwijzer. Zo'n afspraak geeft de beste garanties voor een blijvend nette verzorgingsplaats, waardoor zowel minder aanleiding wordt gegeven tot vandalisme als de subjectieve sociale veiligheid wordt vergroot.

Bij bestaande verzorgingsplaatsen dienen bij de eerste signalen van sociale onveiligheid preventieve maatregelen genomen te worden.

Duurzaamheid

De duurzaamheid van voorzieningen zoals banken en verlichtingsarmaturen heeft een belangrijk effect op het functioneren van de verzorgingsplaats. Voorzieningen die er slordig of verwaarloosd uit zien beïnvloeden de attractiviteit van de verzorgingsplaats negatief. Aspecten die hierbij van belang zijn, zijn onder meer de 'beheersbaarheid' (beheerskosten, bereikbaarheid voor beheer) en de materiaalkeuze ('duurzame' materialen).

.....
foto 8
duurzaam uitgevoerde picknick voorziening



6.2.4 Landschap

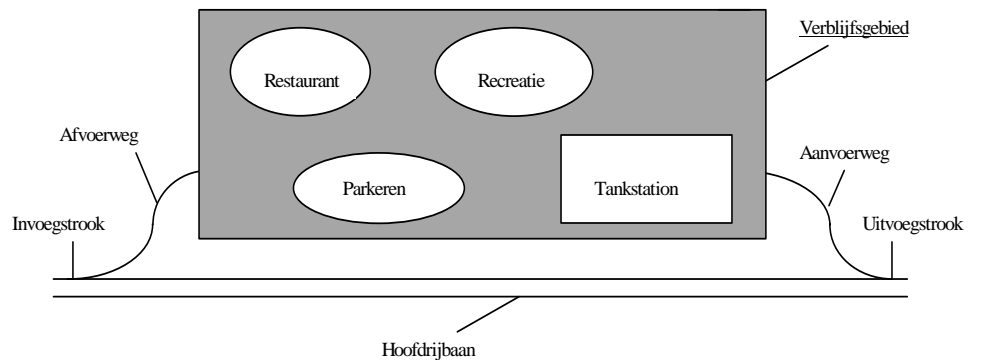
Herkenbaarheid/identiteit

Het hebben van een eigen identiteit van een verzorgingsplaats is belangrijk voor de herkenbaarheid ervan van buiten af. De identiteit van een verzorgingsplaats wordt voor een belangrijk deel bepaald door de lokale situatie, de ruimtelijke hoofdopzet en specifieke elementen op een verzorgingsplaats. Het reageren op en uitbuiten van de lokale situatie is gewenst. Ook de 'groene' inrichting speelt hierin een belangrijke rol. Daarnaast kan een specifiek vorm-, of kleurgebruik, het hanteren van een thema voor de inrichting, of bijvoorbeeld de aanwezigheid van een kunstobject bijdragen aan de eigen identiteit van de verzorgingsplaats.

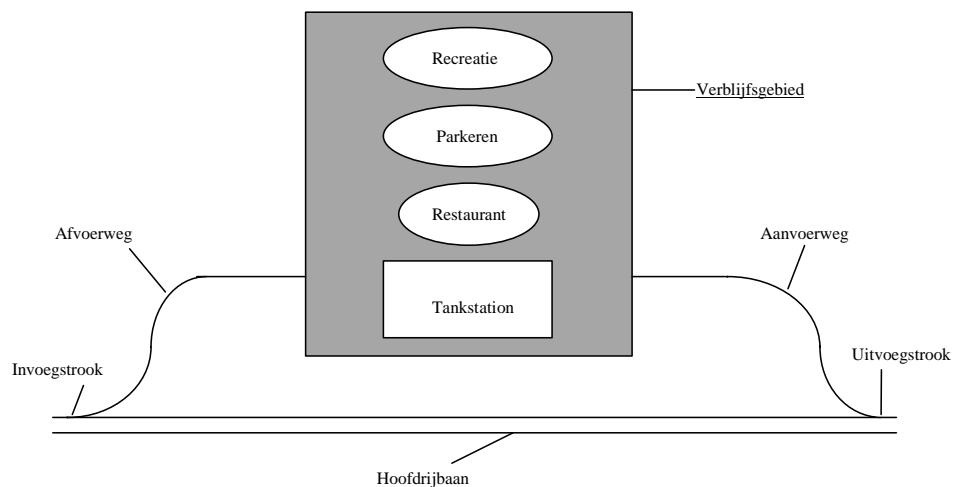
6.3 Positionering van de functies op verzorgingsplaatsen

Hieronder worden twee uiteenlopende voorbeelden gegeven van mogelijke vormen van verzorgingsplaatsen. Daarbij is tevens een mogelijke positionering van de onderdelen op een verzorgingsplaats aangegeven. Natuurlijk zijn er diverse andere structuren en verdelingen van functies denkbaar. Een beoordeling van de mogelijkheden met de "Checklist ruimtelijk ontwerp" (zie par. 6.4) resulteert dan in de gewenste ruimtelijke structuur.

.....
figuur 4
positionering functies op verzorgingsplaats
volgens standaardprincipe



.....
figuur 5
Positionering functies op verzorgingsplaats
volgens hoge hoed principe



6.4 Checklist ruimtelijk ontwerp

Aspect	Checken op ...
Verkeer	<ul style="list-style-type: none">• bereikbaarheid van de verzorgingsplaats• verkeersveiligheid• bereikbaarheid van de voorzieningen• parkeren
Ecologie	<ul style="list-style-type: none">• ruimtebeslag op actuele en potentiële natuurwaarden• uitstralingseffecten op natuurwaarden directe omgeving• ecologisch-verbindende functie bermen autosnelweg• mitigerende en compenserende maatregelen• gebruik maken van aanwezige potenties in de directe omgeving van de verzorgingsplaats• natuurvriendelijke inrichting en beheer
Sociale veiligheid	<ul style="list-style-type: none">• zichtbaarheidsrelatie weg-verzorgingsplaats• sociaal veilige zone• operationeel beheer• duurzaamheid van voorzieningen
Landschap	<ul style="list-style-type: none">• ruimtelijke inrichting en relatie met de omgeving• terreingrootte, -vorm, -hoogte• herkenbaarheid/identiteit van verzorgingsplaats

7 Uitwerken inrichting

Ten aanzien van de inrichting worden in dit hoofdstuk voor een aantal voorzieningen de richtlijnen beschreven. Allereerst komt een aantal algemene aspecten aan de orde die betrekking hebben op de gehele verzorgingsplaats. Vervolgens wordt ingegaan op de volgende onderdelen:

- Benzinestation
- wegrestartant
- servicevoorzieningen
- parkeervoorzieningen
- recreatieplekken
- wegen
- groenvoorzieningen
- verlichting
- bebording

Voor de inrichting van de verzorgingsplaats en de bijbehorende voorzieningen voor gehandicapten wordt verwezen naar het Wenkenblad Voorzieningen langs het Hoofdwegennet.

7.1 Algemene aspecten

Een aantal inrichtingsaspecten hebben op meerdere onderdelen betrekking en kunnen niet aan een bepaald beoordelingsaspect worden toegekend. Het gaat hierbij om de volgende aspecten:

- attractiviteit inrichting en omgeving voor gebruiker:
 - ⇒ aantrekkelijk kleurgebruik;
 - ⇒ gebruik visueel aantrekkelijke en duurzame materialen;
 - ⇒ regelmatig en goed onderhoud;
- aandacht voor architectuur, eenheid van architectuur;
- samenhang verhardingssoorten en overige materialen;
- hanteren menselijke schaal;
- minimaliseren van het gebruik van hekwerken, zoals ter afscheiding van de verzorgingsplaats van het landschap (waar dit mogelijk is, gebruik van water of beplanting);
- aandacht voor het plaatsen van olie-afscidders achter het riool (milieuhygiënische maatregel) in verband met illegaal verversen van olie door automobilisten. De bereikbaarheid van deze olie-afscidders voor onderhoudsvoertuigen is eveneens een punt van aandacht;
- Er dient rekening gehouden worden met de wettelijk verplichting voor een minimale afstand van 80 m tussen een L.P.G.-tank en de bebouwing;
- aandacht voor ongewenste kruidengroei door juist materiaalgebruik (gesloten verharding) en ontwerp om veel onderhoud te voorkomen;
- specifieke aandacht voor situering en inpassing 'gaseiland' (niet in het zicht midden op de verzorgingsplaats) en bijzondere objecten zoals antenne-inrichtingen; (situering bij voorkeur in de rand).

Bij de inrichting moet aandacht besteed worden aan duurzaam (ecologisch) bouwen. Hierbij moet rekening gehouden worden met de materiaalkeuze voor de wegenbouw.

Reclame-uitingen en blikvangers bij benzinestations en restaurants mogen niet afleidend zijn voor het verkeer op de weg. Voor verdere eisen wordt verwezen naar het voorzieningen- en aanduidingenbeleid.

.....
foto 9
Inpassing gasstation



Aan funderingen en verhardingen op verzorgingsplaatsen worden minder zware eisen gesteld dan aan de rijksweg. Daardoor kunnen in het kader van duurzaam bouwen meer secundaire bouwmaterialen gebruikt worden, waardoor er ook goedkoper gewerkt kan worden. Voor de Grond-, Weg- en Waterbouw (GWW) sector is bij de Dienst Weg- en Waterbouwkunde (DWW) en de Bouwdienst een helpdesk duurzaam bouwen gevestigd die op gerichte vragen een deskundig antwoord kan geven.

Een juiste benadering van deze algemene aspecten draagt bij aan het tot stand komen van een verzorgingsplaats die in een aangename omgeving is gelegen, die aantrekkelijk en veilig is ingericht en er verzorgd uitziet.

7.2 Benzinestation

De inrichting van het emplacement van een benzinestation wordt bepaald door een vlotte en doelmatige afhandeling van het tankende verkeer. Daarbij moet in acht worden genomen dat er geen hinder voor het verkeer op de hoofdrijbaan kan ontstaan vanwege het schijnsel van de koplampen van voertuigen die van brandstof worden voorzien of weer weggrijden. Ten aanzien van de veiligheid wordt een ruimte van minimaal 25 meter tussen hoofdrijbaan en tankstation in acht genomen. Zo nodig kan plaatselijk een fysieke afscherming worden aangebracht in de vorm van een wal of een (transparant) scherm. Bij de vormgeving van het benzinestation dient aandacht te worden besteed aan inpassing in het landschap.

Gezien de grote oppervlakte aan (gesloten) verharding dient de nodige aandacht te worden geschonken aan het afschot en aan goten en kolken die nodig zijn om het hemelwater snel te kunnen afvoeren. Het vervuilen van de grond en het grondwater door lekkage van brandstoffen en smeermiddelen

dient voorkomen te worden. Een goede bodemafluiting is dan ook noodzakelijk. Ook aan mogelijke corrosie van de ondergrondse brandstofopslagtanks dient aandacht te worden besteed.

7.3 Wegrestaurants

Bij het wegrestaurant dient een doelmatig gebruik van de voorziening na te worden gestreefd. Dit betekent onder meer dat er voldoende parkeergelegenheid voor de restaurantbezoekers beschikbaar dient te zijn. Hiervoor wordt globaal aangehouden het aantal zitplaatsen in het restaurant gedeeld door vier. Het aantal parkeerplaatsen is verder afhankelijk van type restaurant en functie van de weg.

Bij de vormgeving en locatiekeuze binnen het ruimtelijk ontwerp dient rekening gehouden te worden met de inpassing van het restaurant in het landschap. Verder zijn op het wegrestaurant natuurlijk ook de algemene aspecten, groen en verlichting van toepassing.

7.4 Servicevoorzieningen

Op verzorgingsplaatsen bestaat behoefte aan toiletten, telecommunicatie en dergelijke. Deze voorzieningen dienen altijd toegankelijk te zijn, er verzorgd uit te zien en zich in de sociaal veilige zone te bevinden. Er dient daarom zorg gedragen te worden voor regelmatig en goed onderhoud en voldoende toezicht op de voorzieningen. Waar mogelijk is een transparante uitvoering van de gebouwen gewenst, zodat uitzicht op en vanuit de directe omgeving mogelijk is.

Er dienen voldoende afvalbakken te zijn, zodat de verzorgingsplaats zo schoon mogelijk blijft. Het aantal kan afgestemd worden op het te verwachten aantal bezoekers. Een onderlinge afstand tussen de afvalcontainers van circa 25 meter kan als richtsnoer worden beschouwd. Het verdient de aanbeveling afvalbakken te gebruiken met een groot volume (ondergronds) ter vermindering van de ophaalfrequentie zonder dat de bakken overvol zijn. Daarnaast hebben afvalbakken met een kleine opening de voorkeur aangezien bakken met een grote opening uitnodigen tot het storten van grote hoeveelheden afval. De afvalbakken dienen ook door kinderen bediend te kunnen worden. Er dient dus rekening gehouden te worden met de hoogte van de afvalbakken en de zwaarte van de bediening.

De buitenruimte van een verzorgingsplaats dient te worden voorzien van goed vormgegeven weers- en vandalisme bestendig meubilair, zodat de bezoekers verzekerd zijn van een comfortabele rustplek.

7.5 Parkeervoorzieningen

Parkeervakken

De parkeervoorzieningen bevinden zich binnen het verblijfsgebied en zijn derhalve als zodanig ingericht. Het onderscheid tussen parkeervakken en rijwegen kan duidelijk gemaakt worden door de parkeervakken visueel te onderscheiden van de rijwegen. Parkeervoorzieningen worden bij voorkeur voorzien van gesloten verharding om ongewenste kruidengroei te beperken. De oriëntatie van de parkeervakken dient een duidelijk relatie te vertonen met

de wenselijke (toegestane) rijrichting. Haaks parkeren is om die reden niet toegestaan. De tussenberm tussen de parkeersecties is bij voorkeur ten minste 10 meter breed om voldoende ruimte te bieden voor de plaatsing van het benodigde meubilair.

.....
foto 10
afwijkende textuur parkeervoorziening



De totale parkeercapaciteit op een verzorgingsplaats is allereerst afhankelijk van de aanwezige voorzieningen. Voorts wordt het aantal parkeerplaatsen voor een korte rustperiode in verband gebracht met de aard en de intensiteit van het verkeer op de hoofdrijbaan, het percentage vrachtverkeer, de afstand tot een voorgaande verzorgingsplaats alsmede de functie van de betrokken weg in het (inter) nationale hoofdwegennet. Een algemene geldende formule voor het aantal benodigde parkeerplaatsen is dan ook niet te geven

Voor een *nieuwe* verzorgingsplaats kan het aantal benodigde parkeerplaatsen globaal worden bepaald via de volgende formule:

$$P_{\text{totaal}} = P_1 + P_2 + P_3$$

waarin:

P_1 = aantal parkeerplaatsen voor personenauto's;
intensiteit per etmaal in 1 richting x 1 promille

P_2 = aantal parkeerplaatsen voor vrachtauto's;
intensiteit per etmaal in 1 richting x vrachtautopercentage x 3 promille

P_3 = aantal parkeerplaatsen voor restaurantbezoek;
aantal zitplaatsen bij het restaurant x 1/4

De intensiteit betreft die van een prognosejaar (bijv. +10 jaar). De benodigde parkeercapaciteit P_3 , die hier gesteld is op 1 plaats per 4 zitplaatsen, is daarboven afhankelijk van het type restaurant en de functie van de weg in het (inter) nationale hoofdwegennet.

Voor een *bestaande* verzorgingsplaats geeft de waargenomen bezetting van de parkeerplaatsen een betrouwbaarder beeld van de parkeerbehoefte dan de formule. Wanneer blijkt dat er te weinig parkeerplaatsen zijn dient hierop ingespeeld te worden.

Voor de bezoekers van de verkoopruimte van het benzinstation en voor hen die alleen een sanitaire stop willen maken of telefoneren dient er een beperkte kortparkeergelegenheid (maximaal 5 plaatsen) aanwezig te zijn. Deze gelegenheid dient op het benzine-emplacement gesitueerd te zijn. Deze parkeerstroken dienen niet als kortparkeerplaatsen te worden aangekleed, dat wil zeggen zonder verdere voorzieningen. Voor de afmetingen van de parkeervakken wordt verwezen naar bijlage 1, Parkeer-voorzieningen.

Wanneer de parkeervoorzieningen voor vrachtauto's en personenauto's van elkaar zijn gescheiden dienen er voor personenauto's parkeervakken te worden aangebracht.

Het verdient aanbeveling om de parkeerplaatsen voor invaliden bij de ingang van het restaurant te situeren. De parkeervoorzieningen in de sociaal veilige zone zijn bij voorkeur direct zichtbaar vanuit een bemande voorziening; voor zover dit niet mogelijk is, worden camera's toegepast. Het 'overrijden' van en parkeren op groenvoorzieningen dient voorkomen te worden door een ruimtelijke afscheiding/begrenzing aan te brengen.

7.6 Recreatieplekken

Op de recreatieplekken is direct zicht vanaf een groot deel van de verzorgingsplaats, tenminste vanaf het deel waar zich de bemande voorzieningen bevinden. De recreatieplekken dienen zo vormgegeven te worden dat er een (fysieke en 'gevoelsmatige') afstand tussen de weg en de rust-/parkeerplekken ontstaat. Daarnaast dient er een aangenaam verblijfsklimaat gecreëerd te worden dat beschutting biedt tegen wind, regen en zonlicht, waar mogelijkheden zijn voor vermaak, zoals speeltoestellen, en waar een relatie met het landschap waarneembaar is. Voldoende variatie in kleur, bloeiende beplanting en een herkenbare, duidelijke vormgeving door bijvoorbeeld uitgewerkte thema's verdienen de nodige aandacht.

7.7 Wegen

Aan- en afvoerwegen

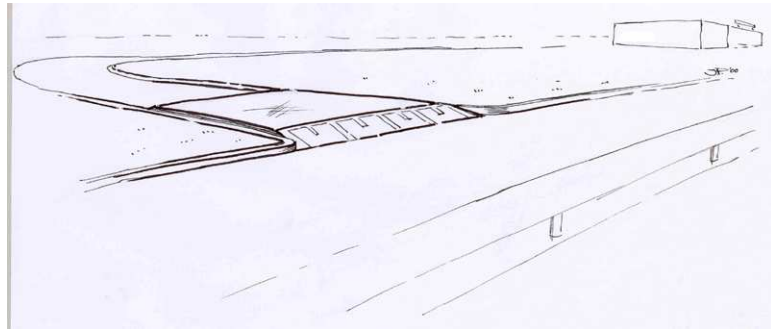
De uitvoeg- en invoegstroken waarmee de aan- en afvoerwegen op de hoofdrijbaan van de autosnelweg worden aangesloten moeten qua vormgeving volledig voldoen aan de richtlijnen van standaard in- en uitvoegstroken. Dit houdt in dat langs de uitvoeg- en invoegstroken een vluchtstrook aanwezig dient te zijn.

De aan- en afvoerwegen fungeren als verbinding tussen het verblijfsgebied en de uit- en invoegstroken van de autosnelweg. Deze ontsluitingsfunctie dient in de vormgeving en dimensionering, de bebakening en de markering tot uitdrukking te worden gebracht. Zie hiervoor de ROA richtlijnen, Geometrisch ontwerp. Om ongewenst parkeren tegen te gaan worden langs de aan en afvoerwegen geen vluchtstroken aangebracht.

Het tracé van de aanvoerweg dient een geleidelijke deceleratie af te dwingen en moet zodanig zijn opgebouwd dat bij de nadering van het splitsingspunt naar het benzinstation bij lage snelheid een weloverwogen keuze kan worden gemaakt. Een te vroegtijdig inzicht in hoe te handelen op het splitsingspunt zal evenwel weer snelheidsverhogend werken.

Het tracé van de afvoerwegen dient zodanig te zijn vormgegeven dat na het laatste samenvoegingspunt een voldoende acceleratie kan worden bewerkstelligd om veilig op de hoofdrijbaan in te voegen. De wegen komend van de parkeervoorzieningen dienen voorrangsondergeschikt te zijn aan de afvoerweg naar de hoofdrijbaan van de autosnelweg. Hierbij kan bijvoorbeeld gebruik gemaakt worden van een voorrangregeling of een uitritconstructie. (zie figuur 6)

.....
figuur 6
Principeschets in- of uitritconstructie



De aanvoerweg, gelegen tussen het puntstuk van de uitrijstrook en het eerste splitsingspunt, is gemiddeld 150 à 200 meter lang. Deze lengte geldt eveneens voor de afvoerweg tussen de laatste samenvoeging van de afvoerweg en de overige wegen en het puntstuk van de invoegstrook. In hellingen kunnen deze afstanden indien wenselijk aangepast worden. De verhardingsbreedte van zowel aan- als afvoerweg dient 4.50 meter te bedragen. Hierop worden kantstrepen van 0.20 meter en redresseerstroken (exclusief kantstreek) van 0.30 meter aangebracht. De breedte tussen de kantstrepen bedraagt derhalve 3.50 meter.

Wegen binnen het verblijfsgebied

De aanvoerweg gaat over in het verblijfsgebied. In dit verblijfsgebied zijn de voetgangers en automobilisten gelijkwaardig aan elkaar. De rijwegen in dit verblijfsgebied hebben een verblijfsfunctie voor het verkeer dat van de verschillende voorzieningen gebruik maakt. Het tracé van de rijwegen mag niet uitnodigen tot hoge snelheden. Om de overgang tussen aan- en afvoerwegen enerzijds en de rijwegen anderzijds te benadrukken wordt deze uitgevoerd met in- en uitritconstructies.

Voor de inrichting wordt verwezen naar de actuele CROW-publicaties over de inrichting van verblijfsgebieden. Op de verzorgingsplaats hebben de rijwegen een breedte van 5 meter evenwel zonder markering. Op plaatsen waar de bereikbaarheid voor het vrachtverkeer problemen op kan leveren dient een bochtverbreding te worden aangebracht, bijvoorbeeld door middel van graskeien.

Voor de voetpaden wordt een minimale breedte van 1.50 meter aangehouden. Bij de plaatsing van meubilair in of langs de voetpaden dient rekening te worden gehouden met rolstoelgebruikers. Voor hen is te allen tijde een profiel van vrije ruimte van ten minste 1.00 meter benodigd.

.....
foto 11
Betonnen blokken voorkomen kapot rijden van de weg en het groen



7.8 Groenvoorzieningen

Bomen en struiken kunnen de attractiviteit van de omgeving vergroten. Ze kunnen zowel op als naast de verzorgingsplaats vóórkomen. In de nabijheid van het restaurant (indien aanwezig) kan, ten aanzien van de vormgeving en sortimentskeuze, voor een meer tuinarchitectonische (bloemen en sierheesters) inrichting gekozen worden.

In de dichtheid van de beplanting moeten gradaties worden aangebracht omdat een dichte begroeiing op de gehele verzorgingsplaats gevoelens van onbehagen kan opwekken. De beplanting mag bovendien het uitzicht binnen de verzorgingsplaats en naar de omgeving niet blokkeren.

.....
foto 11
Opvallend beeld door bijzonder
boomsoortkeuze



Veelal wordt randbeplanting geplaatst om de bezoeker te beschermen tegen wind. Voorkomen moet worden dat deze beplanting wordt gebruikt voor een sanitaire stop of het achterlaten van afval. Daarom kan een mantelvegetatie aangebracht worden waarin struiksoorten thuishoren.

Dit is een overgangsbegroeiing tussen een beplanting en een kruidachtige vegetatie. In deze overgangszone kunnen stekelige struiken gebruikt worden, zoals bijvoorbeeld hondsroos en meidoorn.

Om een aantrekkelijke en een verzorgd uitzijnde verzorgingsplaats te creëren dient ten behoeve van een gericht beheer het eindbeeld voor beplantingen en kruidachtige vegetatie vastgelegd te worden. Door het hanteren van voldoende 'maat' voor groenelementen wordt voorkomen dat er kleine delen groen (snippergroen) ontstaan die moeilijk te beheren zijn. Ecologische potenties kunnen goed benut worden in het ontwerp met behulp van de cursus "Natuurtechnisch ontwerpen in de wegenbouw" (zie 6.2.2 ecologie).

7.9 Verlichting

Een verzorgingsplaats langs een autosnelweg wordt verlicht om passanten ook tijdens duisternis de mogelijkheid te bieden er op een comfortabele en veilige wijze gebruik van te maken.

De verlichting heeft een aantal functies:

- het voorkomen van verkeersongelukken;
- het verbeteren van oriëntatievermogen;
- het voorkomen van criminaliteit;
- het verminderen van onveiligheidsgevoelens.

Openbare verlichting is belangrijk: de vraag is wat de meest effectieve vorm van verlichting is als het op sociale veiligheid aankomt en wat normen inzake veiligheid - onveiligheid zijn.

Algemeen wordt op basis van onderzoek uitgegaan van het gegeven dat personen elkaar op een afstand van vier meter moeten kunnen herkennen op straat. In geval van bedreiging is dan nog ruimte voor eventuele defensieve of ontwijkende actie. De lichtsterkte moet dan ook zodanig zijn dat identificatie van personen op een afstand van vier meter mogelijk is.

De verlichting van een benzinstation en een restaurant heeft ten doel de weggebruiker de aanwezigheid daarvan bij duisternis duidelijk zichtbaar te maken en het verrichten van de daar noodzakelijke handelingen te vergemakkelijken. De verlichting moet zo worden uitgevoerd dat het verkeer op de autosnelweg er geen hinder van ondervindt of er door wordt misleid. Een benzinstation dient bij duisternis qua uiterlijk geen ander beeld op te leveren dan bij daglicht. Bij een benzinstation dienen zowel de afvoerweg als de aanvoerweg te worden verlicht. Indien langs de afvoerweg een geleiderailconstructie wordt geplaatst kunnen degelijke lichtmasten worden gebruikt. In alle andere gevallen dienen de lichtmasten botsvriendelijk te zijn.

De overige verlichting buiten het bedieningsgebouw is beperkt tot het bij duisternis zichtbaar maken van de merkaanduiding(en), boeiborden van luifel en bedieningsgebouw, bord zelfbediening, prijzenbord, pompunits en verwijzingsborden.

De afvoerweg en de invoegstrook worden indien de verzorgingsplaats is gelegen aan een onverlichte autosnelweg niet verlicht. In dit geval dient in verband met mogelijk adaptatieproblemen van de weggebruiker aandacht besteed te worden aan de overgang van het verlichte bedieningsgedeelte naar de niet-verlichte afvoerweg. Voorbij het bedienings- en parkeergedeelte wordt dan ook de hoogst noodzakelijke overgangsverlichting toegepast.

De richtlijnen ten aanzien van de verlichting worden beschreven in bijlage 2.

7.10 Bebording

De aanduidingen op de verzorgingsplaatsen zijn een hulpmiddel bij het bevorderen van een ordelijk gebruik van de aldaar aanwezige accommodatie. Daarvoor worden uniforme aanduidingen gebruikt.

Op verzorgingsplaatsen worden drie soorten aanduidingen geplaatst, te weten richtingaanduidingen, plaatsaanduidingen en informatieborden.

Richtingaanduidingen

Richtingaanduidingen geven aan welke richting bij een beslissingspunt ingeslagen moet worden om bij een bepaalde voorziening te komen. Deze borden zijn elk voorzien van een schuin naar boven wijzende pijl. Onder deze pijl worden één of meer bij de desbetreffende richting behorende symbolen onder of naast elkaar geplaatst.

Plaatsaanduidingen

Zowel te behoeve van het publiek als voor intern gebruik krijgt elke parkeerplaats een naam van bij voorkeur niet meer dan tien letters. De naam van de verzorgingsplaats wordt aangegeven op een bord. Ook het wegnummer waarlangs de verzorgingsplaats zich bevindt wordt aangeduid. De plaatsaanduiding dient op een centrale, goed zichtbare locatie geplaatst te worden.

Benzinestations met zelfbediening hebben in de onmiddellijke nabijheid van het bedieningsgebouw of de pompeilanden een aanduidingsbord voor zelfbediening. Indien het benzinestation gedurende slechts een beperkte tijd zelfbediening heeft wordt de tijdsaanduiding toegevoegd.

Informatieborden

Op verzorgingsplaatsen kan centraal een informatiepaneel worden geplaatst. Dit zal met name het geval zijn in toeristisch recreatieve regio's en in de nabijheid van grote steden. Hierop kan een kaart en informatie over de omgeving worden weergegeven.

.....
foto 13
Informatie paneel



Voor de uitvoering van de borden wordt verwezen naar bijlage 3.

7.11 Checklist inrichting

Aspect	Checken op ...
Algemeen	<ul style="list-style-type: none"> • attractiviteit inrichting en omgeving voor gebruiker • aandacht voor architectuur, eenheid van architectuur • samenhang verhardingssoorten en overige materialen • menselijke schaal • gebruik hekwerken • aandacht voor ongewenste kruidengroei door juist materiaalgebruik • situering bijzondere objecten • aandacht voor duurzaam bouwen en gebruik van secundaire bouwmaterialen • toepassing Wenkenblad Voorzieningen langs het Hoofdwegennet inclusief aandacht voor voorzieningen voor gehandicapten
Benzinestation	<ul style="list-style-type: none"> • vlotte en doelmatige afhandeling tankend verkeer • hinder d.m.v. schijnsel van koplampen voor verkeer op de hoofdrijbaan • overzicht over sociaal veilige zone • aandacht voor inpassing in het landschap
Wegrestaurant	<ul style="list-style-type: none"> • doelmatig gebruik • voldoende parkeerplaatsen • inpassing in landschap
Servicevoorziening	<ul style="list-style-type: none"> • toegankelijkheid servicevoorzieningen • onderhouds- en toezichtmogelijkheden • aantal, uitvoering en situering afvalbakken • weers- en vandalisbestendig meubilair
Parkeervoorziening	<ul style="list-style-type: none"> • onderscheid parkeervakken en rijwegen • toegepaste verharding • oriëntatie parkeervakken • voldoende (kort-) parkeervoorzieningen • voorzieningen voor invaliden • zichtbaarheid vanuit overige voorzieningen • scheiding tussen parkeer- en groenvoorziening
Recreatieplekken	<ul style="list-style-type: none"> • zichtbaarheid vanuit bemande voorzieningen • voldoende afstand tussen hoofdrijbaan en recreatieplek • aangenaam verblijfsklimaat • aandacht voor herkenbare en duidelijke vormgeving van de plek
Wegen	<ul style="list-style-type: none"> • aanwezigheid vluchtstrook langs uitvoeg- en invoegstroken • vormgeving, dimensionering, bebakening en markering van de aan- en afvoerwegen conform de ontsluitingsfunctie • vormgeving, dimensionering, bebakening en markering van de rijwegen conform de verblijfsfunctie • duidelijke overgang tussen verblijfsgebied en ontsluitingswegen • bochtverbreding ten behoeve van vrachtverkeer
Groenvoorzieningen	<ul style="list-style-type: none"> • tuinarchitectonische inrichting nabij restaurant • gradaties in dichtheid beplanting • juiste toepassing randbeplanting • eindbeeld beplanting en kruidachtige vegetatie t.b.v. beheerstaken
Verlichting	<ul style="list-style-type: none"> • juiste toepassing verlichting benzinestation • juiste toepassing verlichting restaurant • juiste toepassing verlichting parkeervoorziening

Bebording

- uitvoering richtingaanduidingen
- uitvoering plaatsaanduidingen
- uitvoering informatieborden

8 Mitigerende en compenserende maatregelen

Bij ingrepen waarbij mogelijk natuurwaarden worden aangetast worden in principe een viertal opeenvolgende stappen doorlopen waarvan het vermijden van de ingreep (een andere locatie te kiezen) en het realiseren van een zo optimaal mogelijke inpassing (vormgeving verzorgingsplaats, aansluiten bij omgeving) reeds aan de orde zijn geweest. Het treffen van mitigerende maatregelen (zoals natuurtechnisch ontwerp) en het elders fysiek compenseren zal in het navolgende worden toegelicht. Voor zowel de compenserende als de mitigerende maatregelen geldt dat deze door goed beheer in stand dienen te worden gehouden.

Mitigerende maatregelen

Indien in het detailontwerp toch nog sprake is van vernietiging van actuele natuurwaarden kan het areaal biotoopverlies worden beperkt door natuurvriendelijke inrichting van eventuele ruimtes tussen de verzorgingsplaats en de functies in de omgeving. Deze natuurvriendelijk ingerichte ruimtes kunnen eventueel via ecologisch ingerichte bermen worden verbonden met andere natuurwaarden.

Indien in de directe omgeving van de verzorgingsplaats sprake is van verstorings-gevoelige natuurwaarden en in het gekozen detailontwerp onvoldoende buffering is aangebracht, kan gedacht worden aan de volgende maatregelen (mogelijk zijn één of meerdere maatregelen reeds uitgewerkt in het detailontwerp):

- aanbrengen van geluidwerende voorzieningen;
- aanpassen van de verlichting (zie CROW-publicatie 112);
- visuele afscherming door bijv. dichte beplanting of een ondoorzichtig scherm;
- aanbrengen van rasters om het aantal faunaslachtoffers te beperken en om dieren naar faunapassages te leiden.

Maatregelen waaraan relatief hoge kosten zijn verbonden (bijvoorbeeld de aanleg van een scherm) worden in de praktijk alleen toegepast:

- in het geval van hoge natuurwaarden op korte afstand van de verzorgingsplaats;
- indien met deze maatregelen ook andere negatieve effecten kunnen worden gemitigeerd, bijvoorbeeld hinder bij woonbebouwing.

Compenserende maatregelen

Compenserende maatregelen vormen de laatste stap: de nog resterende effecten moeten worden gecompenseerd door daadwerkelijk fysieke compensatie te realiseren (de verplichting geldt alleen voor compensatieplichtige gebieden). Gelet op de relatief beperkte schade, dient dit bij voorkeur zo dicht mogelijk in de buurt van de verzorgingsplaats gerealiseerd te worden.

Onder fysieke compensatie wordt verstaan het creëren van nieuwe waarden die vergelijkbaar zijn met de verloren gegane waarden. De benodigde fysieke compensatie moet worden gerelateerd aan het *oppervlak* waarbinnen verlies van waarden optreedt en de *kwaliteit* van deze waarden.

Indien het onvervangbare waarden betreft moeten zo vergelijkbaar mogelijke waarden worden teruggebracht. Praktisch gezien kan bij de aanleg van een nieuwe weg de compensatie voor de verzorgingsplaats worden meegenomen met de compensatie voor de weg. De compensatie lift dan mee in een groter geheel. Bij de aanleg van een nieuwe verzorgingsplaats of een uitbreiding/reconstructie van een bestaande verzorgingsplaats langs een bestaande autosnelweg, is deze koppeling niet mogelijk.

bijlage 1 Parkeervoorzieningen

LANGSPARKEREN

Personenauto

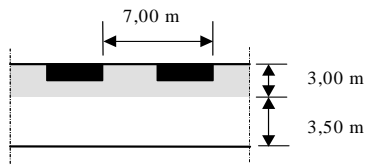


Fig. 1

Vrachtauto

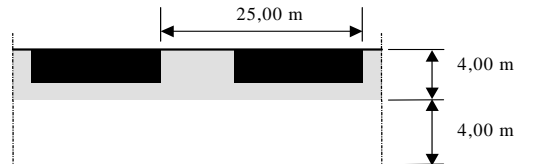


Fig. 2

KAMPARKEREN

Personenauto

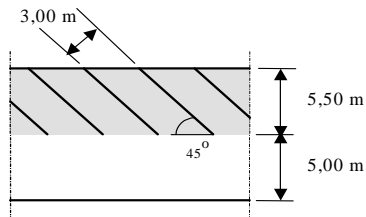


Fig. 3

Invalidevoertuigen

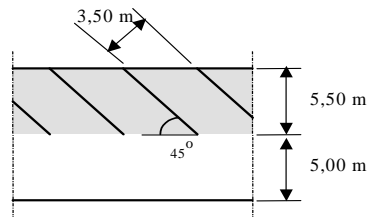


Fig. 4

bijlage 2 Verlichting

Parkeervoorziening

De gemiddelde horizontale verlichtingssterkte op het parkeergedeelte van een verzorgingsplaats dient een waarde te hebben van maximaal 5 lux. Het verkeer op de hoofdrijbaan mag niet verblind of misleid worden door de verlichting. De lichtpunthoogte dient aan te sluiten bij de geometrie van het parkeerdeel van de verzorgingsplaats en/of de verzorgende eenheden.

Benzinestation

De gemiddelde verlichtingssterkte onder de luifel dient op maaiveldhoogte 150 lux te bedragen. Ter plaatse van de pompeilanden mag de verlichtingssterkte meer zijn, maar niet hoger dan 500 lux. De verlichtingssterkte in het bedieningsgebouw mag op het werkvlak maximaal 1000 lux bedragen. De armaturen zowel binnen het bedieningsgebouw als daarbuiten dienen zodanig te worden afgeschermd dat geen verblindende vlakken of lampen kunnen worden waargenomen.

Merkaanduidingen van het verkrijgbare merk motorbrandstof, de boeiboordverlichting van de luifel en het bedieningsgebouw mogen alleen zichtbaar zijn voor het verkeer op de rijbaan waarlangs het benzinestation is gelegen.

Om de herkenbaarheid van het benzinestation op een afstand van circa 400 m te realiseren en tevens verblinding te voorkomen mogen de luminanties van de verlichte vlakken de navolgende waarden niet overschrijden:

wit	500 cd/m ²
geel	250 cd/m ²
alle andere kleuren	125 cd/m ²

Voor de boeiboordverlichting van de luifel en/of het bedieningsgebouw gelden dezelfde waarden.

Indien tijdens de periode van zelfbediening geen personeel aanwezig is wordt de verlichting in het bedieningsgebouw en van de niet-functionerende pompen gedimd, met uitzondering van de nood- en/of diefstalpreventie verlichting.

Restaurant

De lichttechnische eisen die aan deze verzorgende eenheden worden gesteld zijn gelijk aan die van een benzinestation. Op het wegrestaurant mag de naam van het restaurant worden aangebracht (verlicht of onverlicht). Het mag geen naamsaanduiding langs de uitvoegstrook voeren. Hiervoor in de plaats is het vork en lepelsymbool (verlicht of onverlicht) op en nabij het restaurant toegestaan.

bijlage 3 Bebording

Algemeen

De bewegwijzering naar een verzorgingsplaats wordt beschreven in de Richtlijnen Bewegwijzering, deel 1, Autosnelwegen.

De aanduidingen op de verzorgingsplaatsen zijn een hulpmiddel bij het bevorderen van een ordelijk gebruik van de aldaar aanwezige accommodatie. Daarvoor worden uniforme aanduidingen gebruikt waarvan uitvoering in het nu volgende worden omschreven.

Uitvoering

Richtingaanduidingen

Richtingaanduidingen geven aan welke richting bij een beslissingspunt ingeslagen moet worden om bij een bepaalde voorziening te komen. Deze borden zijn elk voorzien van een schuin naar boven wijzende pijl. Onder deze pijl worden één of meer bij de desbetreffende richting behorende symbolen onder of naast elkaar geplaatst. Voor de indeling en maatvoering wordt verwezen naar de figuren 1 t/m 2.

figuur 1 en 2
voorbeelden wegwijzers op
verzorgingsplaatsen

Voorbeelden wegwijzers op verzorgingsplaatsen

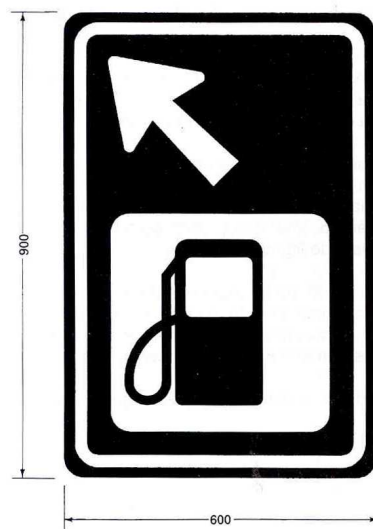


Fig. 1



Fig. 2

Indien er aanleiding bestaat om op het emplacement van een benzinestation een scheiding aan te brengen tussen aparte opstelruimten voor personenauto's en vrachtauto's kan een dergelijke verwijzing worden gegeven volgens de figuren 3 en 4.

.....
figuur 3 en 4
richtingaanduiding voorzien van
voertuigsymbool

Voorbeelden wegwijzers op verzorgingsplaatsen



Fig. 3

maten in mm



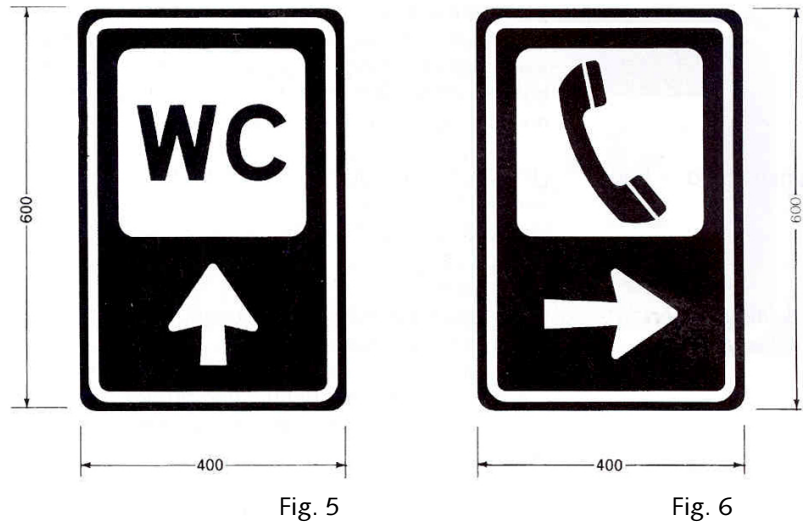
Fig. 4

Richtingaanduidingsborden op benzinestationemplacements ten behoeve van de scheiding van verkeerssoorten of het aangeven van de soorten motorbrandstoffen mogen worden uitgevoerd in de huisstijl en/of in de huiskleuren van de brandstofmaatschappij.

Op verzorgingsplaatsen worden voor de voetgangers verwijzingen aangebracht naar bepaalde voorzieningen zoals verwijzen naar een toilet op een parkeerplaats met een benzinestation of naar een telefooncel. Zie figuur 5 en 6.

.....
figuur 5 en 6
Retroflecterend uitgevoerde
verwijzingsborden

Voorbeelden wegwijzers voor voetgangers op verzorgingsplaatsen

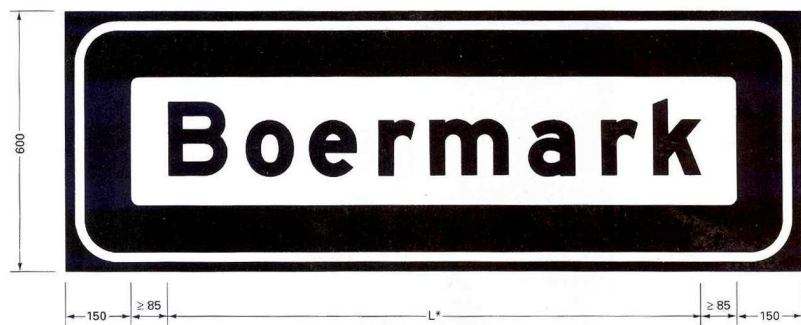


De borden worden retroflecterend uitgevoerd. De achtergrondkleur van de borden is blauw. De opschriften zijn zwart op een witte achtergrond. Voor borden op emplacementen van benzinestations kan hierop een uitzondering worden gemaakt. De ondersteuningsconstructie wordt zodanig uitgevoerd dat die geen star obstakel voor het wegverkeer vormt.

Plaatsaanduidingen

Zowel te behoeve van het publiek als voor intern gebruik krijgt elke parkeerplaats een naam van bij voorkeur ten hoogste tien letters. De naam van de verzorgingsplaats wordt aangegeven op een bord zoals is weergegeven in figuur 7.

.....
figuur 7
plaatsaanduidingsbord



* = L is afhankelijk van het aantal letters en spatiëring tussen de letters.

Het naambord is volledig retroflecterend uitgevoerd. Het bord is blauw met in een witte inzet de naam in zwarte letters in het verzwaarde ANWB-alfabet, serie Ee, met een letterhoogte van 170 mm voor de kapitalen en 128 mm voor de onderkastletters.

Op de pompeilanden wordt aangegeven welke soort motorbrandstof daar verkregen kan worden. Dit gebeurt door middel van aanduidingen die geïntegreerd zijn in de pompeilanden of met behulp van borden. Deze aanduidingen worden uitgevoerd in de huisstijl van de maatschappij en dienen tijdig leesbaar te zijn.

Indien bovenop het restaurant een blikvanger wordt geplaatst dient hierin het vork en lepelsymbool te worden toegepast met als maximale afmeting 1.50x1.50 meter.

Voorzieningen te behoeve van invaliden worden aangeduid door middel van het internationale toegankelijkheidssymbool (zie figuur 8).

.....
figuur 8
toegankelijkheidssymbool

Internationaal toegankelijkheidssymbool voor gehandicapten



bijlage 4 literatuurlijst

- Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, Structuurschema Groene Ruimte, Den Haag, 1993.
- Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, Uitwerking Compensatiebeginsel Structuurschema Groene Ruimte, Den Haag, 1993.
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Dienst Weg- en Waterbouwkunde en Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, Directie Natuurbeheer, Dienst LBL, Checklist en leidraad voor de landschappelijke inpassing van hoofdwegen, juli 1996.
- Richtlijnen openbare verlichting natuurgebieden. Richtlijnen voor het ontwerp van autosnelwegen. Aanbevelingen voor openbare verlichting CROW publikatie 112, Ede.
- Geoplan, Cursus Natuurtechnisch Ontwerpen in de Wegenbouw, Rijkswaterstaat, Dienst Weg- en Waterbouw, oktober 1993.
- Rijkswaterstaat, Dienst Wegen- en Waterbouw, Checklist Materialen en Milieu, Publicatiereeks Grondstoffen nr. 1996/9 en 10, Delft 1996.
- Rijkswaterstaat, Dienst Wegen- en Waterbouw, Checklist Groenbeheersingsplannen Rijkswaterstaat, werkdocumentnr: W-DWW-96.101, Delft, oktober 1996.
- Ministerie van Landbouw, Dienst Landbouwkundig Onderzoek, M.B. Schone en J.F. Coeterier, rapport 545, Autosnelwegen in het Landschap, beleving door weggebruikers, Wageningen 1997.
- Ministerie van Landbouw Natuurbeheer en Visserij, Informatie- en KennisCentrum Natuurbeheer, Handboek natuurdoeltypen in Nederland, Wageningen 1995.
- Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Dienst Weg- en Waterbouwkunde, Wegwerken van effecten van wegwerken. Voorlopige groslijst mitigerende maatregelen, Delft, 1997.
- Ministeries van OC&W, VROM, LNV en V&W, De architectuur van de ruimte. Nota over het architectuurbeleid 1997-2000, Den Haag, september 1996.
- CROW, Richtlijnen voor het ontwerpen van autosnelwegen (ROA), Ede.
- CROW, Richtlijnen voor het ontwerpen van niet autosnelwegen (RONA), Ede.
- CROW, Handleiding Startprogramma Duurzaam Veilig, Ede, oktober 1998
- CROW publikatie 110, Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom (ASVV), Ede, oktober 1996.
- CROW publikatie 112, Richtlijnen openbare verlichting natuurgebieden, Ede.
- CROW, Publikatie 119, Ontwerpvoorbeelden onkruidwerende verhardingen, Ede november 1997.