

EINDRAPPORT (DEFINITIEF)

KWALITATIEF ONDERZOEK VOORZIENINGEN WEG

MIRT-ONDERZOEKEN GOEDERENVERVOERCORRIDORS ZUIDOOST EN OOST

Studio Bereikbaar



SAMENVATTING

Als onderdeel van de MIRT-onderzoeken goederenvervoercorridors Zuidoost en Oost, brengt het kwalitatief onderzoek Voorzieningen Weg de problematiek rondom de rustbehoefte van het vrachtverkeer op de goederenvervoercorridors Zuidoost en Oost in kaart. Het doel van het onderzoek is om een beeld te vormen van de probleemsituatie zoals deze ervaren wordt door belanghebbende partijen, de kansen voor de toekomst en kansrijke oplossingsrichtingen te schetsen. Als onderzoeksmethode is gebruik gemaakt van literatuuronderzoek en interviews met betrokken partijen. Met behulp van deze onderzoeksresultaten en die uit het kwantitatieve onderzoek 'Bezetting goederencorridors Oost en Zuid' (ADVIN, 2016) is een probleemanalyse uitgevoerd en zijn kansen en ontwikkelingen in kaart gebracht. Op basis hiervan is een aanpak geformuleerd om de geconstateerde problemen aan te pakken.

De probleemanalyse leidt tot een onderscheid in vijf "probleemvelden", te weten:

- *Capaciteit van rustvoorzieningen*
Dit uit zich in foutparkeren op verzorgingsplaatsen en uitwijkgedrag naar het onderliggend wegennet. Chauffeurs kunnen hierdoor geen (veilige) plek vinden. Door het capaciteitstekort raken voorzieningen overbelast en daardoor snel vervuild, kunnen andere weggebruikers hier niet meer terecht en door foutparkeren (soms tot op de vluchstrook) komt de verkeersveiligheid in het geding.
- *Transportveiligheid*
Transportcriminaliteit is nog niet onder controle. Het veiligheidsniveau van voorzieningen wordt door alle betrokkenen als een belangrijke variabele gezien bij de bestrijding van transportcriminaliteit.
- *Sociale aspecten*
Voor de chauffeur uit zich dit in het verblijf op locaties met herrie en stank, zonder de beschikking te hebben over douches, sanitair, maaltijdvoorziening en andere voorzieningen. Met tot gevolg overlast voor de omgeving, uitwijken naar woongebieden en het begin van verloedering en criminaliteit.
- *Concurrentiepositie van Nederland*
Door de betrokken partijen wordt dit vooral gerelateerd aan transportveiligheid en in mindere mate aan transportkosten.
- *Eenduidig overheidsbeleid*
Uit interviews met zowel publieke als private partijen blijkt dat het huidige overheidsbeleid op het gebied van rustvoorzieningen als niet samenhangend wordt ervaren. Gevolg hiervan is dat niet alleen de eigen aanpak van de overheid volgens de geraadpleegde partijen onvoldoende is. Doordat het beleid door ondernemers als verwarrend wordt ervaren, durven zij geen investeringsbeslissingen te maken.

De centrale problematiek is een combinatie van een capaciteitstekort en een kwaliteitstekort.

Het eerste element van de oplossingsstrategie is daarom het wegnemen van het capaciteitstekort door het uitbreiden van de capaciteit, specifiek voor de lange rust tijdens de nacht en het verblijf tijdens weekenden.

Op de goederenvervoercorridors Zuidoost en Oost is sprake van een tekort aan parkeercapaciteit voor lang parkerend wegtransport, zowel op de verzorgingsplaatsen langs het hoofdwegennet als op het totale areaal inclusief private truckparkings. Verzorgingsplaatsen zijn volgens het overheidsbeleid echter niet bedoeld om te overnachten. Het idee is dat als iedereen zich aan dit beleid houdt er geen capaciteitsprobleem is. Wel is het zo dat als er een capaciteitstekort is door lang parkeren, ook de kortparkeerders niet meer goed terecht kunnen. Deze situatie doet zich vooral voor tijdens de nachtelijke uren.

Tweede element in de oplossingsstrategie is om het kwaliteitsniveau van de rustvoorzieningen voor overnachtingen en langer verblijf te verhogen. De meeste rustvoorzieningen langs de corridor, met name de verzorgingsplaatsen, zijn niet ingericht om chauffeurs voor langere tijd prettig en veilig te laten verblijven. Verzorgingsplaatsen zijn niet bedoeld voor lang verblijf. Echter, de kwaliteit, inclusief veiligheid, van rustvoorzieningen langs de corridor moet omhoog. De kwaliteitsopgave is meer dan alleen het voorzien in harde voorzieningen als hekwerken, camera's en voldoende sanitair. De kwaliteitsverbetering kenmerkt zich ook als het beter aan laten sluiten van de aangeboden voorzieningen op de behoeften van de sector. Denk hierbij aan mogelijkheden voor integrale transportplanning en geïntegreerde informatievoorzieningssystemen voor verladers, logistieke dienstverleners, transportbedrijven en chauffeurs. *Kwaliteit in relatie tot rustvoorzieningen betekent vooral veilig en prettig verblijf voor de chauffeur en het aan laten sluiten van de aangeboden voorzieningen op de behoeften van de sector*

De kwaliteitsverbetering raakt ook aan het verbeteren van de sociale kwaliteit voor de gebruikers van de voorzieningen, de vrachtwagenchauffeurs. Het feit dat veel buitenlandse chauffeurs structureel kiezen voor een gratis parkeerplek heeft een relatie met een veel bredere sociale problematiek die aan veel meer aspecten raakt dan onder het thema voorzieningen alleen aangepakt kan worden. Verminderen van de sociale overlast blijft echter ook van groot belang.

Ten grondslag aan de invulling van de oplossingsstrategie ligt de keuze om in te zetten op robuust, duurzaam en toekomstvast. Gedachte daarbij is dat Nederland voor de toekomst het meest gebaat is bij kwalitatief hoogstaande goederencorridors. Hoogstaande voorzieningen, die aansluiten op de behoeften van de gebruiker en sector, zijn een belangrijke voorwaarde om de veiligheid en verblijfsituatie voor de chauffeur en voertuig te verbeteren. Bovendien maakt dit verdere optimalisatie van het logistieke proces mogelijk.

Door een koppeling te maken tussen rustvoorzieningen en andere logistieke activiteiten, zoals logistieke ontkoppelpunten en logistieke overslag, wordt de waarde van de locatie vergroot. Ook maakt dit meervoudig gebruik mogelijk en het is dan gemakkelijker om de locatie te laten groeien of te krimpen. De kansrijkheid van deze koppelingen dient nader onderzocht te worden. De keuze voor de oplossingsstrategie impliceert dat langer gebruik van de rustvoorzieningen niet meer gratis is, kwaliteit heeft een prijs. Het gratis parkeeralternatief verstoort het level playing field voor betaalde beveiligde private rustvoorzieningen en werkt een waterbedeffect in de hand. Voorop staat dat deze benadering een toekomstbestendige aanpak van het probleem vormt en de verdere ontwikkeling van de logistieke keten faciliteert en stimuleert.

De gewenste verbeteringen kunnen in nauwe samenwerking met de sector en betrokken regio's bereikt worden. Aanbeveling is om in samenhang in te zetten op de volgende acties:

1. *Realisatie enkele grote "Truckparkings-plus"*
De truckparkings-plus zijn een aantal nieuwe of sterk uitgebreide grote locaties (150+ parkeerplaatsen) van een hoog niveau dat is afgestemd op de behoeften van de gebruikers en sector. Deze parkings zijn volledig gericht op verblijf voor één nacht of langer van internationale chauffeurs en hun vrachtwagens.
2. *Beleid en wetgeving*
Het centrale beleid voor verzorgingsplaatsen (Kennisgeving voorzieningen op verzorgingsplaatsen langs rijkswegen, 2004) is toe aan actualisatie omdat de problematiek en context de afgelopen jaren flink gewijzigd zijn. Het beleid is tussentijds wel verder ontwikkeld, maar er is niet één allesomvattend document.
De problematiek is divers en heeft ook sterke ruimtelijke en economische kanten. Dit in de vorm van ruimtelijke inpassing van truckparkings en het sluitend krijgen van de business case. Op de verzorgingsplaatsen komt ook sociale problematiek tot uiting. Naast actualisatie krijgt de implementatie voldoende aandacht. Het doel is duidelijkheid scheppen voor alle betrokken partijen.
Daarnaast dient het beleid voor vrachtwagenparkeren gereguleerd te worden en wet – en regelgeving dient hiervoor ruimte te bieden. Voldoende handhaving is daarbij een belangrijke randvoorwaarde.
3. *ICT en informatievoorziening*
Data toepassingen en informatiesystemen bieden kansen voor integrale transportplanning en geïntegreerde informatievoorzieningssystemen. Door de integratie van logistieke data met die van parkeerfaciliteiten wordt het rusten onderdeel van het logistieke proces. Als onderdeel van het logistieke proces wordt het mogelijk om hierop te sturen en dit verder te optimaliseren.
4. *Programmasturing met focusgroep en chauffeurspanel*
Als onderdeel van het programmabureau dient gezamenlijke programmasturing georganiseerd te worden. Een focusgroep die de komende vijf tot tien jaar toeziet op de uitvoering van de acties die voortvloeien uit de aanbevelingen en een chauffeurspanel ter controle van de effecten voor de gebruikers.

Aandachtspunt - Sociale aanpak wegtransport

Verminderen van de sociale overlast blijft van groot belang. De verwachting is dat verbetering van de positie van de chauffeur bijdraagt aan de verbetering van de (sociale) kwaliteit van de corridor en ook sociale problemen en overlast op (verzorgingsplaatsen) doet afnemen.

De sociale problematiek wordt zichtbaar op de verzorgingsplaatsen, maar raakt aan veel meer aspecten dan onder het thema voorzieningen alleen aangepakt kan worden. De aanpak van deze problematiek dient dan ook zoveel mogelijk ondergebracht te worden bij de lopende initiatieven van de andere ministeries. Mogelijk moet de aanpak van de sociale problematiek zelfs op Europees niveau aangepakt worden.

INHOUDSOPGAVE

Samenvatting	3
Inhoudsopgave	5
1 Inleiding	7
Achtergrond en aanpak	7
Aanpak	7
Leeswijzer	7
2 Probleemanalyse	8
2.1 Capaciteit van rustvoorzieningen	8
2.2 Transportveiligheid	11
2.3 Sociale aspecten	12
2.4 Concurrentiepositie Nederland	13
2.5 Eenduidig overheidsbeleid	13
3 Kansen en Ontwikkelingen	15
Kansen	15
Ontwikkelingen	16
4 Aanbevelingen	17
4.1 Opgave	17
4.2 Robuust, duurzaam en toekomstvast	17
4.3 Invullen van de opgave	18
4.4 Uitwerking van de aanbevelingen	20
4.4.1 Realiseren enkele grote "Truckparkings-Plus"	20
4.4.2 Beleid en wetgeving	22
4.4.3 ICT en informatievoorziening	23
4.4.4 Programmasturing met focusgroep en chauffeurspanel	24
4.4.5 Aandachtspunt - Sociale aanpak wegtransport	25
Literatuurlijst	26
Bijlage 1: Toelichting specifieke oplossingsrichtingen	27
Bijlage 2: Cijfermatige onderbouwing parkeercapaciteitstekort	29

1 INLEIDING

Dit document beschrijft de eindresultaten van het kwalitatief onderzoek Voorzieningen Weg, onderdeel van de MIRT-onderzoeken goederenvervoercorridors Zuidoost en Oost. Het doel van deze rapportage is om een beeld te vormen van de probleemsituatie zoals deze ervaren wordt door belanghebbende partijen, de kansen voor de toekomst en kansrijke oplossingsrichtingen.

Achtergrond en aanpak

Binnen de MIRT-onderzoeken goederenvervoercorridors Zuidoost en Oost is door een aantal partijen, waaronder TLN, aandacht gevraagd voor het thema voorzieningen. Belangrijke aanleiding hiervoor zijn jarenlange klachten vanuit de branche over onveiligheid en overbelasting op de verzorgingsplaatsen langs de snelwegen. Ook Rijkswaterstaat, provincies en gemeenten hebben in hun rol als wegbeheerder al jaren te kampen met deze problematiek. Op de corridors ervaren met name de provincie Noord-Brabant, provincie Limburg, Rijkswaterstaat, MRDH (in nauwe samenwerking met het Havenbedrijf Rotterdam) en diverse gemeenten de problematiek en zetten zij zich al enige jaren in voor het oplossen daarvan.

Er zijn een groot aantal onderzoeken en beleidsstudies uitgevoerd naar dit thema. Het meeste onderzoek heeft betrekking op capaciteit (telonderzoek) en beleidsadvies. De meeste onderzoeken zijn regionaal of ingestoken vanuit beleidsmatige uitgangspunten. Dit onderzoek zet in op:

- *Het compleet krijgen van het beeld waarbij kennis in de sector en uit onderzoek wordt samengebracht.*
- *Opvullen van enkele kennislacunes over achtergrond van capaciteitsvraag en gebruik.*
- *Probleembeschrijving en in kaart brengen van oplossingen.*

Hoofdvragen van dit onderzoek zijn:

- *Welke problemen ervaren de verschillende partijen met de huidige situatie ten aanzien van rusten en voorzieningen langs de goederenvervoercorridors Zuidoost en Oost? Welke kansen zijn er; wat kan rusten bijdragen aan de logistiek van morgen?*
- *Welk pakket van oplossing(s)richtingen) lost problemen van partijen op en benut de kansen? Wie is waarvoor nodig en hoe verhoudt dat zich tot belangen van partijen?*

Aanpak

De aanpak van dit onderzoek bestaat vooral uit literatuuronderzoek en interviews met betrokken partijen. Er zijn ruim 40 interviews afgenomen met vertegenwoordigers van overheden, het bedrijfsleven, wetenschap en belangenorganisaties. Er is een analyse gemaakt van de bestaande onderzoeken en beleidsstudies naar veiligheid, capaciteit, parkeergedrag, internationale verschillen in beleid en regelgeving. Daarnaast zijn er twee bijeenkomsten georganiseerd; een bijeenkomst met de meest betrokken partijen om de eerste resultaten te bespreken en een bredere bijeenkomst waar gezamenlijk is gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen. Om meer inzicht te krijgen in (de oorzaken van) capaciteitstekorten is gebruik gemaakt van een kwantitatief onderzoek dat door ADVIN in het kader van dit MIRT onderzoek is uitgevoerd op beide corridors.

Leeswijzer

In deze rapportage wordt in de inleiding kort ingegaan op de achtergrond en aanpak van dit onderzoek. Hoofdstuk twee gaat uitgebreid in op de probleemanalyse. De belangrijkste bevindingen worden achtereenvolgens aan u voorgelegd: capaciteit rustvoorzieningen; transportveiligheid; sociale aspecten; concurrentiepositie Nederland en eenduidig overheidsbeleid. Het derde hoofdstuk belicht de kansen en ontwikkelingen, bij het thema Voorzieningen Weg, die uit dit onderzoek naar voren zijn gekomen. Vervolgens komen in het vierde hoofdstuk de aanbevelingen aan bod. Hier wordt de opgave beschreven en toegelicht, de keuze voor de aanbevelingen beargumenteerd en worden de acties verder uitgewerkt. Tot slot treft u in deze rapportage de literatuurlijst aan.

2 PROBLEMANALYSE

De probleemanalyse is gebaseerd op de kwantitatieve onderzoeksresultaten van het onderzoek 'Bezetting goederencorridors Oost en Zuid' (ADVIN, 2016) en de resultaten uit literatuuronderzoek en interviews in het kader van het kwalitatieve onderzoek Voorzieningen Weg. De geïnterviewde partijen beleven het gebruik van de voorzieningen vanuit het eigen perspectief. Zij zijn dan ook allen gevraagd om hun probleemperceptie te geven bij dit onderwerp.

De onderzoeksresultaten leiden tot de volgende vijf "probleemvelden": de capaciteit van rustvoorzieningen; transportveiligheid; sociale aspecten; de concurrentiepositie van Nederland en eenduidig overheidsbeleid. De belangrijkste bevindingen zijn onderstaand toegelicht.

2.1 Capaciteit van rustvoorzieningen

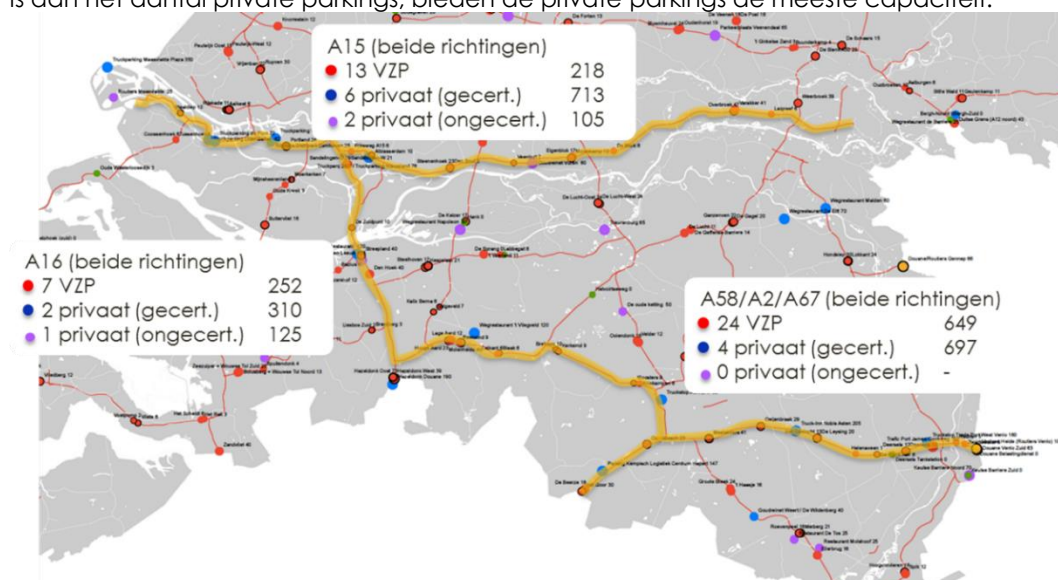
Kwantitatief onderzoek naar de bezetting van verzorgingsplaatsen en private truckparkings langs de goederenvervoercorridors Zuidoost en Oost wijst uit dat er een parkeercapaciteitsstekort is. Het tekort uit zich vooral tijdens de werkdagen voor de lange rust, de overnachtingen. De belangrijkste conclusie uit de interviews is dat men ervaart dat er onvoldoende parkeerplekken zijn en met name voor de lange rust. Gevolg hiervan is dat hierdoor ook de kortparkeerders niet meer goed terecht kunnen om hun korte rust te nemen.

Parkeercapaciteit in cijfers

In 2016 is door ADVIN, in het kader van de MIRT-onderzoeken goederenvervoercorridors Zuidoost en Oost, een telonderzoek uitgevoerd waarbij de bezetting van verzorgingsplaatsen en private parkings op de corridors zowel overdag als 's nachts is onderzocht.¹ (Zie bijlage 2) Tijdens dit onderzoek is er ook gelet op de parkeerduur van de vrachtwagens. In 2015 is door Royal Haskoning DHV in opdracht van Rijkswaterstaat een onderzoek uitgevoerd waarbij een complete lijst van verzorgingsplaatsen en private parkings inclusief capaciteit is opgesteld.² Beide onderzoeken zijn gebruikt om een kwantitatieve uitspraak te kunnen doen over de capaciteit van de rustvoorzieningen op de corridors.

Uit het onderzoek van ADVIN blijkt dat de bezettingsgraad van de vrachtwagenparkeerplaatsen op een gemiddelde werkdag, gemeten over beide corridors, gemiddeld circa 140% is. Op het totaal van de 63 gemeten locaties zijn er 11 private parkeerlocaties. Gemeten over de 11 private parkeerlocaties is er een gemiddelde werkdagbezetting van 94% gemeten.

Figuur 1 laat zien hoeveel verzorgingsplaatsen en private truckparkingplaatsen (gecertificeerd en ongecertificeerd) er zijn. Daarbij zijn de verzorgingsplaatsen gratis en de private truckparkings meestal betaald of is consumptie in het restaurant verplicht. Hoewel het aantal verzorgingsplaatsen veel groter is dan het aantal private parkings, bieden de private parkings de meeste capaciteit.



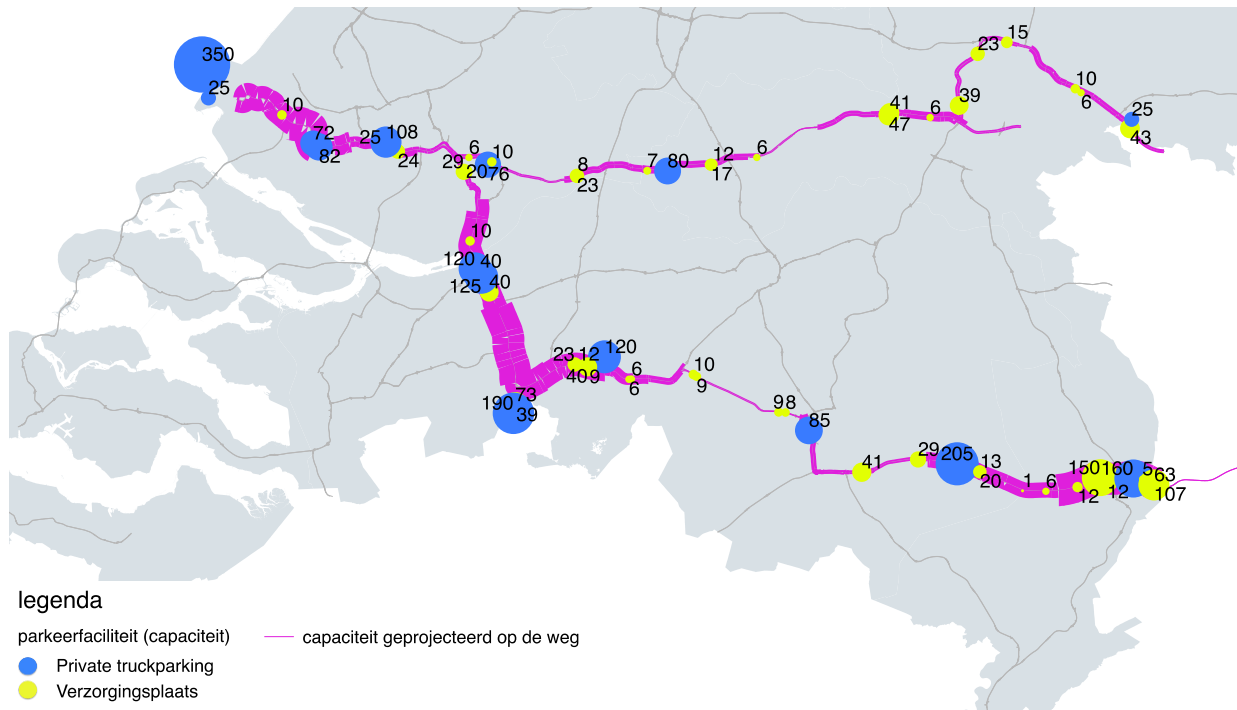
Figuur 1: Indicatie van de parkeercapaciteit op de corridors.

¹ Van Steensel, T. en van Lith, S. (2016). Bezetting goederencorridors Oost en Zuid. Kwantitatief onderzoek verzorgingsplaatsen. ADVIN.

² Kaart Vrachtwagenparkeerplaatsen 2015 – namen + capaciteit (2015). Royal Haskoning DHV.

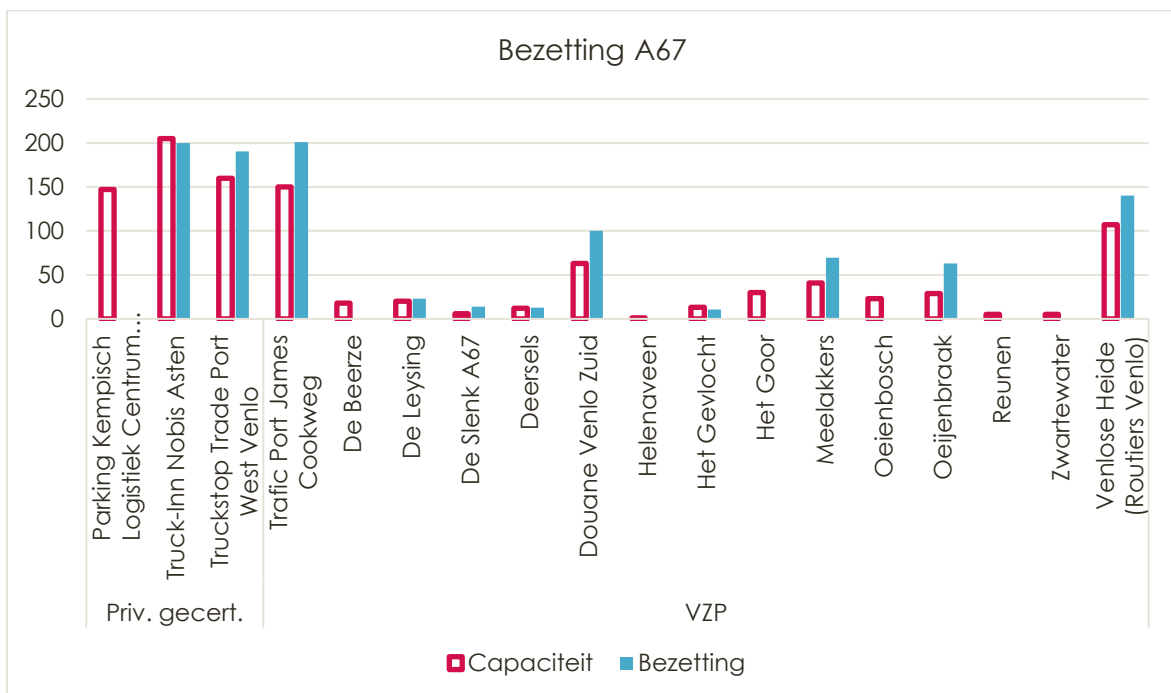
De parkeervoorzieningen en het gebruik concentreren zich rondom logistieke hotspots en nabij landsgrenzen. Op deze locaties zijn de bezettingsgraden hoog, maar ook daartussen over de gehele corridors is dat het geval.

Figuur 2 laat zien hoe de parkeercapaciteit verdeeld is over de corridors. De grootte van de bolletjes en de nummers geven de capaciteit van de parkeerfaciliteiten aan.



Figuur 2: Parkeerfaciliteiten en -capaciteit geprojecteerd op de corridors

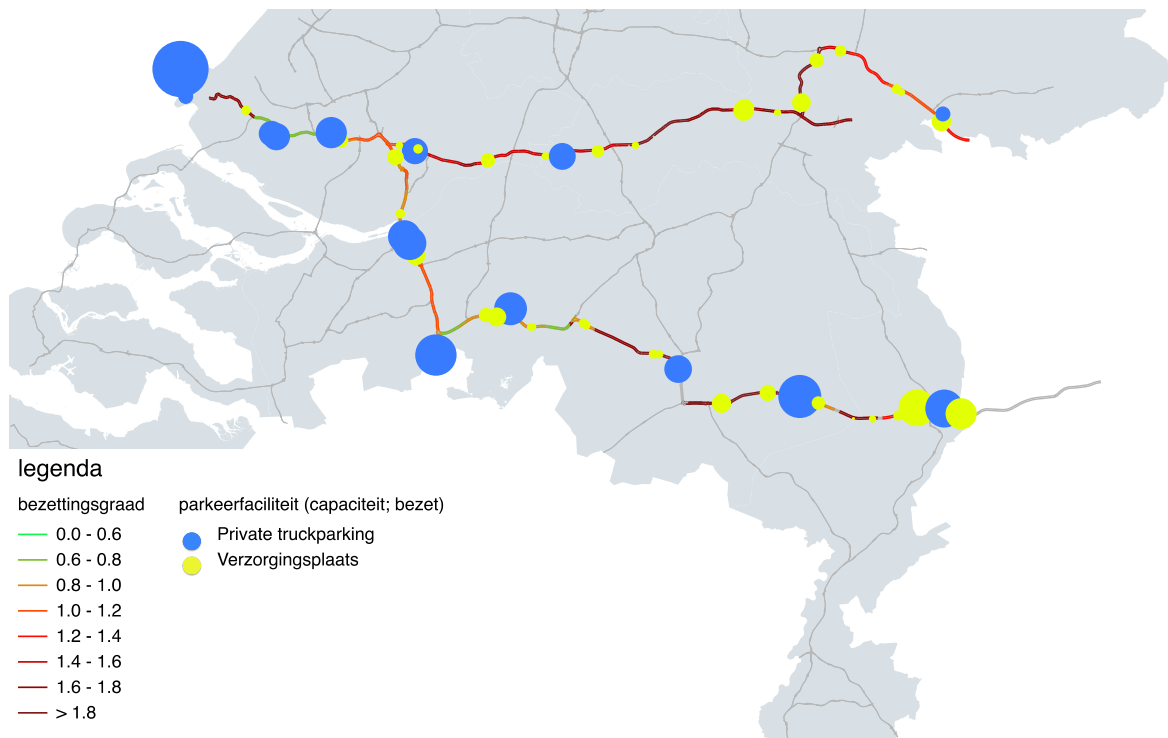
In Figuur 3 is de bezetting van zowel de verzorgingsplaatsen als de betaalde truckparkings weergegeven. Vrijwel alle locaties zijn 's nachts maximaal bezet, een aantal is structureel overbezet. Conclusie is dat er bij het huidige gebruik een capaciteitstekort is op beide goederenvervoercorridors.



Figuur 3: Bezetting op de A67 (Bron capaciteiten: RHDHV 2015, bron bezetting: ADVIN 2016)

(Geen bezetting betekent dat er voor deze locaties geen meetgegevens beschikbaar zijn.)

Figuur 4 laat zien hoe de bezettingsgraad van de parkeervoorzieningen verdeeld is over de vrachtcorridors Zuidoost en Oost. De bezettingsgraden zijn over de gehele corridors hoog en op enkele stukken na is er sprake van overbezetting.



Figuur 4: bezettingsgraad* op de vrachtcorridors Zuidoost en Oost

*De bezettingsgraad is op basis van de gemiddelde werkdag (ADVIN, 2016). Van een aantal parkeervoorzieningen is de bezetting niet bekend. Van enkele grotere private truckparkings is hiervoor een inschatting gemaakt op basis van gesprekken met exploitanten. Met name de nieuwe truckparking Maasvlakte Plaza (350 plaatsen) zal een effect hebben op de bezettingsgraad wanneer deze opengaat medio 2017.

Interviews en eerder onderzoek

Het gebrek aan voldoende parkeerplekken, met name voor de lange rust, is in de interviews genoemd als belangrijkste probleem. Chauffeurs kunnen hierdoor geen (veilige) plek vinden en zien zichzelf genoodzaakt op een niet officiële of onveilige plek te parkeren. Hierdoor raken voorzieningen overbelast en daardoor snel vervuild, kunnen andere weggebruikers hier niet meer terecht en door foutparkeren (soms tot op de vluchtstrook) komt de verkeersveiligheid in het geding.

Het gebrek aan parkeerplekken wordt door alle betrokkenen toegeschreven aan lang parkeren (overnachtingen en weekendverblijf). Nog langere stops waarbij dagenlang op lading gewacht wordt, lijken uitzonderingen te zijn en nauwelijks impact te hebben op het tekort. In deze situatie vormen de sociale omstandigheden voor de chauffeur een belangrijk aspect van het probleem. Voor de korte rust (tot enkele uren) is er overdag geen capaciteitstekort en vinden vrijwel alle geïnterviewden de voorzieningen ook op orde. Wel is het zo dat als er een capaciteitstekort is door lang parkeren, ook de kortparkeerders niet meer goed terecht kunnen. Deze situatie doet zich vooral voor tijdens de nachtelijke uren.

De indruk van de wegbeheerders is dat de problemen op verzorgingsplaatsen de afgelopen jaren zijn toegenomen doordat het aandeel Nederlandse chauffeurs afneemt. De buitenlandse chauffeurs zijn voor overnachten eerder aangewezen op verzorgingsplaatsen omdat zij niet thuis kunnen overnachten. Daarnaast gebruiken zij de verzorgingsplaats ook als wachtplek voor nieuwe lading, ontmoetingsplek of beperkte overslag.³

Parkeerkeuze chauffeur

Vooral de wettelijke rij- en rusttijden voor het beroepsgoederenvervoer en logistieke efficiency (openingstijden en time-slots bij het laad- en losadres) zijn van grote invloed op de parkeerkeuze van de chauffeur. De parkeerkeuze wordt voor een groot deel bepaald door factoren waar de chauffeur geen of beperkte invloed op heeft. Zo speelt ook de aard van de vervoerde lading een belangrijke rol. Bij het

³ Strategische Beheervisie Verzorgingsplaatsen 2016-2030 (2015). Rijkswaterstaat.

vervoer van hoogwaardige en diefstalgevoelige lading worden steeds vaker parkeerinstructies meegegeven aan de vervoerder en chauffeur.

In het geval de chauffeur zelf de parkeerkeuze maakt, dan spelen vooral de volgende factoren een belangrijke rol:

- sociale veiligheid;
- sanitaire voorzieningen;
- ligging (op de route);
- (parkeer)kosten en betaalmogelijkheden;
- sociale cohesie, ontmoeten collega's;
- verwachte vrije parkeercapaciteit;
- overige voorzieningen, bijvoorbeeld gratis internet (wifi);
- culturele achtergrond.⁴

De parkeervraag op een willekeurige route is tevens afhankelijk van:

- intensiteit van het vrachtverkeer;
- de behoefte aan kort/lang parkeren (rij- en rusttijden);
- laad- en lostijden (timeslots);
- aard van de lading;
- de verhouding tussen nationaal/internationaal transport.

Uit de interviews en sessies is het beeld ontstaan dat de alternatieve parkeerlocaties aan het onderliggende wegennet niet voor iedereen vindbaar zijn. Met name het gebrek aan inzicht in het aantal vrije parkeerplaatsen wordt als probleem ervaren.

2.2 Transportveiligheid

Transportveiligheid wordt door de brancheorganisaties voor transport en logistiek als het belangrijkste probleem bij de rustvoorzieningen gezien. De relatie tussen transportveiligheid en de voorzieningen is dat dit de enige locaties zijn in het logistieke proces waar de lading stil staat zonder dat deze onder (beveiligd) beheer valt.

De transportsector lijdt jaarlijks zo'n 350 miljoen euro schade door diefstal van lading⁵. Het jaar 2015 heeft overigens wel een daling laten zien in het aantal aangiffes van transportcriminaliteit⁶. Problemen met transportveiligheid doen zich voornamelijk voor bij de lange stops, nabij de landsgrenzen (Zuid Nederland) en op overbezette parkeerplaatsen. Op de publieke rustvoorzieningen is geen actief toezicht en zijn geen tot zeer beperkte veiligheidsvoorzieningen aanwezig.

In de interviews met verschillende Rijksoverheidspartijen wordt tevens bevestigd dat er met name in het zuiden van het land een aantal 'hotspots' zijn waar nog veel transportcriminaliteit plaatsvindt. Benadrukt wordt dat dit wel de eigen keuze blijft van de chauffeur op een dergelijke plek te parkeren en dat de verzorgingsplaatsen zelf niet (sociaal)onveilig zijn. De meeste verzorgingsplaatsen voldoen reeds aan de licht en zicht richtlijnen⁷ en andere worden nog aangepakt.

"Door een adequate inrichting (licht en zichtlijnen over de verzorgingsplaats) en locatiekeuze (zicht) van verzorgingsplaatsen kan de kans op vandalisme, diefstal, auto-inbraken, ongewenst maatschappelijk gedrag en overvallen echter wel worden beperkt." (Richtlijn verzorgingsplaatsen 2011, 2010)

Gesprekken met bracheorganisaties, logistiek dienstverleners en veiligheidsdiensten wijzen erop dat er niet in alle gevallen aangifte wordt gedaan van transportcriminaliteit. Om het doen van aangifte te versimpelen, kan dit nu (vanaf 2016) ook digitaal. Niet alleen de directe schade van diefstal speelt een rol, ook de schade aan verpakkingen en zeilen. Deze schades kunnen ervoor zorgen dat de ontvanger de lading niet accepteert, of dat nieuwe lading niet wordt meegegeven. Daarnaast is er ook sprake brandstofdiefstal en cabine inbraak. Chauffeurs ervaren de onveiligheid ook. Veel chauffeurs hebben de ervaring dat er 's nachts in de lading is gekeken en er al dan niet wat is meegenomen. Uit eigen ervaring of uit eerste hand kennen de meeste chauffeurs voorbeelden van diefstal en andere criminaliteit.

⁴ Barten, M. & Van der Mierden, M. (2015). *Gedragmaatregelen verzorgingsplaatsen*. Rijkswaterstaat.

⁵ Grapendaal, M., e.a. (2012). Ladingsdiefstal, criminaliteitsbeeldanalyse 2008 – 2010. KLPD - Dienst IPOL. (anno 2016 gehanteerde bedrag, TLN)

⁶ Jaarrapportage transportcriminaliteit 2015 (2016). Politie Landelijke eenheid

⁷ Richtlijn Verzorgingsplaatsen 2011 (2010). Rijkswaterstaat, Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Chaufeurs die rijden met hoogwaardige lading krijgen vaak vanuit de opdrachtgever of werkgever richtlijnen mee om bepaalde beveiligde voorzieningen te gebruiken. Chauffeurs die rijden met laagwaardige lading kunnen vaak zelf de afweging maken welke voorzieningen ze gebruiken. In het lagere segment van de markt lijkt het erop dat er relatief vaker gebruik wordt gemaakt van Oost-Europese chauffeurs die kiezen voor gratis onbeveiligde verzorgingsplaatsen in plaats van beveiligde private truckparkings.

Transportverzekeraars stellen ook eisen aan het beveiligingsniveau van parkeervoorzieningen. Dit doen ze op basis van de risicocategorieën van de lading. Bij TVM worden bijvoorbeeld de benodigde beveiligingsniveaus gedefinieerd met behulp van het Truck Parking Label (TPL). Afhankelijk van de lading moet het veiligheidsniveau vergelijkbaar zijn met TPL 1 tot en met 4, op een schaal van 5.

Onder andere door verladers, logistiek dienstverleners en opdrachtgevers worden steeds hogere veiligheidseisen gesteld aan het transport en het parkeren. Echter, de kosten hiervoor worden vaak doorgeschoven naar de vervoerder. De vervoerder kan de kosten vaak niet doorberekenen aan zijn opdrachtgevers.

“De betaalbereidheid voor extra veiligheidsmaatregelen tijdens het transport is laag. (op een enkeling na). De kostprijs van het transport blijft een belangrijk punt.” Dit blijkt uit verschillende interviews met brancheorganisaties, verladers en logistiek dienstverleners.

Transportcriminaliteit is vaak georganiseerde criminaliteit. Het aanpakken van criminaliteit op specifieke locaties leidt tot verplaatsing volgens het ‘waterbedeffect’. Dit is ook gebleken uit de evaluatie van het project Secure Lane. De Landelijke Eenheid Politie (voorheen de KLPD) richt zich met name op het oprollen van deze criminele organisaties.

Betrokken partijen (bedrijfsleven, verzekeraars en chauffeurs) geven aan dat Nederland in internationaal perspectief niet slecht scoort ten aanzien van de transportveiligheid. De problemen in Duitsland, België en Frankrijk vindt men groter. Nederland kent geen absolute probleemlocaties zoals bijvoorbeeld Calais in Frankrijk.

De conclusie is dat transportcriminaliteit nog steeds niet onder controle is en de aanpak hiervan voor de branche een belangrijk aandachtspunt blijft. Het veiligheidsniveau van voorzieningen wordt door alle betrokkenen als een belangrijke variabele gezien bij de bestrijding van transportcriminaliteit.

2.3 Sociale aspecten

De gebruikers van voorzieningen hebben een zeer uiteenlopende sociaaleconomische positie. Het grootste deel van de chauffeurs die gebruik maken van de voorzieningen heeft bij benadering een inkomen van tussen de 600 en 1200 euro per maand, is voornamelijk van Oost-Europese afkomst en is voor langere tijd (enkele weken tot maanden) weg uit het thuisland. De West-Europese chauffeurs verdienen over het algemeen ruimschoots meer en zijn veelal niet meer dan enkele dagen tot een week onderweg zonder op de thuisbasis te komen. Tussen deze uitersten zijn talloze grijsinten. In de transport en logistiek zijn veel opdrachten uit tweede of derde hand. Schijnconstructies, cabotage en (semi)zelfstandigheid maken een deel van de sector moeilijk inzichtelijk en in meerdere opzichten problematisch. Juist in dit segment is een sterke behoefte aan gratis rustvoorzieningen voor langere tijd. De betrokken chauffeurs zijn deels de oorzaak van de belangrijkste problemen op de rustvoorzieningen, maar hier ook het grootste slachtoffer van. In meerdere interviews is aangegeven dat “kamperen” op parkeerplaatsen geen acceptabele sociale situatie is, ook als betrokken chauffeurs hier zelf misschien aan gewend zijn en dit niet direct als probleem zien.

De sector is georganiseerd met focus op bedrijven. Brancheorganisaties en overheden richten zich voornamelijk op de concurrentieposities van bedrijven en op externe overlast. Arbeidsomstandigheden lijken in mindere mate een rol te spelen en (buitenlandse) chauffeurs zijn – zeker in het lagere segment – niet of nauwelijks georganiseerd. De sociale problematiek wordt zichtbaar op de (rust)voorzieningen op de goederenvervoercorridors Zuidoost en Oost.

Chaufeurs brengen hun weekend door op openbare rustvoorzieningen die niet ingericht zijn voor lang verblijf en daar geen voorzieningen (sanitair, kookvoorzieningen etc.) voor hebben. Lang verblijf (overnachting en alles meer dan dat) is in de weekenden op locaties bij Rotterdam een substantieel deel van het totaal. Ook wanneer er wel voorzieningen zijn, zijn deze door overbezetting vaak ontoereikend.

2.4 Concurrentiepositie Nederland

Het voorzieningenniveau en de kosten daarvan kunnen invloed hebben op de concurrentiepositie van Nederland als distributieland. Dit argument is in interviews naar voren gebracht om voorzichtig te zijn met oplossingen die betaald overnachten (de facto) verplichten. Echter, de kans dat parkeerkosten de concurrentiepositie van Nederland aantasten lijkt gering.

Het zijn namelijk de totale transportkosten van een rit die bepalend zijn. De transportkosten zijn, met name voor buitenlandse transporteurs, in Nederland in vergelijking tot omringende landen niet hoog. In tegenstelling tot de directe buurlanden België en Duitsland wordt in Nederland geen kilometerheffing geheven voor het vrachtverkeer. Wel kent men hier het verplichte eurovignet dat circa 8 euro per dag kost, maar dat is verhoudingsgewijs nog steeds relatief goedkoop. Parkeerkosten zijn – ook als er betaald geparkeerd wordt – maar een klein deel van de totale kosten en vaak fors lager dan in de ons omringende landen. In Nederland ligt het tarief voor een overnachting op een beveiligde truckparking ergens tussen de 10 en 15 euro, dit in vergelijking met tarieven die al snel de 25 euro passeren in andere landen.

Er zijn andere factoren die een veel grotere rol lijken te spelen bij de concurrentiepositie van Nederland. Zo blijkt uit de interviews het volgende:

- *Brancheorganisaties geven aan dat voor enkele grote producenten de transportonveiligheid in Nederland reden was om te overwegen de transportroute niet langer via Nederland te laten verlopen. Veiligheid van het transport lijkt hier eerder een issue te zijn dan de transportkosten.*
- *Toenemende filedruk. De kwaliteit van logistieke en weginfra van Nederland is een sterk punt (o.a. bereikbaarheid Rotterdamse haven en Schiphol), maar verslechterende bereikbaarheid door toenemende filedruk kan negatief werken op de concurrentiepositie.*
- *Onvoldoende vakbekwame chauffeurs. Het is lastig voldoende goed geschoolde chauffeurs te behouden voor de sector. Steeds meer verladers verlangen vakbekwame chauffeurs.*

2.5 Eenduidig overheidsbeleid

In de meeste interviews zijn (onderdelen) van het overheidsbeleid genoemd als problematisch. Belangrijkste klachten zijn:

- *Een eenduidig overheidsbeleid op het gebied van rustvoorzieningen ontbreekt. In de interviews wordt door zowel markt- als overheidspartijen aangekaart dat het beleid als niet samenhangend wordt ervaren. Er is onduidelijkheid over wie waarvoor verantwoordelijk is bij de aanpak van de parkeerproblematiek. Daarnaast ervaren marktpartijen dat er niet één lijn gevolgd wordt door de verschillende overheden. Dit maakt mee investeren van private partijen in een oplossing risicovol en moeilijk. Daarnaast ontbreekt hierdoor ondersteuning van overheidsmaatregelen door private partijen.*
- *De beleidslijn van het ministerie van Infrastructuur en Milieu om lang parkeren niet te faciliteren en dit over te laten aan private parkings wordt niet gesteund door de brancheverenigingen. De branche is van mening dat deze keuze niet volgt uit een beleidslijn van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Alleen in beantwoording van Kamervragen is dit zo verwoord, maar er is geen document waar dit in uitgewerkt is met toelichting waarom dat de beleidslijn is. Het geldende voorzieningenbeleid verzorgingsplaatsen⁸ is in basis van 2004 en latere actualisaties, waarvan de laatste in 2013, hebben alleen gevolgen gehad voor de exploitanten van elektrische laadpalen. Dit beleid volstaat volgens geïnterviewden niet, werkt te beperkend en nieuw beleid is nodig om de kansen van de verzorgingsplaatsen te benutten en deze te ontwikkelen. Door Rijkswaterstaat is aangegeven dat dit beleid geactualiseerd wordt. Met de recent door Rijkswaterstaat vastgestelde Strategische Beheervisie Verzorgingsplaatsen 2016-2030⁹ geeft zij de richting aan die men op wil met de verzorgingsplaatsen. Deze richting krijgt onder andere vorm in het voorzieningenbeleid. Echter, veel geïnterviewde partijen zijn hier niet van op de hoogte. In dit stuk wordt tevens de splitsing tussen lang en kort parkeren gemaakt.*
- *Het ontbreekt aan effectuering van het beleid. Het beeld van de beleidslijn lang parkeren – kort parkeren is diffuus. Er lijkt begrip voor de beleidskeuze, maar men ervaart dat het beleid niet ten uitvoer wordt gebracht. Deze ervaring is in interviews zowel door markt- als overheidspartijen gedeeld.*
- *Het ontbreekt aan een juridisch kader om de beleidslijn lang parkeren – kort parkeren te reguleren en te kunnen handhaven.*
- *De afstemming tussen de bestuurlijke niveaus ontbreekt. Het huidige Rijksbeleid lijkt geen oplossing te bieden voor regionale parkeerproblemen. De Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) kiest een andere lijn, één van informeren en handhaven met buitengewone*

⁸ Kennisgeving voorzieningen op verzorgingsplaatsen langs rijkswegen (2004)

⁹ Strategische Beheervisie Verzorgingsplaatsen 2016-2030 (2015). Rijkswaterstaat.

opsporingsambtenaren (BOA's) in het pilotproject Vrachtwagen Parkeren. (Het Rijk participeert ook in dit traject.) Gemeentelijke Algemene Plaatselijke Verordeningen (APV's) en de lijn van Rijksoverheid spreken elkaar tegen. Gemeenten faciliteren logistieke ontwikkeling binnen de gemeente (verkoop gronden), maar voorzien niet in de parkeervoorzieningen.

- De overheidsaanpak vanuit het ministerie van Infrastructuur en Milieu is te smal. Er is geen integrale visie waarin de dwarsverbanden belegd zijn met sociale aspecten, economie, handhaving/veiligheid en inspectie.*

Het gevolg hiervan is dat niet alleen de eigen aanpak van de overheid, zowel op Rijksniveau als bij decentrale overheden, volgens betrokkenen onvoldoende is. Het ontbreken van beleid, of het niet samenhangend en consistent zijn van het beleid omtrent vrachtwagenparkeren, zorgt ook voor onvoldoende houvast voor ondernemers om investeringsbeslissingen te nemen.

De lijn die steeds meer gemeenten volgen, botst met die van het ministerie van Infrastructuur en Milieu en Rijkswaterstaat. Steeds vaker mogen vrachtwagens niet meer binnen de gemeentegrenzen parkeren/overnachten. Anderzijds is het ongewenst dan men lang parkeert op de verzorgingsplaatsen langs het hoofdwegennet, de boodschap vanuit het Rijk is dat lang parkeren aan het onderliggende wegennet dient te gebeuren.

Ondernemers hebben moeite om geschikte locaties te vinden voor de realisatie van een truckparking. De belangen van decentrale overheden, vooral op gemeentelijk niveau, komen niet overeen met die van de ondernemers. De grondprijzen die worden gehanteerd voor de beoogde parkeerfunctie van de gronden maakt het sluitend krijgen van de businesscase lastig. Daarnaast verlopen de procedures om bestemmingsplannen te wijzigen voor de realisatie van een truckparking vaak moeizaam. Een ander probleem waar men tegenaan loopt is het gebrek aan kredietfaciliteiten van banken.

Verder zijn er onder andere klachten over een te ruimhartige toepassing van de certificeringmethode LABEL voor de beoordeling van truckparkings in Nederland. Het level playing field voor private beveiligde truckparkings is verstoord door onevenredige beoordeling van de voorzieningen. Vooral in vergelijking met het buitenland is de verhouding scheef, zo wordt gesteld.

3 KANSSEN EN ONTWIKKELINGEN

De afgelopen jaren is het rusten door het vrachtverkeer vooral als probleem gezien. De discussie gaat vooral over overlast, overbezetting en criminaliteit, en wat daaraan gedaan kan worden en door wie. Het hier en nu hebben daarbij voorop gestaan. De vraag waar kansen liggen en welke ontwikkelingen de komende jaren bepalend zullen zijn, is nauwelijks gesteld. De oorzaak hiervan valt deels toe te schrijven aan twee zaken: het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft beperkte middelen om de problematiek structureel aan te pakken en daarnaast speelt de discussie over wie verantwoordelijk is voor de aanpak van de problematiek.

Gedurende het onderzoek is daarom bij belanghebbenden gepeild waar kansen liggen voor het thema Voorzieningen Weg en welke ontwikkelingen men ziet. Dit heeft een aantal kansen en ontwikkelingen opgeleverd. Het denken in problemen en oplossingen daarvoor blijft overigens wel dominant. Om de kansen beter in beeld te brengen is nader onderzoek nodig.

Kansen

Kans: combineren rustvoorzieningen en logistieke activiteiten

Het combineren van rustvoorzieningen en logistieke activiteiten biedt kansen, denk hierbij aan logistieke ontkoppelpunten en logistieke overslag. Dit biedt kansen voor meervoudig ruimtegebruik, levert voordelen in beheer en biedt mogelijk kans waarde toe te voegen in de keten tijdens de rust. Ook combinaties met (multimodale) overslag zijn denkbaar. Uitwerking van deze ideeën moet nog plaatsvinden. Suggestie hierbij is om aan te sluiten bij regionale logistieke activiteiten en te starten met bedrijven en andere partijen die ideeën hebben en "waar energie zit".

Meervoudig ruimtegebruik

Combinaties zijn denkbaar waar een distributiepunt voor stadslogistiek in de nacht en weekend (deels) gebruikt wordt voor rusten. Een aantal partijen benoemd in de interviews en sessies het parkeren bij de klant/opdrachtgever van het transport ook als kans. Dit is een manier om parkeercapaciteit te creëren zonder dat er extra parkeergelegenheid gerealiseerd moet worden, en vaak ook nog met een hoog veiligheidsniveau. Een dergelijke oplossing kan ook bijdragen om parkeerdruk op de bedrijventerreinen van wachtende of rustende vrachtwagens op te vangen, zo stel men. Tot op heden zijn er nog niet veel voorbeelden te vinden die bedrijfsbelang en collectief belang aan elkaar knopen. Zowel vanuit overheid als bedrijfsleven wordt deze kans echter signaleerd. Een vervolg kan zijn om enkele casussen met gemotiveerde direct betrokkenen uit te werken en daarbij te kijken waar de gedeelde belangen zitten en of bestaande obstakels weggenomen kunnen worden.

Een voorbeeld van waar een dergelijk initiatief wel tot stand is gekomen, is Tilburg. De gemeente Tilburg realiseert in samenwerking met verschillende partijen een tijdelijke parkeervoorziening (pilotproject) op het bedrijventerrein Vossenbergh. De truckparking is openbaar toegankelijk en biedt ruimte voor wachtende vrachtwagens die op de industriezone moeten laden of lossen. De locatie wordt voorzien van verlichting, cameratoezicht en sobere sanitaire voorzieningen.¹⁰

Kans: integreren en uitbouwen van informatiesystemen

In de transport en logistiek wordt steeds meer met slimme integrale planning gewerkt en het gebruik van navigatiesystemen is over het algemeen goed. Zo zijn er ook apps beschikbaar die informatie geven over voorzieningen en de verwachte beschikbaarheid. Dit is echter opnieuw een deeloplossing in de cabine en het gebruik is mogelijk beperkt.

De integratie van data en systemen wordt door de meerderheid van de geïnterviewden als kans gezien. Integratie van data en systemen waarbij ook rusten (inclusief veiligheidslabel, voorzieningen, kosten en realtime bezetting) is geïntegreerd. Door deze integratie wordt het rusten onderdeel van het logistieke proces. Als onderdeel van het logistieke proces wordt het mogelijk om hierop te sturen en dit verder te optimaliseren. Bijvoorbeeld doordat het inzichtelijk wordt waar, wanneer en onder welke omstandigheden gerust moet worden. Met deze kennis kan geanticipeerd worden op parkeerbehoeften en parkeervraag van het transport.

Daarnaast wordt toepassing van dynamische bezettingsinformatie over parkeerplaatsen en ITS systemen als onderdeel van ITS-corridors kansrijk geacht. Dit biedt onder andere kansen om door middel van dezelfde standaarden de informatievoorziening te regelen en deze te verbinden met integrale planningssystemen.

¹⁰ Tijdelijke vrachtwagenparking Vossenbergh (2016). Transportonline.

Voor zowel de markt als overheid is hier een rol weggelegd. Op het gebied van de ITS standaardisatie ligt het initiatief bij het Rijk. Voor de verdere rolverdeling is nader onderzoek gewenst.

ITS richtlijn 2010/40/EU en de gedelegeerde verordening (EU) Nr. 885/2013 van de Commissie.

Vanuit Europa ligt er een opgave voor beveiligde truckparkings in het kader van het ITS actieplan en de ITS richtlijn 2010/40/EU. Het verstrekken van informatiediensten voor veilige en beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens en bedrijfsvoertuigen. "European truck drivers need to have appropriate information on safe and secure parking places."¹¹

De Europese commissie stelt de volgende doelen voor het EU wegennetwerk:

- *De totale capaciteit van truckparkeerplaatsen moet verbeterd worden. De TEN-T richtlijnen schrijven de ontwikkeling van goede truckparkings met een passend veiligheidsniveau en beveiligingslevel voor om de 100km op het hoofdwegennet (TEN-T core network).*
- *De bestaande parkeercapaciteit moet geoptimaliseerd worden door middel van digitale informatie over de locatie, inrichting en voorzieningen van de parkeerplaats. Specificaties over hoe dit geregeld dient te worden zijn opgenomen in de gedelegeerde verordening (EU) Nr. 885/2013 van de Commissie.*

In deze verordening worden de specificaties vastgesteld die nodig zijn om de compatibiliteit, interoperabiliteit en continuïteit van de uitrol en het operationele gebruik van informatiediensten voor veilige en beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens en bedrijfsvoertuigen te waarborgen in de hele Unie, overeenkomstig Richtlijn 2010/40/EU.¹²

Afgeleide van deze regelgeving is dat de publieke en private exploitanten van de parkeerplaatsen de plicht hebben om data te delen en uit te wisselen over veilige en beveiligde parkeerplaatsen via een nationaal toegangspunt. De Commissie draagt zorg voor een Europees toegangspunt voor truckparking data om de continuïteit van de service door heel de EU mogelijk te maken. (European Access Point for Truck Parking Data). In Nederland is NDW de aangewezen partij die zorgdraagt voor het nationale toegangspunt.

Ontwikkelingen

Dit onderzoek heeft niet de focus gelegd op het voorspellen van ontwikkelingen in de sector. Wel is in de interviews gereflecteerd op bekende ontwikkelingen in de logistiek (niet de ontwikkeling van parkeerfaciliteiten) en vastgesteld wat dit voor de rustbehoefte en vraag naar voorzieningen kan betekenen. Dit resulteert in het volgende beeld:

- *Het wegtransport groeit nog steeds behoorlijk en daarbinnen het internationaal transport. De afgelopen jaren hebben bewezen dat de groeicijfers moeilijk te voorspellen zijn. Binnenlands is er een toenemende vraag naar fijnmazige logistiek en kleinschalig transport om aan de stijgende vraag naar pakketleveringen te kunnen voldoen.*
- *Veranderende voertuigconcepten, zoals grootvolume transport. In toenemende mate wordt gebruik gemaakt van Lange Zware Voertuigen (LZV's). Dit vergt met name ander ruimtegebruik op de rustvoorzieningen.*
- *Technologische ontwikkelingen die concepten als platooning en autonoom rijden mogelijk maken. Als gevolg hiervan ontstaat mogelijk een andere rustbehoefte van het wegtransport. Voor de komende 10-15 jaar wordt door de geïnterviewde partijen nog niet verwacht dat dit type technologie leidt tot minder rusten. Echter, in de NMCA van 2017 wordt naar verwachting uitgegaan van circa 40% platooning in 2040. Wat dat betekent voor de komende 10-15 jaar is daarmee niet gespecificeerd.*
- *Het toenemend aandeel van Oost-Europese vervoerders in het wegtransport en de daarmee gepaard gaande stijgende parkeervraag voor de langere stops.*
- *Toenemende sturing op parkeerkeuze hoger uit de keten. Vrachtwagen en lading worden steeds vaker gevolgd en vanuit planning en veiligheidseisen wordt actief gestuurd op parkeerkeuzes.*
- *Veranderingen van het beleid in buurlanden, zoals handhaving van het verbod op weekendrust in de cabine en het beprizen van het transport middels kilometerheffing.*
- *De transitie naar meer duurzame brandstoffen en de daarmee gepaard gaande veranderende behoefte aan voorzieningen ten behoeve van het transportvoertuig. (Denk aan andere tankfaciliteiten en ook aan andere servicebehoeften voor onderhoud).*
- *Toename van timeslots/tijdsgebonden leveringen in de logistiek. Steeds vaker dienen vervoerders op een vooraf geplande tijd te laden of lossen bij de klant.*

¹¹ Intelligent transport systems. Safe and secure truckparking (2016). European Commission, Mobility and Transport.

¹² Gedelegeerde verordening (EU) Nr. 885/2013 van de Commissie.

Naast deze ontwikkelingen wordt op Europees niveau door de Europese Commissie gewerkt aan de 'road transport strategy' (road initiatives). Thema's hierbij zijn: een goed functionerende interne markt; eerlijke concurrentie en arbeidsrechten; decarbonisering (terugbrengen van CO₂ uitstoot) en digitale technologie.¹³ Mogelijk kan deze ontwikkeling ook van invloed zijn op het doorbrengen van de rust in de cabine.

Opgeteld valt op dat de totale omvang en aard van de rustbehoefte moeilijk te voorspellen valt. In paragraaf 4.2 wordt daarom gepleit voor een adaptieve aanpak van de parkeerproblematiek.

4 AANBEVELINGEN

4.1 Opgave

De centrale problematiek is een combinatie van een capaciteitstekort en een kwaliteitstekort. Het eerste deel van de oplossingsstrategie is daarom het wegnemen van het capaciteitstekort door het uitbreiden van de capaciteit, specifiek voor de lange rust tijdens de nacht en het verblijf tijdens weekenden. Op de goederenvervoercorridors Zuidoost en Oost is sprake van een tekort aan parkeer capaciteit voor lang parkerend wegtransport, zowel op de verzorgingsplaatsen langs het hoofdwegennet als op het totale areaal inclusief private truckparkings.¹⁴ Maatgevend voor de capaciteit zijn overnachtingen en nabij de Rotterdamse haven de weekendrust. Voor de korte rust (maximaal 4 uur) is geen capaciteitsprobleem, maar het is wel zo dat door het niet beoogd gebruik ook de korte rust in de knel komt. Deze situatie doet zich vooral voor tijdens de nachtelijke uren.

Tweede element van de oplossingsstrategie is om het kwaliteitsniveau van de rustvoorzieningen voor overnachtingen en langer verblijf te verhogen. De meeste rustvoorzieningen langs de corridor, met name de verzorgingsplaatsen, zijn niet ingericht om chauffeurs voor langere tijd prettig en veilig te laten verblijven. Verzorgingsplaatsen zijn niet bedoeld voor lang verblijf. Echter, het kwaliteitsniveau, inclusief de veiligheid van de rustvoorzieningen langs de corridor moet omhoog. De kwaliteitsopgave is meer dan alleen het voorzien in harde voorzieningen als hekwerken, camera's en voldoende sanitair. De kwaliteitsverbetering kenmerkt zich ook als het beter aan laten sluiten van de aangeboden voorzieningen op de behoeften van de sector. Denk hierbij aan mogelijkheden voor integrale transportplanning en geïntegreerde informatievoorzieningssystemen voor verladers, logistieke dienstverleners, transportbedrijven en chauffeurs. *Kwaliteit in relatie tot rusten betekent vooral veilig en prettig verblijf voor de chauffeur en het aan laten sluiten van de aangeboden voorzieningen op de behoeften van de sector.*

De kwaliteitsverbetering raakt ook aan het verbeteren van de sociale kwaliteit voor de gebruikers van de voorzieningen, de vrachtwagenchauffeurs. Het feit dat veel buitenlandse chauffeurs structureel kiezen voor een gratis parkeerplek heeft een relatie met een veel bredere sociale problematiek die aan veel meer aspecten raakt dan onder het thema voorzieningen alleen aangepakt kan worden.

4.2 Robuust, duurzaam en toekomstvast

Ten grondslag aan de invulling van de opgave ligt de keuze om in te zetten op robuust, duurzaam en toekomstvast. Gedachte daarbij is dat Nederland voor de toekomst van de goederencorridors Zuidoost en Oost het meest gebaat is bij kwaliteit. Door een koppeling te maken tussen rustvoorzieningen en andere logistieke activiteiten, zoals logistieke ontkoppelpunten en logistieke overslag, word de waarde van de locatie vergroot. Ook maakt dit meervoudig gebruik mogelijk en het is dan gemakkelijker om de locatie te laten groeien of te krimpen. De kansrijkheid van deze koppelingen dient nader onderzocht te worden. De keuze voor de oplossingsstrategie impliceert dat langer gebruik van de rustvoorzieningen niet meer gratis is, kwaliteit heeft een prijs. Het gratis parkeeralternatief verstoort het level playing field voor betaalde beveiligde private rustvoorzieningen en werkt een waterbedeffect in de hand. Voorop staat dat deze benadering een toekomstbestendige aanpak van het probleem vormt en de verdere ontwikkeling van de logistieke keten faciliteert en stimuleert.

Het hogere segment staat in deze visie voorop. Daarbij hoort een hoog veiligheidsniveau, integrale planning, geïntegreerde informatievoorziening, vakbekwame chauffeurs, duurzame goede arbeidsverhoudingen en dus voorzieningen van hoog niveau. Dat kan het beste geboden worden op locaties met schaalgrootte. Daar kunnen voorzieningen gemakkelijker geïmplementeerd worden dan op een groot aantal bestaande verzorgingsplaatsen. Ook is het financieel draagvlak voor voorzieningen groter op locaties met schaalgrootte.

¹³ A road transport strategy for Europe (n.d.). European Commission – mobility and transport.

¹⁴ Van Steensel, T. en van Lith, S.(2016). *Bezetting goederencorridors Oost en Zuid. Kwantitatief onderzoek verzorgingsplaatsen*. ADVIN.

Deze keuze impliceert dat langer gebruik van de voorzieningen niet meer gratis is. Kwaliteit heeft een prijs. Deze keuze kan ook thema-overstijgend worden gemaakt, Nederland kiest dan voor kwaliteit. Meer is niet altijd beter als de marges extreem laag zijn, arbeidsomstandigheden slecht en de Nederlandse betrokkenheid zeer beperkt. Een redelijk parkeertarief en level playing field in combinatie met een hoog kwaliteitsniveau heeft de voorkeur. Langs deze gedachtegang zijn de aanbevelingen tot stand gekomen. Het interviewonderzoek onder de belanghebbende partijen wijst erop dat er draagvlak is voor betaald parkeren als hiermee de parkeerproblematiek wordt opgelost.

4.3 Invullen van de opgave

Gebaseerd op de onderzoeksresultaten en suggesties in interviews en sessies zijn vier aanbevelingen geformuleerd die in samenhang invulling geven aan de opgaven. Daarnaast is ook één belangrijk aandachtspunt benoemd.

1. *Realisatie Truckparking-plus*
2. *Beleid en wetgeving*
3. *ICT en informatievoorziening*
4. *Programmasturing met focusgroep en chauffeurspanel*

Aandachtspunt - Sociale aanpak wegtransport

In bijlage 1 wordt een korte toelichting gegeven op de oplossingsrichtingen die niet opgenomen zijn in de aanbevelingen.

1. Truckparking-plus

De truckparkings-plus zijn een aantal nieuwe of sterk uitgebreide grote locaties direct nabij het HWN met een hoog kwaliteitsniveau. Deze parkings zijn volledig gericht op verblijf voor een nacht of langer van (internationale) vrachtwagenchauffeurs. Hiermee wordt het capaciteitstekort weggenomen en kwaliteit geboden. De bestaande verzorgingsplaatsen komen hierdoor exclusief vrij voor een rust van maximaal enkele uren. Hiermee wordt een oplossingsmogelijkheid geboden voor het capaciteitstekort voor de korte rust. Steun van overheden bij ruimtelijke inpassing en mede-investering in het initiatief is hierbij een belangrijke voorwaarde.

Redenen om voor de truckparking-plus oplossing te kiezen zijn:

- *Het creëren van schaalgrootte zorgt voor een optimale businesscase en voldoende draagvlak voor voorzieningen. Denk aan uiteenlopend horeca-aanbod, veiligheidsvoorzieningen, shops, huiskamers, douches, gelegenheid voor zelf-koken, vervoer naar stad en winkels, etc.*
- *Grote, nieuwe locaties bieden de kans combinaties te maken met andere functies zoals een regionaal logistiek centrum of toegangspunt voor stedelijke distributie. Hierin is regionaal maatwerk mogelijk en gewenst.*
- *Grote locaties zijn mogelijk doordat de onderlinge afstand bij overnachtingen en weekendrust minder kritisch is dan bij de korte rust. Een afstand van 50-70 km is voor dit doel reëel. Rotterdam – Venlo (150 – 200 km) is dan met 3-4 locaties te overbruggen, terwijl al een aantal grote voorzieningen beschikbaar zijn.*
- *Op een aantal locaties (bijvoorbeeld Havengebied Rotterdam) is duidelijk geworden dat publiek-private vormen succesvol kunnen zijn. De rol van de (semi)overheid ligt dan in het beschikbaar stellen van een locatie, het stellen van randvoorwaarden die het maatschappelijk belang veiligstellen en eventueel een financiële bijdrage (of het overnemen van een risico of startinvestering). Een goede publiek-private aanpak zorgt ervoor dat private truckparkings eerder tot stand komen, op betere locaties en daadwerkelijk helpen bij het oplossen van de (maatschappelijke) problematiek. De publieke kosten zijn hoger dan bij 100% private initiatieven, maar veel lager dan als er publieke voorzieningen gerealiseerd moeten worden. Doordat de locaties privaat geëxploiteerd worden, worden kosten maximaal terugverdiend en is er een voortdurende zoektocht om het aanbod maximaal aan te laten sluiten bij de wens van de chauffeur.*
- *Het opwaarderen van verzorgingsplaatsen is geen optie. Het veiligheids- en voorzieningenniveau liggen te ver af van wat nodig is voor veilig en prettig overnachten. De inpasbaarheid en kosten van capaciteitsuitbreiding is problematisch. Daarnaast vraagt dit om een koerswijziging van het huidige Rijksbeleid, welke niet te verwachten is.*

De truckparking-plus is een betaalde faciliteit op hetzelfde prijsniveau als nu gehanteerd wordt bij truckparkings in Nederland (ongeveer 15 euro per nacht). Kiezen voor een betaalde voorziening is reëel vanwege de geboden kwaliteit en veiligheid. Het biedt een gelijk speelveld voor bestaande truckparkings en zorgt ervoor dat de noodzakelijke investering (publiek-privaat, zie H4.4.1) haalbaar

wordt. Om een verandering van het parkeerkeuzegedrag te stimuleren, is het belangrijk dat chauffeurs zonder moeite en op iedere plek waar zij willen rusten een parking kunnen vinden van geschikt niveau.

Het aanbod van de voorzieningen moet aansluiten op de behoeften van de gebruiker. Tevens dienen de voorzieningen financieel haalbaar te zijn voor de doelgroep.

De truckparking-plus is alleen een goede oplossing voor capaciteit en kwaliteit als de voorziening ook gebruikt wordt door het overgrote deel van de doelgroep. De doelgroep voor overnachtingen is voor een groot deel niet-Nederlands, merendeels van Oost-Europese afkomst. De zorg ligt vooral bij het lagere segment van de markt waar relatief vaker gebruik wordt gemaakt van Oost-Europese transporteurs en chauffeurs die kiezen voor gratis onbeveiligde verzorgingsplaatsen in plaats van beveiligde private truckparkings.

Gebruik door het overgrote deel van de doelgroep kan alleen bereikt worden als binnen de transportbranche het speelveld gelijk getrokken wordt. Dit betekent dat alle partijen voor een langere rust gebruik maken van een truckparking of eigen faciliteit. Zolang dit niet het geval is bestaat er druk om van gratis voorzieningen gebruik te maken en daarmee te concurreren op veiligheid en het sociaal welbevinden van de chauffeur.

2. Beleid en wetgeving

De effectieve aanpak van de parkeerproblematiek vraagt om regulering en daarom wordt voorgesteld om beleid en wetgeving integraal uit te werken en de implementatie te organiseren en te monitoren. Kern hiervan is dat in ieder geval op de achterlandverbindingen de mogelijkheid wordt onderzocht van betaald parkeren op verzorgingsplaatsen langs de corridors.

Naast regulering via beleid en regelgeving wordt hier ook aandacht besteed aan de handhaving van foutparkeren en OWN parkeren. Tevens dient er ruimte geboden te worden om het concept van de truckparking-plus exploitabel te maken.

3. ICT en informatievoorziening(ITS)

Als onderdeel van de kwaliteitsimpuls voor de goederenvervoercorridors dient aandacht besteed te worden aan de kansen en mogelijkheden van data toepassingen en informatiesystemen. Denk hierbij aan mogelijkheden voor integrale transportplanning en geïntegreerde informatievoorzieningssystemen voor verladers, logistieke dienstverleners, transportbedrijven en chauffeurs. Door de integratie van logistieke data met die van parkeerfaciliteiten wordt het rusten onderdeel van het logistieke proces. Als onderdeel van het logistieke proces wordt het mogelijk om hierop te sturen en dit verder te optimaliseren. Daarnaast ligt er vanuit Europa een opgave voor beveiligde truckparkings in het kader van het ITS actieplan en de ITS richtlijn 2010/40/EU. Afgeleide van deze regelgeving is dat de publieke en private exploitanten van de parkeerplaatsen de plicht hebben om data te delen en uit te wisselen over veilige en beveiligde parkeerplaatsen via een nationaal toegangspunt.

4. Programmasturing

De complete realisatie van de acties die voortvloeien uit de aanbevelingen neemt vijf tot tien jaar in beslag. Het thema Voorzieningen Weg en de problematiek rondom de rustvoorzieningen is dynamisch. Op voorhand is niet te voorspellen hoe dit zich exact ontwikkelt en daarmee is het zaak waar nodig bij te sturen. Gezien de voorziene looptijd van de realisatie en om ontwikkelingen en effecten van de acties tijdig te signaleren en waar nodig in te kunnen grijpen, is programmasturing een voorwaarde. Dit is ondergebracht bij aanbeveling 4.

Aandachtspunt - Sociale aanpak wegtransport

Om de (sociale) kwaliteit een impuls te geven is meer nodig dan voldoende parkeercapaciteit die aansluit op de behoeften van de gebruiker. De problematiek rond vrachtwagenparkeren staat niet op zichzelf, maar is deels een uitvloeisel van de manier waarop een deel van de transportmarkt is georganiseerd: lage marges en grote prijsdruk, sterke en internationale concurrentie op arbeidsvoorwaarden (bijgevolg slechte arbeidsomstandigheden en loondruk, veel constructies met inhuur(subcontractors), opdrachten uit tweede of derde hand en (schijn)zelfstandigheid).

De verwachting is dat verbetering van de positie van de chauffeur bijdraagt aan de verbetering van de (sociale) kwaliteit van de corridor en ook sociale problemen en overlast op (verzorgingsplaatsen) doet afnemen.

De sociale problematiek raakt echter aan veel meer aspecten dan onder het thema voorzieningen alleen aangepakt kunnen worden.

De aanpak van deze problematiek dient dan ook zoveel mogelijk ondergebracht te worden bij de lopende initiatieven van de andere ministeries. Bijvoorbeeld bij de aanpak van schijnconstructies in het

wegtransport door ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid. Mogelijk moet de aanpak van de sociale problematiek zelfs op Europees niveau aangepakt worden.

4.4 Uitwerking van de aanbevelingen

De vier aanbevelingen zoals vermeld in paragraaf 4.3 worden hier verder uitgewerkt. Per aanbeveling wordt deze nader toegelicht en worden de benodigde acties weergegeven.

4.4.1 Realiseren enkele grote "Truckparkings-Plus"

De truckparkings-plus zijn een aantal nieuwe of sterk uitgebreide grote locaties (150+ parkeerplaatsen) van een hoog niveau dat aansluit op de behoeften van de gebruikers. Het niveau wordt objectief vastgesteld met behulp van de LABEL certificeringsmethode voor truckparkings. Deze parkings zijn volledig gericht op verblijf voor een nacht of langer van internationale vrachtwagenchauffeurs. De locaties worden zodanig gekozen dat er op de goederenvervoercorridors Zuidoost en Oost, gezamenlijk met bestaande truckparkings, een netwerk ontstaat met om de 50-70 km een parking voor de lange rust (overnachten en langer verblijf).

De invulling bestaat uit twee hoofdcomponenten:

- Een basisniveau bestaande uit parkeercapaciteit, maximum tarief, minimum veiligheids- en voorzieningenniveau. Dit basisniveau wordt, na onderzoek bij alle betrokken partijen, door de overheid bepaald als ondergrens voor de exploitant en zorgt voor een herkenbaar netwerk, kwaliteits- en tariefniveau. Belangrijk aandachtspunt hierbij is dat het aanbod ook aansluit op de behoeften van de gebruiker. (zie ook H4.4.2)
- Aanvullende services die de exploitant biedt om zijn inkomsten uit te breiden en de chauffeur verder van dienst te zijn.

De truckparking-plus heeft een corridorfunctie, maar kan ook aantrekkelijk worden voor de regio door er andere regiofuncties aan toe te voegen. Combinaties met andere logistieke functies zoals een regionaal logistiek centrum, stadsdistributie, etc. Deze combinaties kunnen regionaal gemaakt worden door private partijen en overheden. Op deze manier wordt de verbinding met regionale logistieke doelen gelegd. Ook worden de locaties hierdoor flexibeler voor de toekomst en kunnen de functies elkaar over en weer versterken. De locaties liggen direct nabij het HWN.

Publiek-private aanpak

In de huidige situatie is een duidelijk onderscheid tussen publieke locaties (verzorgingsplaatsen) en private locaties (truckparkings). Op een aantal locaties (bijvoorbeeld Havengebied Rotterdam) is duidelijk geworden dat publiek-private vormen succesvol kunnen zijn. De rol van de (semi)overheid ligt dan in het beschikbaar stellen van een locatie, het stellen van randvoorwaarden die het maatschappelijk belang veilig stellen en eventueel een financiële bijdrage (of het overnemen van een risico of startinvestering). Volledig private initiatieven voor de realisatie van truckparkings komen tot op heden nog vaak niet goed van de grond. Een goede publiek-private aanpak vergroot de haalbaarheid van de totstandkoming van private truckparkings, op betere locaties en helpt daadwerkelijk bij het oplossen van de (maatschappelijke) problematiek.

Private truckparkings

Private truckparkings zijn in te delen in twee groepen: de truckstops/chauffeurscafés met een parkeerplaats voor hun klanten en de beveiligde betaalde truckparkings. De verdienmodellen van de verschillende parkings zijn anders, de één draait op inkomsten uit horeca en biedt 'gratis' parkeergelegenheid voor de klant en de andere draait volledig op inkomsten uit parkeergelden. Beveiligde private truckparkings rekenen in Nederland een overnachtingstarief tussen de €10 en €15 per nacht. Daar staat tegenover dat er goede veiligheidsvoorzieningen aanwezig zijn en vaak enkele basisvoorzieningen. Voor een sluitende businesscase en om een hoog voorzieningenniveau rendabel en betaalbaar te maken, is schaalgrootte van groot belang. Partijen met private beveiligde parkings geven aan dat rendabele locaties minimaal 100 plaatsen hebben en hoe hoger het voorzieningenniveau, hoe groter de locatie moet zijn. Voor een stevige uitbreiding van het voorzieningenniveau zal aan locaties met 200 tot 300 plekken gedacht moeten worden.

Bij chauffeurscafés zit het parkeergeld in principe ingesloten in de prijs van de maaltijd. De tendens is dat men steeds meer overgaat op het principe dat men daar alleen gratis kan parkeren als men ook voor een bepaald bedrag besteedt.

Op de corridors is (zie H2.1 Capaciteit van rustvoorzieningen) inmiddels meer dan de helft van het parkeeraanbod privaat (truckstops/chauffeurscafés en beveiligde betaalde truckparkings). Ondernemers geven aan dat de businesscase moeilijk sluitend te maken is en eigenlijk onmogelijk bij

volledig commerciële grondprijzen. Zo is ook het rondkrijgen van de investering problematisch, het blijkt lastig om voldoende middelen los te krijgen bij geldverstrekkers. Uit de interviews blijkt dat een private beveiligde truckparking kostendekkend te realiseren is bij een maximale grondprijs van circa 50 à 60 euro per vierkante meter. Daarnaast dient ook rekening gehouden te worden met overige kosten voor verharding, beveiliging en voorzieningen. Het duurt gemiddeld minimaal drie jaar voordat de exploitatiekosten geheel gedekt worden door de inkomsten uit parkeren. Hier worden de investeringskosten nog niet in meegenomen. Naast de benodigde investering zijn (lange) bestemmingsplanprocedures een hindernis voor ondernemers waardoor initiatieven minder snel of zelfs niet tot realisatie komen. Steun van overheden bij ruimtelijke inpassing en mede-investering kan sterk bijdragen aan de realisatie van de private initiatieven.

Belangrijkste vraagstukken bij het vergroten van de rol van private parkings zijn:

- *Rondkrijgen van businesscase en investering. Kansen hiervoor zijn vormen van overheidsondersteuning, schaalvoordelen door grote locaties of netwerken van locaties en het verbreden van het verdienmodel met bijvoorbeeld aanvullende logistieke diensten of het slim gebruik van data.*
- *Planologie. Het vinden van locaties voor private parkings is niet eenvoudig, vooral voor grotere locaties. Gemeente en provincie hebben vaak andere belangen en wensen dan truckparkeren voor het invullen van snelweglocaties. Wetgeving, richtlijnen en beleid staan momenteel private truckparkings direct aan het HWN in de weg. Het mogelijk maken van grote private parkings op aantrekkelijke locaties tegen een haalbare investering en het combineren van het corridorbelang met de regionale belangen zijn belangrijke voorwaarden voor het ontwikkelen van deze grote truckparkings.*
- *Gelijkschakelen publieke en private belangen. Private parkings leveren een belangrijke bijdrage aan het oplossen van een maatschappelijk probleem door parkeercapaciteit te bieden voor het vrachtverkeer. Echter, het primaire belang van private parkings is het behalen van winst en niet het oplossen van het maatschappelijk probleem. Risico is dat hierdoor vooral de bovenkant van de markt met een reguliere vraag wordt bediend, want dat biedt de meeste garantie inkomsten. De kans bestaat dat dit geen oplossing biedt voor de piekbelastingen van verzorgingsplaatsen tijdens de nachtelijke uren en in de weekenden en de probleemgroep met een lage bestedingsbereidheid.*

Organisatie

Het Rijk neemt initiatief om samen met transportbranche, regio's, provincies en potentiële exploitanten het benodigde basisoniveau en zoekgebieden voor locaties vast te stellen. Uitvoering hiervan gebeurt door het programmabureau (aanbeveling 4). Per zoekgebied gaat het Rijk met de regio en provincies in gesprek om tot een succesvolle koppeling met regionale logistieke functies te komen, alsmede tot een locatie. Daarna wordt een beperkt planproces met aanbesteding en marktdialoog voorbereid. Daarbinnen is de rolverdeling tussen rijk en regio flexibel. Vanaf gunning is de marktpartij 100% verantwoordelijk voor exploitatie en onderhoud. De concessietermijn is van belang voor het sluitend krijgen van de businesscase en wordt nader bepaald, bijvoorbeeld 15 jaar.

Financiën

De realisatie van een truckparking-plus vereist een totale investering van 10-15 miljoen euro per parking. Van dit bedrag is 5 miljoen voor de truckparking en de rest voor het terrein en inrichting ten behoeve van aanvullende logistieke activiteiten. De aanneme is dat de businesscase van de truckparking rendabel is als ongeveer 50% van de investering publiek is. De overige 50% en de exploitatiekosten zijn dan privaat. Ook de logistieke activiteiten zullen een mix van publieke en private investeringen zijn. Financiering hiervan zal op basis van de betreffende doelstelling en exploitatie zijn. Nader onderzoek is nodig om hier een sluitend antwoord op te kunnen geven, het hier gestelde dient als voorbeeld beschouwd te worden. Al met al zijn de publieke kosten hoger dan bij 100% private initiatieven, maar veel lager dan als er publieke voorzieningen gerealiseerd moeten worden.

De verdeling ziet er dan als volgt uit:

Truckparking-plus – 10-15 miljoen euro (per parking)	
Parkeervoorziening – rusten: 5 miljoen euro	Aanvullende logistieke activiteiten: 5- 10 miljoen euro
Rijk + privaat (PPS)	Regio + privaat (PPS)
50% Rijk, 2,5 miljoen	

Bij een geschat aantal van 4-6 locaties komt de investering van het rijk op 10-15 miljoen.

4.4.2 Beleid en wetgeving

Beleid en wettelijke kaders zijn zeer sturend in behoefte aan en aanbod van rustvoorzieningen.

- *De rij- en rusttijdenwet (afgeleid van de Europese Verordening 561/2006 Rij- en rusttijden) bepaalt de duur van de rust en legt op wanneer gerust moet worden.*
- *Verbod op verblijf in cabine gedurende de lange weekendrust van minimaal 46 uur. Dit verbod is gebaseerd op een interpretatie van de Europese verordening. Frankrijk en België handhaven dit verbod en in Duistland staat dit ter discussie.*
- *Formeel standpunt van de Nederlandse overheid inzake de verplichte lange weekendrust (46 uur) is dat het kabinet niet van plan is om een verbod op weekendrust/overnachten in cabine in te voeren (Kamerbrief 8 december 2015).*
- *Vereiste Europese TEN-T corridors: in 2030 dient binnen een straal van 100km van het kernnetwerk (het hoofwegennet), of naar behoefte een volgens het LABEL systeem gecertificeerde beveiligde verzorgingsplaats/truckparking. In 2050 geldt dit ook voor het onderliggende wegennet. ITS richtlijn 2010/40/EU en de gedelegeerde verordening (EU) Nr. 885/2013 van de Commissie.*
- *Het beleid en de uitvoering daarvan rond verzorgingsplaatsen bepaalt de markt voor private parkings. Het gaat dan niet alleen om de fysieke locaties, maar ook om zaken als parkeerduurbeperving, het wel/niet betaald parkeren of wel/niet handhaven op overlast en foutparkeren. Langjarige voorspelbaarheid is voor de ondernemers van groot belang om te kunnen investeren.*

Het centrale beleid voor verzorgingsplaatsen (Kennisgeving voorzieningen op verzorgingsplaatsen langs rijkswegen, 2004) is toe aan actualisatie omdat de problematiek en context de afgelopen jaren flink gewijzigd zijn. De wegbeheerder, Rijkswaterstaat, heeft begin 2016 een strategische beheervisie verzorgingsplaatsen vastgesteld waarin zij de richting aangeeft die men op wil met de verzorgingsplaatsen (zie ook H2.5).

Daarnaast heeft de problematiek sterke sociale, ruimtelijke en economische kanten. Het is dringend gewenst het beleid en wetgeving integraal uit te werken en de implementatie te organiseren en te monitoren. Het beleid dient te zorgen voor duidelijkheid voor de markt en gebruiker. Uit het onderzoek blijkt dat deze partijen hier behoefte aan hebben.

Daarnaast dient het parkeerbeleid voor het wegtransport verder gereguleerd te worden, wet- en regelgeving dient hiervoor ruimte te bieden. Kern hiervan is dat in ieder geval op de achterlandverbindingen de mogelijkheid wordt onderzocht van betaald parkeren op verzorgingsplaatsen langs de corridors. De aanwezigheid van gratis parkeeralternatieven geeft aanleiding tot onveilige en overlastgevendende situaties. Het valt te verwachten dat zolang er een gratis alternatief voor het lang parkeren blijft bestaan, de problematiek zal verschuiven naar die plekken. Tevens dienen deze acties ruimte te bieden om het concept van de truckparking-plus exploitabel te maken.

Bij de invulling dienen de volgende zaken meegenomen te worden:

- *het onderscheid tussen het parkeren langs het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet;*
- *regulering van parkeerduur(beperving);*
- *betaald parkeren voor vrachtwagens op het hoofdwegennet(verzorgingsplaatsen);*
- *handhaving op verzorgingsplaatsen.*

Reguleren parkeerduur op verzorgingsplaatsen

De verzorgingsplaatsen zijn momenteel volledig toegankelijk zonder beperkingen aan parkeerduur. Overnachten in de cabine is toegestaan. Incidenteel wordt gehandhaafd op foutparkeren om verkeersonveilige situaties te voorkomen. Reguleren van de parkeerduur heeft tot doel om lang parkeren (overnachten en alles langer dan dat) tegen te gaan, evenals overbelasting, foutparkeren en gerelateerde overlast. Mogelijke vormen van reguleren zijn:

- *Instellen van een parkeerduurbeperving in combinatie met handhaving.*
- *Invoeren van betaald parkeren op verzorgingsplaatsen waarbij de eerste uren vrij zijn. Hiermee ontstaat een incentive om bij rusten voor langere periode een andere locatie te zoeken, omdat daar meer voorzieningen zijn. Bijkomend effect is dat er registratie (of parkeren achter de slagboom) plaatsvindt, wat een positief effect heeft op het tegengaan van transportcriminaliteit. Nader onderzoek naar de kosten en baten hiervan is gewenst.*

Bijeffect van deze vormen van reguleren is dat de langparkeerders elders een parkeerplek moeten zoeken. Dit kan bijdragen aan het gebruik van de private truckparkings maar ook leiden tot "wildparkeren" op provinciale of gemeentelijke wegen en terreinen.

Handhaving foutparkeren en OWN parkeren

Handhaven op foutparkeren heeft al een wettelijke basis. Dit pakt de overlast aan en zorgt indirect voor het ontmoedigen van het gebruik van de parkeervoorziening (waaronder lang parkeren). Deze vorm van regulering, waarbij wordt gelet op het foutparkeren op VZP's, gebeurt op dit moment in het pilotproject Vrachtwagen Parkeren van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) in samenwerking met Rijkswaterstaat en het Havenbedrijf Rotterdam. Buitengewoon opsporingsambtenaren (samengesteld uit een gemeentepool van de aan de pilot deelnemende gemeenten) handhaven onder andere op foutparkerende vrachtwagens op de VZP's van RWS in het pilotgebied. Ook hier geldt het bijeffect dat het verkeer gaat uitwijken. Daarmee dreigt het verplaatsen van overlast. Het verdient de voorkeur om gebruik te maken van de best practices zoals de aanpak van de MRDH waarin verschillende overheden samenwerken om tot een oplossing te komen voor de parkeeroverlast van vrachtwagens in de regio Rotterdam. Handhaving is een uiterste middel dat volgt op de voorlichting over het beleid en de verwijzing naar alternatieve truckparkings. Daarnaast dienen om overlast in de regio te voorkomen de algemene plaatselijke verordeningen (APV's) van omliggende gemeente geactualiseerd te worden, zodat ook daar het vrachtwagenparkeren gereguleerd is en gehandhaafd kan worden. Handhaving capaciteit kan naar dit voorbeeld regionaal georganiseerd worden, maar ook andere invulling hiervan is niet ondenkbaar. Alle opties dienen nader onderzocht te worden om hier een gegronde uitspraak over te kunnen doen.

Een integrale beleidsaanpak helpt om partijen duidelijkheid te geven over de positie en inzet van de overheid en daar hun handelen op aan te passen. De integraliteit vergroot tevens het effect van de aanpak.

Organisatie

Voor een integrale uitwerking van het centrale overheidsbeleid en de wetgeving rondom het vrachtwagenparkeren is tenminste samenwerking nodig tussen de ministeries van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, Veiligheid en Justitie, Infrastructuur en Milieu en Economische Zaken. De problematiek heeft naast het veiligheidsaspect ook sterke sociale, ruimtelijke en economische kanten.

Om het beleid aan te laten sluiten bij de praktijk en om draagvlak te krijgen, is brede samenwerking tussen overheden, belangenorganisaties en bedrijfsleven nodig bij de totstandkoming.

Het beleid dient praktisch uitvoerbaar te zijn en wet- en regelgeving dient ruimte te bieden voor de maatwerkoplossingen.

Financiën

De kosten van het beleids- en wetgevingstraject worden geschaard onder de kosten van aanbeveling 4.

4.4.3 ICT en informatievoorziening

In toenemende mate wordt in transport en logistiek gebruik gemaakt van ICT-systemen en datatoepassingen om het logistieke proces te optimaliseren. Het rusten lijkt hierin voornamelijk alleen als last te worden beschouwd. ICT en datatoepassingen bieden echter een aantal mogelijkheden om het proces rondom het rusten en het gebruik van de voorzieningen beter te stroomlijnen. Zo wordt door de integratie van logistieke data met die van parkeerfaciliteiten het rusten onderdeel van het logistieke proces. Als onderdeel van het logistieke proces wordt het mogelijk om hierop te sturen en dit verder te optimaliseren. Bijvoorbeeld doordat het inzichtelijk wordt waar, wanneer en onder welke omstandigheden gerust moet worden. Met deze kennis kan geanticipeerd worden op parkeerbehoeftes en parkeervraag van het transport.

Denk hierbij aan dynamische informatievoorziening waarbij met behulp van realtime data aan de chauffeur wordt gecommuniceerd waar en hoeveel parkeerplek er op dat moment beschikbaar is. Een ander voorbeeld is de koppeling van logistieke data met die van truckparkings. Door deze data aan elkaar te koppelen kan de parkeerplek deel uit gaan maken van het logistieke planingsproces. Hiermee ontstaan mogelijkheden voor het bufferen van vrachtwagens op truckparkings. Wanneer een vrachtwagen eerder of later verwacht wordt op het laad- of losadres dan de vooraf gereserveerde boekingstijd/timeslot, dan kan deze tijdelijk op de truckparking parkeren. Door de trucks op dergelijke wijze te bufferen, kan onder andere onnodige belasting van het wegennet tijdens piekuren en wildparkeren nabij de bestemming voorkomen worden.

Daarnaast ligt er vanuit Europa een opgave voor beveiligde truckparkings in het kader van het ITS actieplan en de ITS richtlijn 2010/40/EU. Het verstrekken van informatiediensten voor veilige en beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens en bedrijfsvoertuigen. "European truck drivers need to have appropriate information on safe and secure parking places."¹⁵ Afgeleide van deze regelgeving is dat de publieke en private exploitanten van de parkeerplaatsen de plicht hebben om data te delen en uit te wisselen over veilige en beveiligde parkeerplaatsen via een nationaal toegangspunt. NDW draagt zorg voor het toegangspunt in Nederland.

Voor de gebruiker, de vrachtwagenchauffeur, zijn er ook apps beschikbaar die informatie geven over voorzieningen en de verwachte beschikbaarheid. Het is echter onduidelijk in hoeverre deze apps bijdragen aan de parkeerkeuzes en wat hier het effect van is. Het is wenselijk om dit nader te onderzoeken.

Organisatie

Voor zowel de markt als overheid is hier een rol weggelegd. Op het gebied van ITS en standaardisatie van informatiesystemen heeft de Rijksoverheid een belangrijke kaderstellende en coördinerende rol, met name het ministerie van Infrastructuur en Milieu en Rijkswaterstaat. Reeds zijn een groot deel van deze taken belegd binnen beide organisaties.

Met betrekking tot verdere harmonisatie en standaardisatie van logistieke data en die van truckparkings kan de overheid een faciliterende rol vervullen. De feitelijke realisatie van producten en systemen is voorbehouden aan de markt. Datzelfde geldt ook voor verder onderzoek naar het gebruik en effect van 'parkeerapps' door vrachtwagenchauffeurs.

Van marktpartijen wordt verwacht dat zij met een open houding gezamenlijk met de overheid aan deze taken willen werken.

Nader onderzoek over de exacte invulling van deze aanbeveling is gewenst.

Financiën

De taken die voortvloeien uit deze aanbeveling zijn reeds deels ondergebracht in lopende processen in het kader van het ITS. De overige kosten voor organisatie, onderzoek worden opgenomen onder aanbeveling 1.

4.4.4 Programmasturing met focusgroep en chauffeurspanel

Als onderdeel van een programmabureau van het ministerie van Infrastructuur en Milieu dient programmasturing georganiseerd te worden voor het thema Voorzieningen Weg. Het is van belang dat er daadwerkelijk actie ondernomen wordt om de problematiek aan te pakken. Door de sturing en het toezicht op deze wijze te organiseren, verkleint dit de kans dat er onvoldoende of verkeerde acties worden ondernomen om de problematiek aan te pakken. Daarnaast zorgt dit ervoor dat deze aansluiten op de praktijksituatie en de behoeften van de gebruikers.

De programmasturing bestaat uit een focusgroep die de komende vijf tot tien jaar toeziet op de uitvoering van de acties die voortvloeien uit de aanbevelingen. Daarnaast dient een chauffeurspanel betrokken te worden. Dit ter controle van de effecten voor de gebruikers van de rustvoorzieningen. Op basis van de input van de focus- en gebruikersgroep kan waar nodig bijgestuurd worden bij de uitvoering van de acties.

De invulling bestaat uit:

- *Inrichten programmabureau;*
- *Organiseren programmasturing, samenstellen focusgroep en werving chauffeurspanel;*
- *Toezicht op uitvoering acties thema Voorzieningen Weg.*

Organisatie

Ten behoeve van de uitvoering van de acties wordt een programmabureau opgericht en wordt programmasturing georganiseerd. Voor inrichting van het bureau en de programmasturing wordt een focusgroep samengesteld met specialisten op het gebied van het thema Voorzieningen Weg. De groep wordt samengesteld uit mensen van overheden en markt. Daarnaast wordt in samenwerking met brancheorganisaties een vast chauffeurspanel geworven. Focusgroep en panel zien toe op uitvoering van de acties en geven aan waar nodig bijgestuurd moet worden.

Financiën

De kosten van deze aanbeveling bedragen per jaar 250.000 – 400.000 euro. Met een geschatte looptijd van 5 jaar komt dat neer op 1.250.000 – 2.000.000 euro in totaal. Daarbij wordt uitgegaan van een

¹⁵ Intelligent transport systems. Safe and secure truckparking (2016). European Commission, Mobility and Transport

permanent programmabureau (gedurende de looptijd) met de capaciteit om noodzakelijk onderzoek en ondersteuning voor de verschillende aanbevelingen uit te voeren dan wel uit te zetten.

4.4.5 Aandachtspunt - Sociale aanpak wegtransport

De verwachting is dat verbetering van de positie van de chauffeur bijdraagt aan de verbetering van de (sociale) kwaliteit van de corridor en ook sociale problemen en overlast op (verzorgingsplaatsen) doet afnemen. Omgekeerd kan het thema rustvoorzieningen een aanknopingspunt bieden voor een grotere sociale kwaliteitsverbetering van een deel van de transportsector. Denk aan een bijdrage aan het maatschappelijk verantwoord ondernemen van de sector met het oog op het welzijn van de chauffeur en sociaal duurzaam transport.

Het "kamperen" op publieke parkeerplaatsen is geen acceptabele sociale situatie. Chauffeurs brengen hun rust en zelfs weekend door op openbare rustvoorzieningen die niet bedoeld zijn voor lang verblijf en daar dan ook geen voorzieningen voor hebben. (voldoende sanitair, kookvoorzieningen etc.).

Randvoorwaarden voor de fysieke inrichting zijn daarbij 'heel' en 'schoon' en het mogelijk maken van een aangenaam verblijf voor de gebruiker.

De sociale problematiek wordt zichtbaar op de verzorgingsplaatsen, maar omvat veel meer zaken dan dat onder het thema voorzieningen alleen aangepakt kunnen worden.

Op een hoger niveau kan de vraag gesteld worden of de arbeidsomstandigheden in de sector niet breder aangepakt moeten worden met aandacht voor sociale kwaliteit, scholing, arbeidsvoorwaarden en duurzaamheid van de arbeidsrelatie.

Het is zaak om voor de aanpak van deze problematiek zo veel mogelijk aan te sluiten bij de lopende initiatieven. Waar mogelijk dient de aanpak geheel ondergebracht te worden bij deze initiatieven, bijvoorbeeld bij de aanpak van schijnconstructies in het wegtransport door ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid. Mogelijk moet de aanpak van de sociale problematiek zelfs op Europees niveau aangepakt worden.

Kern is dat sociale kwaliteit voorop komt te staan. Niet alle logistiek moet per definitie gefaciliteerd en behouden worden als dit leidt tot sociaal onwenselijke situaties. Een dergelijke keuze is natuurlijk breder dan rustvoorzieningen en om die reden opgenomen als aandachtspunt en niet als aanbeveling onder het thema voorzieningen.

LITERATUURLIJST

- A road transport strategy for Europe (n.d.). European Commission – mobility and transport. Opgehaald van: https://ec.europa.eu/transport/modes/road/road-initiatives_en
- Barten, M. & Van der Mierden, M. (2015). Gedragsmaatregelen verzorgingsplaatsen. Rijkswaterstaat WVL.
- Businessmodel Secure Lane (2011). Transport en Logistiek Nederland (TLN).
- Gedelegeerde verordening (EU) Nr. 885/2013 van de Commissie (2013). Opgehaald van: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013R0885&from=EN>
- Grapendaal, M., De Miranda, H., Korteweg, F., Uijtendewilligen, I en Wakkee, H. (2012). Ladingsdiefstal, criminaliteitsbeeldanalyse 2008 – 2010. Korps Landelijke Politiediensten (KLPD) - Dienst IPOL. Zoetermeer.
- Intelligent transport systems. Safe and secure truckparking (2016). European Commission, Mobility and Transport. Opgehaald van: http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/intelligent-truck-parking_nl
- Jaarrapportage transportcriminaliteit 2015 (2016). Politie Landelijke eenheid.
- Kaart Vrachtwagenparkeerplaatsen 2015 – namen+capaciteit (2015). Royal Haskoning DHV in opdracht van Rijkswaterstaat WVL.
- Kennisgeving voorzieningen op verzorgingsplaatsen langs rijkswegen (2004). Rijkswaterstaat.
- Opstellen, I. W. (2012). Kamerbrief 29 398 Nr. 327 Maatregelen verkeersveiligheid. Ministerie van Veiligheid en Justitie
- Richtlijn Verzorgingsplaatsen 2011 (2010). Rijkswaterstaat, Ministerie van Verkeer en Waterstaat.
- Strategische Beheervisie Verzorgingsplaatsen 2016-2030, Eindrapport met visie en strategie (2015). Rijkswaterstaat.
- Van Steensel, T. en van Lith, S.(2016). Bezetting goederencorridors Oost en Zuid. Kwantitatief onderzoek verzorgingsplaatsen. Uitgevoerd door ADVIN in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu.
- Van der Veen, F. & Barten, M.(2011). Uitvoeringskader Verzorgingsplaatsen. Rijkswaterstaat – Dienst Verkeer en Scheepvaart.
- Tijdelijke vrachtwagenparking Vossenbergh (2016). Transportonline. Opgehaald van: <http://www.transport-online.nl/site/72076/tijdelijke-vrachtwagenparking-vossenbergh-tilburg/>

Sociale veiligheid (Richtlijn Verzorgingsplaatsen, 2011)

"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: de mate waarin men zich in een bepaalde omgeving onbedreigd voelt wordt bedoeld. Sociale veiligheid is een belangrijke factor voor het gebruik van verzorgingsplaatsen. Vooral 's avonds en 's nachts is sociale veiligheid op verzorgingsplaatsen een belangrijk aandachtspunt.

Sociaal veilig ontwerpen bestaat echter niet. Het zijn immers mensen die delicten plegen en niet de gebouwen of buitenruimten. Door een adequate inrichting (licht en zichtlijnen over de verzorgingsplaats) en locatiekeuze (zicht) van verzorgingsplaatsen kan de kans op vandalisme, diefstal, auto-inbraken, ongewenst maatschappelijk gedrag en overvallen echter wel worden beperkt."

Figuren

Figuur 1: Indicatie van de parkeercapaciteit op de corridors.

Figuur 2: Parkeerfaciliteiten en -capaciteit geprojecteerd op de corridors

Figuur 3: Bezetting op de A67 (Bron capaciteiten: RHDHV 2015, bron bezetting: ADVIN, 2016)

Figuur 5: bezettingsgraad* op de vrachtcorridors Zuidoost en Oost

* De bezettingsgraad is op basis van de gemiddelde werkdag (bron: ADVIN, 2016). Van een aantal parkeervoorzieningen is de bezetting niet bekend. Van enkele grotere private truckparkings is hiervoor een inschatting gemaakt op basis van gesprekken met exploitanten. Met name de nieuwe truckparking Maasvlakte Plaza (350 plaatsen) zal een effect hebben op de bezettingsgraad wanneer deze opengaat medio 2017.

BIJLAGE 1: TOELICHTING SPECIFIEKE OPLOSSINGSRICHTINGEN

In interviews en uit de literatuur zijn een aantal specifieke oplossingsrichtingen frequent naar voren gekomen. In deze paragraaf is toegelicht op welke wijze deze oplossingen wel of niet opgenomen zijn in de aanbevelingen en daaruit volgende acties.

Capaciteitsuitbreiding van publieke parkeervoorzieningen

Het uitbreiden van verzorgingsplaatsen en het bijbouwen van nieuwe locaties om het capaciteitstekort op verzorgingsplaatsen te bestrijden. In het Uitvoeringskader¹⁶ verzorgingsplaatsen heeft Rijkswaterstaat becijferd hoe groot het tekort tot 2020 is en op welke wijze (locaties en verdichtingen) extra capaciteit toegevoegd moet worden. Met de "investeringsimpuls" is hier op beperkte schaal invulling aan gegeven. De huidige beleidslijn van het ministerie van Infrastructuur en Milieu is om lang parkeren niet te faciliteren en dit over te laten aan private parkings.

In dit rapport is deze maatregel niet opgenomen in een van de aanbevelingen. Redenen daarvoor zijn:

- *De aanpak vraagt een forse overheidsinvestering en blijvende kosten in beheer. Voor de MIRT-corridors Zuidoost en Oost gaat het om een investering van enkele tientallen miljoenen.*
- *Verzorgingsplaatsen zijn nu niet beveiligd en hebben een vrij sober voorzieningenniveau. Wanneer verzorgingsplaatsen dus (weer) overwegend worden gebruikt als overnachtingslocatie bestaat het risico dat transportcriminaliteit en sociale problematiek juist toenemen. Wanneer het voorzieningenniveau omhoog gebracht wordt, neemt de aantrekkelijkheid toe. De vraag wordt dan nog groter en de investering en beheerkosten stijgen hierdoor verder.*
- *De investering is niet flexibel terwijl de vraag moeilijk te voorspellen is. Er bestaat een risico dat over tien jaar opnieuw een tekort zichtbaar is of juist een overschot of kwalitatieve mismatch. In tegenstelling tot de voorgestelde truckparkings-plus zijn verzorgingsplaatsen moeilijker voor andere functies om te bouwen.*
- *Uitbreiden van capaciteit en voorzieningenniveau leidt tot concurrentie met de private parkings.*

Gedragmaatregelen ter stimulering van private parkings

Deze oplossing bestaat uit het combineren van een aantal bouwstenen tot een samenhangende aanpak die het gebruik van private parkings stimuleert. Een dergelijke aanpak is door Rijkswaterstaat uitgewerkt als "gedragmaatregelen". Enkele onderdelen zijn:

- *Beter afstemmen van aanbod parkings op (Oost-Europese) doelgroep.*
- *Branchebrede benadering.*
- *Peergroup van chauffeurs.*
- *Communicatie en voorlichting. Tijdelijke "vouchers" voor gebruik private parkings.*
- *Handhaving foutparkeren en overlast op verzorgingsplaatsen in combinatie met verwijzen.*
- *Etc.*

De basis achter het idee is dat het effect van het geheel groter is dan de som der delen. Vragen zijn:

- *Welke mix van maatregelen werkt het beste?*
- *Hoe moet de noodzakelijke samenwerking tussen betrokken partijen vorm krijgen?*

Rijkswaterstaat bereidt momenteel een pilot voor om in de praktijk met bovenstaande vragen aan de slag te gaan.

Onderdelen van deze maatregel zijn opgenomen in de aanbevelingen. Kennis uit de pilot kan gebruikt worden om de acties te versterken. De keuze in de aanbevelingen om truckparkings-plus te realiseren in een publiek private samenwerking en wetgeving aan te passen, gaat wel duidelijk verder dan de gedragmaatregelen uit de pilot.

Aanpassen rij- en rusttijden

De inflexibiliteit van de rij- en rusttijden is in meerdere interviews genoemd als oorzaak voor de problematiek. Een versoepeling zou een deel van het probleem kunnen wegnemen. Deze denkrichting is niet meegenomen in de aanbevelingen. Dit vanwege de sterke internationale component, concurrentieoverwegingen, verkeersveiligheid en arbeidsomstandigheden. Eventuele aanpassing van wet- en regelgeving omtrent de rij- en rusttijden wordt op EU niveau geregeld.

¹⁶ Van der Veen, F. & Barten, M.(2011). Uitvoeringskader Verzorgingsplaatsen. Rijkswaterstaat – Dienst Verkeer en Scheepvaart.

Benutting en informatie

Doel van deze maatregel is het benutten van bestaande capaciteit en het vergroten van de vindbaarheid van private parkings. Er zijn enkele initiatieven om middels app's informatie te geven. In de toekomst wordt dit mogelijk ook geïntegreerd met navigatiesystemen en met real time bezettingsinformatie.

Deze maatregel is deels opgenomen onder aanbeveling 3, ICT en informatievoorziening. Opmerking daarbij is dat benutting geen 100% oplossing biedt, omdat op er de corridors eigenlijk geen locaties met restcapaciteit zijn.

Secure lane

Secure Lane is een oplossing om transportcriminaliteit langs het HWN tegen te gaan. Secure Lane is een project waarin op een 15-tal verzorgingsplaatsen veiligheidsvoorzieningen zijn geplaatst. Door Secure Lane is het aantal incidenten op Secure Lane parkings op jaarbasis teruggelopen; van 74 naar slechts 4 incidenten. Wel is er een "waterbedeffect" waarneembaar. De transportcriminaliteit verplaatst zich naar onbeveiligde locaties.¹⁷ Nog tot eind 2016 draagt TLN bij aan de financiering voor het gebruik van de camerasystemen.

De projectbetrokkenheid van de overheid is stopgezet. Het "waterbedeffect" in combinatie met het ontbreken van zicht op permanente financiering zijn voor de overheid reden geweest Secure Lane stop te zetten. Daarnaast legt het succes van Secure Lane een grote claim op de beperkte capaciteit van de verzorgingsplaatsen. Ook bestaat bij de overheid de vrees dat grootschalig inzetten van Secure Lane leidt tot (oneerlijke) concurrentie voor private parkings en het vergroten van het capaciteitstekort op verzorgingsplaatsen.¹⁸

In 2012 is besloten om in te zetten op de realisatie van een meer structurele oplossing voor ladingdiefstal en andere vormen van transportcriminaliteit. "De afgelopen periode heeft er intensief overleg plaatsgevonden over de follow-up van de pilot tussen de betrokken ministeries van Infrastructuur en Milieu, Veiligheid en Justitie en de stichting Secure Lane over het realiseren van een meer structurele Transportcriminaliteit is namelijk een serieus probleem dat we stevig moeten aanpakken. In overleg met de stichting Secure Lane is een transitie-model Secure Lane tot stand gekomen dat op 23 mei jl. is gepresenteerd in het Nationaal Platform Criminaliteitsbeheersing.

Het doel van het transitie-model is het borgen van voldoende, veilige, parkeerplaatsen langs (inter-)nationale transportcorridors. Om op deze plekken aan de behoefte van veilige parkeerplaatsen te voldoen, wordt een beroep gedaan op beveiligde truckparkings op het onderliggende wegennet die in beginsel privaat gefinancierd worden."¹⁹

In de aanbevelingen van dit onderzoek is geen plek ingeruimd voor Secure Lane. Enerzijds omdat om voornoemde redenen geen draagvlak is voor herinvoering door de overheid, anderzijds omdat voor overnachten vol wordt ingezet op gebruik van de truckparkings-plus.

¹⁷ Businessmodel Secure Lane (2011). Transport en Logistiek Nederland (TLN).

^{18,19} Opstelten, I. W. (2012). *Kamerbrief 29 398 Nr. 327 Maatregelen verkeersveiligheid*. Ministerie van Veiligheid en Justitie

BIJLAGE 2: CIJFERMATIGE ONDERBOUWING PARKEERCAPACITEITSTEKORT GOEDERENVERVOERCORRIDORS ZUIDOOST EN OOST.

"De omvang van de overbelasting kan vastgesteld worden door op de maatgevende momenten het aantal geparkeerde vrachtwagens te registreren en te vergelijken met de beschikbare parkeercapaciteit. Uit de eerdere onderzoeken die uitgevoerd zijn voor Rijkswaterstaat Zuid-Nederland en Rijkswaterstaat Oost-Nederland blijkt dat de parkeerbehoefte van vrachtwagens 's avonds en 's nachts op doordeweekse dagen het grootst is. Deze momenten worden gezien als maatgevend."
"Er zijn totaal 71 verzorgingsplaatsen en truckparkings langs de corridors Oost en Zuidoost in het onderzoek opgenomen."

Bezettingsgraden gemiddelde werkdag

Op de A-15 is de gemiddelde gemeten bezetting over 29 parkeerlocaties 131%. In absolute getallen komt dat neer op een gemiddeld tekort van 11 parkeerplaatsen per parkeerlocatie.

Op 13 parkeerlocaties overschrijdt de bezettingsgraad de 150% en op drie locaties zijn meer dan twee keer zoveel parkerende vrachtwagens geteld als dat er parkeerplaatsen zijn.

Op de A-50 zijn twee parkeerlocaties gemeten, op beide parkeren meer dan dubbel zoveel vrachtwagens als dat er parkeerplaatsen zijn. De gemiddelde bezettingsgraad bedraagt 208%, absoluut komt dat neer op een tekort gemiddeld 32 parkeerplaatsen.

Op de A-12 is de gemiddelde bezetting over vijf parkeerlocaties 138%. In absolute getallen komt dat neer op een gemiddeld tekort van 11 parkeerplekken. Op twee van de vijf locaties parkeren dubbel zoveel vrachtwagens als dat er parkeerplaatsen zijn.

Op de A-16 is de gemiddelde bezetting over 5 parkeerlocaties 133%. In absolute getallen komt dat neer op een gemiddeld tekort van 12 parkeerplekken. Op alle vijf locaties is sprake van overbezetting en op twee locatie is de bezettingsgraad hoger dan 150%.

Op de A-58 is de gemiddelde bezetting over 12 parkeerlocaties 150%. In absolute getallen komt dat neer op een gemiddeld tekort van 7 parkeerplaatsen inclusief private parking op het OWN. Op drie locaties parkeren dubbel zoveel vrachtwagens als dat er parkeerplaatsen zijn, op één daarvan zelfs drie keer zoveel.

Op de A-67 is de gemiddelde bezetting over 12 parkeerlocaties 139%. In absolute getallen komt dat neer op een gemiddeld tekort van 18 parkeerplaatsen inclusief private parking op het OWN. In het meetgebied bevinden zich ook vier tankstations zonder parkeerfaciliteit, gemiddeld staan daar 7 vrachtwagens bij een capaciteit van 0.

Op twee locaties parkeren dubbel zoveel vrachtwagens als dat er parkeerplaatsen zijn.

Conclusie

Bezettingsgraad gemiddelde werkdag gemeten over beide corridors is gemiddeld circa 140%.

(op basis van de gemeten bezettingsgraden op 63 parkeerlocaties. Van enkele locaties is geen bezettingsgraad gemeten, onder andere omdat deze in theorie geen parkeercapaciteit bieden voor vrachtwagens.)

Op het totaal van de 63 gemeten locaties zijn er 11 private parkeerlocaties. Gemeten over de 11 private parkeerlocaties is er een gemiddelde werkdagbezetting van 94%.²⁰

²⁰ Van Steensel, T. en van Lith, S.(2016). Bezetting goederencorridors Oost en Zuid. Kwantitatief onderzoek verzorgingsplaatsen. ADVIN.