

rapport



Afstudeeronderzoek Vrachtautoparkeren

Onderzoek naar een methodiek om geparkeerde vrachtauto's in een gebied in beeld te brengen



Afstudeeronderzoek Vrachtautoparkeren

Onderzoek naar een methodiek om geparkeerde vrachtauto's in een gebied in beeld te brengen

Opdrachtgever

DTV Consultants B.V.

Opdrachtnemer

Rik Benschop

Colofon

Student

Naam: Rik Benschop
Studentnummer: 1532264
Adres: Benedeneind n.z. 318
3405CB Benschop
Telefoon: 0613473871
E-mail: rik.benschop@student.hu.nl

Afstudeerrichting: Mobiliteit en verkeer
Cursuscode: TROP-V15AFO-14

Afstudeerbedrijf

Naam: DTV Consultants
Adres: Markendaalseweg 44
4811KC Breda
Telefoon: 31(0)76-5136600
E-mail: info@dtvconsultants.nl



Bedrijfsbegeleider

Naam: Paul van den Bosch
Functie: Teamleider Beleid en Onderzoek
Telefoon: 076-5136640
E-mail: p.v.d.bosch@dtvconsultants.nl

Hogeschool Utrecht

Adres: Nijenoord 1
3552AS Utrecht
Telefoon: 088-4818283



1e docentbegeleider: David van der Steen david.vandersteen@hu.nl
2e docentbegeleider: Peter Martens peter.martens@hu.nl

Datum: 02 juni 2015

Voorwoord

Voor u ligt het rapport “Vrachtautoparkeren”, onderzoek naar een methodiek om geparkeerde vrachtauto’s in een gebied in beeld te krijgen. Dit rapport heb ik opgesteld in dienst van DTV Consultants, als afstudeeronderzoek voor mijn opleiding Ruimtelijke Ordening & Planologie aan Hogeschool Utrecht.

Na een lange tijd zoeken kwam ik in contact met DTV Consultants, een onderzoeks- en adviesbureau op het gebied van verkeer en mobiliteit gevestigd in Breda. Op de site van DTV Consultants werd het onderwerp vrachtautoparkeren aangehaald, een onderwerp dat direct interesse bij mij opwekte. Dit vanwege mijn interesse voor de verkeerskundige kant van de opleiding Ruimtelijke Ordening en Planologie en vanwege mijn affiniteit met het onderwerp vrachtautoparkeren vanuit mijn voorgaande afgeronde opleiding Manager Opslag en Vervoer. Deze afstudeeropdracht biedt mij de mogelijkheid om opgedane kennis vanuit mijn huidige opleiding in bepaalde mate te kunnen combineren met de opgedane kennis vanuit mijn voorgaande opleiding, om zo het onderwerp vrachtautoparkeren breed te kunnen benaderen.

In de eindrapportage is enigszins afgeweken van de oorspronkelijke inhoudsopgave uit het plan van aanpak. Het hoofdstuk Vooronderzoek is uiteindelijk opgesplitst in de hoofdstukken Juridisch kader, Actorenanalyse en Onderzoeksmethoden. Waarvan het hoofdstuk Onderzoeksmethoden verder naar achter is geplaatst in het document.

Daarnaast heeft zich tijdens het onderzoek de mogelijkheid voorgedaan om een onderzoeksmethode toe te passen die in het plan van aanpak niet was opgenomen. Het gaat hierbij om de onderzoeksmethode in de vorm van veldwerk. Tijdens het onderzoek van DTV naar het parkeren van vrachtauto’s in de regio Noord-Limburg ben ik op diverse momenten het onderzoeksgebied ingegaan om gegevens vast te leggen. Deze gegevens hadden betrekking op de mogelijke locaties om vrachtauto’s te parkeren en de aanwezige geparkeerde vrachtauto’s. De meetmomenten hebben overdag en in de nacht plaatsgevonden. Dit veldwerk is een belangrijke bijdrage geweest aan het rapport, omdat hieruit naar voren kwam hoe onderzoek naar het parkeren van vrachtauto’s in de praktijk ervaren wordt. Bij dit veldwerk kwamen belangrijke zaken en lastige punten aan het licht die van invloed zijn op het in beeld brengen van geparkeerde vrachtauto’s.

Graag wil ik het bedrijf DTV Consultants en mijn bedrijfsbegeleider Paul van den Bosch bedanken voor de mogelijkheid om bij DTV te kunnen afstuderen en voor het voorzien van informatie en feedback. Ook mijn begeleiders vanuit Hogeschool Utrecht, David van der Steen en Peter Martens, wil ik bedanken voor hun begeleiding en feedback. Daarnaast is er diverse informatie verkregen bij externe deskundigen met behulp van interviews en enquêtes, graag wil ik deze personen bedanken voor hun waardevolle inbreng bij dit onderzoek.

Ik hoop u met dit rapport een samenhangend beeld te geven en duidelijkheid te verschaffen over de huidige situatie die zich afspeelt omtrent het parkeren van vrachtauto’s. Om vervolgens door middel van de methodiek een houvast te bieden om geparkeerde vrachtauto’s in een bepaald gebied in beeld te brengen.

Ik wens u veel leesplezier.

Rik Benschop

Samenvatting

Het onderwerp vrachtautoparkeren is hedendaags een actueel onderwerp. Op diverse plekken in het land is en blijft er namelijk onrust ontstaan omtrent het parkeren van vrachtauto's. Met name vrachtauto's die vanwege diverse redenen geparkeerd staan op plekken waar dit niet geoorloofd is, zorgen voor (verkeers)onveilige situaties en overlast in diverse vormen. Gemeenten zijn vaak zoekende in de omgang met deze problematiek en hoe de geparkeerde vrachtauto's in hun gemeente in beeld kunnen worden gebracht. Het doel van dit afstudeeronderzoek is dan ook om tot een methode te komen om de problematiek rond vrachtautoparkeren voor een gebied in beeld te brengen, waarbij deze methode gericht is op het onderliggende wegennet.

Door middel van literatuuronderzoek, interviews bij gemeenten en transportbedrijven, enquêtes onder gemeenten en veldwerk is er vanuit verschillende invalshoeken informatie verzameld ter onderbouwing van deze rapportage.

Een belangrijke factor die invloed heeft op het parkeren van vrachtauto's is het juridische kader. In Nederland maar ook binnen Europa is er diverse regelgeving van toepassing op de vervoersbewegingen van vrachtauto's. Vrachtautochauffeurs moeten onder andere voldoen aan de wettelijk vastgelegde rijtijden, deze rijtijden bepalen wanneer een chauffeur moet rusten en de vrachtauto dus tot stilstand moet komen. Overschrijding van deze rijtijden heeft mogelijk grote financiële gevolgen voor de chauffeur en het transportbedrijf in de vorm van een boete. Deze financiële gevolgen zijn over het algemeen groter dan de financiële gevolgen van een boete voor parkeren op een plek waar dit niet geoorloofd is. Daarnaast worden er in de naastgelegen buurlanden diverse rijverboden gehanteerd en is de handhaving strikter dan deze in Nederland wordt uitgevoerd, waardoor het aantrekkelijker is om in Nederland te parkeren in plaats van in bijvoorbeeld België of Duitsland.

Er zijn diverse belanghebbenden bij het parkeren van vrachtauto's, waarbij de partijen met parkeerbehoefte (vrachtautochauffeurs en transportbedrijven) en de wegbeheerders de belangrijkste partijen zijn. De wegbeheerders zijn de partijen die bepalen welk beleid er wordt gevoerd met betrekking tot het parkeren van vrachtauto's en hoe dat georganiseerd en gehandhaafd wordt.

Binnen Nederland is er onderscheid te maken in verschillende gebiedstypen hoe het parkeren van vrachtauto's wordt ervaren en hoe dit wordt aangepakt. Onderscheid valt er te maken in de logistiek intensieve gebieden als het havengebied en het grensgebied en daarnaast het overige onderliggende wegennet.

De gemeente en ook de transportwereld ervaren over het algemeen het parkeren van vrachtauto's als problematisch. Vanuit de gemeente wordt er vooral gewezen naar de chauffeurs, dat zij de oorzaak van het probleem zijn. En vanuit de transportwereld wordt gewezen naar de open grenzen tussen Europese landen, waardoor het voor buitenlandse chauffeurs aantrekkelijk is om in Nederland te gaan rijden. Daarnaast wordt er door de transportwereld vaak geroepen dat gemeenten er toch vrij weinig aan doen om het probleem te verhelpen.

In de praktijk zijn diverse onderzoeken uitgevoerd om geparkeerde vrachtauto's in een bepaald gebied inzichtelijk te krijgen. Over het algemeen vindt dit onderzoek, net als bij auto's, plaats in de vorm van telonderzoeken. Echter kan een parkeerduuronderzoek, zoals bij auto's, niet even gemakkelijk worden toegepast bij vrachtauto's. Dit komt door de grote verscheidenheid in de parkeermotieven van de chauffeur en de bijbehorende tijdsduur van het parkeren. Bij auto's wordt er bijvoorbeeld onderscheid gemaakt in drie parkeermotieven, voor vrachtauto's kan er onderscheid gemaakt worden in tien parkeermotieven. Om de parkeersituatie omtrent vrachtauto's voor een bepaald gebied in beeld te brengen is het belangrijk om verschillende stappen te ondernemen. Door tijdens nachtelijke metingen zoveel mogelijk informatie vast te leggen betreffende de locaties en de geparkeerde vrachtauto's, kan het beste een beeld worden gevormd van de mogelijke problematiek die zich afspeelt in een gemeente. Op basis van de verzamelde gegevens kan achterhaald worden waar de problematiek zich voordoet en kan er op grote lijnen worden achterhaald wie er geparkeerd staat in een gemeente. In dit rapport worden tot slot nog enkele aanbevelingen gedaan voor mogelijke vervolgonderzoeken om richting oplossingen te komen voor de problematiek die speelt bij vrachtautoparkeren.

Summary

At this time the subject lorry parking is a very current topic in Holland. On various places in the country is nuisance noticeable about the parking of lorries. Especially lorries which are parked on places where this is not permissible, cause unsafety (traffic) situations and different kinds of nuisance. Most municipalities are searching for a way to handle the issues with lorry parking and for a way to imaging the parked lorries in their municipality. The purpose of this research is therefor to come to a method to imaging the issues with lorry parking for an area, this method will be focused on the secondary road network.

Through literature study, interviews at municipalities and transport companies, surveys for municipalities and field research there is information collected from different angles in order to substantiate this report.

An important factor that affects the parking of lorries is the legal framework. In the Netherlands but also in Europe there are various regulations applicable to the transport movements of lorries. Lorry drivers must meet the statutory driving times, these driving times determine when a driver has to rest and so the lorry must come to a stop. Exceeding these driving times may have major financial consequences for the driver and the transport company in the form of a fine. This financial impact is generally larger than the financial consequences of a penalty for parking in a place where this is not allowed. In addition, the neighbouring countries apply various driving bans and are enforcing stricter to these bans than this is happening in the Netherlands, which make it more attractive to park in the Netherlands instead of in Belgium or in Germany.

There are several stakeholders concerned with the parking of lorries. The stakeholders with parking needs (lorry drivers and transport companies) and the road authorities are the most important actors. The road authorities are the organisations who determine what policies there will be conducted regarding the parking of lorries and how this will be organized and maintained.

Within the Netherlands there is distinction in different region types how the parking of trucks is experienced and how this will be handled. Distinction will be made in the logistic intensive areas such as the port area, the border area and besides these areas the other secondary road network.

The municipality and also the transport sector generally experienced the parking of lorries as problematic. From the municipality is pointed to the lorry drivers, that they would be the cause of the problem. And from the transport sector is pointed to the open borders between European countries, making it attractive for foreign drivers to drive in the Netherlands. In addition, the transport sector often called that municipalities are doing rather little to fix it.

In practice, various studies conducted to parked lorries in a certain area to get an image of the parked lorries. Generally, as with cars, this research takes place in the form of counting researches. However a parking time research, as with cars, isn't as easy to apply with lorries. This is due to the wide variety in the driver's motives to park the lorry and the belonging duration of the parking. For example, a distinction is made in three parking motifs for cars, for lorry parking can be distinguish ten motifs. To imagine the parking situation on lorries for a particular area it is important to take various steps.

During the nightly measurements it's important to capture as much information as possible on the locations and from the parked lorries, the more information is collected the better an image can be set of the possible problems in a municipality. Based on the collected data there can be traced where the possible problems occurs and can be outdated, to a large extent, who parked in the municipality.

Finally, this report lists some recommendations for possible follow-up investigations to head for solutions to the problems with lorry parking.

Inhoudsopgave

Voorwoord	2
Samenvatting	3
Summary	4
1 Inleiding	7
1.1 Aanleiding	7
1.2 Doelstelling	7
1.3 Probleemstelling / vraagstelling	7
1.4 Verantwoording werkwijze	8
1.5 Definities	8
1.6 Leeswijzer	9
2 Juridisch Kader	10
2.1 Arbeidstijdenbesluit Vervoer	10
2.2 Algemene Plaatselijke Verordening	11
2.3 Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990	12
2.4 Cabotage Regeling	13
2.5 Slaapverboden	13
2.6 Rijverboden	14
2.7 Duitse MAUT	14
2.8 Invloed juridisch kader op parkeren vrachtauto's	15
3 Actorenanalyse	16
3.1 Inventarisatie en samenhang actoren	16
3.2 Belangenanalyse	17
3.3 Impact en relevantie van de partijen	18
4 Gemeente als wegbeheerder	19
4.1 Parkeren van vrachtauto's in de gemeente	19
4.2 Gebiedstypen	21
4.3 Behoeftes gemeenten	23
4.4 Conclusie	23
5 De transportwereld	24
5.1 Parkeerervaring transportwereld	24
5.2 Data verzamelsystemen	25
5.2.1 Boordcomputer	25
5.2.2 Tachograaf	26
5.2.3 Parkeerapplicatie	27
5.3 Conclusie	28
6 Onderzoeksmethoden	29
6.1 Telonderzoek	29
6.2 Enquête onderzoek	30
6.3 Voertuig detectie systeem	31
6.4 België en Duitsland	32

6.5	Toepassing methoden	33
7	Parkeermotief van de chauffeur	34
7.1	Motief tot parkeren van de vrachtauto	34
7.2	Onderscheid in parkeerder	37
7.3	Invloedrijke factoren om op een bepaalde plek te parkeren	37
7.4	Conclusie	39
8	Conclusies “De methodiek voor onderliggend wegennet” en aanbevelingen	41
8.1	De methodiek voor onderliggend wegennet	41
8.2	Aanbevelingen	45
	Bibliografie	47
	Bijlagen	50
	Bijlage 1 Interview gemeente Nieuwkoop	51
	Bijlage 2 Interview gemeente Nissewaard	54
	Bijlage 3 Enquête vrachtautoparkeren	58
	Bijlage 4 Resultaten enquête	61
	Bijlage 5 Interview transportbedrijf Bontrans	66
	Bijlage 6 Interview transportbedrijf Transtolk	69
	Bijlage 7 Overzicht RMO onderzoek	71

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Nederland is een belangrijk transportland, het wegtransport levert een aanmerkelijke toegevoegde waarde aan de Nederlandse economie. Een afgeleide activiteit van wegtransport is het parkeren van vrachtauto's. Chauffeurs moeten namelijk om diverse redenen een aantal keer op de dag hun vrachtauto parkeren. Het onderwerp vrachtautoparkeren is hedendaags een actueel onderwerp. Op diverse plekken in het land is en blijft er namelijk onrust ontstaan omtrent het parkeren van vrachtauto's. Dit komt mede doordat Europa steeds groter is geworden, waardoor er meer (buitenlandse) vrachtauto's in Nederland op de weg zijn gekomen. Met het gevolg dat de druk op de parkeerplaatsen voor vrachtauto's toeneemt.

DTV Consultants voert een onderzoek uit voor RMO Noord-Limburg met als doel het inzicht krijgen in de aard en omvang van de problematiek rondom het thema vrachtautoparkeren in Noord-Limburg. Daarnaast is het een grote vraag hoe er inzicht kan worden verkregen in de parkeerbehoefte van vrachtauto's in een bepaald gebied. Om het parkeren van auto's in een gebied inzichtelijk te maken zijn er bepaalde methoden toepasbaar, kan er bij het inzichtelijk maken van het parkeren van vrachtauto's ook een bepaalde methode toepasbaar zijn?

1.2 Doelstelling

Het doel van dit onderzoek is om een methodiek te ontwikkelen om snel en efficiënt de gegevens die wegbeheerders in kaart willen zien, betreffende geparkeerde vrachtauto's in een bepaald gebied, in beeld te kunnen brengen.

1.3 Probleemstelling / vraagstelling

Hoe kunnen de gegevens die wegbeheerders in kaart willen zien, betreffende geparkeerde vrachtauto's in een bepaald gebied, verzameld worden?

Deelvragen

1. Welk vigerend beleid en regelgeving is, zowel landelijk als Europees gezien, van toepassing op de vrachtautoparkeerbehoefte?
2. Welke partijen zijn er belanghebbend bij het parkeren van vrachtauto's?
3. Welke onderzoeken zijn er landelijk, maar ook in de buurlanden België en Duitsland, al uitgevoerd met betrekking tot het parkeren van vrachtauto's?
4. Aan welk soort informatie hebben wegbeheerders behoefte om in kaart te brengen?
5. Welke gegevens worden er in de transportwereld met betrekking tot vervoersbewegingen van vrachtauto's vastgelegd?
6. Welk onderscheid kan er gemaakt worden op basis van het motief van de geparkeerde vrachtauto's?

1.4 Verantwoording werkwijze

Om uiteindelijk een goed onderbouwd onderzoeksrapport op te leveren, zijn er een aantal onderzoeksmethoden toegepast om de meest relevante informatie vanuit verschillende invalshoeken te kunnen verzamelen. Door literatuuronderzoek toe te passen is er allereerst algemene informatie betreffende het parkeren van vrachtauto's verzameld. Vervolgens heeft er, om bij te dragen aan een antwoord op de deelvragen, diepergaand literatuuronderzoek plaats gevonden. Naast literatuuronderzoek hebben er interviews plaatsgevonden bij twee gemeenten en twee transportbedrijven. De twee gemeenten zijn gemeenten waarbij het parkeren van vrachtauto's een actueel probleem in de gemeente is of is geweest. De transportbedrijven zijn benaderd om interviews af te nemen om zo ook de parkeerproblematiek van vrachtauto's vanuit het oogpunt van de transportwereld te kunnen benaderen. Op basis van de interviews bij de gemeenten is vervolgens een enquête opgesteld. Deze enquête is onder meerdere gemeenten uitgezet om een sterker beeld te krijgen van welke problemen er bij gemeenten worden ervaren met geparkeerde vrachtauto's en aan welke soort informatie gemeenten behoefte hebben op het gebied van de parkeerproblematiek met vrachtauto's. Met behulp van veldwerk in de vorm van een parkeeronderzoek voor vrachtauto's in de praktijk zijn belangrijke en bijkomende zaken aan het licht gekomen waar rekening mee gehouden moet worden.

1.5 Definities

In het onderzoek worden verschillende termen gebruikt. Hieronder een beschrijving van de definities.

Vrachtauto: "Motorvoertuig, niet ingericht voor het vervoer van personen, waarvan de toegestane maximum massa meer bedraagt dan 3500 kg." (Reglement verkeersregels en verkeerstekens, 1990)

Parkeren: "Het laten stilstaan van een voertuig anders dan gedurende tijd die nodig is voor en gebruikt wordt tot het onmiddellijk in- of uitstappen van passagiers of voor het onmiddellijk laden of lossen van goederen." (Reglement verkeersregels en verkeerstekens, 1990)

Wildparkeren: "Parkeren op een plaats waar dit niet geoorloofd is, parkeren op een niet-officiële parkeerplaats" (Wildparkeren, NB)

Wegbeheerder: "Een wegbeheerder is verantwoordelijk voor de kwaliteit en het onderhoud van de wegen. Dit onderzoek is voornamelijk gericht op het onderliggende wegennet, waarbij de gemeente de wegbeheerder is. Rijkswaterstaat is de wegbeheerder voor de rijkswegen, de provincie voor de provinciale wegen en gemeenten voor de lokale wegen." (Wegen in Nederland, NB)

Onderliggend wegennet: "Alle wegen die niet tot het hoofdnetwerk behoren, maar wel een sterke relatie mee hebben door de aan- en afvoer van het verkeer. (Onderliggend wegennet, NB)

Parkeerduuronderzoek: Onderzoek naar de tijdsduur dat een zelfde voertuig onafgebroken op een parkeerplaats geparkeerd staat.

Parkeerdrukmeting: "Een meting die inzicht geeft in de parkeerbezetting (het feitelijke gebruik van de aanwezige parkeerplaatsen) in de verschillende straten van het onderzoeksgebied op verschillende momenten." (Parkeren, je moet er wel bij stilstaan, NB)

Parkeermotiefonderzoek: "Hierbij worden naast de parkeerdrukmeting ook de parkeerduur en motieven van parkeerders inzichtelijk." (Parkeren, je moet er wel bij stilstaan, NB)

MOE-landen: "De Midden- en Oost-Europese EU-landen waar het om gaat zijn: Polen, Hongarije, Tsjechië, Slowakije, Slovenië, Estland, Letland en Litouwen (in 2004 tot de Europese Unie toegetreden), en Roemenië en Bulgarije (op 1 januari 2007 toegetreden)". (Midden- en Oost-Europeanen van de eerste generatie, NB)

1.6 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt het juridische kader dat van toepassing is of in verband staat met de parkeerbehoefte van vrachtauto's behandeld.

Daarna wordt in hoofdstuk 3 in de actorenanalyse de betrokken partijen, hun belangen en de impact en relevantie van de betrokken partijen bij geparkeerde vrachtauto's in beeld gebracht.

Vervolgens wordt er in hoofdstuk 4 ingegaan op de gemeente als wegbeheerder, hoe het parkeren van vrachtauto's wordt ervaren en welke behoefte er vanuit de gemeente is met betrekking tot dit onderwerp.

In hoofdstuk 5 wordt de transportwereld behandeld, hoe in deze wereld het parkeren van vrachtauto's wordt ervaren en/of er mogelijke data verzamelsystemen aanwezig zijn die van waarde kunnen zijn voor het inzichtelijk brengen van geparkeerde vrachtauto's.

Vervolgens worden er in hoofdstuk 6 een aantal onderzoeksmethoden en de mogelijke toepassing hiervan toegelicht.

In hoofdstuk 7 wordt onderscheid gemaakt in de mogelijke parkeermotieven om een vrachtauto te parkeren.

In hoofdstuk 8 wordt tot slot de uiteindelijke methode weergegeven in de vorm van een stappenplan en worden de aanbevelingen gedaan die betrekking hebben op het onderzoek, waarbij ook suggesties worden voorgedragen voor mogelijke vervolgonderzoeken.

2 Juridisch Kader

Bij het parkeren van vrachtauto's komt diverse wet- en regelgeving kijken waaraan voldoen moet worden of welke mede bepalend is voor de parkeerbehoefte van de chauffeur. In dit hoofdstuk wordt het meest relevante juridische kader behandeld dat van toepassing is of in verband staat met de parkeerbehoefte van vrachtauto's. Dit onderzoek is gericht op het inzicht krijgen in geparkeerde vrachtauto's in een bepaald gebied, er wordt daarom in dit juridische kader niet ingegaan op de eisen die gesteld worden aan vrachtoparkeervoorzieningen of de voorschriften die gerelateerd zijn aan het voertuig.

2.1 Arbeidstijdenbesluit Vervoer

Chauffeurs die vervoer over de weg verrichten zijn verplicht zich te houden aan de vastgestelde arbeidstijden en rij- en rusttijden. Europees zijn deze tijden op 11 april 2007 vastgesteld in een verordening, verordening 561/2006. De Europese verordening is van toepassing op wegvervoer dat plaatsvindt geheel binnen de EU en tussen de EU. In Nederland is deze verordening in de nationale wetgeving opgenomen in het Arbeidstijdenbesluit Vervoer.

Het doel van deze regelgeving is het verbeteren van de verkeersveiligheid, het zorgen voor eerlijke concurrentieverhouding en het verbeteren van de omstandigheden van de chauffeur.

In onderstaande tabel 1 (VERJO, 2008) zijn de wettelijk vastgelegde regels omtrent de rijtijden weergegeven.

Tabel 1 Wettelijk vastgelegde rijtijden

Rijtijd	Aantal uren
Zonder onderbreking	Maximaal 4,5 uur
Dagelijkse rijtijd	Maximaal 9 uur 2 keer per week mag deze verlengd worden tot 10 uur
Wekelijkse rijtijd	56 uur
Rijtijd per 2 weken	Maximaal 90 uur

Na 4,5 uur rijden dient een aaneengesloten onderbreking van tenminste 45 minuten plaats te vinden. Een onderbreking van 15 minuten gevolgd door een onderbreking van 30 minuten is ook mogelijk in deze periode. Deze volgorde 15 minuten en daaropvolgend 30 minuten moet gehandhaafd worden.

In tabel 2 (VERJO, 2008) op de volgende pagina zijn de wettelijk vastgelegde regels voor de rusttijden weergegeven.

Tabel 2 Wettelijk vastgelegde rusttijden

Rusttijd	Aantal uren
Dagelijks per 24 uur	Normaal: 11 aaneengesloten uren of een periode van 3 uur gevolgd door een periode van 9 uur voor het einde van de 24-uurs periode. Bij het reizen per boot of trein mag een normale dagelijkse rusttijd twee keer worden onderbroken met een periode van maximaal één uur. Verkort: tenminste 9 uur, maar niet meer dan 11 uur. Een verkorte rusttijd is 3 x per week toegestaan.
Per 30 uur met meervoudige bemanning	9 uur rust in een periode van 30 uur. Het eerste uur van de 30-uurs periode hoeft niet gezamenlijk.
Wekelijks	Normaal: 45 aaneengesloten uren. Verkort: tenminste 24 uur, maar niet meer dan 45 uur (compenseren voor einde 3^e week).
2-wekelijks	2 normale wekelijkse rusttijden of 1 normale en 1 verkorte wekelijkse rusttijd.

Toezicht en handhaving

Voor de controle op de naleving van het Arbeidstijdenbesluit Vervoer zijn in Nederland de politie en Inspectie Leefomgeving en Transport aangewezen. De controle op rij- en rusttijden vindt plaats via controles langs de kant van de weg, bij een bedrijfsinspectie of via een scanner waarbij selectief bedrijven gegevens over een bepaalde periode moeten opsturen.

Elke vrachtauto met een totaal maximum massa van meer dan 3500 kilo moet voorzien zijn van een controle apparaat, oftewel de tachograaf. Een tachograaf registreert de rij- en rusttijden, de snelheid en de afgelegde afstand van het voertuig. In paragraaf 5.2 Data verzamelsystemen wordt de tachograaf verder toegelicht. Het overtreden van de rij- en rusttijdenwet wordt hoog beboet. Daarnaast wordt ook het misbruik of verkeerd gebruik van de tachograaf bestraft met hoge boetes. De boete voor het overschrijden van de rijuren kan in Nederland variëren van 110 tot 1.100 euro. Per land verschilt de hoogte van deze boete. Doordat met behulp van de tachograaf de gegevens van de afgelopen 28 dagen worden opgeslagen, kan het zijn dat een chauffeur in het land van controle wordt beboet voor een gedane overtreding in een ander land gedurende deze 28 dagen.

2.2 Algemene Plaatselijke Verordening

“In de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) staat de gemeentelijke regelgeving op het gebied van openbare orde en veiligheid.” (Algemene Plaatselijke Verordening (APV), NB) In de meeste gemeenten wordt in deze APV onder de afdeling parkeerexcessen de regels bepaald voor onder andere het parkeren van vrachtauto's op en langs openbare wegen.

In de APV kunnen bepalingen worden opgenomen omtrent het parkeren van vrachtauto's en het parkeren van uitzicht belemmerende voertuigen. Door middel van een aanwijzingsbesluit moeten burgemeester en wethouders aangeven waar het parkeren van vrachtauto's verboden is.

Een gemeente is niet verplicht om een APV-verbod op het gebied van het parkeren van vrachtauto's door middel van verkeersborden aan te geven. Indien er geen verkeersborden zijn aangebracht, kan er niet direct bij een eerste overtreding worden gehandhaafd door de gemeente. Dit omdat een

chauffeur zonder de geplaatste parkeerverbodsborden nergens uit kan opmaken dat een parkeerverbod voor vrachtauto's van kracht is. De foutgeparkeerde chauffeur zal dan eerst op de hoogte moeten worden gebracht van het parkeerverbod. (CROW, 2013)

2.3 Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990

In het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV 1990) zijn de verkeersregels en verkeerstekens weergegeven die in Nederland van toepassing zijn. Het RVV 1990 is een uitvoeringsbesluit bij de Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994). De Wegenverkeerswet 1994 dient als basis voor alle verkeerswetgeving. Het uitgangspunt van deze wet is dat het de veiligheid en doorstroming op de weg regelt, en daarnaast het voorkomen van schade en overlast door het verkeer aan anderen. Vanuit het RVV 1990 is het mogelijk om parkeerverboden voor vrachtauto's in te stellen. Dit verbod dient dan over de motivatie te beschikken vanuit de in de Wegenverkeerswet 1994 (1994, §1 artikel 2 lid 1 en 2) vastgelegde klassieke verkeersbelangen of de milieubelangen:

Artikel 2

1. De krachtens deze wet vastgestelde regels kunnen strekken tot:
 - a. het verzekeren van de veiligheid op de weg;
 - b. het beschermen van weggebruikers en passagiers;
 - c. het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;
 - d. het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer.
2. De krachtens deze wet vastgestelde regels kunnen voorts strekken tot:
 - a. het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer;
 - b. het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of van de functie van objecten of gebieden.

In tegenstelling tot de APV dient bij een verbod, ingesteld vanuit de RVV 1990, dit verbod expliciet door middel van bebording aangegeven te worden op welke locatie vrachtauto's niet mogen parkeren. Daarnaast dient er op de tot parkeren bestemde weggedeelten te worden aangegeven dat vrachtauto's hier niet mogen parkeren. (Wegenverkeerswet 1994, 1994)

2.4 Cabotage Regeling

“Cabotage is vervoer van goederen over de weg in het binnenland voor rekening van buitenlandse vervoerders.” (Vrachtauto Cabotage, NB) Het cabotagevervoer levert een positieve bijdrage aan het milieu, doordat het onnodig leeg rijden van vrachtauto’s hierdoor wordt voorkomen. Dit cabotagevervoer is echter beperkt toegestaan. Om betreffende cabotagevervoer één Europees systeem te kunnen hanteren is op 14 mei 2010 een verordening in werking getreden, met de intreding van deze verordening zijn alle nationale regelingen komen te vervallen. Het gaat hierbij om verordening 1072/2009.

De belangrijkste bepalingen van de verordening zijn als volgt:

Zodra bij inkomend internationaal vervoer de vervoerde goederen zijn geleverd in het land van bestemming, wordt aan de buitenlandse vervoerder toestemming verleend om aansluitend op dit internationaal vervoer, met hetzelfde voertuig, tot drie cabotageritten uit te voeren. Voor deze drie cabotageritten staat een tijdsbestek van zeven dagen tussen het lossen van het inkomende internationale vervoer en de laatste lossing van de cabotagerit. (Policy Research Corporation, 2013)

Kort gezegd betekent dit dat een voertuig drie cabotageritten mag uitvoeren in maximaal zeven dagen. Deze cabotageritten mogen uitsluitend uitgevoerd worden in aansluiting op een beladen internationale rit. Indien op de terugweg een lidstaat leeg wordt binnen gereden, terwijl in een andere lidstaat goederen zijn gelost, wordt het aantal cabotageritten beperkt tot één rit. En deze rit moet dan plaatsvinden binnen drie dagen na het leeg binnen rijden van deze lidstaat.

Toezicht en handhaving

In Nederland voert de Inspectie Leefomgeving en Transport controles uit op illegale cabotage ritten. Dit gebeurt aan de hand van de vrachtbrieven. Hieruit kan opgemaakt worden hoelang een buitenlandse chauffeur in het land is en hoeveel binnenlandse ritten deze heeft uitgevoerd. Het uitvoeren van deze controles is echter een arbeidsintensief proces, waarbij komt kijken dat vrachtbrieven door het handmatig invullen eenvoudig zijn te vervalsen. Indien een chauffeur in Nederland de cabotageregeling overtreedt wordt een standaardbedrag van 4.200 euro in rekening gebracht, ongeacht met welk aantal ritten de cabotageregeling wordt overschreden.

2.5 Slaapverboden

In Nederland wordt er naar aanleiding van klachten van ondernemers en omwonenden over overlast in gebieden waar vrachtautochauffeurs mogen parkeren steeds vaker een slaapverbod ingesteld. Dit slaapverbod betekent dat het verboden is te overnachten in voertuigen op de weg. Op het overtreden van dit slaapverbod staat een boete van 130 euro. Dit slaapverbod is een toevoeging aan de Algemene Plaatselijke Verordening en is dus van toepassing op een bepaalde gemeente. Het slaapverbod wordt in de Algemene Plaatselijke Verordening als volgt opgenomen:

“Artikel. 5:8a verboden te slapen in grote voertuigen

Het is verboden een vrachtauto als bedoeld in art.1 Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 te parkeren op een door het college aangewezen plaats met het kennelijke doel deze als slaapplek te gebruiken of daarin te slapen.” (Gemeente Spijkenisse: derde wijziging van de Algemene Plaatselijke Verordening 2013, 2014)

In België is er sinds 21 juni 2014 aangepaste wetgeving van kracht die het mogelijk maakt een weekendverblijf met een vrachtauto op Belgisch grondgebied te beboeten. De normale weekendrust van 45 uur doorbrengen in de cabine van een vrachtauto op Belgisch grondgebied kan met een boete tot 1.800 euro beboet worden. Naast België heeft ook Frankrijk in juli 2014 een wet aangenomen die het chauffeurs verbiedt te slapen in het voertuig. Bij een overtreding van dit verbod wordt er in Frankrijk een boete van maximaal 30.000 euro en zelfs een jaar gevangenisstraf opgelegd voor het doorbrengen van de normale weekendrust van 45 uur in de cabine van een vrachtauto op Frans grondgebied.

De Franse- en Belgische wetgeving is een nationale vertaling van de Europese verordening rij en rusttijden. In de Europese verordening wordt gesteld dat de verkorte wekelijkse rust, de minimaal 24 uur aaneengesloten rust, in het voertuig mag worden doorgebracht. België en Frankrijk concluderen hier vervolgens uit dat de normale wekelijkse rust, de periode van 45 uur aaneengesloten rust, niet in het voertuig mag worden doorgebracht. In dit geval wordt de Europese wetgeving verschillend geïnterpreteerd. Naast België en Frankrijk zijn er geen EU landen die het doorbrengen van de normale wekelijkse rust in de cabine beboeten. (TLN: 30.000 euro boete voor slapen in cabine, 2014)

2.6 Rijverboden

Binnen Europa zijn er diverse landen die een rijverbod hanteren. Voor Nederland of België is dit niet van toepassing, maar indirect krijgen landen als Nederland en België wel te maken met rijverboden in hun buurlanden. Zo hanteren Duitsland en Frankrijk wel rijverboden. In het geval van Duitsland leidt dit bijvoorbeeld tot een ophoping en hoge parkeerdruk voor de Duitse grens in Nederland. Tegen de tijd dat het Duitse rijverbod afloopt parkeren veel chauffeurs namelijk hun vrachtauto voor de grensovergang in afwachting tot het rijverbod afgelopen is.

Voor Duitsland geldt op zondagen en officiële feestdagen tussen 0.00 uur en 22.00 uur een rijverbod voor vrachtauto's met een toegestaan totaalgewicht (eigen gewicht + laadvermogen) van 7,5 ton en meer. Dit rijverbod is van toepassing op alle wegen in Duitsland en geldt ook voor voertuigen zonder lading. Er zijn wel vrijstellingen van toepassing op dit rijverbod, hierbij dient gedacht te worden aan bijvoorbeeld het vervoer van verse- of bederfelijke producten. De boete voor het overschrijden van dit rijverbod in Duitsland bedraagt 75 euro voor de chauffeur en 380 euro voor de eigenaar van het voertuig. Daarnaast geldt er in Duitsland binnen de bebouwde kom een nachtelijk parkeerverbod voor vrachtauto's met een toegestaan totaalgewicht van 7,5 ton en meer van 22.00 uur tot 6.00 uur en op zondagen en officiële feestdagen. (Boetes in Duitsland fors omhoog, 2008)

Voor Frankrijk geldt een rijverbod voor vrachtauto's met een toegestaan totaalgewicht van 7,5 ton en meer vanaf zaterdag 22.00 uur tot zondag 22.00 uur. Ook voor de feestdagen geldt een rijverbod, deze geldt vanaf een dag voorafgaand aan de feestdag 22.00 uur tot en met de feestdag 22.00 uur. Dit rijverbod is van toepassing op alle wegen in Frankrijk. De boete voor het overschrijden van dit rijverbod in Frankrijk bedraagt 90 euro. (Rijverboden Europa, NB)

2.7 Duitse MAUT

In Duitsland is sinds 1 januari 2005 een tolsysteem van toepassing voor vrachtauto's boven de 12 ton die gebruik maken van de Duitse snelwegen. Dit tolsysteem staat bekend als LKW-Maut. Deze Maut wordt geheven per gereden kilometer, leeg of beladen. De Maut is afhankelijk van het aantal assen van de vrachtauto en de emissieklasse van de motor. Meer assen of een minder schone motor dragen bij aan een hogere kilometerheffing. Vrachtauto's die vaak in Duitsland rijden kunnen voor dit tolsysteem

beschikken over een speciale Mautkast. Bij deze Mautkast wordt de tol automatisch geheven via GPS- en GSM-techniek. Vrachtauto's zonder deze Mautkast kunnen bij de automaten betalen of via internet. Door dit tolsysteem hebben chauffeurs de voorkeur om zo min mogelijk dagen in Duitsland te rijden. Dit zorgt ervoor dat de lange rust vaak net over de grens in Nederland wordt gehouden of wordt gehouden vlak voor het binnengaan van Duitsland. Hierdoor wordt de druk op de parkeerplaatsen in de grensstreek nog hoger. (Maut of tol in Europa, 2012)

2.8 Invloed juridisch kader op parkeren vrachtauto's

Voor het parkeren van vrachtauto's geldt dat het juridische kader hier een sterke invloed op heeft. Zowel landelijke als Europese wetgeving dragen sterk bij aan de parkeerbehoefte van vrachtauto's. Met name het Arbeidstijdenbesluit Vervoer, waarin de Europees vastgestelde rij en rusttijden zijn vastgelegd, is bepalend voor de parkeerbehoefte van de chauffeur. De boetes voor het overschrijden van de rijtijden zijn fors en een mogelijk gedane overtreding kan tot 28 dagen na het begaan van de overtreding in het land van de controle worden beboet. Door deze regelgeving en de strikte handhaving hierop nemen chauffeurs niet het risico deze te overtreden, waardoor chauffeurs die de rijtijden dreigen te overschrijden noodgedwongen moeten parkeren op plekken die hier niet voor bestemd zijn, bijvoorbeeld op de vluchtstrook. De boete voor het fout parkeren is namelijk lager dan een boete voor het overschrijden van de rij- en rusttijden. Het zonder noodzaak stilstaan op de vluchtstrook kost bijvoorbeeld 150 euro, terwijl het overschrijden van de rijtijden al tot in de honderden euro's kan oplopen.

Hoewel de rij- en rusttijden in een Europese verordening zijn vastgelegd, wordt deze verordening op bepaalde punten door Europese landen verschillend geïnterpreteerd. Hierdoor is er in België en Frankrijk wetgeving van kracht waarbij het doorbrengen van de normale 45 uur weekendrust in de cabine van de vrachtauto op het grondgebied van deze landen beboet kan worden.

Daarnaast hebben rijverboden in landen als Duitsland en Frankrijk een grote invloed op met name de parkeerproblemen in de grensstreken. Bij rijverboden voor het weekend moeten chauffeurs voor de grens wachten tot het rijverbod opgeheven wordt, dit leidt tot een ophoping en hoge parkeerdruk van vrachtauto's in de grensstreken. Ook het Duitse tolsysteem, de LKW-Maut, draagt bij aan deze hoge parkeerdruk.



*Figuur 1 Extreme vorm van parkeren op de vluchtstrook op de A1 voor de Duitse grens.
(Vrachtwagenprobleem grenzen bij Duits Fahrverbot, 2009)*

3 Actorenanalyse

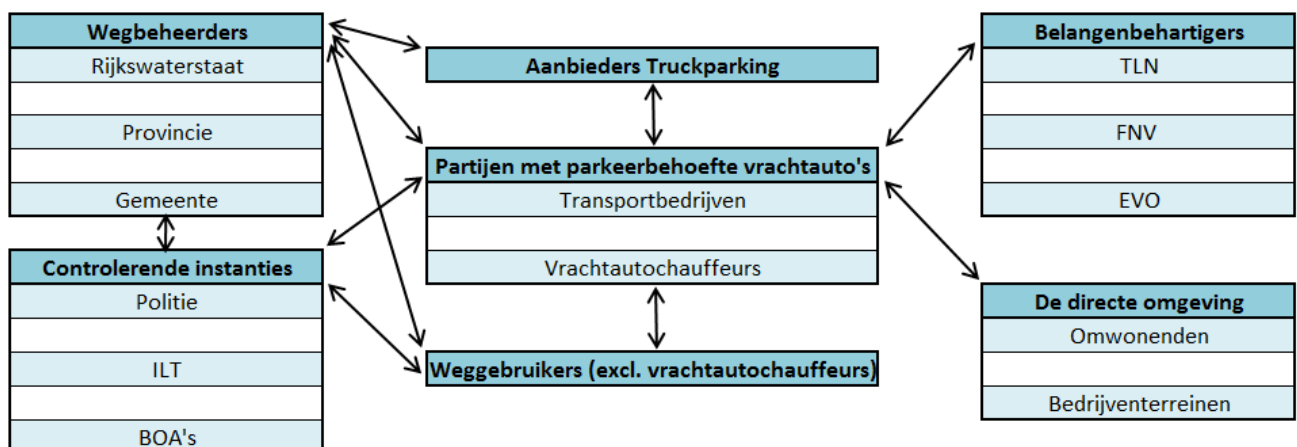
Om tot een mogelijke methodiek te komen om geparkeerde vrachtauto's in een bepaald gebied inzichtelijk te krijgen, is het belangrijk om een duidelijk beeld te hebben van de partijen die bij dit onderwerp betrokken zijn. In deze actorenanalyse wordt het speelveld van belanghebbenden rond het onderwerp vastgesteld en beschreven. Hierbij wordt in kaart gebracht welke partijen er betrokken zijn, welke belangen deze partijen hebben, of er een basis voor samenwerking tussen actoren is en tot slot de impact en relevantie van de partijen.

3.1 Inventarisatie en samenhang actoren

Als mogelijk van belang zijnde actoren zijn de volgende partijen geïdentificeerd:

- Rijkswaterstaat
- Provincie
- Gemeente
- Vrachtautochauffeurs
- Transportbedrijven
- Weggebruikers behalve vrachtautochauffeurs
- Politie
- Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)
- Buitengewoon opsporingsambtenaren (BOA's)
- Omwonenden
- Bedrijventerreinen en overige laad en los adressen
- Transport en Logistiek Nederland (TLN)
- FNV Bondgenoten Transport en Logistiek (FNV)
- Ondernemersvereniging EVO (EVO)
- Aanbieders Truckparking

Onderstaand is schematisch de samenhang tussen de partijen weergegeven. Onderling hebben de groepen onder de hoofdgroep ook samenhang met elkaar.



Figuur 2 Schematische weergave samenhang actoren

3.2 Belangenanalyse

Nadat de actoren in beeld zijn gebracht is het van belang om de bijbehorende belangen van deze actoren inzichtelijk te hebben. De belangen van de actoren worden per deelgroep behandeld.

Wegbeheerders

De wegbeheerders hebben er belang bij dat er een vlotte en goede doorstroming op hun wegen is. Betreffende het parkeren van vrachtauto's willen zij geen overlast of verkeersonveiligheid ervaren door geparkeerde vrachtauto's. Gemeenten willen het parkeren van vrachtauto's op het onderliggende wegennet zodanig faciliteren dat de leefbaarheid en verkeersveiligheid van de gemeente er geen aantasting van ondervindt.

Controlerende instanties

De controlerende instanties handhaven en houden op het gebied van parkeren van vrachtauto's toezicht. Hun belang is het voorkomen van onveilige- en illegale verkeerssituaties en tevens het voorkomen van overlast veroorzaakt door geparkeerde vrachtauto's.

Aanbieders Truckparking

Het belang van de aanbieders van truckparkings is het faciliteren van geschikte parkeerplaatsen met eventueel bijbehorende voorzieningen voor vrachtauto's.

Partijen met parkeerbehoefte vrachtauto's

De actoren transportbedrijven en vrachtautochauffeurs hebben het belang om de vrachtauto te parkeren, indien noodzakelijk op elke mogelijke plek. Om aan de parkeerbehoefte te voldoen hebben zij daarnaast het belang dat er voldoende geschikte parkeerplaatsen in het land aanwezig zijn.

Weggebruikers (excl. Vrachtautochauffeurs)

Overige weggebruikers hebben het belang dat zij veilig aan het verkeer kunnen deelnemen zonder verkeershinder te ondervinden van geparkeerde vrachtauto's.

De directe omgeving

De partijen in de directe omgeving, zoals omwonenden en bedrijventerreinen, willen geen overlast of hinder ervaren van geparkeerde vrachtauto's in hun omgeving.

Belangenbehartigers

Deze actoren behartigen de belangen van de werkgevers en werknemers in het goederenvervoer en de logistieke dienstverlening. Betreffende het parkeren van vrachtauto's zetten zij zich in voor meer veilige parkeerplaatsen voor chauffeurs.

Gegeven de belangen en standpunten van de actoren kan er nu gekeken worden in hoeverre belangen tegenstrijdig zijn of overeenstemmingen met elkaar hebben.

Tabel 3 Overeenstemming belangen

Belang	Actor Weg-beheerders	Controlerende instanties	Aanbieders Truckparking	Partijen met parkeerbehoefte vrachtauto's	Weg-gebruikers	Directe omgeving	Belangen-behartigers
Voorkomen onveilige en illegale verkeerssituaties	++	++	+	0	+	++	+
Goede leefbaarheid en verkeersveiligheid	++	+	0	+	++	++	0
Faciliteren parkeerplaatsen	+	+	++	+	0	+	+
Voldoende veilige parkeerplaatsen	++	++	+	++	0	+	++
Het parkeren van de vrachtauto (op elke mogelijke plek)	0/-	0/-	0	++	0/-	0/-	0

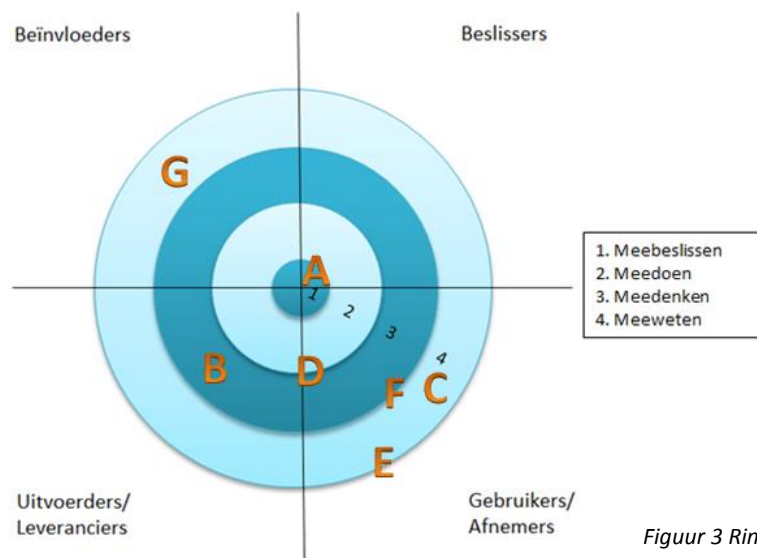
Uit de analyse kan geconcludeerd worden dat er bijna geen tegenstrijdige belangen zijn omtrent het parkeren van vrachtauto's. De ++ geeft aan dat de actor dit belang nastreeft, een + geeft aan dat de actor positief tegenover het belang staat, de 0 geeft aan dat dit belang geen prioriteit heeft voor de actor. Een - of -- geeft aan dat de actor negatief tegenover dit belang staat of zelfs in tegenstrijd met dit belang is. In de belangenanalyse zijn er bijna geen conflicterende belangen waar te nemen. Het primaire belang van het parkeren van de vrachtauto kan voor wrijving zorgen tussen partijen indien dit zal plaatsvinden op plekken die daar niet geoorloofd voor zijn. Buiten dat lijkt er een basis aanwezig te zijn voor het gezamenlijk optrekken van de actoren.

3.3 Impact en relevantie van de partijen

Met behulp van het model 'ringen van invloed' zijn in onderstaand figuur de actoren geordend op basis van hun rol en de mate waarin de actor betrokken dient te worden (Factor C de Methodiek, NB). Elke ring geeft de mate van betrokkenheid bij het parkeren van vrachtauto's weer en de taartpunten geven een verdeling op basis van de rol die actor heeft in relatie tot het parkeren van vrachtauto's. De letters staan symbool voor de groepen actoren:

- A: Wegbeheerders
- B: Controlerende instanties
- C: Aanbieders truckparking
- D: Partijen met parkeerbehoefte vrachtauto's
- E: Weggebruikers
- F: De directe omgeving
- G: Belangenbehartigers

De belangrijkste actor die uit het model naar boven komt is de groep wegbeheerders. De wegbeheerder is verantwoordelijk voor de kwaliteit en het onderhoud van de wegen. Deze groep bepaalt welk beleid er wordt gevoerd betreffende het parkeren van vrachtauto's en hoe dat op hun wegen georganiseerd wordt. Samenwerking met de partijen die parkeerbehoefte voor vrachtauto's hebben, met name de chauffeurs, is onmisbaar om tot gedegen oplossingen te komen voor eventuele problemen die zich voordoen bij geparkeerde vrachtauto's. Controlerende instanties en de directe omgeving kunnen een sterke bijdrage leveren in de vorm van informatievoorziening. De belangenbehartigers zullen zich inzetten voor de belangen van de chauffeurs en transportbedrijven maar hebben verder een geringe inbreng en dus ook minder impact bij het proces. Ook de aanbieders van truckparkings en andere weggebruikers zijn weinig invloedrijk. Het is wel van belang om de uitbaters te informeren over eventuele besluitvorming, zodat deze partij op eventueel nieuw beleid in kan spelen.



Figuur 3 Ringen van invloed

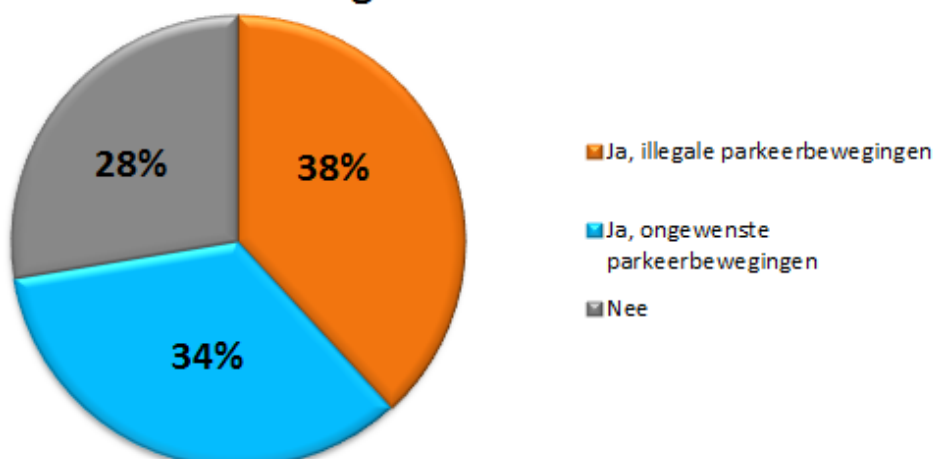
4 Gemeente als wegbeheerder

In hoofdstuk 3 “De Actorenanalyse” zijn de wegbeheerders als belangrijkste partij naar voren gekomen betreffende invloed en beslissingen die kunnen worden uitgeoefend op het parkeren van vrachtauto’s. De wegbeheerder bepaalt welk beleid er wordt gevoerd betreffende het parkeren van vrachtauto’s en hoe dat op hun wegen georganiseerd wordt. Voor het onderliggende wegennet geldt over het algemeen dat de gemeente hier de wegbeheerder is. In dit hoofdstuk wordt behandeld hoe de gemeente als wegbeheerder tegenover de problematiek omtrent het parkeren van vrachtauto’s staat, welke gebiedstypen er zijn te onderscheiden op het gebied van vrachtauto-parkeerproblematiek in Nederland en waar gemeenten als wegbeheerder behoefte aan hebben. Met behulp van interviews bij de gemeente Nissewaard en de gemeente Nieuwkoop en een enquêteonderzoek onder meerdere gemeenten is onderzoek gedaan naar de parkeerproblematiek omtrent vrachtauto’s in de gemeente. In totaal hebben van de 140 geraadpleegde gemeenten 75 personen de enquête voltooid, dit is een respons van 54%.

4.1 Parkeren van vrachtauto’s in de gemeente

In veel gemeenten in Nederland wordt onrust en overlast ervaren betreffende geparkeerde vrachtauto’s. Overlast wordt door gemeenten ervaren in verschillende vormen, zoals: geparkeerde vrachtauto’s in woonwijken, verkeersonveilige situaties, overlast van “kamperende” chauffeurs die de openbare ruimte vervuilen en geluidsoverlast. De overlast die wordt ervaren van geparkeerde vrachtauto’s heeft een negatieve invloed op de leefbaarheid en de verkeersveiligheid van een gemeente. Uit enquêteonderzoek onder gemeenten in Nederland is gebleken dat er van de 75 ondervraagde gemeenten bij ongeveer 72% illegale of ongewenste parkeerbewegingen plaats vinden. Ongeveer 38% ervaart illegale parkeerbewegingen en ongeveer 34% ervaart ongewenste parkeerbewegingen. Illegaal betekent dat parkeerbewegingen plaats vinden die niet voldoen aan het juridische kader van de betreffende gemeente. En ongewenst betekent dat de parkeerbewegingen plaats vinden op plekken waar de gemeente dit niet wil, maar er geen juridisch kader van toepassing is.

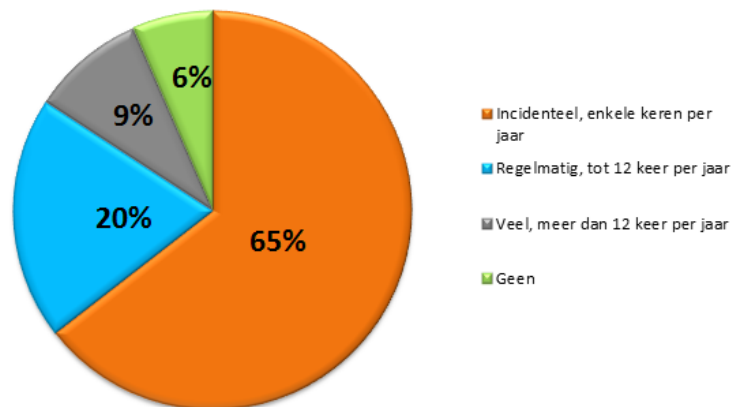
Vinden er illegale of ongewenste parkeerbewegingen van vrachtauto’s plaats in uw gemeente?



Figuur 4 Procentuele verdeling van parkeerbewegingen die in gemeenten worden ervaren.

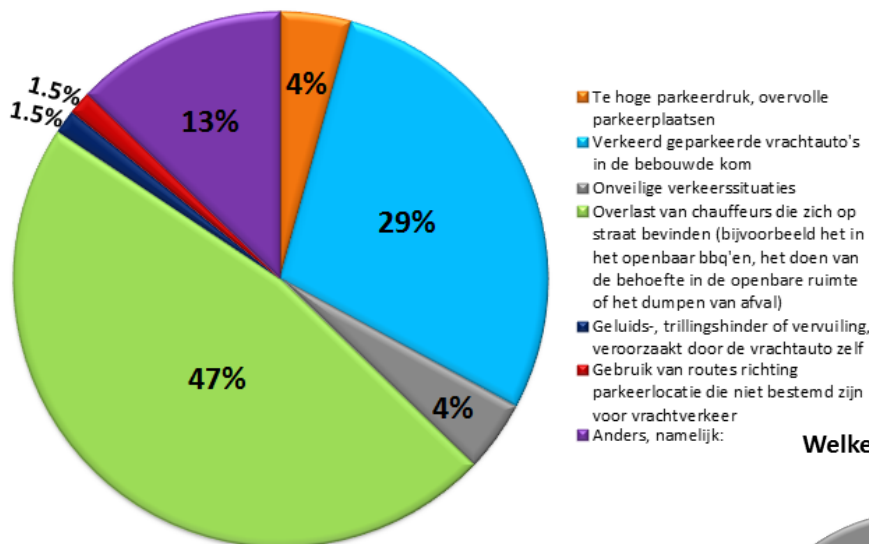
Bijna 10% van de ondervraagde gemeenten krijgt veel klachten binnen over het parkeren van vrachtauto's en 20% ontvangt regelmatig klachten over dit onderwerp (zie figuur 5). Gemeenten ervaren de problemen met name op de bedrijventerreinen (48%). De soort overlast die voornamelijk wordt ervaren, is de overlast van chauffeurs die zich op straat bevinden (zie figuur 6). Plekken waar vrachtauto's geparkeerd staan waar dit niet geoorloofd is, zijn in de meeste gevallen niet uitgerust met de nodige voorzieningen. De chauffeurs van de vrachtauto's moeten op hun tijd ook hun behoefte doen, maar doordat er geen sanitaire voorzieningen aanwezig zijn, resulteert dit in het doen van de behoefte in de openbare ruimte. Het langdurig parkeren op plekken waar dit niet geoorloofd is, resulteert in camping taferelen met de nodige overlast in de vorm van vervuiling en geluidsoverlast. 72% van de gemeente ervaart het lang parkeren als de parkeerduur welk de meeste overlast veroorzaakt (zie figuur 7).

Zijn er klachten in uw gemeente over het parkeren van vrachtauto's?



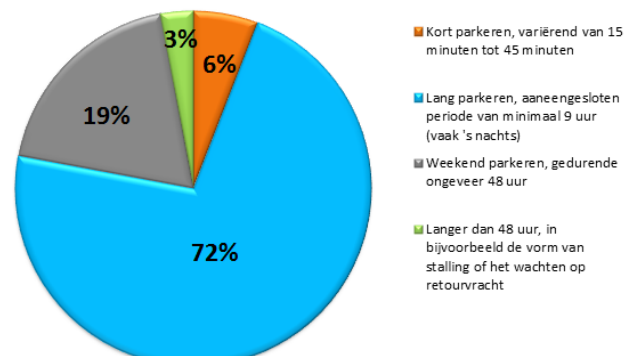
Figuur 5 Klachten in de gemeente

Op welke wijze ervaart u de meeste overlast van geparkeerde vrachtauto's in uw gemeente?



Figuur 6 Wijze van overlast

Welke parkeerduur zorgt voor de meeste overlast?



Figuur 7 Parkeerduur van overlast

Voor gemeenten is het een lastige opgave om de parkeerproblematiek met vrachtauto's in beeld te krijgen en vervolgens op te lossen. Handhaving met alleen regels wordt ervaren als lastig realiseerbaar. Met name door taalbarrières met buitenlandse chauffeurs en de lastig te controleren regelgeving. Zo zijn er in verschillende gemeenten slaapverboden voor vrachtautochauffeurs in werking getreden. De handhaving hierop is echter zeer complex, wanneer kan er immers waargenomen worden dat een chauffeur werkelijk slaapt in de vrachtauto? Indien de gordijnen dicht zijn kan er niet waargenomen worden of er iemand aanwezig is in de cabine, om dat te achterhalen moet de cabine open worden gedaan. Degene die de cabine dan op een normale manier open zou moeten doen is de slapende chauffeur, maar als deze slapende chauffeur de deur open doet is deze chauffeur niet slapende. Kortom, zeer lastig tot vrijwel niet te handhaven. Daarnaast komt het bij geparkeerde trailers of aanhangers voor dat de eigenaren of gebruikers bewust de kentekens verwijderen, zodat hier niet op gehandhaafd kan worden.

Continu handhaven zal een bijdrage kunnen leveren aan het verminderen van de problematiek omtrent geparkeerde vrachtauto's, maar is een intensieve methode en wordt ervaren als lastig uit te voeren.

Verskillende gemeenten zijn daarom ook zoekende naar de rol of verantwoordelijkheid die de logistieke sector heeft met betrekking tot de parkeerproblematiek van vrachtauto's. Minister Schultz van Infrastructuur en Milieu voelt zich niet verantwoordelijk voor deze problematiek en is van mening dat deze verantwoordelijkheid bij de betreffende gemeente ligt. Zij is van mening: "Op regionaal niveau zal met alle betrokken partijen naar oplossingen gezocht moeten worden voor problemen die zich voordoen als gevolg van overbelaste verzorgingsplaatsen." (Minister voelt zich niet aansprakelijk voor aanpak parkeeroverlast, 2014)

4.2 Gebiedstypen

Vanuit de afgenomen interviews bij de gemeente Nissewaard en de gemeente Nieuwkoop en uit onderzoek dat DTV consultants uitvoerde in Limburg naar het parkeren van vrachtauto's kon al vrij snel geconcludeerd worden dat er een groot verschil is waar te nemen in de ligging van een gemeente ten opzichte van de aard van de problematiek van geparkeerde vrachtauto's. Zo is er onderscheid te maken in een drietal gebieden, namelijk: de omgeving van het Rotterdamse havengebied, de grensgebieden en het resterende onderliggende wegennet.

Havengebied

De haven van Rotterdam, ook wel Port of Rotterdam, is een belangrijk transportpunt in Nederland. De haven van Rotterdam is de grootste van Europa en in dit gebied vinden veel transportbewegingen plaats. Bij deze transportbewegingen hoort ook de activiteit het parkeren van de vrachtauto. De fout geparkeerde vrachtauto's leveren onveilige verkeerssituaties op en belemmeren de bereikbaarheid van bedrijven en openbare terreinen in het havengebied. Om het havengebied veiliger en aantrekkelijker te maken heeft havenbedrijf Rotterdam maatregelen getroffen. In de Algemeen Plaatselijke Verordening van de gemeente Rotterdam is het verboden om buiten de truckparkings te overnachten in de vrachtauto. Met de dienst Stadstoezicht heeft het havenbedrijf Rotterdam afgesproken om vanaf 1 januari 2012 het overnachtingsverbod streng te handhaven (Truck Parking, NB). Voor de truckparkings geldt dat chauffeurs hier, tegen vergoeding, veilig kunnen parkeren en de beschikking hebben over de nodige voorzieningen. Voor het havengebied van Rotterdam geldt dus dat vrachtauto's er uitsluitend de overnachting mogen doormaken op betaalde truckparkings, op andere plekken is het verboden en wordt dit verbod strikt gehandhaafd. Door dit beleid worden de parkeerproblemen echter niet geheel opgelost, maar vindt er een verschuiving van de problematiek plaats. Lang niet elke chauffeur is bereid of heeft de financiële middelen om op een betaalde truckparking te parkeren, waardoor deze chauffeurs uitwijken naar andere plekken. Met als gevolg dat de problematiek verschuift naar deze andere plekken. De trend die daarom speelt bij gemeenten

gelegen in de omgeving van de haven van Rotterdam is dat deze hetzelfde beleid gaan toepassen als in de haven van Rotterdam. Dit betekent dat er langzaam aan een steeds groter gebied rondom de haven van Rotterdam ontstaat waar chauffeurs uitsluitend hun nachtelijke parkeerbehoefte kunnen voldoen tegen betaling. Op een gegeven moment zal de situatie zodanig zijn dat de chauffeur de afweging moet maken om veel verder door te rijden voor een gratis parkeerplek of simpelweg accepteren dat er betaald moet worden om dicht bij zijn bestemming te kunnen parkeren.

Grensgebied

Naast het havengebied is er nog een gebied te onderscheiden van het resterende onderliggende wegennet, namelijk het grensgebied. Het grensgebied is een belangrijke logistieke schakel in de verdere distributie van goederen Europa in. Met name de regio Noord-Limburg is met Venlo en Venray de logistieke hotspot van Nederland (Versterking logistieke corridor Rotterdam -- Noord-Limburg, 2015). Deze verdere distributie van goederen Europa in wordt onder andere per vrachtauto uitgevoerd. Vanwege dit logistieke knooppunt vinden hier veel transportbewegingen plaats, waarbij ook het parkeren van de vrachtauto komt kijken. In dit gebied is dan ook een hoge parkeerdruk van vrachtauto's waar te nemen.

Daarnaast is in hoofdstuk 2 "Juridisch kader" al naar voren gekomen dat het parkeren van de vrachtauto sterk afhankelijk is van wet- en regelgeving. De ophoping van vrachtauto's in de grensregio's is, naast de invloed van bepaalde gebieden als logistiek knooppunt, een gevolg van striktere regelgeving in de buurlanden België en Duitsland. Door deze striktere regelgeving en striktere handhaving hierop is het aantrekkelijker om in Nederland te parkeren. Om de volgende dag wel zo snel mogelijk de grens over te kunnen, vinden deze parkeerbewegingen in de omgeving van de grens plaats. Met als gevolg dat de parkeervoorzieningen nabij de grenzen overvol zijn en dat er in dit gebied vaak geparkeerd wordt op plekken waar dit niet geoorloofd is.

In het grensgebied wordt er, zolang er geen structurele oplossing is, vaak gedoogbeleid uitgevoerd. Zo is de parkeerdruk tijdens doordeweekse Duitse feestdagen nabij de grens in bepaalde gevallen zo hoog, dat het noodzakelijk is om de vluchtstrook in te richten voor het parkeren van vrachtauto's. Hier kan in meer of mindere mate gesproken worden dat het parkeren van vrachtauto's op de vluchtstrook tijdens deze dagen juist gefaciliteerd wordt. Maar om de veiligheid op deze snelwegen enigszins te kunnen waarborgen, is het noodzakelijk om het parkeren op de vluchtstrook tijdens deze dagen te faciliteren.

Resterend onderliggend wegennet

Naast het havengebied en het grensgebied is er het resterende onderliggende wegennet. Op dit onderliggende wegennet worden ook de nodige problemen waargenomen met geparkeerde vrachtauto's. Zo wordt er met name overlast ervaren van chauffeurs die zich op straat bevinden en de openbare ruimte vervuilen en verkeerd geparkeerde vrachtauto's in de bebouwde kom. Voor het onderliggend wegennet is verder geen trend met de omgang van geparkeerde vrachtauto's of een specifieke achterliggende invloed op het parkeren van vrachtauto's waar te nemen, zoals dit wel het geval is bij het havengebied en het grensgebied.

4.3 Behoeftes gemeenten

Gemeenten hebben vrij weinig of geen inzicht in de situatie die zich voordoet omtrent geparkeerde vrachtauto's in hun gemeente. De behoefte die de gemeenten hebben is om inzicht te krijgen in de aard en omvang van de mogelijke problematiek omtrent geparkeerde vrachtauto's in hun gemeente. Om dit inzicht te krijgen is uit het enquêteonderzoek en de afgelegde interviews gebleken dat gemeenten met name de behoefte hebben aan de informatie: wie er staat geparkeerd, waar er wordt geparkeerd en waarom er wordt geparkeerd. Gemeenten willen weten wie de vrachtauto in de gemeente parkeert, met welk type parkeerder zij te maken hebben. Zij willen in beeld hebben of het hier gaat om extern verkeer, bestemmingsverkeer dat staat te wachten om te laden of te lossen of dat het om de lokale chauffeurs gaat. Daarnaast is er de behoefte om duidelijkheid te krijgen waar er in de gemeente wordt geparkeerd en waar wordt er dan foutief geparkeerd dat tot overlast zorgt in de gemeente. De achterliggende vraag achter de wie- en waar-vraag is dan de waaromvraag: waarom worden vrachtauto's geparkeerd in de gemeente en waarom juist op een bepaalde plek?

Daarnaast hebben gemeenten behoefte aan:

- Informatievoorziening, er is behoefte aan informatie voor de (buitenlandse) chauffeurs waar zij mogen en kunnen parkeren in de gemeente.
- Communicatie, op welke wijze kan er effectief worden gecommuniceerd richting chauffeurs en hoe kunnen buitenlandse chauffeurs worden benaderd?
- Overkoepelend beleid, zodat gemeenten in een bepaalde regio dezelfde visie hebben op het parkeren van grote voertuigen. Met overkoepelend beleid kan voorkomen worden dat parkeerproblemen met vrachtauto's naar buurgemeenten verschuiven, omdat hier ander parkeerbeleid voor vrachtauto's wordt gevoerd.
- Duidelijkheid in de rol van Rijkswaterstaat en/of de logistieke sector, welke rol of verantwoordelijkheid hebben Rijkswaterstaat en de logistieke sector bij het parkeren van vrachtauto's?

4.4 Conclusie

72% van de ondervraagde gemeenten ervaart overlast omtrent geparkeerde vrachtauto's. Vanuit het gegeven dat er vanuit verschillende regio's Kamervragen worden gesteld betreffende de parkeerproblematiek omtrent vrachtauto's en het feit dat minister Schultz van Infrastructuur en Milieu wordt betrokken bij dit onderwerp, valt te concluderen dat de problematiek van hoog niveau is. Door onderscheid te maken in gebieden kan er beter zicht worden verkregen in de achtergrond van wat er speelt in een bepaalde regio. Er is bijvoorbeeld al verschil of een onderzoek naar vrachtautoparkeren wordt uitgevoerd in het havengebied of in het grensgebied. Per gebied spelen er verschillende factoren mee en dragen bij aan de problematiek. In de verschillende regio's wordt er anders geanticipeerd op de problematiek. Gemeenten zijn vaak zoekende in de omgang met deze problematiek en hebben behoefte aan inzicht in de aard en omvang van de mogelijke problematiek die zich in hun gemeente afspeelt. Daarnaast is het voor gemeenten van belang om duidelijkheid te verkrijgen hoe de transportwereld zich verhoudt tot de parkeerproblematiek van vrachtauto's. In het volgende hoofdstuk wordt dit behandeld.

5 De transportwereld

In het voorgaande hoofdstuk is de gemeente als wegbeheerder behandeld. Naast de wegbeheerder is in hoofdstuk 3 naar voren gekomen dat de partijen met parkeerbehoefte, transportbedrijven en chauffeurs, van grote invloed zijn op de vrachtautoparkeerproblematiek. Dit hoofdstuk omvat een inzicht in de ervaringen en gegevens betreffende het parkeren van vrachtauto's vanuit de transportwereld. Belangrijke bevindingen uit afgelegde interviews bij transportbedrijven en verder literatuuronderzoek wordt hier behandeld. Er wordt vervolgens ingegaan op welke data verzamelssystemen er aanwezig zijn en of deze een mogelijke bijdrage kunnen leveren aan het inzichtelijk brengen van geparkeerde vrachtauto's. En tot slot wordt de ontwikkeling van parkeerapplicaties voor vrachtauto's behandeld.

5.1 Parkeerervaring transportwereld

Om een beter inzicht te krijgen wat er allemaal komt kijken bij het parkeren van vrachtauto's en hoe de transportwereld het parkeren van vrachtauto's ervaart, zijn er bij twee transportbedrijven interviews afgenomen en is er verder literatuuronderzoek uitgevoerd. De interviews zijn afgenomen bij Transtolk B.V. gevestigd in Maasdijk en bij Bontrans B.V. gevestigd in Rotterdam.

In de transportwereld wordt, net als bij gemeenten, het parkeren van vrachtauto's ervaren als problematisch. Bestaande parkeervoorzieningen zijn vaak overvol en daarnaast is er een tekort aan veilige parkeerplaatsen. Als achterliggende oorzaak voor deze parkeerproblematiek wordt door transportbedrijven gewezen naar de open transportgrenzen. In het Verdrag van Schengen zijn deze open grenzen overeengekomen. In eerste instantie werd in het Verdrag van Schengen tussen een aantal Europese landen overeengekomen om de personencontrole aan de gemeenschappelijke grenzen af te schaffen. Sinds 1993 is er sprake van een interne Europese markt met vrij verkeer van kapitaal, goederen, diensten en personen. Deze interne vrije Europese markt is vastgelegd in de in 1986 vast gesloten Europese Akte (Verdrag van Schengen, NB). De Nederlandse transportwereld voelt zich de laatste jaren steeds meer verdrongen door concurrentie uit Midden- en Oost Europa (MOE-landen). Vanwege de lagere loonkosten zijn deze vervoerders veel goedkoper. "In Nederland rijden er dan ook veel Midden- en Oost Europese vervoerders rond. Daarnaast zijn er ook veel vrachtauto's van Nederlandse bedrijven (met Nederlandse opschriften) die een buitenlands kenteken dragen. En zelfs van Nederlandse vrachtauto's met een Nederlands kenteken is lang niet altijd zeker dat de chauffeur niet uit Oost-Europa komt." (CNV Vakmensen, 2014). Als gevolg van deze toestroom van vervoerders uit MOE-landen neemt de druk op de parkeervoorzieningen voor vrachtauto's toe. In de transportwereld worden grote cultuurverschillen ervaren tussen chauffeurs uit MOE-landen en chauffeurs uit Nederland betreffende het parkeergedrag en parkeerbehoefte. Zo hebben Nederlandse chauffeurs over het algemeen de behoefte aan een veilige parkeerplaats met geschikte voorzieningen, het feit dat het hier vaak om betaalde parkings gaat vormt voor Nederlandse chauffeurs vaak geen barrière om hier niet te parkeren. Chauffeurs afkomstig uit MOE-landen hebben over het algemeen alleen de praktische behoefte die een parkeerplaats biedt, namelijk het parkeren van de vrachtauto. Voor het parkeren op betaalde parkings beschikken zij over het algemeen niet over de financiële middelen om hier te parkeren, of zijn ze niet bereid hun financiële middelen hieraan uit te geven. Het komt hierdoor met regelmaat voor dat chauffeurs uit MOE-landen hun nachtrust doorbrengen op parkeerplaatsen die hier niet voor zijn ingericht, zoals parkeerplaatsen die niet beschikken over de nodige voorzieningen.

Daarnaast wordt er vanuit de transportwereld ervaren dat in Nederland de regelgeving minder streng is dan in de buurlanden en dat de controle hierop gebrekkig is. Zo hanteert Duitsland rijverboden op zon- en feestdagen en worden er in België en Frankrijk hogere bedragen dan in Nederland bij parkeerovertredingen gehanteerd. Voor veel (buitenlandse) chauffeurs is het daarom aantrekkelijker om in Nederland te parkeren in plaats van in de buurlanden. Begin maart 2015 heeft FNV Transport en Logistiek voorman Edwin Atema in het weekend een aantal truckparkings bezocht om de gevolgen hiervan te ervaren. Op de bezochte parkings zijn Oost Europese chauffeurs waargenomen die daar hun weekendrust doorbrengen. Op deze parkings is het doorbrengen van de weekendrust verboden, maar in de praktijk wordt hier in Nederland vrijwel niet op gehandhaafd of wordt het gedoogd. In de buurlanden, België, Duitsland en Frankrijk wordt hier wel op gehandhaafd. Edwin Atema stelt het volgende betreffende deze situatie:

“Opdrachtgevers sturen chauffeurs onze kant op, omdat de inspectie niet op de 45 uren weekendrust handhaaft. Het gevolg is overvolle parkings en kamperende chauffeurs die overal hun behoefte doen. Ze zijn slachtoffer van een systeem dat niet goed werkt.” (Truck Journalist, 2015)



Figuur 8 Camping tafelen op parkeerplaatsen (Truck Journalist, 2015)



Figuur 9 Overvolle truckparkings (Groot tekort aan parkeerplaatsen voor vrachtwagens, 2012)

5.2 Data verzamelsystemen

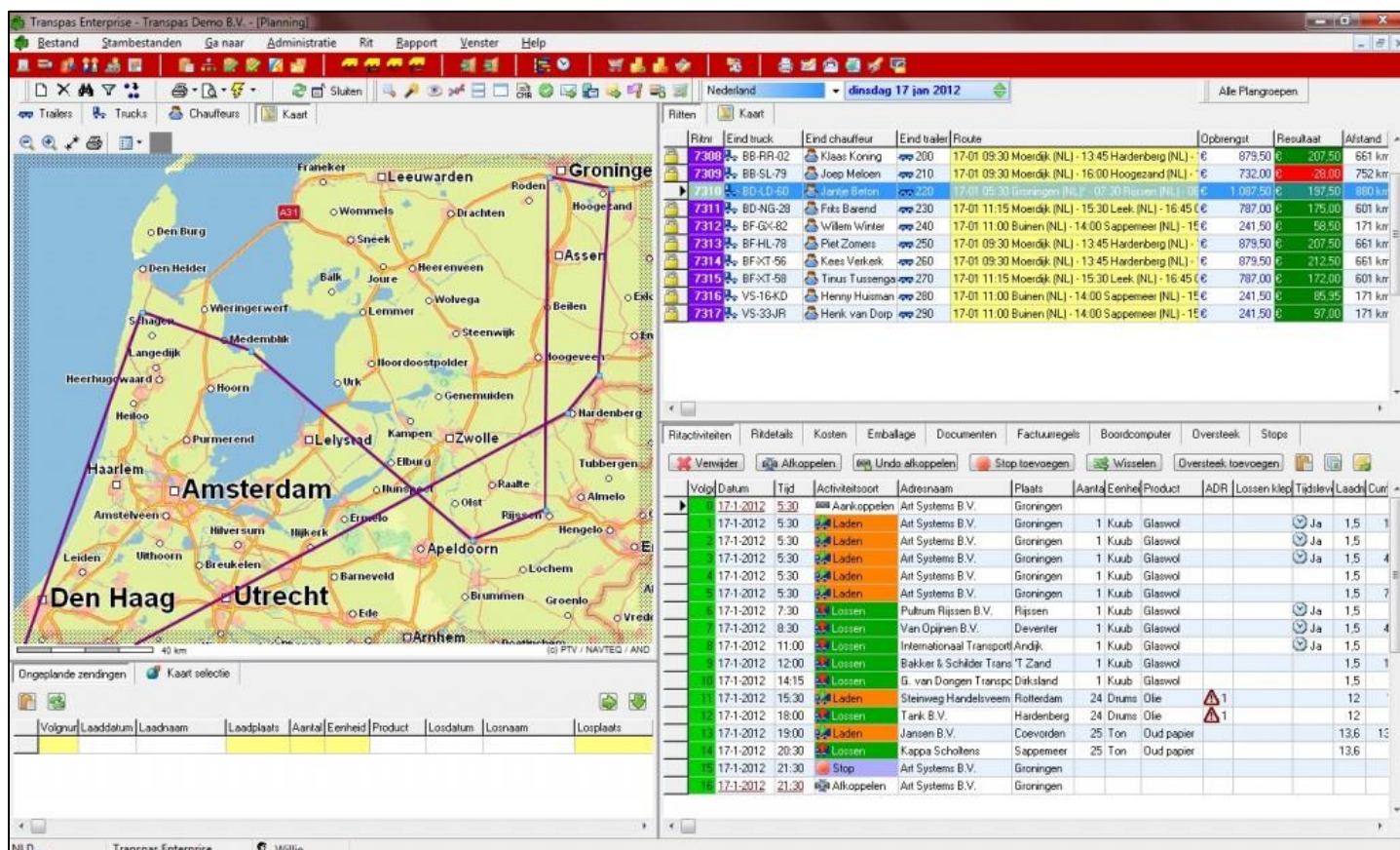
In de transportwereld worden diverse gegevens betreffende de vervoersbewegingen van vrachtauto's vastgelegd. Om deze gegevens vast te leggen beschikken vrachtauto's vaak over een boordcomputer en voor nieuwe vrachtauto's geldt sinds 1 mei 2006 dat de digitale tachograaf verplicht is, zoals in paragraaf 2.1 al is omschreven. Daarnaast vinden er ook veel ontwikkelingen plaats in de transportwereld op het gebied van applicaties voor de smart Phone, er worden diverse applicaties ontwikkeld om het parkeren van vrachtauto's beter te kunnen organiseren.

5.2.1 Boordcomputer

De boordcomputer is een computer die geplaatst is in de cabine van de vrachtauto. Deze boordcomputer staat in verbinding met andere apparatuur, zoals computers, scanners, printers en mogelijk ook de digitale tachograaf. Belangrijke gegevens die de boordcomputer vastlegt zijn: “de rit- en uurregistratie, ritplanning, track en trace, trucknavigatie, berichtenverkeer, brandstofregistratie en het meten van de rijstijl van chauffeurs” (Wat verstaan we onder Boordcomputer?, NB). Met behulp van deze boordcomputer kan de planning van een transportbedrijf precies uitlezen waar een vrachtauto zich op welk tijdstip bevindt en indien een vrachtauto stilstaat, hoelang deze stilstaat. Deze gegevens kan de boordcomputer verzamelen doordat er tegenwoordig GPS in de boordcomputer is

geïntegreerd. Op deze manier kunnen de vrachtauto's en hun vervoersbewegingen optimaal gemonitord worden. Nadelig voor een eventuele toepassing in een onderzoeksmethode om snel inzicht te krijgen in de geparkeerde vrachtauto's in een bepaald gebied, is dat deze gegevens niet openbaar zijn. Het systeem is namelijk zo opgezet dat een bedrijf alleen haar eigen vrachtauto's in het systeem heeft staan en dus alleen deze vrachtauto's kan volgen.

Onderstaand een voorbeeld van tot in hoeverre een vrachtauto en de bijbehorende vervoersbewegingen door de planning op kantoor gevolgd kan worden met behulp van een boordcomputersysteem. Zowel op de kaart als rechtsonder in de kolommen wordt de route weergegeven die de vrachtauto heeft afgelegd. In de kolommen worden de bijbehorende tijden, activiteiten en verdere informatie weergegeven.



Figuur 10 Uitlezen van de boordcomputer (Kaartplanning, NB)

5.2.2 Tachograaf

In Nederland werd de tachograaf in 1974 ingevoerd om de rij- vaar- en werktijden te controleren van een vrachtauto, bus of de beroepsmatige binnenvaart. Per 1 mei 2006 heeft de Europese raad besloten dat voor alle nieuwe bussen en nieuwe vrachtauto's de digitale tachograaf verplicht is. De invoering van de verplichte digitale tachograaf moet bijdragen aan gezonde arbeidsomstandigheden, eerlijke concurrentie tussen Europese vervoerders en meer veiligheid op de weg. De voorganger van de digitale tachograaf is de analoge tachograaf. Ten opzichte van de analoge tachograaf is de digitale tachograaf preciezer in het uitlezen van de rij- en rusttijden en de digitale tachograaf maakt het ook mogelijk om het voertuig uit te lezen. Via de digitale tachograaf worden de rij- en rusttijden, snelheid, de afgelegde afstand, gegevens van de bestuurderskaart en verschillende soorten werkzaamheden geregistreerd. Er wordt tevens de mogelijkheid geboden om de tachograaf aan te sluiten op de

boordcomputer om zo informatie door te sturen. Om informatie te verzamelen is de tachograaf gekoppeld aan het motormanagementsysteem van de vrachtauto, waarbij een snelheidssensor verzegeld is aan de versnellingsbak om zo bewegingen waar te nemen. Voor het rijden van een vrachtauto met een digitale tachograaf heeft de chauffeur een bestuurderskaart nodig. Op deze bestuurderskaart worden de rij- en rusttijden van de afgelopen 28 dagen van de chauffeur weergegeven, op de tachograaf zelf staan de totaalgegevens van het voertuig van de afgelopen 365 dagen geregistreerd. De bestuurderskaart is persoonsgebonden en is vijf jaar geldig. Bij een controle moet de chauffeur alle gegevens van de dag van de controle en de afgelopen 28 dagen bij zich hebben. (Digitale tachograaf: meest gestelde vragen, 2009) Net als bij de boordcomputer zijn de gegevens van de tachograaf niet openbaar. De verzamelde gegevens dienen ter controle voor de controlerende instanties.



Figuur 11 Digitale tachograaf en bestuurderskaart (A1 Automotive nieuwe VDO Tachograaf partner, 2012)



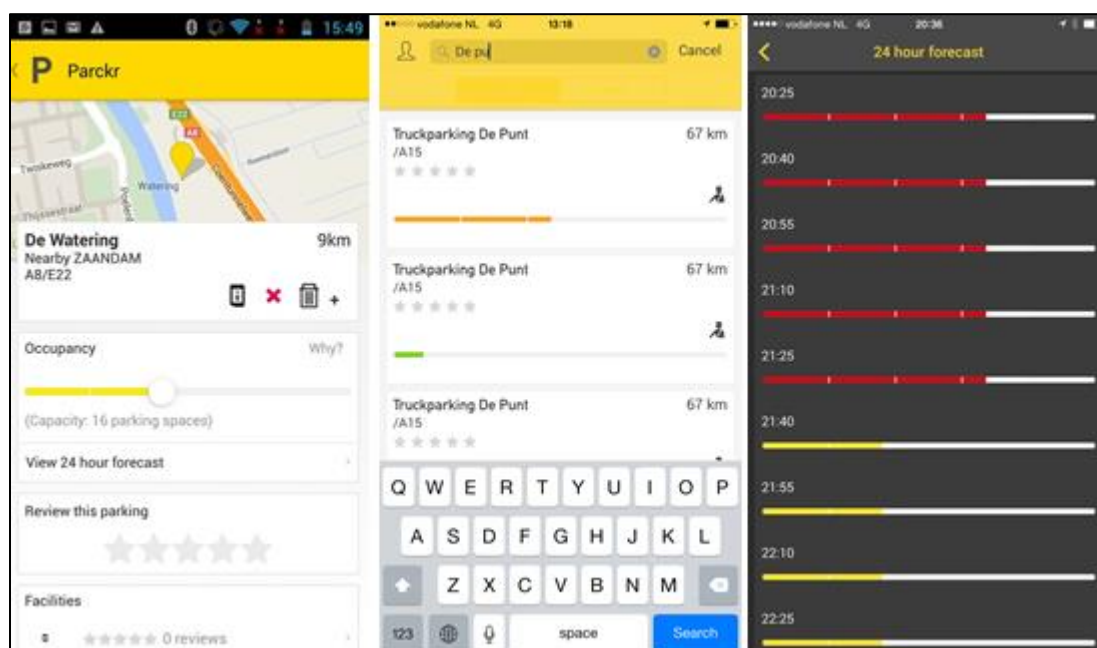
Figuur 12 Binnenkant van de analoge tachograaf (Man met een hobby, 2012)

5.2.3 Parkeerapplicatie

In de huidige tijd ontstaan er voor de meest uiteenlopende zaken applicaties op de smart Phone. Zo zijn er voor het parkeren van vrachtauto's ook verschillende applicaties beschikbaar. Deze applicaties zijn erop gericht om chauffeurs te informeren waar parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Chauffeurs hebben op het moment dat zij zich richting een parkeerplaats begeven vaak geen beeld of er op deze parkeerplaats wel een parkeerplek beschikbaar is, met als gevolg dat de chauffeur vanwege de rijtijdenwet op een plek moet parkeren die hier niet voor geschikt is. En dit leidt dan weer tot onveilige verkeerssituaties. In november 2014 lanceerde het ministerie van Infrastructuur en Milieu een applicatie voor vrachtautochauffeurs om overvolle parkeerplaatsen tegen te gaan. Met behulp van deze applicatie, genaamd Parckr, kunnen chauffeurs en ook de planners van het wegtransport informatie verkrijgen over het actuele aantal vrije parkeerplaatsen en de aanwezige voorzieningen. (Overheid brengt parkeerapp voor vrachtwagens uit, 2014)

De Parckr-app verleent vrachtautochauffeurs de volgende informatie: op welke parkeerplaatsen zijn er plekken beschikbaar, de verwachte bezettingsgraad van de parkeerplaats bij aankomst, de aanwezige voorzieningen en diensten die aanwezig zijn op een parkeerplaats. En daarnaast biedt de applicatie de mogelijkheid om zelf beoordelingen te geven en de beoordelingen van anderen in te zien betreffende de parkeervoorziening.

Om deze informatie te kunnen verzamelen maakt de Parckr-app gebruik van fleet managementsystemen en andere volgsystemen. Met behulp van een computer model wordt de ingewonnen informatie uit deze systemen omgezet naar verwachte bezettingsgraden van de verzorgingsplaatsen. Om de bezettingsgraden nog scherper in beeld te krijgen is de inbreng van chauffeurs essentieel. Chauffeurs kunnen via de applicatie namelijk de real life bezetting van de parkeerplaats waarop zij zich bevinden aangeven, zodat collega chauffeurs de meest actuele bezettingsgraad kunnen uitlezen in de Parckr-app. (Parckr, NB)



Figuur 13 Screenshots Parckr app: review parkeerplaats, zoeken op parkeerplaats en bezettingsgraad (Parckr, NB)

5.3 Conclusie

De transportwereld ervaart het parkeren van vrachtauto's als problematisch. Als achterliggende oorzaak van deze problematiek wordt verwezen naar de open transportgrenzen, welke zijn overeengekomen in het Verdrag van Schengen. Sinds deze open transportgrenzen is er een grote toename van vervoerders uit midden en Oost-Europese landen (MOE-landen) waargenomen. Tussen deze chauffeurs uit de MOE-landen en Nederlandse chauffeurs zijn over het algemeen grote verschillen in parkeerbehoefte waar te nemen. Zo zet de Nederlandse chauffeur over het algemeen in om op een veilige plek te parkeren, eventueel tegen betaling. De chauffeurs uit MOE-landen hebben over het algemeen alleen de primaire behoefte van de parkeerplek, namelijk dat zij hun vrachtauto kunnen parkeren. Daarnaast kunnen zij het zich niet veroorloven of zijn zij niet bereid om te betalen voor een parkeerplaats. Naast het verschil tussen de chauffeurs is er ook verschil in de mate van handhaving van de regelgeving in Nederland in vergelijking met de buurlanden. Door de geringe handhaving in Nederland is het aantrekkelijker om hier te parkeren dan in de buurlanden België, Duitsland of Frankrijk.

De bestaande dataverzamelingssystemen in de vorm van de boordcomputer en de tachograaf leggen diverse gegevens vast, met name op het gebied van de rijtijden. Deze systemen zijn echter weinig van waarde om aan een onderzoeksmethode te koppelen. Dit komt omdat de gegevens die deze systemen verzamelen niet openbaar zijn en een transportbedrijf alleen de gegevens van de eigen vrachtauto's kan uitlezen.

Op het gebied van innovatie is er ook aandacht voor het parkeren van vrachtauto's, zo worden er steeds meer parkeerapplicaties voor vrachtauto's op de markt gebracht. Deze applicaties hebben over het algemeen hetzelfde doel, namelijk het tegengaan van de overvolle parkeerplaatsen door chauffeurs te wijzen op beschikbare parkeerplekken. Deze applicaties staan nog in de beginfase, maar kunnen van grote waarde zijn voor zowel de chauffeurs als de wegbeheerders. Van belang is het dat zoveel mogelijk chauffeurs gebruik gaan maken van dit soort applicaties om zo de informatievoorziening zo gedetailleerd mogelijk over te kunnen brengen.

Het nadeel van de parkeerapplicatie is dat deze gericht is op de verzorgingsplaatsen langs de snelwegen. Om deze applicatie eventueel ook te kunnen toepassen in bepaalde situaties op het onderliggende wegennet, dienen er de nodige aanpassingen worden aangebracht. De parkeerapplicatie heeft een groot schaalniveau als insteek, namelijk de verzorgingsplaatsen, om het parkeren van vrachtauto's inzichtelijk te maken. Voor het onderliggende wegennet kan deze applicatie alleen van toepassing zijn op de grotere parkeervoorzieningen. Voor locaties waar enkele vrachtauto's verspreid geparkeerd staan is deze applicatie vrijwel niet van toepassing.

6 Onderzoeksmethoden

Uit de voorgaande hoofdstukken komt naar voren dat er op diverse plekken in het land overlast en onrust wordt ervaren betreffende geparkeerde vrachtauto's, er zijn dan ook verschillende parkeeronderzoeken naar vrachtauto's uitgevoerd. Over het algemeen wordt een parkeeronderzoek omtrent het parkeren van vrachtauto's uitgevoerd omdat de wegbeheerder behoefte heeft om inzicht te krijgen in de parkeerproblematiek die veroorzaakt wordt door vrachtauto's. Zaken als de parkeerbehoefte, het parkeergedrag en de parkeerbelasting wil de wegbeheerder dan in beeld hebben gebracht. Verschillende methoden zijn in de praktijk toegepast om de parkeerproblematiek van vrachtauto's in beeld te brengen. In dit hoofdstuk worden de methoden die zijn toegepast voor een parkeeronderzoek naar vrachtauto's behandeld.

6.1 Telonderzoek

Een vaak toegepaste methode bij het uitvoeren van een onderzoek naar geparkeerde vrachtauto's is het telonderzoek. Net als bij een parkeeronderzoek voor personenauto's worden hier de geparkeerde voertuigen in beeld gebracht door middel van tellingen. Bij telonderzoeken wordt handmatig geteld hoeveel voertuigen er op een locatie geparkeerd staan en mogelijk ook de kenmerken van de geparkeerde voertuigen worden genoteerd. Bij een parkeerduuronderzoek naar personenauto's worden een aantal intervalmetingen uitgevoerd. Hierdoor kan er vastgelegd worden op welke tijdstippen een voertuig geparkeerd stond. Aan deze tijdsperiodes worden dan vervolgens parkeermotieven op basis van aannames gekoppeld. Hiermee wordt onderscheid gemaakt of een geparkeerd voertuig van een bewoner, een werker of een bezoeker is. De waargenomen voertuigen tijdens de nachtperiode of in de vroege ochtend en laat in de avond behoren over het algemeen toe aan bewoners. Voertuigen die waargenomen worden gedurende een periode van begin van de dag (+/- 09:00 uur) tot het eind van de dag (+/- 17:00 uur) behoren toe aan werkers. En voertuigen die alleen op één tijdstip worden waargenomen behoren toe aan een bezoeker. (Bureau de Groot Volker, 2005) Deze onderzoeksmethode kan echter niet één op één over worden genomen om toe te passen op een parkeeronderzoek voor vrachtauto's. Voor geparkeerde vrachtauto's is de indeling van motieven gecompliceerder, in het volgende hoofdstuk worden deze parkeermotieven van vrachtauto's behandeld.

Bij telonderzoeken naar vrachtauto's worden over het algemeen niet meerdere telronden uitgevoerd op één dag, maar wordt ervoor gekozen om op een aantal dagen een telronde uit te voeren. De meetmomenten vinden dan vaak plaats op een doordeweekse dag of dagen en daarnaast ook op een weekend dag. Het tijdstip van meten vindt plaats in de nacht, ongeveer tussen 22:00 uur en 06:00 uur. Belangrijke redenering om deze meetmomenten in de nacht uit te voeren is dat het parkeren als gevolg van de verplichte nachtrust van minimaal 9 uur een groot aandeel heeft in de parkeerproblematiek, in de nacht is de parkeerdruk van vrachtauto's het grootst. Van belang bij deze methode is het om het onderzoeksgebied goed af te bakenen, welke locaties er worden meegenomen om tellingen uit te voeren.

Vaak is het bij een telonderzoek het geval dat er geen verdere verdieping plaats vindt. Op basis van de verzamelde telgegevens worden oplossingen voorgedragen, maar er is geen verder inzicht in de aard van het parkeerprobleem. Opvallend bij deze onderzoeksmethode is dan ook dat er vrijwel geen contact plaatsvindt met de vrachtautochauffeurs, welke mede verantwoordelijk zijn voor de parkeersituatie in een bepaald gebied.

Indien er bij het telonderzoek wel een verdere verdieping plaats vindt worden de kenmerken van de geparkeerde vrachtauto's genoteerd en geanalyseerd. Het gaat hierbij om kenmerken in de vorm van kentekens, bedrijfsnamen, bedrijfsplaatsen en of er overnachting plaatsvindt in het voertuig. Het vastleggen van de gegevens kan in de praktijk een ingewikkelde opgave zijn, omdat niet bij alle vrachtauto's deze gegevens waar te nemen zijn of er zijn gegevens waar te nemen die verder niet van waarde zijn.

Bij personenauto's kan bijvoorbeeld alleen het kenteken worden genoteerd, welk in de meeste gevallen dan geregistreerd staat op naam van de bestuurder. Bij vrachtauto's is het meestal het geval dat de vrachtauto bestaat uit een combinatie van trekker oplegger of bakwagen aanhanger. Dit betekent dat de combinatie al kan bestaan uit twee verschillende kentekens, waarbij tussen de twee kentekens een verschil in nationaliteit kan voor komen. Daarnaast worden uitzonderlijke gevallen waargenomen waarbij het voorkomt dat chauffeurs, met name uit MOE-landen, rijden met dubbele kentekenplaten om zo de cabotagewet te omzeilen. Hierdoor wordt het dan ook lastiger om het parkeergedrag te kunnen monitoren van deze vrachtauto's, omdat deze moeilijk te identificeren zijn. Ook komt het voor dat de kentekens van geparkeerde aanhangers of trailers worden verwijderd, waardoor het handhaven of monitoren van deze geparkeerde aanhangers of trailers vrijwel onmogelijk wordt. Bij vrachtauto's zijn er naast het kenteken nog verdere kenmerken waar te nemen, bijvoorbeeld bedrijfsnamen of bedrijfsplaatsen. Op basis van deze gegevens kan bijvoorbeeld worden geconcludeerd of het geparkeerde voertuig van een lokaal bedrijf is of niet. Maar ook voor deze gegevens geldt dat het voor komt dat de waar te nemen gegevens niet per definitie de aard van de vrachtauto aantonen. Zo zijn er voertuigen die een buitenlands kenteken voeren waarbij de bedrijfsnaam en bedrijfsplaats Nederlands is. Het wordt hierdoor moeilijker om de afkomst van het voertuig te beoordelen. Dit zijn situaties die zich incidenteel voordoen.

Een overnachting van de chauffeur in een voertuig waarnemen is vrijwel niet te onderzoeken. De aanname wordt gedaan dat indien de gordijnen van het voertuig gesloten zijn, dat er een overnachting in het voertuig plaatsvindt. Dit blijft slechts een aanname, omdat niet met zekerheid kan worden vastgesteld of de chauffeur daadwerkelijk aanwezig is en slaapt.

6.2 Enquête onderzoek

In de praktijk zijn onderzoeken uitgevoerd naar het parkeren van vrachtauto's met behulp van enquêtes. Bij deze methode worden enquêtes uitgezet onder bijvoorbeeld wegingspecteurs, gemeenten of bedrijventerreinen. Bij de enquêtes onder de wegingspecteurs geven deze bijvoorbeeld aan met welke frequentie er fout geparkeerd wordt in hun inspectiegebied, op welke locatie dit gebeurt en de herkomst van de chauffeur van het onveilig parkeren. Bij de enquêtes onder gemeenten en bedrijventerreinen werden zaken behandeld als: of er parkeervoorzieningen voor vrachtauto's aanwezig zijn, hoe het gebruik hiervan is, of er klachten zijn en wat voor soort klachten met betrekking tot het parkeren van vrachtauto's en welke oplossingen er gezien worden voor eventuele problemen. Met deze methode wordt inzicht verkregen in de aard en omvang van de algemene problematiek omtrent het parkeren van vrachtauto's.

Voor de methode waarbij enquêtes onder wegingspecteurs worden afgenomen geldt dat dit een efficiënte manier van onderzoeken is. De inspecteurs moeten tijdens hun dagelijkse ronde alleen extra informatie noteren gericht op geparkeerde vrachtauto's. Deze methode is echter alleen van toepassing indien het onderzoek gericht is op het parkeren langs de rijkswegen. De wegingspecteurs zijn immers werkzaam voor Rijkswaterstaat en voeren hun inspecties uit op de rijkswegen. Vanwege het werkgebied van de wegingspecteurs is de methode om enquêtes af te leggen onder wegingspecteurs niet van toepassing op het onderliggende wegennet. Mogelijk kan er wel op deze wijze informatie worden verzameld voor het onderliggende wegennet door deze enquêtes af te leggen bij het gemeentelijke handhavingsteam. (DHV B.V., 2010)

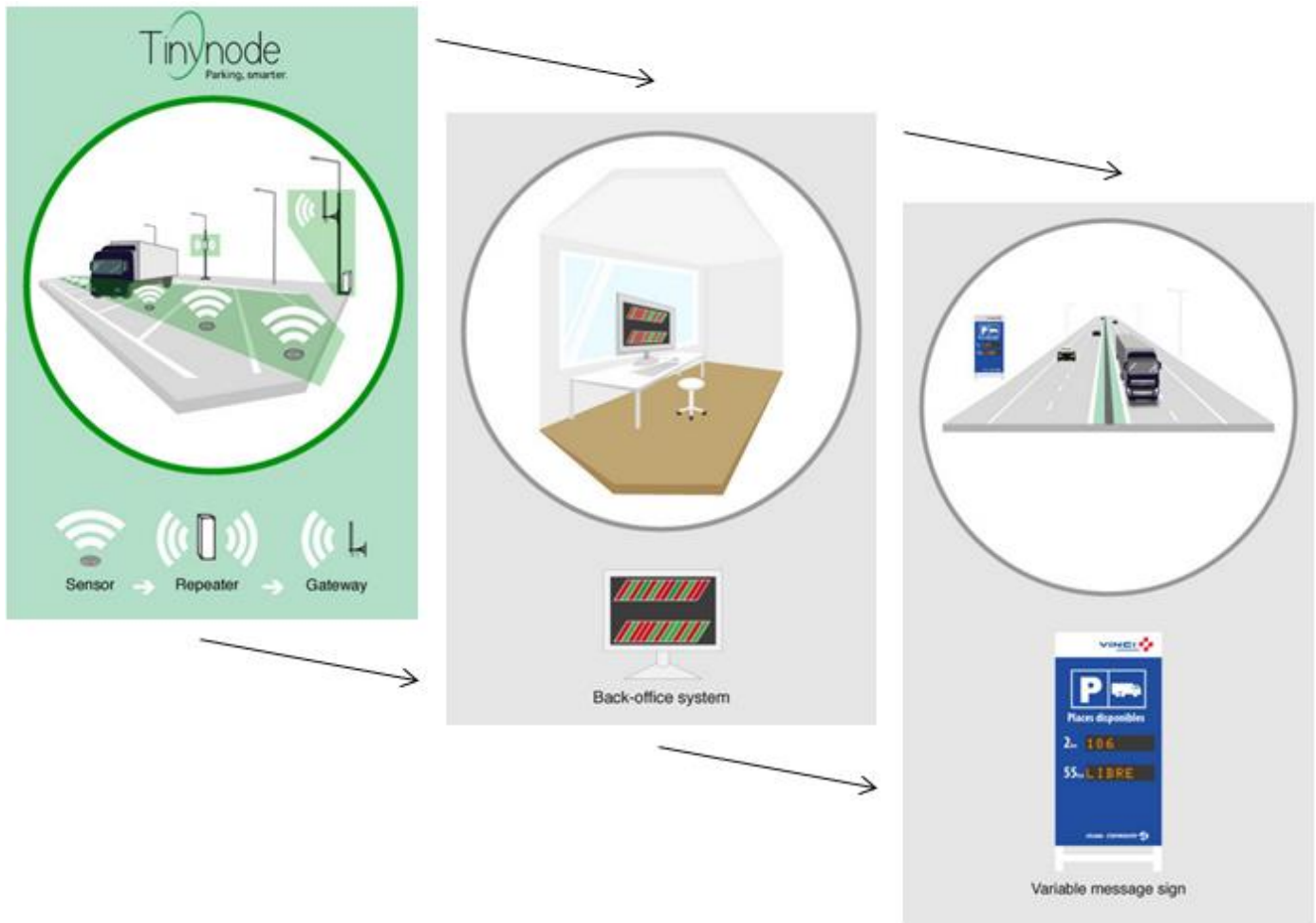
De enquêtes die worden afgelegd bij gemeenten en bedrijventerreinen geven een goed beeld van de algemene problematiek die speelt op het onderliggende wegennet. Deze methode geeft verder geen

beeld van de aard en omvang omtrent geparkeerde vrachtauto's voor een specifieke gemeente of een specifiek gebied. De vragen die zijn toegepast in de enquête kunnen wel op een bepaalde manier worden toegepast om informatie te verzamelen betreffende de problematiek die zich in een bepaalde gemeente voordoet, zoals: welke klachten er zijn, waarover deze klachten gaan en op welk soort gebieden de klachten van toepassing zijn. (Kamer van Koophandel Brabant, 2012).

6.3 Voertuig detectie systeem

Een modernere vorm van het handmatige telonderzoek is het voertuig detectie systeem. Het voertuig detectie systeem neemt voertuigen waar op parkeerplaatsen om vervolgens door middel van digitale informatievoorziening chauffeurs te informeren over de real life bezetting. Het systeem wordt ingezet met als doel een hoge parkeerdruk op een overvolle parkeervoorziening te spreiden over meerdere parkeervoorzieningen, zodat er minder onveilige verkeerssituaties met geparkeerde vrachtauto's ontstaan. In 2010 heeft er een 18 maanden durend experiment plaatsgevonden met het Zwitserse Tinynode Vehicle Detection System in Frankrijk, gericht op parkeervoorzieningen langs de snelweg. Het voertuig detectie systeem wordt op een verzorgingsplaats waarbij de volledige capaciteit nooit wordt benut, gelegen op 50 kilometer van een verzorgingsplaats die altijd overvol is, op elke parkeerplek een sensor gemonteerd. Deze sensoren nemen waar of een parkeerplek wordt bezet of vrij is. De informatie die deze sensoren waarnemen wordt doorgestuurd naar een back office systeem. Dit back office systeem stuurt deze informatie vervolgens door naar digitale bebording welke het aantal beschikbare vrije plekken weergeeft voor de verzorgingsplaats. Daarnaast wordt de parkeervoorziening die vrijwel altijd overvol is, gemonitord met behulp van camerabeelden. Op de digitale bebording wordt met behulp van deze informatie vervolgens aangegeven of deze parkeerplaats vol of nog vrij is. Deze bebording staat geplaatst op 7 kilometer en 2 kilometer voor het naderen van de verzorgingsplaats met de sensoren. Met behulp van deze informatievoorziening krijgen de naderende chauffeurs een beter zicht op de situatie die hen over 50 kilometer staat te wachten en kunnen zij een betere afweging maken om op de eerder naderende verzorgingsplaats te parkeren. (Val Neuvy Truck Rest Area on A10 Highway, NB)

Het systeem biedt snel actueel inzicht in de bezetting van parkeerplaatsen en heeft tijdens het experiment in Frankrijk veelbelovende resultaten geboekt. Zo gaf 56% van de chauffeurs de nieuwe informatievoorziening als reden om te besluiten om niet door te rijden, maar op de eerder naderende verzorgingsplaats te parkeren en de bezettingsgraad van deze eerder gelegen verzorgingsplaats was met 26% verbeterd. Het systeem is alleen toepasbaar op parkeerterreinen en brengt hoge kosten met zich mee. Een startpakket met vijf sensoren bedraagt 6.000 euro.



Figuur 14 Schematische weergave Tinynode vehicle detection system (Val Neuvy Truck Rest Area on A10 Highway, NB)

6.4 België en Duitsland

Op het gebied van onderzoeksmethoden is er ook gekeken bij de buurlanden België en Duitsland. Mede door de Europese regelgeving betreffende rij en rusttijden worden in deze landen dezelfde problemen omtrent het parkeren van vrachtauto's ervaren als in Nederland. Ook hier wordt een hoge parkeerdruk en overlast van geparkeerde vrachtauto's ervaren. De onderzoeksmethoden die in België en Duitsland worden toegepast hebben vrijwel dezelfde opzet als de methoden die in Nederland worden toegepast. Ook in deze landen wordt bij een onderzoek vaak de parkeercapaciteit en parkeerintensiteit van parkeervoorzieningen in beeld gebracht. Deze parkeerintensiteit wordt dan in beeld gebracht door een telonderzoek uit te voeren. Waarbij deze telonderzoeken, net als in Nederland, hoofdzakelijk in de nachtelijke periodes worden uitgevoerd.

In vergelijking met de buurlanden België en Duitsland, zijn er een aantal verschillen waar te nemen met de Duitse resultaten. Zo blijkt uit het onderzoek "Lkw-parken in einem modernen, bedarfsgerechten Rastanlagenstemsystem" (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 2008) dat er in Duitsland met name van maandag tot en met donderdag knelpunten worden ervaren, terwijl Nederland en België juist ook problemen ervaren met de weekendparkeerders.

6.5 Toepassing methoden

Er zijn verschillende methoden in de praktijk toegepast om geparkeerde vrachtauto's in bepaalde gebieden inzichtelijk te krijgen. Over het algemeen vindt dit onderzoek, net als bij auto's, plaats in de vorm van telonderzoeken. Het grote knelpunt om de onderzoeksmethode die bij het parkeren van auto's wordt toegepast niet te kunnen toepassen op vrachtauto's, is de grote verscheidenheid in de parkeermotieven bij vrachtauto's. In het volgende hoofdstuk wordt deze verscheidenheid behandeld. Door de parkeermotieven te achterhalen kan er inzicht worden verkregen met welke beweegredenen er ergens geparkeerd wordt. Bij een telonderzoek is het van belang dat het gebied goed wordt afgebakend, zodat alle mogelijke locaties tot parkeren worden meegenomen. Een risico bij deze methode is namelijk dat er vaak gekozen wordt om deze tellingen uit te voeren op voor vrachtauto's bestemde parkeerplaatsen, de zogenaamde wildparkeerder wordt hierdoor niet in beeld gebracht. Terwijl deze wildparkeerder van grote impact kan zijn op de vrachtautoparkeerproblematiek in een gebied. Daarnaast is de onderzoeksperiode een belangrijke factor, op welk tijdstip vinden de tellingen plaats en kunnen er meerdere opeenvolgende telronden plaatsvinden? Hoe meer gegevens er bij een telonderzoek worden vastgelegd, zoals ook gegevens van de voertuigen en de situaties die zich op een locatie voor doen, hoe beter inzicht er in de parkeersituatie kan worden verkregen.

De enquête methode die wordt toegepast levert een goed algemeen beeld van de problematiek die speelt bij geparkeerde vrachtauto's, maar deze methode geeft verder geen beeld van de aard en omvang omtrent de problematiek van geparkeerde vrachtauto's in een bepaalde gemeente of een bepaald gebied. Dit komt omdat er bij deze methode geen locatiegericht onderzoek plaatsvindt. Het voertuig detectie systeem levert een sterk actueel beeld van de situatie die zich op een tijdstip voordoet op een parkeervoorziening. Het systeem kan echter alleen de bezetting weergeven en geeft dus alleen de omvang van de geparkeerde vrachtauto's weer. Een verdere verdieping in de aard van het parkeren kan hiermee niet worden achterhaald. Daarnaast is dit systeem gericht op een groot schaalniveau om het parkeren van vrachtauto's inzichtelijk te maken en daarom ook van toepassing op de grotere parkeergelegenheden. De parkeergelegenheden op het onderliggende wegennet zijn veel kleiner van schaal en er vinden hier vaker parkeerbewegingen plaats op plekken die hier niet voor zijn bestemd. Het onderliggende wegennet is dan ook veel gecompliceerder om sensoren op toe te passen, waardoor met name de incidenteel verkeerd geparkeerde vrachtauto's niet zijn waar te nemen met sensoren.

Opvallend bij de onderzoeksmethoden is dat er vrijwel geen contact plaatsvindt met de chauffeurs. Dit terwijl deze groep een belangrijk aandeel heeft in de problematiek en mogelijk een belangrijk aandeel kan hebben om richting een oplossing te komen voor de problematiek. Tijdens een telonderzoek zal het niet reëel zijn om vrachtautochauffeurs te benaderen, omdat telonderzoeken vaak in de nacht plaatsvinden en het benaderen van chauffeurs dan onmogelijk is. Maar met name de lokale chauffeurs kunnen op een bepaalde manier verenigd worden, om vervolgens een onderzoek naar geparkeerde vrachtauto's in hun gemeente van belangrijke informatie te kunnen voorzien.

In bijlage 7 wordt de in de praktijk toegepaste methode voor het onderzoek voor RMO Noord-Limburg toegelicht.

7 Parkeermotief van de chauffeur

In het voorgaande hoofdstuk werd de vergelijking tussen parkeeronderzoek naar auto's en parkeeronderzoek naar vrachtauto's gemaakt, hieruit kwam naar voren dat er vooral een groot verschil is waar te nemen in de grote verscheidenheid van de parkeermotieven van vrachtauto's. In dit hoofdstuk wordt de motivatie achter het parkeren van vrachtauto's behandeld. Hierbij wordt gekeken naar de aanwezige motieven waarom de vrachtauto geparkeerd moet worden, op welke wijze er onderscheid is te maken tussen parkerende chauffeurs zelf en welke factoren bijdragen aan het parkeren op een bepaalde plek.

7.1 Motief tot parkeren van de vrachtauto

Uit hoofdstuk 2 Juridisch kader komt een belangrijk motief naar voren waarom een chauffeur zijn vrachtauto dient te parkeren, namelijk als gevolg van het arbeidstijdenbesluit vervoer. In dit arbeidstijdenbesluit zijn een aantal verplichte rustperiodes voorgeschreven waardoor de chauffeur zijn vrachtauto dient te parkeren. Bij deze rustperiodes is onderscheid te maken in de tijdsduur van parkeren:

- **De korte pauze**, deze pauze heeft een tijdsduur van tenminste 45 minuten aaneengesloten. Een onderbreking van 15 minuten gevolgd door een onderbreking van 30 minuten is ook mogelijk in de tijdsperiode van 4,5 uur rijden.
- **De normale dagelijkse rusttijd per 24 uur**, deze pauze heeft een tijdsduur van 11 aaneengesloten uren of een periode van 3 uur gevolgd door een periode van 9 uur voor het einde van de 24-uurs periode.
- **De verkorte dagelijkse rusttijd per 24 uur**, deze pauze heeft een tijdsduur van tenminste 9 uur, maar niet meer dan 11 uur.
- **De normale wekelijkse rusttijd**, deze pauze heeft een tijdsduur van 45 aaneengesloten uren.
- **De verkorte wekelijkse rusttijd**, deze pauze heeft een tijdsduur van tenminste 24 uur, maar niet meer dan 45 uur.

Aan de bovenstaande parkeermotieven is door wetgeving een tijdsduur van parkeren te koppelen. Naast deze wettelijk verplichte parkeermotieven zijn er ook nog parkeermotieven waar te nemen waarbij de tijdsduur niet wettelijk is vastgelegd. Voor de hieronder opgesomde parkeermotieven is de tijdsduur van parkeren zeer variërend, om een leidraad te kunnen bieden worden er aannames gedaan wat de tijdsduur van het bepaalde parkeermotief gemiddeld zal zijn. Deze aannames zijn gebaseerd op literatuuronderzoek en ervaringen vanuit het beroepenveld.

- **Wisselen van bemanning.**
Verschillende bedrijven hanteren de bedrijfsvoering dat de vrachtauto's zo efficiënt mogelijk moeten worden benut en dus zoveel mogelijk moeten rijden. Dubbele bemanning of het afwisselen van de chauffeur wordt hier dan toegepast. Bij dubbele bemanning zitten er twee chauffeurs op een voertuig. Wanneer chauffeur A dan aan zijn rijtijd zit, wordt deze afgelost door chauffeur B. In dit geval hoeft er alleen maar gestopt te worden om van chauffeur en bestuurderskaart te wisselen. Bij het afwisselen van chauffeurs wordt ongeveer hetzelfde principe toegepast. Hier zijn beide chauffeurs niet tegelijk in het voertuig aanwezig, maar wisselen ze elkaars dienst af. Chauffeur A gaat dan naar huis omdat zijn werkdag erop zit en

chauffeur B neemt de vrachtauto over om zijn werkdag te beginnen. Het wisselen van de bemanning vergt weinig tijd, de aangenomen tijdsduur hierbij is ongeveer 10 à 15 minuten.

- **Wachten om te laden of lossen.**

In de transportwereld komt het vaak voor dat chauffeurs hun laad- of losbestemming bereiken maar hier niet direct terecht kunnen. Bij het betreffende bedrijf is geen plaats om te parkeren en dus moet er tijd ergens anders geparkeerd worden om de wachttijd te overbruggen. Vanuit de Internationaal RoadTransport Union (IRU) wordt er al aandacht besteed om de lange wachttijden bij het laden en lossen sterk te verbeteren. De aangenomen tijdsduur van parkeren bij het wachten om te laden of lossen is normaal gezien ongeveer 30 minuten. Er zijn ook gevallen aanwezig waarbij de wachttijden variëren tussen de 2 tot soms 3 uur, met name bij retail distributiecentra is dit niet ongebruikelijk. (Pleidooi voor sneller laden en lossen, 2012)

- **Parkeren tijdig afkoppelen trailer of aanhanger.**

Vrachtautocombinaties bestaan tegenwoordig vaker uit meerdere delen. Deze delen kunnen van elkaar ontkoppeld worden. Indien een chauffeur een bepaald deel van de vrachtautocombinatie ergens dient te laden of te lossen, kan de chauffeur ervoor kiezen het overige gedeelte, indien mogelijk, te parkeren om zo gemakkelijker op de plaats van bestemming te kunnen komen. Gedurende deze laad- of lostijd wordt het overbodige deel geparkeerd, de aangenomen tijdsduur in de meeste gevallen hiervoor is 1 tot 2 uur. Hier kan sterk van afgeweken worden waarbij de parkeertijd tot een dagdeel of zelfs langer kan oplopen.

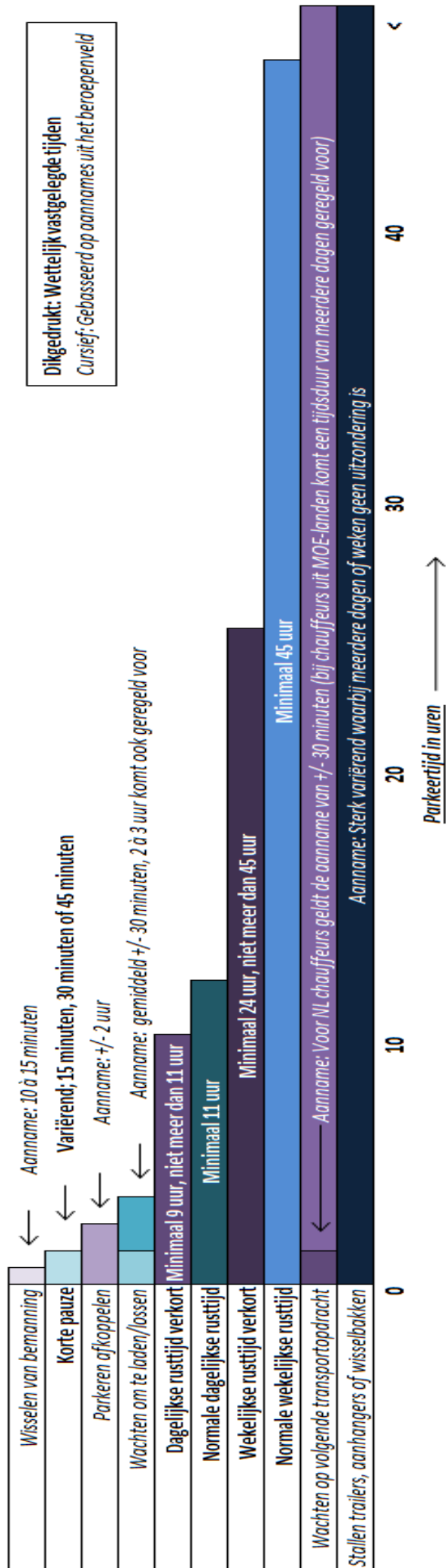
- **Wachten op volgende transportopdracht.**

Indien een chauffeur zijn transportopdracht heeft volbracht is het logische gevolg dat er een nieuwe transportopdracht volgt om zijn weg te kunnen vervolgen. Voor de binnenlandse chauffeurs in Nederland geldt over het algemeen dat hun ritten zo efficiënt mogelijk worden ingepland en strak op elkaar aansluiten. Deze chauffeurs weten over het algemeen tijdens het uitvoeren van hun huidige transportopdracht al de richting die ze na het voltooien van de transportopdracht op moeten gaan. Voor deze chauffeurs zijn er daarom vrijwel geen wachttijden waar te nemen bij het wachten op volgende transportopdrachten, indien het incidenteel toch voor komt, is de aangenomen wachttijd hierbij 30 minuten. Voor buitenlandse chauffeurs, met name chauffeurs afkomstig uit MOE-landen, is het echter een ander verhaal. Bij deze chauffeurs komt het geregeld voor dat zij dagen tot weken moeten wachten op een retourvracht. Vanwege cultuurverschillen en het feit dat werkgevers van deze chauffeurs er maling aan hebben dat hun chauffeur een dergelijke tijd staat te wachten is dit een vaker voorkomende situatie. Voor het transportbedrijf is het immers vaak goedkoper de vrachtauto een lange periode te laten wachten op retourvracht in plaats van de vrachtauto's leeg richting het land van herkomst te laten rijden.

- **Stallen trailers, aanhangers of wisselbakken.**

In de transportwereld zijn meer getrokken eenheden (trailers en aanhangers) aanwezig dan trekkende eenheden (trekkers en bakwagens). De getrokken eenheden moeten daarom, indien niet onderweg, gestald worden. Verschillende bedrijven hebben dan ook de behoefte om hun trailers, aanhangers of wisselbakken tijdelijk te stallen. Vaak worden deze trailers, aanhangers of wisselbakken bij een bedrijf gestald zodat deze geladen of gelost kunnen worden terwijl de trekkende eenheid alweer met een andere getrokken eenheid een nieuwe transportopdracht aan het uitvoeren is. Aangenomen wordt dat deze stalling een aantal uren duurt. Het komt echter ook voor dat trailers, aanhangers of wisselbakken een aantal dagen niet in gebruik zijn, deze tijd staan zij geparkeerd. Dit parkeren gebeurt soms op de openbare weg, waarbij de openbare parkeercapaciteit voor een lange tijd wordt bezet voor het stallen van trailers, aanhangers of wisselbakken. Ook afzetbakken en containers vallen onder deze categorie.

Parkeermotief



Figuur 15 Schematische weergave parkeermotief en de bijbehorende tijdsduur

7.2 Onderscheid in parkeerder

Net als dat er bij het parkeermotief onderscheid gemaakt kan worden in het motief om te parkeren, kan er ook onderscheid worden gemaakt in welk verband de geparkeerde chauffeur met de desbetreffende gemeente heeft. De chauffeurs van geparkeerde vrachtauto's worden in de volgende drie groepen onderverdeeld:

- **Transitparkeerder**
Vrachtauto's die zich uitsluitend in een bepaalde gemeente bevinden om te parkeren. Zij zijn op doorreis maar stoppen in een bepaalde gemeente puur omdat zij een plek nodig hebben voor hun parkeerbehoefte. Dit is regiovreemd verkeer dat geen herkomst of bestemming in de aanliggende plaatsen heeft.
- **Bestemmingsparkeerder**
Vrachtauto's die geparkeerd staan in een gemeente omdat zij hier een laad- of losbestemming hebben. Naast deze laad- of losbestemming is er verder geen lokale binding met de betreffende gemeente.
- **Plaatsgebonden parkeerder**
Dit zijn de vrachtauto's van de lokale chauffeurs en/of lokale bedrijven uit de gemeente. Zij zijn verbonden met de gemeente en de gemeente is hun thuisbasis. Ook vrachtauto's uit buurgemeenten vallen onder deze groep.

7.3 Invloedrijke factoren om op een bepaalde plek te parkeren

Chauffeurs parkeren met een bepaald motief en zijn vervolgens te onderscheiden in typen parkeerders. Indien de chauffeur de mogelijkheid heeft om in te plannen op welke plek hij gaat parkeren, dan zijn er een aantal factoren die van invloed zijn om op een bepaald type parkeerplek te parkeren:

- **Gratis of betaald parkeren**

Van grote invloed zijn de eventuele kosten die komen kijken bij het parkeren van een vrachtauto. Westerse chauffeurs en transportbedrijven zijn over het algemeen bereid om te betalen voor het parkeren van de vrachtauto, dit dient dan wel gepaard te gaan met een goede veiligheid van de parkeerplaats. Chauffeurs en transportbedrijven uit MOE-landen zijn minder snel bereid te betalen voor het parkeren van de vrachtauto of hebben hier geen financiële middelen voor of er voor over.



Figuur 16 Betaald parkeren (Buitenveldert-Zuid wil nu graag betalen voor parkeerplaats, 2012)

- **Veiligheid**



Deze factor gaat vaak samen met de voorgaande factor gratis of betaald parkeren. Bewaakte parkings dragen bij aan een betere veiligheid, deze zijn vaak toegankelijk tegen betaling. Deze parkings beschikken vaak over zaken als camerabewaking, omheining, een slagboom, bewakers en dergelijke. Daarnaast zijn er andere factoren die bijdragen aan de veiligheid van parkeren op niet bewaakte parkings, zoals: het niet parkeren op een verlaten parkeerplaats, het vermijden van donkere plaatsen op de parkeerplaats en het parkeren van gesloten voertuigen dient altijd met de deuren aan de achterzijde tegen elkaar of tegen een obstakel. Met het oog op de lading en eigen veiligheid hebben chauffeurs de behoefte om zo veilig mogelijk geparkeerd te staan. Ook verkeersveiligheid komt hierbij aan bod.

Figuur 17 Camerabewaking (Verkeersbord camerabewaking basic, NB)

- Sanitaire voorzieningen

Chauffeurs zijn de hele dag onderweg. Een chauffeur die niet thuis slaapt heeft bij het parkeren over het algemeen dan de behoefte aan goede sanitaire voorzieningen. Een belangrijke factor om ergens te parkeren is dan ook dat er een sanitaire voorziening in de buurt beschikbaar is. Westerse chauffeurs zijn over het algemeen bereid om hiervoor te betalen, in tegenstelling tot de meeste chauffeurs afkomstig uit MOE-landen. Vanwege de vervuiling en het slopen van de sanitaire voorzieningen door chauffeurs zijn beherende partijen wel genoodzaakt om hier een betaalsysteem aan te koppelen. Zo zijn er systemen in de omloop waarbij men 50 cent betaald voor het toilet, maar deze 50 cent als korting kan toepassen bij het nemen van een consumptie. Indien men niet bereid is deze financiële investering te doen, komt het voor dat de behoeften op het openbare terrein worden gedaan.



Figuur 18 Parkeerplaats met sanitaire voorziening
(Konservative Massnahmen als erster Schritt, 2015)

- Horeca voorzieningen



Net als bij de sanitaire voorzieningen heeft een chauffeur die niet thuis slaapt behoefte aan horeca voorzieningen. Ook hier is een verschil waar te nemen tussen westerse chauffeurs en chauffeurs afkomstig uit MOE-landen. Chauffeurs uit MOE-landen hebben vrijwel geen behoefte aan horeca voorziening, vanwege het financiële plaatje koken zij zelf bij de vrachtauto. Voor westerse chauffeurs kan dit wel een bepalende factor zijn om op een bepaalde plek te parkeren vanwege de goede horeca voorzieningen.

Figuur 19 Eetgelegenheid (Les signaux d'indication, NB)

- Collega's

Voor buitenlandse chauffeurs geldt vaak dat zij in een voor hun vreemd land zijn. Deze buitenlandse chauffeurs verenigen zich dan met elkaar op parkeerplaatsen. Voor de buitenlandse chauffeurs is het een belangrijke factor om een parkeerplaats op te zoeken waar landgenoten al geparkeerd staan of ook komen parkeren.



Figuur 20 "Collega's" (Schudden illustraties en clipart, NB)

- Ligging

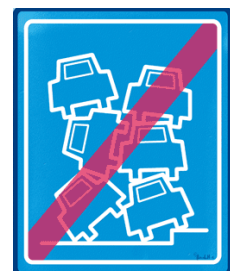


Figuur 21 Locatie
(Summer Programs, NB)

De ligging van parkeerplaatsen is een bepalende factor op meerdere gebieden. De parkeerplaats dient zo gelegen te zijn dat deze goed en makkelijk bereikbaar is. En dient ook goed bereikbaar te zijn voor andere vervoersmodaliteiten zoals de fiets of het openbaar vervoer. Daarnaast kan er de behoefte zijn dat een parkeerplaats dicht bij de bewoonde wereld is gelegen, voor bijvoorbeeld de aanrijtijd van thuis slapende chauffeurs of voor het gevoel van sociale controle. Of er is juist de behoefte aan een meer afgelegen parkeerplaats doordat de vrachtauto het nodige geluidsvolume met zich mee brengt, in bijvoorbeeld de vorm van een draaiende koelmotor.

- Geen alternatief wegens overvolle parkings

Vanwege de toename van vrachtauto's op de Nederlandse wegen komt het steeds vaker voor dat parkeerplaatsen overvol zijn. Hierdoor komt het voor dat bovenstaande factoren allemaal komen te vervallen en dat de chauffeur al tevreden moet zijn indien hij een legale parkeerplek vindt binnen zijn rijtijden. Op basis van volle parkeerplaatsen wordt dan gekozen voor een alternatieve parkeermogelijkheid.



Figuur 22 Overvolle parking
(Parkeren, 2012)

7.4 Conclusie

In hoofdstuk 6 “Onderzoeksmethoden” kwam al naar voren dat er achter het parkeren van vrachtauto’s een grote verscheidenheid van motieven zit. In dit hoofdstuk zijn de motieven behandeld en is er onderscheid gemaakt tussen tien verschillende motieven om een vrachtauto te parkeren. Deze motieven hebben een uiteenlopende parkeerduur, beginnend vanaf ongeveer tien minuten en uiteenlopend tot een aantal dagen. Voor een mogelijke methodiek betekent dit dat het toepassen van parkeerduuronderzoek een gecompliceerde opgave wordt. Indien er namelijk voor een interval gekozen wordt met een laag tijdsbestek (+/- één uur) zal er onderscheid gemaakt kunnen worden tussen de parkeermotieven met een korte parkeerduur (de parkeermotieven met een tijdsduur van minder dan negen uur). Om met een interval van een laag tijdsbestek de parkeermotieven met een lange parkeerduur (vanaf minimaal negen uur) te kunnen waarnemen, zal het interval met een hoge frequentie (minimaal negen telronden) moeten worden toegepast. Dit zal een arbeidsintensief proces worden en bovendien hoge kosten met zich meebrengen.

Bij het toepassen van een interval met een hoger tijdsbestek (+/- vier uur) is de kans groter dat de veel voorkomende dagelijkse rusttijd (tussen de negen en elf uur durend) waargenomen kan worden. Het risico bij een interval met een hoog tijdsbestek is dat de parkeermotieven met een korte parkeerduur (drie uur en korter) niet waargenomen worden, omdat het interval te groot is. Tussen de meetmomenten kunnen er dan diverse onopgemerkte parkeerbewegingen plaatsvinden.

In hoofdstuk 4 “Gemeente als wegbeheerder” is naar voren gekomen dat de meeste overlast door gemeenten wordt ervaren met lang parkeren. Lang parkeren is de dagelijkse rusttijd met een tijdsduur van ongeveer negen tot elf uur. Deze dagelijkse rusttijd wordt over het algemeen en logischerwijs door de chauffeur opgenomen als nachtrust. Dit wil zeggen dat deze parkeerbeweging met name in de nacht plaats vindt. Het is van belang dat een mogelijke methodiek er op ingesteld is om met name deze parkeerduur waar te nemen. Dit betekent dat een nachtelijke inventarisatie een groot aandeel zal hebben in de methodiek. Tijdens de nacht zal de bezettingsgraad van parkeergelegenheden aanzienlijk hoger liggen dan de bezettingsgraad overdag. Bij nachtelijk onderzoek komt wel kijken dat er vrijwel geen informatie-uitwisseling plaats kan vinden met de geparkeerde chauffeurs, dit omdat chauffeurs ’s nachts slapen en niet bereid zullen zijn om de cabine te openen.

De invloedrijke factoren zijn over het algemeen van toepassing op de parkeermotieven met een langere parkeerduur (minimaal 9 uur). De parkeerduur van minimaal 9 uur is namelijk een lange periode waarbij veiligheid en kosten van belang zijn bij zowel onbemand als bemand parkeren. Zowel de vrachtauto als de eventueel overnachtende chauffeur en de mogelijke lading dient veilig geparkeerd te zijn. Eventuele kosten die gemaakt worden om te parkeren staan vaak met het veiligheidsaspect in verband. Voor bemand parkeren, waarbij de chauffeur in de vrachtauto verblijft, zijn sanitaire en horeca voorzieningen en eventuele collega’s op dezelfde parking van invloed om het parkeren te veraangename. Voor de parkeermotieven met een korte parkeerduur (de parkeermotieven onder de tijdsduur van minimaal 9 uur) zijn deze factoren niet van invloed om op een bepaalde plek te parkeren. De parkeerduur is in deze gevallen zo kort dat zaken als: kosten, veiligheid, sanitaire voorzieningen, horecavoorzieningen en collega’s niet aan bod komen bij het korte parkeren. De ligging en het feit of parkeerplaatsen vol zijn, zijn voor zowel het kort als het lang parkeren van invloed. Voor de ligging geldt dat een chauffeur niet ver van zijn route of bestemming wil afwijken om te parkeren. Het feit of een parkeerplaats overvol is betekent dat hier niet geparkeerd kan worden, met welk parkeermotief dan ook. De chauffeur moet hierdoor dus uitwijken naar een andere beschikbare parkeerlocatie.

Overdag vinden er over het algemeen parkeerbewegingen plaats met een korte parkeerduur. Indien er wordt gekozen om overdag metingen uit te voeren naar geparkeerde vrachtauto's, kan er parkeerduuronderzoek uitgevoerd worden. Hiermee kan er onderscheid gemaakt worden tussen de verschillende parkeermotieven door gedurende overdag met een laag interval (+/- één uur) een parkeerduuronderzoek uit te voeren.

In de nacht vinden er over het algemeen parkeerbewegingen plaats met een lange parkeerduur. Een parkeerduuronderzoek is hierbij niet rendabel om toe te passen, hier dient gekozen te worden voor een parkeerdrukonderzoek. Dit omdat er 's nachts weinig tot geen beweging plaats vindt bij geparkeerde vrachtauto's, eenmaal geparkeerd blijven de vrachtauto's over het algemeen een lange periode (minimaal 9 uur) geparkeerd staan.

8 Conclusies “De methodiek voor onderliggend wegennet” en aanbevelingen

In de voorgaande hoofdstukken van deze rapportage wordt de informatie die van toepassing is op geparkeerde vrachtauto's op het onderliggende wegennet weergegeven. Deze informatie dient als basis voor de in dit hoofdstuk weergegeven methodiek om de problematiek rond vrachtautoparkeren voor een gebied in beeld te brengen. In dit hoofdstuk worden daarnaast aanbevelingen gedaan die van toepassing zijn om de problematiek zo goed mogelijk in beeld te krijgen. Ook worden er aanbevelingen voor eventuele vervolgonderzoeken gedaan om na de onderzoeksfase, waarin de problematiek voor een bepaald gebied inzichtelijk wordt gemaakt, verdere stappen te ondernemen richting oplossingen.

8.1 De methodiek voor onderliggend wegennet

Om de eventuele problematiek voor een gebied goed te kunnen inventariseren is de methodiek opgebouwd uit een stappenplan, de volgende stappen dienen bij een parkeeronderzoek betreffende vrachtauto's uitgevoerd te worden:

Vorbereiding

Alvorens er in de praktijk onderzoek zal worden uitgevoerd, is de voorbereiding van groot belang. Er dient eerst een goed beeld te worden gecreëerd van het gebied waar het onderzoek plaats vindt en welke regelgeving er hier van toepassing is.

Stap 1: Afbakening onderzoeksgebied

Allereerst is het belangrijk om het onderzoeksgebied duidelijk afgebakend te hebben. Samen met de opdrachtgever dient het onderzoeksgebied en de afbakening hiervan duidelijk in beeld te worden gebracht. De opdrachtgever en mogelijk meerdere gemeenten gelegen in het onderzoeksgebied dienen op een interactieve webkaart locaties te markeren waar geparkeerde vrachtauto's worden waargenomen of mogelijk interessant zijn om te parkeren. Aan de hand van deze gemarkeerde locaties kan het onderzoeksgebied afgebakend worden en weet de onderzoekende partij op welke precieze locaties er onderzoek is gewenst en uitgevoerd dient te worden.

Stap 2: Achtergrond onderzoeksgebied

Vervolgens is het belangrijk om de achtergrond van het parkeren van vrachtauto's in het onderzoeksgebied in beeld te krijgen. Het onderzoeksgebied kan mogelijk gelegen zijn in de omgeving van het havengebied of in de omgeving van het grensgebied. Hier spelen verschillende zaken die invloed hebben of bepalend zijn voor het parkeergedrag in deze gebieden, zoals in paragraaf 4.2 naar voren is gekomen.

Per gemarkeerde locatie uit stap 1 is het de voorkeur dat er bondige informatie wordt gegeven over de locatie door de betreffende gemeente. Het gaat hierbij om de capaciteit van de parkeervoorziening, geschiedenis van handhaving op de locatie, inschatting van de herkomst van de parkeerders en een oordeel of er eventueel overlast wordt ervaren.

Daarnaast is het belangrijk dat er inzicht is in de vigerende regelgeving die gehanteerd wordt in het onderzoeksgebied. Zo kan er tijdens de meetmomenten geïnventariseerd worden in hoeverre er aan deze regelgeving voldaan wordt.

Door de achtergrond van het onderzoeksgebied in beeld te brengen kan er een beter inzicht worden verkregen in de situatie die zich afspeelt met geparkeerde vrachtauto's in het gebied en de omgang hiermee.

Inventarisatie

Na de voorbereidingsfase vindt de inventarisatiefase plaats. In deze fase wordt het parkeeronderzoek in de praktijk uitgevoerd, waarbij de locaties worden bezocht, geanalyseerd en verschillende gegevens worden vastgelegd.

Stap 3: Inventarisatie onderzoeksgebied

In stap 1 zijn de onderzoeklocaties aangegeven op een kaart. Om de nachtelijke inventarisaties zo soepel mogelijk te laten verlopen en zo weinig mogelijk voor onverwachte situaties komen te staan, is het aanbevolen om eerst overdag een inventarisatieronde te maken door het onderzoeksgebied. Tijdens deze inventarisatieronde wordt een beeld gevormd bij de gemarkeerde locaties en een tijdsinschatting gemaakt van de benodigde tijd om het gehele onderzoeksgebied te kunnen onderzoeken. Deze stap is een belangrijke opzet om de uiteindelijke uitvoering van de meetmomenten te bepalen. Tijdens deze inventarisatieronde is het mogelijk om eventuele parkeerbewegingen en de gegevens hierbij alvast te registreren.

Stap 4: Uitvoeren van de meetmomenten

De meetmomenten dienen in de nacht met een parkeerdrukonderzoek uitgevoerd te worden. In de nacht is de parkeerdruk hoger, meer vrachtauto's staan immers 's nachts geparkeerd. De parkeerbewegingen die in de nacht plaats vinden hebben over het algemeen een lange parkeerduur. De meeste overlast wordt door gemeenten ervaren met lang parkeren. Lang parkeren is de dagelijkse rusttijd met een tijdsduur van ongeveer negen tot elf uur. Deze dagelijkse rusttijd wordt over het algemeen en logischer wijs door de chauffeur opgenomen als nachtrust. Een parkeerduronderzoek is 's nachts niet van toepassing, omdat er 's nachts weinig tot geen beweging plaats vindt bij geparkeerde vrachtauto's. Eenmaal geparkeerd voor de nacht, blijven de vrachtauto's over het algemeen een lange periode (minimaal 9 uur) geparkeerd staan.

Voor de meetmomenten is het tijdsvenster van 22:00 tot 05:00 in de nacht het meest representatief. Tijdens dit tijdsvenster kan namelijk het parkeermotief dat verantwoordelijk is voor de grootste parkeerintensiteit en over het algemeen voor de meeste overlast zorgt het beste waargenomen worden. Het gaat hierbij om het parkeermotief van de dagelijkse rusttijd. Deze rusttijd wordt hoofdzakelijk 's nachts uitgevoerd, waarbij het tijdsvenster tussen 22:00 en 05:00 in de nacht de grootste kans heeft om dit parkeermotief waar te nemen. Voor 22:00 's avonds is er nog een grote kans aanwezig dat chauffeurs nog onderweg zijn en na 05:00 in de ochtend is de kans groot dat chauffeurs alweer op weg gaan. De meetmomenten dienen tenminste tijdens een weeknacht en een weekendnacht uitgevoerd te worden.

Om de situatie die zich overdag voordoet omtrent geparkeerde vrachtauto's ook in beeld te brengen, dient een parkeerduronderzoek uitgevoerd te worden. Overdag vinden er over het algemeen parkeerbewegingen plaats met een korte parkeerduur. Door parkeerduronderzoek uit te voeren kan er achterhaald worden hoelang vrachtauto's op een bepaalde plek geparkeerd staan en kan er onderscheid gemaakt worden tussen de verschillende

parkeermotieven. Het parkeerduuronderzoek dient overdag met een laag interval (+/- één uur) uitgevoerd te worden.

Stap 5: Vastleggen gegevens tijdens de metingen

Om inzicht in de parkeerder en mogelijke problematiek te krijgen is het van belang zoveel mogelijk relevante gegevens tijdens de meetmomenten vast te leggen.

Het gaat hierbij om de volgende gegevens per geparkeerde vrachtauto:

- Het land van afkomst van de truck.
Op basis van het kenteken van de truck wordt het land van afkomst van de chauffeur bepaald. Door deze informatie vast te leggen kan er beoordeeld worden met welke nationaliteit chauffeurs een gemeente te maken heeft en deze informatie kan bepalend zijn voor de mogelijk te nemen vervolgstappen.
Let op: Het kenteken is niet in alle gevallen bepalend voor de nationaliteit van de vervoerder, Nederlandse transportbedrijven voeren bijvoorbeeld in sommige gevallen buitenlandse kentekens.
- Het land van afkomst van de oplegger.
De nationaliteit van de oplegger wordt net als bij de truck op basis van het kenteken vastgelegd. **Let op:** De nationaliteit van de oplegger kan verschillen met de nationaliteit van de truck, door de nationaliteit van de oplegger ook te noteren kan er beter inzicht worden verkregen in de nationaliteit van de mogelijke opdrachtgever.
- Bedrijfsnaam op de truck.
Indien de vrachtauto voorzien is van bedrijfsnaam, is het noteren van deze bedrijfsnaam van belang. Deze bedrijfsnaam kan wijzen op een mogelijke lokale binding met de betreffende gemeente of niet. Vanwege het feit dat er Nederlandse bedrijven rondrijden die buitenlandse kentekens hanteren, kan de bedrijfsnaam ook inzicht geven in de afkomst van het transportbedrijf.
- Plaatsnaam op de truck.
Hetzelfde als de bedrijfsnaam kan een plaatsnaam, indien aanwezig op de truck, een nog specifiekere beeldvorming geven in de afkomst van de vrachtauto en een mogelijke binding met de betreffende gemeente.
- Bedrijfsnaam op de oplegger.
Hierbij geldt hetzelfde als bij de bedrijfsnaam op de truck. **Let op:** Bij een oplegger komt het voor dat een aanwezige naam weinig zegt over de vrachtauto en bijbehorende chauffeur. Het kan hier gaan om bedrijfsnamen op containers of bedrijfsnamen van trailerbouwers, welke verder weinig zeggen over de achtergrond van de parkeerder.
- Plaatsnaam op de oplegger.
Hierbij geldt hetzelfde als bij de plaatsnaam op de truck.
- Gordijnen van de truck open of gesloten.
Op basis van het gegeven of de gordijnen open of gesloten zijn kan de aanname worden gedaan of een chauffeur aan het slapen is in zijn vrachtauto. Bij gesloten gordijnen wordt de aanname gedaan dat de chauffeur slaapt in de vrachtauto. Bij open gordijnen waarbij geen chauffeur wordt waargenomen, wordt de aanname gedaan dat de chauffeur niet slaapt in de vrachtauto. Indien er bij open gordijnen een chauffeur wordt waargenomen, kan hier verder geen aanname worden gedaan dat deze chauffeur ook de nachtrust in de vrachtauto doorbrengt.
- Het type voertuig, waarbij de volgende categorisering is te hanteren:
 - Trekker/trailer
 - Losse trekker
 - Losse trailer

- Bakwagen/aanhanger
- Losse bakwagen
- Losse aanhanger
- LZV (Lang Zwaar Voertuig met een lengte van maximaal 25,25 meter)
- Afzetbakken/containers

Een mogelijk onderscheid in het type voertuig kan duiden op het type gebruik van de parkeervoorziening. Zo kunnen losse trailers, losse aanhangers, afzetbakken en containers duiden op het gebruik van de parkeervoorziening als stalling zijnde.

Per locatie zijn de volgende gegevens van belang om te noteren:

- Het aantal geparkeerde vrachtauto's op de locatie.
Om de parkeerdruk te kunnen bepalen is het belangrijk om het aantal geparkeerde vrachtauto's te tellen op de locatie.
- Of er chauffeurs op straat zijn waar te nemen.
Chauffeurs op straat kunnen van invloed zijn op de overlast die ervaren wordt in een gemeente met geparkeerde vrachtauto's. Indien er chauffeurs worden waargenomen op straat is het van belang dat hier een notitie wordt gemaakt van wat deze chauffeurs aan het doen. Hierbij dient gedacht te worden aan zaken als: BBQ-en, borrelen en dergelijke.
- Is er enige vorm van hinder of overlast waar te nemen.
Indien er een vorm van hinder of overlast wordt waargenomen op een locatie, dient dit genoteerd te worden. Voorbeelden kunnen zijn; verkeerd geparkeerde vrachtauto's, geluidsoverlast, zichtbare vervuiling en dergelijke.
- Tijdstip van waarnemen.
Het tijdstip waarop geïnventariseerd is op de locatie kan bepalend zijn voor de situatie die zich voordoet op dat moment. Belangrijk is daarom om voor elke locatie te noteren op welk tijdstip de inventarisatie heeft plaats gevonden.

Informatieverwerking

Na de inventarisatiefase komt de verwerkingsfase, in deze fase is het belangrijk om te bepalen wat de verzamelde gegevens betekenen.

Stap 6: Beoordeling parkeersituatie

Per locatie kan er door middel van grafieken overzichtelijk weergegeven worden welke situatie er speelt.

In samenwerking met de opdrachtgever of gemeente kan er op basis van de verzamelde gegevens beoordeeld worden om welk type parkeerder het gaat, of het gaat om transitparkeerders, bestemmingsparkeerders of plaatsgebonden parkeerders.

Op basis van de bezetting kan er beoordeeld worden of er sprake is van capaciteitsproblemen in de gemeente. Of juist geen capaciteitsproblemen maar alleen sprake van overlast.

Bij een mogelijk parkeerduuronderzoek kan er op grote lijnen worden nagegaan met welke motieven er in een gemeente wordt geparkeerd.

Door in beeld te brengen waar en door wie er wordt geparkeerd in de gemeente, kan er richting de vraag "Waarom er op een bepaalde plek geparkeerd wordt?" gewerkt worden.

Deze informatie dient over het algemeen achterhaald te worden bij de parkeerders zelf, maar er kunnen ook aannames gedaan worden op basis van de verzamelde informatie en de kennis vanuit de gemeente.

Stap 7: Mogelijke vervolgstappen om richting oplossingen te komen

Om mogelijk richting oplossingen te kunnen komen worden er vervolgstappen geadviseerd. Deze vervolgstappen zijn afhankelijk van de verzamelde gegevens en kunnen ondernomen worden in de volgende richtingen:

- Verenigen van de lokale chauffeurs.
Indien is waargenomen dat de parkeerproblematiek met name wordt veroorzaakt door lokale chauffeurs of deze zijn hierbij betrokken, is het van belang dat deze chauffeurs zich verenigen en via één woordvoerder hun optiek op het probleem duidelijk maken. Om vervolgens in overleg met de gemeente richting een reële oplossing te komen. Via een centraal punt, mogelijk de gemeentewebsite, zal vervolgens inzichtelijk worden gemaakt waar geschikte parkeermogelijkheden zijn, hoe het parkeren van vrachtauto's in de gemeente georganiseerd is en welke regelgeving er van toepassing is.
- Opstellen communicatiemodellen omgang buitenlandse chauffeurs.
Indien is waargenomen dat de parkeerproblematiek met name wordt veroorzaakt door buitenlandse chauffeurs, is het van belang dat hier op een bepaalde manier mee wordt gecommuniceerd om hen te informeren over de juiste manier of plek om te parkeren. Om te kunnen communiceren met buitenlandse chauffeurs dient veelal de informatievoorziening in diverse talen opgesteld of vertaald te worden. Het visualiseren van teksten draagt ook bij aan een betere informatievoorziening voor buitenlandse chauffeurs.
- Regio overleg.
Bij diverse gemeenten worden problemen ervaren als gevolg van een waterbedeffect, oftewel de aanpak van de ene gemeente verschuift het probleem naar de volgende gemeente. Met het oog op overkoepelend beleid en het voorkomen van probleemverschuivingen is het van belang dat er gemeente overstijgend beleid in een regio wordt gevoerd of dat er binnen de regio een zelfde omgang met de problematiek wordt gehanteerd. Binnen de regio is hiervoor overleg noodzakelijk om tot onderlinge afstemmingen te komen en deze vast te leggen in gemeente overstijgend beleid.

8.2 Aanbevelingen

Met de verzamelde gegevens vanuit de methodiek kan in een bepaalde gemeente achterhaald worden waar er in de gemeente problemen voor doen met geparkeerde vrachtauto's. Op grote lijnen kan er vervolgens achterhaald worden wie de veroorzakers zijn en waar deze vandaan komen. Op basis van deze verzamelde gegevens kan er verder onderzoek of kunnen er aannames gedaan worden waarom de betreffende chauffeurs op een bepaalde plek geparkeerd staan.

De omgang met het parkeren van vrachtauto's blijft zeer complex, onderstaand worden aanbevelingen gedaan om de parkeerproblematiek met vrachtauto's zo goed mogelijk in beeld te kunnen brengen en worden aanbevelingen gedaan voor mogelijk vervolgonderzoek.

Aanbevolen wordt om tijdens de meetmomenten in de praktijk zoveel mogelijk informatie te noteren van zowel de vrachtauto als de locatie, de informatie zoals in stap 5 van de methodiek wordt vermeld. Om de informatie op de juiste manier vast te leggen is enige kennis van de transportwereld aangeraden, zodat geen overbodige informatie verkeerd wordt vastgelegd.

Om de parkeersituatie van een bepaald gebied in beeld te brengen, wordt sterk aangeraden om een nachtelijk parkeerdrukonderzoek uit te voeren. In de nacht is de parkeerdruk het hoogst en over het algemeen vindt het parkeermotief waarvan de meeste overlast wordt ervaren, lang parkeren, in de nacht plaats. Om ook de situatie overdag in beeld te brengen, wordt aangeraden om overdag een parkeerdrukonderzoek uit te voeren met een laag interval (+/- één uur). Hiermee kunnen de parkeermotieven met een korte tijdsduur, welke over het algemeen overdag plaats vinden, het best in beeld gebracht worden.

Er wordt veel wrijving waargenomen tussen gemeenten en vrachtautochauffeurs. Bij gedane parkeeronderzoeken voor vrachtauto's heeft vrijwel geen contact tussen deze partijen plaats gevonden. Vanuit de gemeente worden de vrachtautochauffeurs vaak gezien als de probleemveroorzaker en andersom hebben de chauffeurs veelal het gevoel dat de gemeente toch niks voor hen kan betekenen en toch niet naar hun luistert. Aanbevolen wordt om juist wel contact te organiseren tussen deze twee partijen, omdat zo beter inzicht in de problematiek kan worden verkregen en er beter richting de juiste oplossing gewerkt kan worden.

In diverse gemeenten wordt het parkeren van vrachtauto's ervaren als problematisch, er dient dan ook kritisch te worden gekeken naar de omgang met dit probleem. De problemen die aanwezig zijn dienen zo snel mogelijk opgepakt te worden en niet te lang gedoogd te worden. Zolang er binnen Europa open grenzen voor transport zijn en buitenlandse chauffeurs hier meer kunnen verdienen zal de toestroom van vrachtauto's zich blijven voordoen en zullen er problemen blijven ontstaan met het parkeren van vrachtauto's.

Aangeraden wordt om verder onderzoek uit te voeren naar de communicatie met (buitenlandse) chauffeurs. Op welke wijze kunnen deze chauffeurs duidelijk geïnformeerd worden over de vigerende regelgeving betreffend het parkeren van vrachtauto's in een bepaalde gemeente en op welke wijze kunnen zij geattendeerd worden op geschikte parkeervoorzieningen.

Probleemverschuiving dient voorkomen te worden door met regio's in overleg te treden en mogelijk uniform beleid toe te passen en een uniforme aanpak van het probleem te hanteren. Het wordt aanbevolen om te onderzoeken hoe gemeenten onderling tot overeenstemming kunnen komen en hoe dit vertaald kan worden naar regionaal beleid. Door regio overleg toe te passen kan er ook beter inzicht worden verkregen waarom vrachtauto's zich op een bepaalde plek bevinden.

Uit de enquête zijn diverse gemeenten naar voren gekomen die verschillende behoeften hebben op het gebied van parkeerproblematiek met vrachtauto's. Voor DTV Consultants is het interessant om deze gemeenten te benaderen om mogelijke onderzoeken voor uit te voeren.

Bibliografie

- A1 Automotive nieuwe VDO Tachograaf partner.* (2012, mei 7). Opgeroepen op april 2, 2015, van Autobranche Signalen: <http://autobranchesignalen.nl/automatisering--ict/a1-automotive-nieuwe-vdo-tachograaf-partner.html>
- Advin B.V. (2011). *Update telonderzoek belasting parkeerplaatsen corridor A67*. NB: Rijkswaterstaat Limburg.
- Algemene Plaatselijke Verordening (APV).* (NB). Opgeroepen op februari 25, 2015, van Ondernemersplein: <http://www.ondernemersplein.nl/regel/apv/>
- Boetes in Duitsland fors omhoog.* (2008, mei 22). Opgeroepen op februari 26, 2015, van TTM: <http://www.ttm.nl/nieuws/boetes-in-duitsland-fors-omhoog/2082/>
- Boets in Duitsland fors omhoog.* (2008, mei 22). Opgeroepen op februari 26, 2015, van TTM: <http://www.ttm.nl/nieuws/boetes-in-duitsland-fors-omhoog/2082/>
- Buitenveldert-Zuid wil nu graag betalen voor parkeerplaats.* (2012, januari 2012). Opgeroepen op april 10, 2015, van Nieuws Amsterdams Peil: <http://www.napnieuws.nl/2012/01/20/buitenveldert-zuid-wil-ook-graag-betalen-voor-parkeerplaats/>
- Bureau de Groot Volker. (2005). *Parkeeronderzoek 'T Lange Land ziekenhuis*. Zoetermeer: Gemeente Zoetermeer.
- Cabotage.* (NB). Opgeroepen op februari 23, 2015, van Inspectie Leefomgeving en Transport: <http://www.ilent.nl/onderwerpen/transport/vrachtauto/cabotage/>
- CNV Vakmensen. (2014, maart 1). *Notitie cabotage en cyprusroute*. Opgeroepen op maart 30, 2015, van CNV Vakmensen: <https://www.cnvvakmensen.nl/diensten/kennisbank/cabotage-en-cyprusroute>
- CROW. (2013). *Handreiking Vrachtautoparkeren*. Ede: CROW.
- DHV B.V. (2010). *Onveilig parkeren buitenlandse vrachtwagenchauffeurs*. NB: RWS - Dienst Verkeer en Scheepvaart.
- Digitale tachograaf: meest gestelde vragen.* (2009, juli 20). Opgeroepen op april 2, 2015, van Logistiek: <http://www.logistiek.nl/Distributie/transport-management/2009/7/Digitale-tachograaf-meest-gestelde-vragen-LOGDOS112558W/>
- Duitse minister van Verkeer en Waterstaat wil 6.000 vrachtwagenparkeerplaatsen erbij.* (2015, februari 5). Opgeroepen op mei 8, 2015, van Transport Online: <http://www.transport-online.nl/site/55783/duitse-ministerie-van-verkeer-en-waterstaat-wil-6000-vrachtwagenparkeerplaatsen-erbij/>
- Factor C de Methodiek.* (NB). Opgeroepen op maart 4, 2015, van Rijksoverheid: <http://www.rijksoverheid.nl/bestanden/documenten-en-publicaties/richtlijnen/2010/01/01/factor-c---de-methodiek/factor-c-de-methodiek.pdf>
- Gemeente Geldermalsen. (2013). *Visie vrachtverkeer gemeente Geldermalsen*. NB: Gemeente Geldermalsen.
- Gemeente Spijkenisse: derde wijziging van de Algemene Plaatselijke Verordening 2013.* (2014, april 30). Opgeroepen op februari 24, 2015, van Overheid.nl: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/gmb-2014-24059.html>
- Gemeente Spijkenisse: derde wijziging van de Algemene Plaatselijke Verordening 2013.* (2014, april 30). Opgeroepen op februari 24, 2015, van Overheid.nl: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/gmb-2014-24059.html>
- Gemeente Zwijndrecht. (2012). *Parkeren grote voertuigen Zwijndrecht*. Zwijndrecht: Gemeente Zwijndrecht.

- Groot tekort aan parkeerplaatsen voor vrachtwagens.* (2012, november 30). Opgeroepen op april 2, 2015, van RTV Rijnmond: <http://www.rijnmond.nl/nieuws/30-11-2012/groot-tekort-aan-parkeerplaatsen-voor-vrachtwagens>
- Kaartplanning.* (NB). Opgeroepen op april 2, 2015, van Art Systems: <http://www.artsystems.nl/wp-content/uploads/2015/01/6-Rit-7310-Tab-Kaartplanning-17-1-2012-1024x618.jpg>
- Kamer van Koophandel Brabant. (2012). *Onderzoek Vrachtwagenparkeren Zuidwest-Nederland*. NB: Kamer van Koophandel Zuidwest-Nederland.
- Konservative Massnahmen als erster Schritt.* (2015). Opgeroepen op april 10, 2015, van PTA forum online: <http://ptaforum.pharmazeutische-zeitung.de/index.php?id=1885>
- Les signaux d'indication.* (NB). Opgeroepen op april 10, 2015, van Bien Conduire: http://www.bienconduire.be/4__LA_SIGNALISATION_ROUTIERE-4_1_Les_signaux_routiers-4_1_6_Les_signaux_d'indication-page-1950
- Man met een hobby.* (2012, oktober 16). Opgeroepen op april 2, 2015, van Stefan van Hoek: <http://www.stefanvanhoek.nl/2012/10/man-met-een-hobby.html>
- Maut of tol in Europa.* (2012, augustus 2). Opgeroepen op februari 26, 2015, van Transport online: <http://www.transport-online.nl/site/maut/>
- Midden- en Oost-Europeanen van de eerste generatie.* (NB). Opgeroepen op mei 1, 2015, van Centraal Bureau voor de Statistiek: <http://www.cbs.nl/nl-NL/menu/methoden/toelichtingen/alfabet/m/moe-landers-eerste-generatie.htm>
- Minister voelt zich niet aansprakelijk voor aanpak parkeeroverlast.* (2014, december 3). Opgeroepen op mei 8, 2015, van TTM: <http://www.ttm.nl/nieuws/minister-voelt-zich-niet-verantwoordelijk-voor-aanpak-parkeeroverlast/66723/>
- Onderliggend wegennet.* (NB). Opgeroepen op mei 1, 2015, van Woorden-boek: <http://www.woorden-boek.nl/woord/onderliggend%20wegennet>
- Overheid brengt parkeerapp voor vrachtwagens uit.* (2014, november 25). Opgeroepen op april 2, 2015, van Rijkschool Vandaag: <http://www.rijkschoolvandaag.nl/nieuwsarchief/overheid-brengt-parkeerapp-voor-vrachtwagens-uit/>
- Parckr.* (NB). Opgeroepen op april 3, 2015, van Parckr: <http://www.parckr.com/nl/>
- Parkeren.* (2012, oktober 10). Opgeroepen op april 10, 2015, van Missymar wordpress: <https://missymar.wordpress.com/tag/parkeren/>
- Parkeren, je moet er wel bij stilstaan.* (NB). Opgeroepen op februari 19, 2015, van DTV Consultants: <http://www.dtvconsultants.nl/Themas/Parkeren.aspx>
- Pleidooi voor sneller laden en lossen.* (2012, oktober 26). Opgeroepen op april 21, 2015, van Logistiek: <http://www.logistiek.nl/distributie/nieuws/2012/10/pleidooi-voor-sneller-laden-en-lossen-10152819>
- Policy Research Corporation. (2013). *Onderzoek naar de gevolgen voor Nederland van het verder vrijgeven van cabotage*. NB: Ministerie van Infrastructuur en Milieu.
- Reglement verkeersregels en verkeerstekens.* (1990, juli 26). Opgeroepen op februari 26, 2015, van Overheid.nl: http://wetten.overheid.nl/BWBR0004825/HoofdstukI/Artikel1/geldigheidsdatum_26-02-2015
- Rijverboden Europa.* (NB). Opgeroepen op februari 23, 2015, van Transport Online: <http://www.transport-online.nl/site/rijverboden/>
- Schudden illustraties en clipart.* (NB). Opgeroepen op april 10, 2015, van CanStockPhoto: <http://www.canstockphoto.nl/illustratie/schudden.html>
- Summer Programs.* (NB). Opgeroepen op april 10, 2015, van Cluj School of Public Health: <http://publichealth.ro/academics/summer-programs/>
- TLN: 30.000 euro boete voor slapen in cabine.* (2014, juli 21). Opgeroepen op februari 24, 2015, van TTM: <http://www.ttm.nl/nieuws/tln-30-000-euro-boete-voor-slapen-cabine/64000/>
- Truck Journalist.* (2015, maart 2). *Atema bezoekt truckparkings.* Opgeroepen op maart 30, 2015, van Truckjournalist: <http://www.truckjournalist.nl/atema-bezoekt-truckparkings/>

- Truck Parking*. (NB). Opgeroepen op mei 4, 2015, van Port of Rotterdam:
<http://www.portofrotterdam.com/nl/Over-de-haven/haven-rotterdam/bereikbare-haven/Pages/truckports.aspx>
- Val Neuvy Truck Rest Area on A10 Highway*. (NB). Opgeroepen op april 3, 2015, van Tinynode:
http://www.tinynode.com/?q=case_study_truck_detection_cofiroute
- Velthoven, A. (2013, april 17). *IRU voorstel over laden en lossen*. Opgeroepen op april 10, 2015, van Stichting vervoeradres: <https://www.sva.nl/nl/nieuws/iru-voorstel-over-laden-en-lossen>
- Verdrag van Schengen*. (NB). Opgeroepen op maart 30, 2015, van Wikipedia:
http://nl.wikipedia.org/wiki/Verdragen_van_Schengen
- VERJO. (2008). *Goederenvervoer over de weg*. Sint-Michielsgestel: VERJO.
- Verkeersbord camerabewaking basic*. (NB). Opgeroepen op april 10, 2015, van Informatiebord:
<https://www.informatiebord.nl/p/2485/eigen-terrein/camerabewaking/verkeersbord-camerabewaking-basic/>
- Versterking logistieke corridor Rotterdam -- Noord-Limburg*. (2015, maart 16). Opgeroepen op mei 7, 2015, van Railcargo:
http://www.railcargo.nl/actueel/nieuws/nieuws_item/t/versterking_logistieke_corridor_rotterdam_noord_limburg
- Vrachtauto Cabotage*. (NB). Opgeroepen op februari 23, 2015, van Inspectie Leefomgeving en Transport: <http://www.ilent.nl/onderwerpen/transport/vrachtauto/cabotage/>
- Vrachtauto Cabotage*. (NB). Opgeroepen op februari 23, 2015, van Inspectie Leefomgeving en Transport: <http://www.ilent.nl/onderwerpen/transport/vrachtauto/cabotage/>
- Vrachtwagenprobleem grenzen bij Duits Fahrverbot*. (2009, oktober 4). Opgeroepen op februari 27, 2015, van Wegenforum: <http://www.wegenforum.nl/viewtopic.php?f=31&t=7358&start=300>
- Wat verstaan we onder Boordcomputer?* (NB). Opgeroepen op maart 23, 2015, van Transics:
<http://www.transics.com/nl/glossary/boordcomputer/>
- Wegen in Nederland*. (NB). Opgeroepen op februari 19, 2015, van Rijksoverheid:
<http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/wegen/vraag-en-antwoord/wat-voor-wegen-zijn-er-in-nederland-en-wie-is-de-wegbeheerder.html>
- Wegenverkeerswet 1994*. (1994, april 21). Opgeroepen op februari 26, 2015, van Overheid.nl:
http://wetten.overheid.nl/BWBR0006622/Hoofdstuk1/Artikel2/geldigheidsdatum_26-02-2015
- wildparkeren*. (NB). Opgeroepen op mei 1, 2015, van Algemeen Nederlands Woordenboek:
<http://anw.inl.nl/article/wildparkeren#s=0&l=&lp=>

Bijlagen



- Bijlage 1: Interview gemeente Nieuwkoop
- Bijlage 2: Interview gemeente Nissewaard
- Bijlage 3: Enquête vrachtautoparkeren
- Bijlage 4: Resultaten enquête
- Bijlage 5: Interview transportbedrijf Bontrans
- Bijlage 6: Interview transportbedrijf Transtolk
- Bijlage 7: Onderzoek vrachtautoparkeren RMO

Bijlage 1 Interview gemeente Nieuwkoop



Isabeau Storm, medewerker verkeer

9 Maart 2015

De vragen

Met welk probleem had of heeft u als gemeente zijnde te maken omtrent het parkeren van vrachtauto's?

Binnen Noorden is het parkeren van vrachtauto's in de woonwijk al jarenlang een probleem. De vrachtauto's staan met name geparkeerd bij de sportvereniging. Bewoners ervaren hier overlast van in de vorm van geluids- en trillingsoverlast en overlast van het vrachtverkeer dat zich door de wijk heen beweegt.

Welke maatregelen zijn genomen om het probleem te kunnen oplossen?

In eerst instantie is er besloten om strikt te handhaven op het fout parkeren van vrachtauto's. Dit had een sterke bijdrage aan het terugdringen van het probleem.

In een later stadium kunnen er eventueel aanvullende maatregelen worden genomen. Deze aanvullende maatregelen zijn: benutten van bestaande terreinen, meer parkeervergunningen uitgeven en extra parkeervelden aanleggen.

Op welke manier heeft er onderzoek plaatsgevonden betreffende de problematiek van het parkeren van vrachtauto's?

Er heeft een parkeerdrukmeting plaats gevonden. Op drie doordeweekse avonden zijn er inventarisaties uitgevoerd tussen 20:00 en 23:00 uur. Het aantal geparkeerde vrachtauto's in de gemeente Nieuwkoop is zo in beeld gebracht. Vervolgens is de capaciteit van de aanwezige parkeerterreinen bepaald om te bepalen of deze voldoende plaats bieden voor de aanwezige vrachtauto's.

Wat waren de lastige punten van dit onderzoek?

De maatregelen meer parkeervergunningen uitgeven en extra parkeervelden aanleggen zijn niet probleemloos uit te voeren.

Voor het parkeerterrein in Nieuwkoop zelf geldt dat alle vergunningen hiervoor zijn uitgegeven. Er zijn wel vaak plekken vrij doordat chauffeurs zo nu en dan elders in het land geparkeerd staan. Andere chauffeurs geven dan aan dat er vrije plekken zijn en waarom hun daar dan niet kunnen parkeren. Een risico om dit beter te benutten is dat er dubbele plekken worden uitgegeven en er geen inzicht is wanneer een vergunninghouder ook werkelijk op zijn plek parkeert.

En voor de aanleg van extra parkeervelden is bijna geen ruimte. Daarnaast wordt de aanleg van extra parkeervelden alleen gerealiseerd bij de ontwikkeling van nieuwbouw.

Aan welke soort informatie of gegevens had of heeft u behoefte om inzichtelijk te krijgen op het gebied van parkeren van vrachtauto's in uw gemeente?

Locaties waar vrachtauto's verkeerd geparkeerd staan en de parkeerdruk van de aanwezige parkeerterreinen voor vrachtauto's.

En waarom juist deze gegevens?

Om te kunnen bepalen of er voldoende parkeercapaciteit aanwezig is binnen de gemeente. Om zo tot geschikte maatregelen te komen.

Heeft u in beeld kunnen brengen wie er nu precies in uw gemeente geparkeerd staat? (Inventarisatie van vrachtauto's is lastiger dan het inventariseren van normale auto's)

In de kern Nieuwkoop is er door het hanteren van vergunningen wel inzicht wie er staan. Verder is er niet gekeken naar wie er in de gemeente geparkeerd staan, maar alleen of ze verkeerd geparkeerd staan.

Zo ja, op welke wijze?

Door middel van parkeervergunningen.

Heeft u uiteindelijk een goed inzicht kunnen krijgen in de situatie die zich in uw gemeente afspeelt omtrent geparkeerde vrachtauto's?

Ja, tijdens de metingen is de parkeerdruk en de locaties van verkeerd geparkeerde vrachtauto's duidelijk geworden.

Indien de gewenste gegevens in beeld zijn gebracht, wat zijn de vervolgstappen voor uw gemeente?

Met het onderzoek zijn de parkeerknelpunten op het gebied van vrachtautoparkeren inzichtelijk gemaakt. Uiteindelijk worden er aanbevelingen gedaan welke maatregelen genomen kunnen worden. Deze aanbevelingen zijn voorgedragen aan de gemeenteraad.

Zo is er een aanbeveling gedaan om een parkeerterrein, dat geen officieel vrachtautoparkeerterrein is maar wel zodanig gebruikt wordt, aan te wijzen als vrachtautoparkeerterrein. Om dit officieel te maken is een aanwijzingsbesluit van het college van burgemeester en wethouders noodzakelijk.

En verder het toepassen van strikte handhaving.

Wat is het belang van de gemeente omtrent het parkeren van vrachtauto's?

Dat geparkeerde vrachtauto's niet de leefbaarheid en de verkeersveiligheid van de gemeente aantasten.

Welk beleid wordt er in uw gemeente gevoerd met betrekking tot het parkeren van vrachtauto's?

In de Algemene Plaatselijke Verordening is vastgelegd dat het verboden is om grote voertuigen in de bebouwde kom te parkeren.

Welke partijen zijn er allemaal betrokken bij dit onderwerp?

Bewoners en de gemeente zelf.

De bewoners kunnen vrij gemakkelijk hun melding betreffende overlast indienen bij de gemeente.

De gemeente heeft het onderzoek verder zelf intern opgepakt en uitgevoerd.

Met vrachtautochauffeurs is geen contact geweest.

En tot slot,

Welke methode denkt u, is het beste toepasbaar voor het in kaart brengen van de aard en omvang van geparkeerde vrachtauto's in een bepaalde gemeente?

Voor onze gemeente een parkeeronderzoek, waarbij dus een parkeerdrukmeting wordt uitgevoerd.

Wellicht kan er samengewerkt worden met team toezicht en handhaving, zij kunnen bij controlerondes bepaalde informatie vastleggen betreffende bijvoorbeeld aantrekkelijke locaties voor vrachtauto's om te parkeren.

Bijlage 2 Interview gemeente Nissewaard



Jan Slagt, Verkeerskundige

4 Maart 2015

De vragen

Met welk probleem had of heeft u als gemeente zijnde te maken omtrent het parkeren van vrachtauto's?

20 jaar geleden was het probleem dat vrachtauto's parkeerde in de woonwijken. De oplossing voor dit probleem was in die tijd het parkeren van vrachtauto's te faciliteren. Hiervoor werd openbare ruimte ingericht als parkeerplaats voor vrachtauto's.

Hedendaags is het probleem echter dat deze parkeerplaats overvol is. Met name de buitenlandse chauffeurs zijn hier in grote getallen te vinden, waardoor er geen plek meer is voor de lokale chauffeurs uit Spijkenisse. Meerdere parkeerplekken werden bezet gehouden met één vrachtauto, zodat later arriverende landgenoten ook nog een plek hadden. Deze buitenlandse chauffeurs zorgen voor overlast, zij gebruiken de parkeerplaats als het ware als een camping. De parkeerplaats heeft verder geen beschikking over voorzieningen als douches of toiletten en aangezien iedereen zijn behoefte op zijn tijd moet doen werd dit gewoon op het terrein gedaan. In het verleden waren er wel mobiele toiletunits geplaatst, deze werden echter snel verwijderd omdat dit juist een uitnodigend effect hadden om te komen parkeren. Elke maandag, nadat de vrachtauto's weer waren vertrokken, was het een grote bende op de parkeerplaats. Daarnaast vond er veel diefstal plaats, onderdelen of brandstof werd gestolen van de lokale chauffeurs.

Welke maatregelen zijn genomen om het probleem te kunnen oplossen?

Om de vrachtauto's uit woonwijken te krijgen is er dus een parkeerplaats gerealiseerd.

Op een gegeven moment beschikte deze parkeerplaats over mobiele toiletunits, om het aantrekken van vrachtauto's naar deze locatie te voorkomen zijn deze juist weer verwijderd.

Om de "campingsituatie" aan te pakken werd in de APV het slaapverbod ingepast. Dit slaapverbod bleek echter lastig te handhaven, wanneer kon men immers vastleggen dat een chauffeur werkelijk aan het slapen was in de cabine?

Streng handhaving heeft wel bijgedragen aan het verminderen van het probleem. Bij buitenlandse chauffeurs werden er foto's genomen van de kentekens en de mogelijke bedrijfslogo's. En door middel van vertaalde informatie, via google translate vertaalt, werden de chauffeurs op het slaapverbod gewezen.

Om het probleem uiteindelijk op te lossen is ervoor gekozen om het parkeerterrein te onttrekken van de openbare ruimte, hierdoor kan de gemeente een speciaal reglement vaststellen voor de parkeerplaats. In de toekomst zullen er slagbomen worden geplaatst, camera toezicht worden aangebracht en een kassa worden geplaatst. De lokale chauffeurs kunnen een abonnement aanschaffen en krijgen een speciale kaart om het terrein op te kunnen. Voor deze chauffeurs wordt gedurende de abonnementsperiode een parkeervak toegewezen. Andere chauffeurs kunnen ook op het terrein parkeren, er blijven immers ook plekken over voor niet lokale chauffeurs. Deze andere chauffeurs dienen dan bij de kassa het betreffende aantal parkeeruren te kopen.

Op welke manier heeft er onderzoek plaatsgevonden betreffende het parkeerprobleem van vrachtauto's?

De lokale chauffeurs werden vertegenwoordigd door de vrouw van een lokale chauffeur. Zij heeft alle lokale chauffeurs weten te verenigen, door bij de vrachtauto's briefjes achter te laten voor contactgegevens. Hiermee had deze mevrouw een lijst opgesteld van grotendeels alle lokale vrachtautochauffeurs in Spijkenisse. Door de gemeente zijn deze nagekomen of deze chauffeurs werkelijk woonachtig in Spijkenisse waren. Verder onderzoek heeft met name plaatsgevonden tijdens de handavingsronden van de politie en van de gemeente. Hierbij kreeg de gemeente een beeld van welk probleem zich er nu voordoet.

Wat waren de lastige punten van dit onderzoek?

Het werd vrij snel duidelijk dat het probleem niet was op te lossen met alleen regels. Met name door taalbarrières werd dit lastig. Daarnaast was het niet mogelijk om continu maar te blijven handhaven, dat was een te dure en intensieve oplossing.

Bij het komen tot een oplossing was en is het lastig dat het parkeerterrein meer functies invult dan alleen het parkeren van vrachtauto's. Op het naastgelegen bedrijventerrein is namelijk een trailerfabrikant aanwezig die zijn trailers op het parkeerterrein stalt zodat zijn klanten deze hier kunnen ophalen. Daarnaast zijn er rijsscholen die gebruik maken van het terrein om speciale verrichtingen of kleine oefeningen uit te voeren. De gemeente moet nog uitzoeken hoe ze precies omgaan met deze dubbele functies van het parkeerterrein.

Aan welke soort informatie of gegevens had of heeft u behoefte om inzichtelijk te krijgen op het gebied van parkeren van vrachtauto's in uw gemeente?

Behoeft aan kennis en inzicht van de situatie in de gemeente, maar ook wat er in de regio allemaal afspeelde betreffende dit probleem. Om dit inzichtelijk te krijgen heeft er meerder overleg plaatsgevonden met verschillende partijen uit de regio.

Daarnaast was er ook behoefte om te achterhalen wat de standpunten van de lokale chauffeurs waren betreffende het parkeren van de vrachtauto. Deze informatie is via de vertegenwoordigster van de lokale vrachtautochauffeurs naar voren gekomen.

En waarom juist deze gegevens?

Om tot een passende oplossing te kunnen komen waar de lokale chauffeurs het mee eens zijn. En om te kijken hoe er in de regio met het probleem wordt omgegaan, welke aanpak daar wordt toegepast.

Heeft u in beeld kunnen krijgen wie er nu precies in uw gemeente geparkeerd staat? (Inventarisatie van vrachtauto's is lastiger dan het inventariseren van normale auto's)

Lokale chauffeurs wel, buitenlandse chauffeurs niet precies.
Bij de buitenlandse chauffeurs is wel het land van afkomst duidelijk geworden.

Zo ja, op welke wijze?

Lokale chauffeurs zijn in beeld gebracht doordat de vertegenwoordigster van de lokale chauffeurs een lijst met gegevens had opgesteld wie allemaal de lokale chauffeurs zijn. Vervolgens is deze lijst door de gemeente nagetrokken met het inwonersregister.

Bij de buitenlandse chauffeurs is nagegaan naar welke talen de informatie allemaal moest worden vertaald en zo werd er achterhaald uit welk land deze afkomstig waren.

Heeft u inzicht kunnen krijgen in het parkeermotief van de chauffeurs? (Waarom ze juist op deze locatie staan en waarom ze nu eigenlijk moeten parkeren)

Ja, de buitenlanders staan hier met name omdat het gratis is en collega's uit hetzelfde land hier ook parkeren. Het is een plek geworden om samen te komen.

Voor de chauffeurs uit Spijkenisse is dit hun standplaats.

Zo ja, op welke wijze?

Door na te gaan, via regio overleg, waarom het probleem vanuit Rotterdam naar Spijkenisse is verplaatst. Het werkgebied van de buitenlandse chauffeurs bevindt zich namelijk voornamelijk in de haven van Rotterdam. Door in Rotterdam betaald parkeren toe te passen is het probleem naar Spijkenisse verschoven. Ook Rijkswaterstaat kampt met het probleem dat deze buitenlandse chauffeurs massaal bij de gratis parkeervoorzieningen langs de snelweg parkeren. Rijkswaterstaat is overigens ook met beleid bezig om hier betaald parkeren toe te passen.

Heeft u uiteindelijk een goed inzicht kunnen krijgen in de situatie die zich in uw gemeente afspeelt omtrent geparkeerde vrachtauto's?

Ja, met name door de vrouw die de vertegenwoordiging van de lokale chauffeurs op zich nam. De gemeente zelf heeft geen contact gehad met de chauffeurs, alles verliep via haar.

Indien de gewenste gegevens in beeld zijn gebracht, wat zijn de vervolgstappen voor uw gemeente?

Het komen tot de oplossing, in dit geval het aanbrengen van slagbomen, kassahuisje en camera's. Daarnaast het reglement opstellen en laten vaststellen door de gemeenteraad omtrent dit parkeerterrein. Het kaartstelsel voor de lokale chauffeurs integreren.

Wat is het belang van de gemeente omtrent het parkeren van vrachtauto's?

Het belang van de gemeente is om een goede service aan de lokale chauffeurs te kunnen leveren. En dit betekent dus voldoende en veilige parkeerplaatsen aanbieden aan deze chauffeurs.

Welk beleid wordt er in uw gemeente gevoerd met betrekking tot het parkeren van vrachtauto's?

In de woonwijken is het verboden en wordt hier streng op gehandhaafd. Verder geldt het slaapverbod uit de APV. En wordt er nu voor het parkeerterrein betaald parkeren ingevoerd voor vrachtauto's.

Welke partijen zijn er allemaal betrokken bij dit onderwerp?

Omliggende gemeenten in de regio Rotterdam, Rijkswaterstaat, Havenbedrijf Rotterdam, Politie, TLN en lokale chauffeurs.

Overigens vond de gemeente Spijkenisse dat TLN weinig toe te voegen had, voor de buitenlandse chauffeurs heeft TLN bijvoorbeeld al vrij weinig te betekenen.

En tot slot,

Welke methode denkt u, is het beste toepasbaar voor het in kaart brengen van de aard en omvang van geparkeerde vrachtauto's in een bepaalde gemeente?

Om de buitenlandse chauffeurs in beeld te brengen moet je alles vertalen.

Daarnaast is het verenigen van lokale chauffeurs heel belangrijk geweest bij ons om te komen tot een oplossing. Hiermee zijn bijvoorbeeld ook zaken uitgezocht als hoeveel deze lokale chauffeurs bereid zijn om te betalen voor een veilige parkeerplek in hun woonplaats.

Verder is de heer Slagt van mening dat het betaald parkeren voor vrachtauto's niet eens zo gek is. Voor auto's wordt het immers ook op grote schaal toegepast. In steeds meer gemeenten wordt betaald parkeren voor vrachtauto's toegepast. Dat hiermee het probleem verplaatst wordt begrijpt hij, maar op een gegeven moment zal er op steeds meer plekken betaald moeten worden. Hierdoor zal de chauffeur op een gegeven moment de afweging moeten maken of dat hij zoveel verder rijdt voor een gratis parkeerplaats of accepteren dat hij moet betalen.

Door betaald parkeren en het kaartstelsel in te voeren kan de situatie optimaal gemonitord worden.

Bijlage 3 Enquête vrachtautoparkeren



De enquête is verstuurd naar 140 gemeenten, naar de contactpersonen van de afdeling verkeer. De personen hadden twee weken de tijd om de enquête in te vullen. Na een week is een herinnering gestuurd naar de personen die de enquête nog niet hadden ingevuld.

Intro:

Geachte Heer/Mevrouw,

Mijn naam is Rik Benschop en voor mijn afstudeeronderzoek voer ik een onderzoek uit voor DTV Consultants betreffende het parkeren van vrachtauto's. De laatste jaren neemt het aantal vrachtauto's dat zich in Nederland bevindt toe, met als gevolg dat ook de parkeerdruk toeneemt. De ervaring is dat deze toenemende parkeerdruk van vrachtauto's in diverse gevallen voor problemen zorgt. Problemen als: geparkeerde vrachtauto's in woonwijken, verkeersonveilige situaties, overlast van chauffeurs die zich op straat bevinden en de openbare ruimte vervuilen en dergelijke.

Het doel van deze enquête is een beter beeld krijgen van de problemen die worden ervaren met geparkeerde vrachtauto's in verschillende gemeenten. Met behulp van de resultaten wordt er gewerkt aan een methode om geparkeerde vrachtauto's in een bepaald gebied in beeld te brengen.

De enquête is gericht op de huidige situatie, maar ook op situaties die zich in het verleden hebben voorgedaan in uw gemeente die betrekking hebben op het parkeren van vrachtauto's. Het kost u slechts 5 minuten om deze enquête in te vullen. De enquête wordt afgesloten op 21 april 2015. Via onderstaande link kunt u eenvoudig en snel de enquête invullen.

Start de enquête

Uw input wordt zeer op prijs gesteld.

Met vriendelijke groeten,

Rik Benschop
Afstudeerstagiaire Ruimtelijke Ordening & Planologie
Hogeschool Utrecht
DTV Consultants

1. Onder welk gebiedstype zou u uw gemeente indelen?

- ☐ Havengebied, in de directe of aangrenzende omgeving van het havengebied de Port of Rotterdam
- ☐ Grensgebied, in de directe omgeving van de Nederlands-Duitse of Nederlands-Belgische grens
- ☐ Het onderliggende wegennet, het overige onderliggende wegennet niet gelegen in het havengebied van Rotterdam of grensgebieden van de landgrens

2. Zijn er parkeervoorzieningen speciaal voor vrachtauto's aanwezig binnen uw gemeente?

- ☐ Ja
- ☐ Nee

3. Vinden er illegale of ongewenste parkeerbewegingen van vrachtauto's plaats in uw gemeente?

- ☐ Ja, illegale parkeerbewegingen
- ☐ Ja, ongewenste parkeerbewegingen
- ☐ Nee

4. Zijn er klachten in uw gemeente over het parkeren van vrachtauto's?

- ☐ Incidenteel, enkele keren per jaar
- ☐ Regelmatig, tot 12 keer per jaar
- ☐ Veel, meer dan 12 keer per jaar
- ☐ Geen

5. In welk gebied wordt met name overlast ervaren?

- ☐ Bedrijventerrein
- ☐ Woongebied (bebouwde kom)
- ☐ Gemengd gebied
- ☐ Buitengebied

6. Welke parkeerduur zorgt voor de meeste overlast?

- ☐ Kort parkeren, variërend van 15 minuten tot 45 minuten
- ☐ Lang parkeren, aaneengesloten periode van minimaal 9 uur (vaak 's nachts)
- ☐ Weekend parkeren, gedurende ongeveer 48 uur
- ☐ Langer dan 48 uur, in bijvoorbeeld de vorm van stalling of het wachten op retourvracht

7. Welk type parkeerder zorgt voor de meeste overlast?

- ☐ Transitparkeerder, regiovreemd verkeer wat zich enkel in uw gemeente bevindt om te parkeren
- ☐ Bestemmingsparkeerder, vrachtauto geparkeerd in uw gemeente om te laden/lossen in uw gemeente maar verder geen lokale binding heeft met uw gemeente
- ☐ Plaatsgebonden parkeerder, vrachtauto's van de lokale chauffeurs en/of lokale bedrijven geparkeerd in uw gemeente
- ☐ Onbekend

8. Op welke wijze ervaart u de meeste overlast van geparkeerde vrachtauto's in uw gemeente?

- ☐ Te hoge parkeerdruk, overvolle parkeerplaatsen
- ☐ Verkeerd geparkeerde vrachtauto's in de bebouwde kom
- ☐ Onveilige verkeerssituaties
- ☐ Overlast van chauffeurs die zich op straat bevinden (bijvoorbeeld het in het openbaar bbq'en, het doen van de behoefte in de openbare ruimte of het dumpen van afval)
- ☐ Geluids-, trillingshinder of vervuiling, veroorzaakt door de vrachtauto zelf
- ☐ Gebruik van routes richting parkeerlocatie die niet bestemd zijn voor vrachtverkeer
- ☐ Anders,

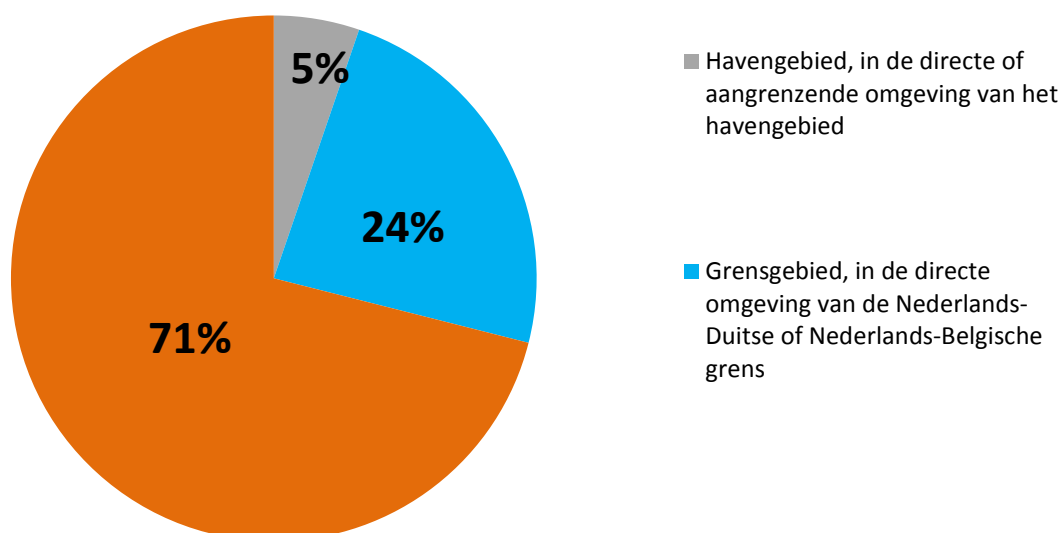
9. Aan welke soort informatie heeft u behoefte betreffende de geparkeerde vrachtauto's in uw gemeente?

U kunt hierbij denken aan zaken als; in hoeverre worden bestaande parkeervoorzieningen benut, waar wordt er allemaal geparkeerd in de gemeente, door wie, waarom, is er behoefte aan gemeente overkoepelend beleid of bijvoorbeeld een communicatiemodel om te kunnen communiceren met de chauffeurs.

10. Indien u nog eventuele op of aanmerkingen betreffende het parkeren van vrachtauto's in uw gemeente heeft, kunt u dat onderstaand aangeven.

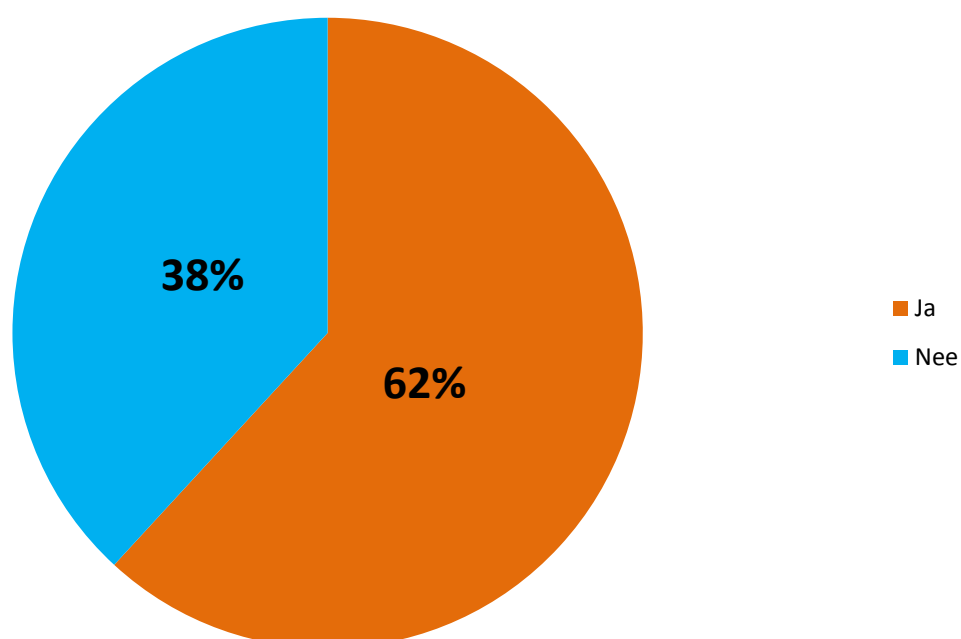
Bijlage 4 Resultaten enquête

1. Onder welk gebiedstype zou u uw gemeente indelen?



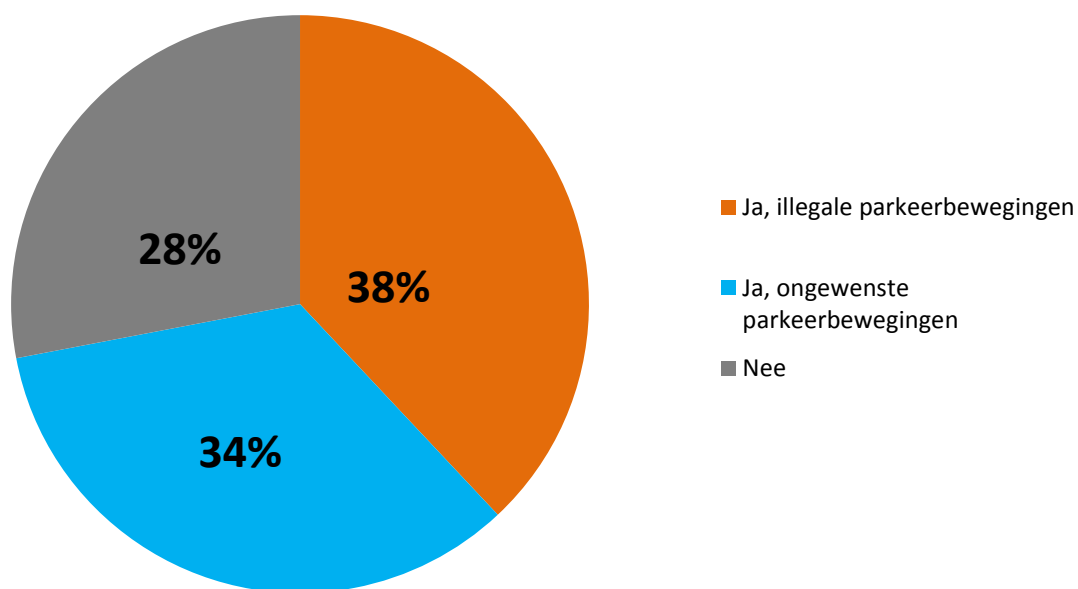
Figuur 1: Gebiedstypen van de ondervraagde gemeenten

2. Zijn er parkeervoorzieningen speciaal voor vrachtauto's aanwezig binnen uw gemeente?



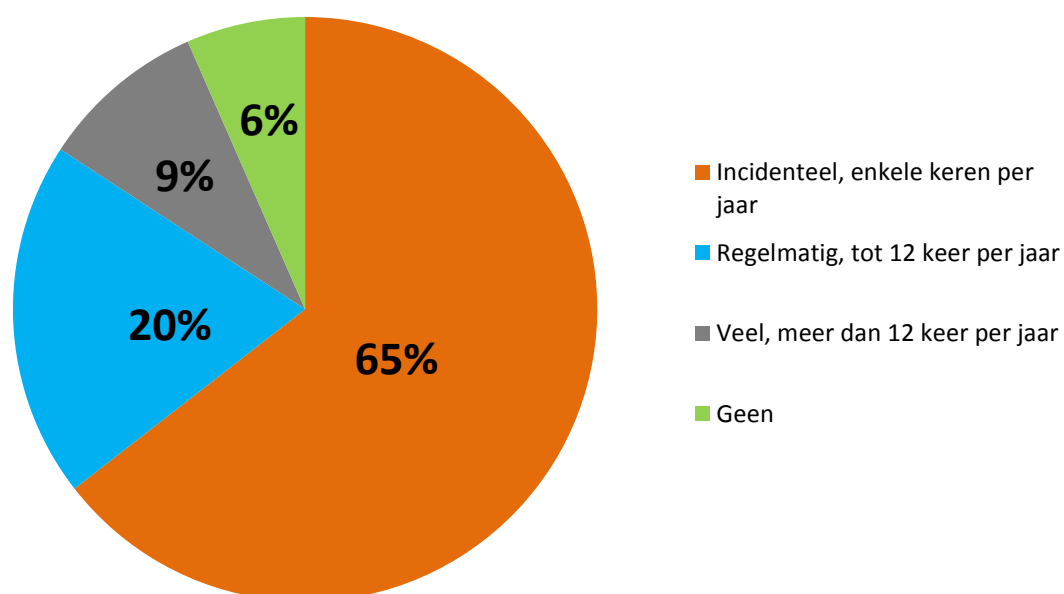
Figuur 2: Aanwezigheid parkeervoorzieningen

3. Vinden er illegale of ongewenste parkeerbewegingen van vrachtauto's plaats in uw gemeente?



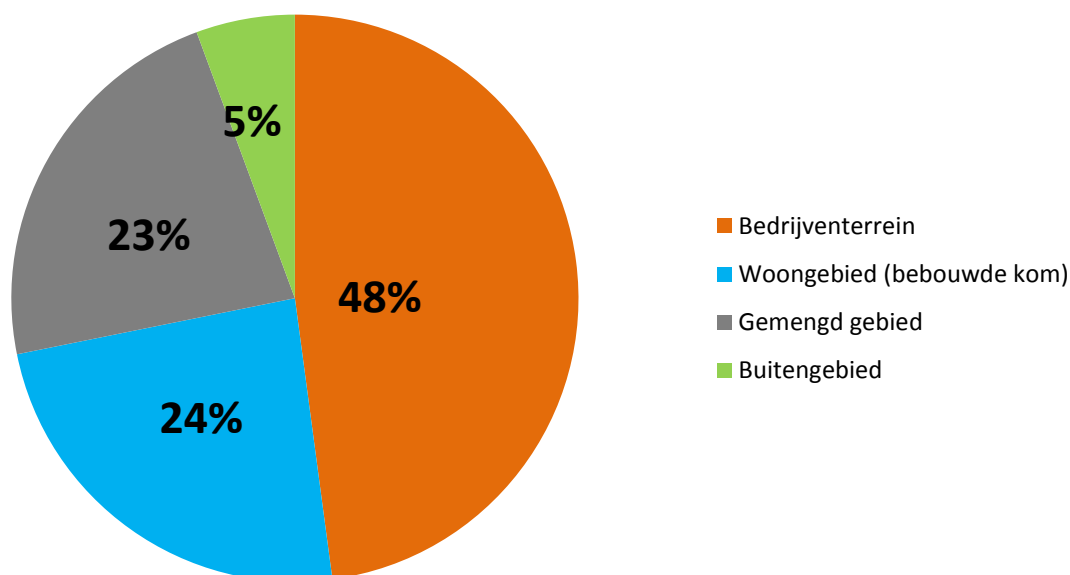
Figuur 3: Parkeerbewegingen in de gemeente

4. Zijn er klachten in uw gemeente over het parkeren van vrachtauto's?



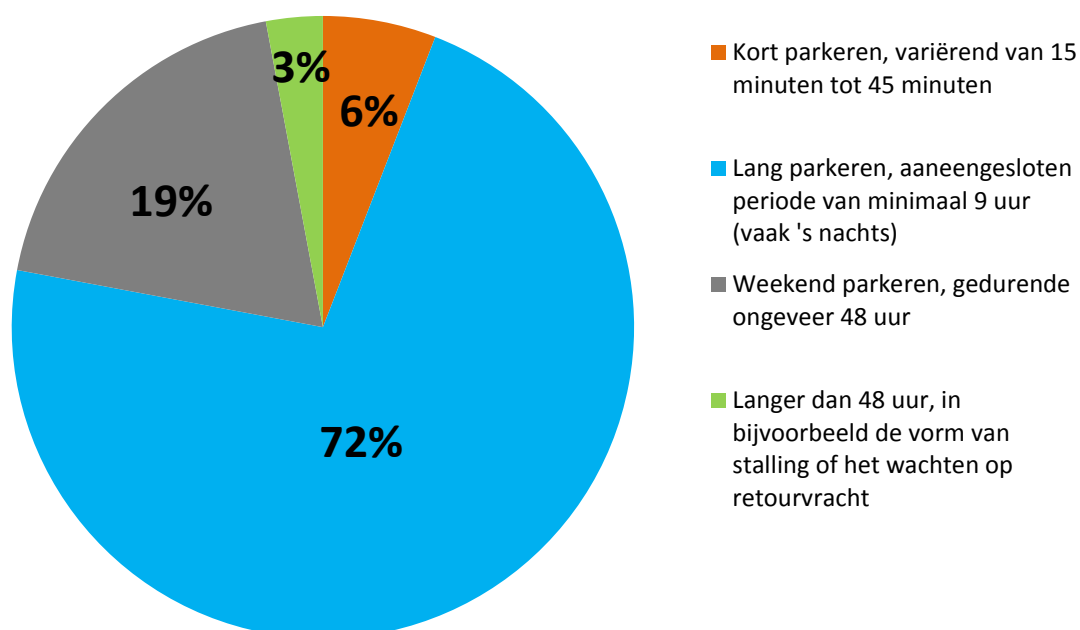
Figuur 4: Aantal klachten in de gemeenten

5. In welk gebied wordt met name overlast ervaren?



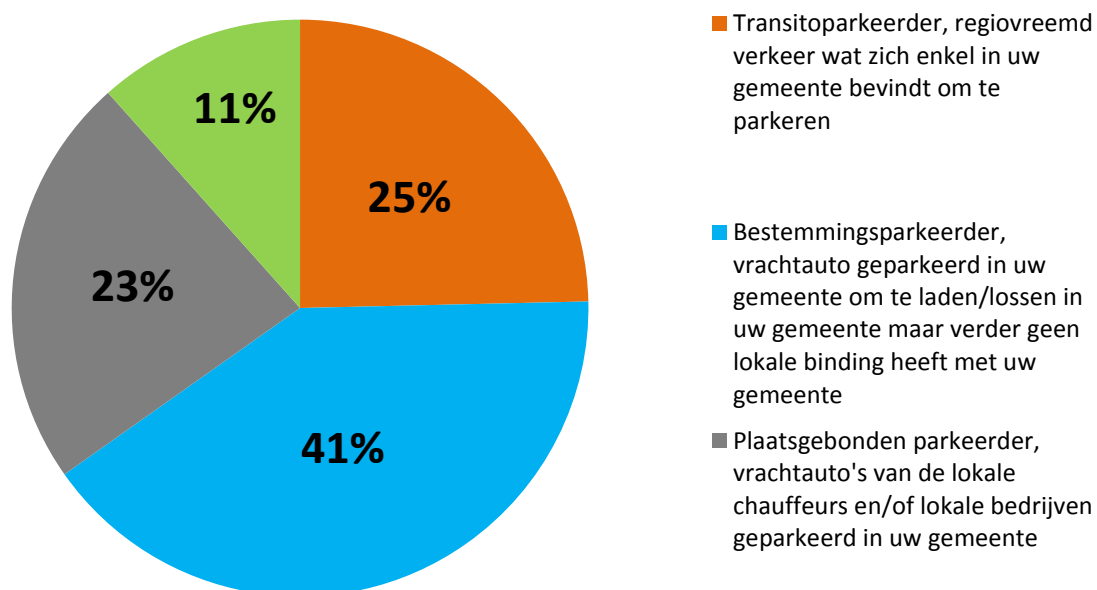
Figuur 5: Gebied van meest waargenomen overlast

6. Welke parkeerduur zorgt voor de meeste overlast?



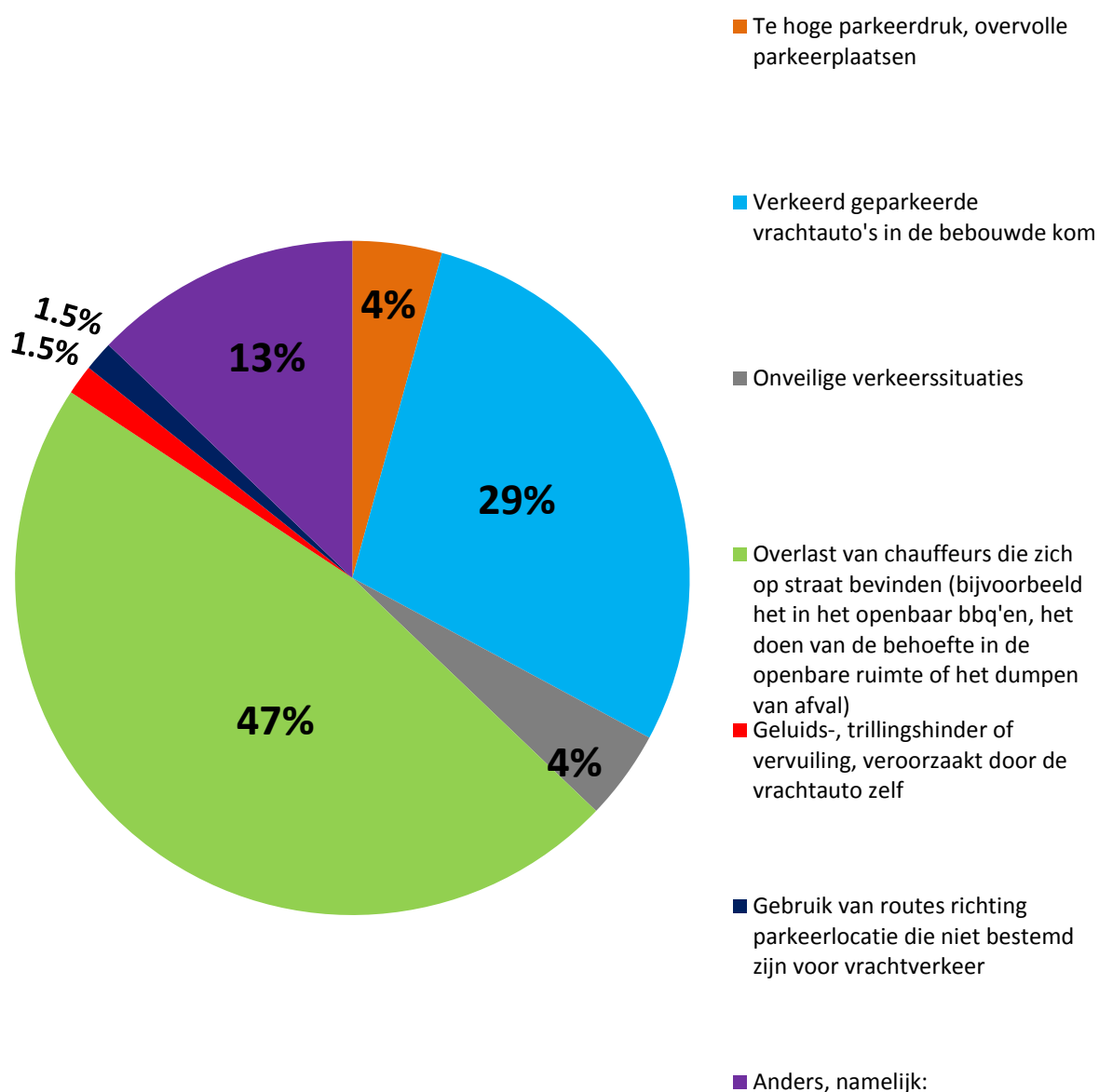
Figuur 6: Parkeerduur van de meeste overlast

7. Welk type parkeerder zorgt voor de meeste overlast?



Figuur 7: Type parkeerder van de meeste overlast

8. Op welke wijze ervaart u de meeste overlast van geparkeerde vrachtauto's in uw gemeente?



Figuur 8: Wijze van overlast

Anders namelijk:

- Uiterlijk aanzien
- Leefbaarheid woonstraten
- Samenscholing in buitengebied of op parkeerplaatsen langs de Rijkswegen
- Hinderlijk geparkeerd voor uitzicht bewoners, lawaai bij het 's ochtends vroeg starten in een woonwijk of hinderlijk geparkeerd voor doorgang op bedrijventerrein.

Bijlage 5 Interview transportbedrijf Bontrans



Herman Hulsman, planner (voormalig politieagent)

5 Maart 2015

De vragen

Parkeerervaring

Hoe ervaart uw bedrijf het parkeren van vrachtauto's?

Het parkeren van vrachtauto's wordt ervaren als problematisch. Bontrans hanteert een aansluitende planning, van maandagochtend tot vrijdagavond. In tegenstelling tot distributievervoer, waarbij een vrachtauto op een dag een route rijdt en elke dag uiteindelijk weer terug komt op dezelfde locatie, weet de chauffeur bij Bontrans bij aanvang van de dag niet waar hij zich in de avond bevindt. Daarnaast wordt vanwege de rijtijden het zoekgebied om te parkeren beperkt/afgebakend.

Door de ervaring hebben de meeste chauffeurs en ook de planning wel inzicht in waar geschikte parkeergelegenheden zijn.

Bontrans is gevestigd in de Botlek in het havengebied van Rotterdam, in het havengebied van Rotterdam zijn in het verleden diverse problemen met het parkeren van vrachtauto's waargenomen. De trend in het havengebied nu is het invoeren van betaald parkeren en het verbieden van parkeren. Dit beleid is vooral gericht op het lang parkeren, een parkeerduur van langer dan 9 uur.

Bij veel chauffeurs is de standplaats op het eigen terrein van het bedrijf gesitueerd. Andere chauffeurs hebben vaak afspraken gemaakt met bedrijventerreinen of andere terreinen om hun vrachtauto te kunnen parkeren.

Wat is uw, als bedrijf zijnde, belang bij het parkeren van vrachtauto's?

Het grootste belang is veiligheid. De chauffeurs, de vrachtauto en de lading moeten veilig geparkeerd staan. Bewaakt en daarom ook meestal betaald parkeren is daarbij geen issue.

Welke parkeerbehoefte heeft u als bedrijf, welk type parkeerplaats?

Veilige parkeerplaats, type of grootte maakt daarbij niet uit.

Wat zijn motieven tot parkeren van de vrachtauto?

Nachtrust 11 uur, 3x in de week is 9 uur toegestaan

Weekendrust 45 uur

Verkorte weekendrust 24 uur

Pauze maken 15, 30, 45 minuten

Wachten op laden/lossen varieert in tijdsduur

Hoe wordt in het buitenland omgegaan met het parkeren van vrachtauto's, regelgeving?

Binnen het EG (Europees Gemeenschap) gebied zijn heel veel dezelfde problemen waar te nemen, dit als gevolg van het openstellen van de grenzen. Er zijn daarom binnen de EU landen veel grote bewaakte parkings te vinden.

Dataverwerking

Welke gegevens legt uw bedrijf vast betreffende de vervoersbewegingen en dus ook de stilstand van uw vrachtauto's?

De vervoersbewegingen worden vastgelegd door middel van de boordcomputer. Het parkeren van vrachtauto's wordt niet specifiek vastgelegd.

Wel komt het bij gevoelige lading voor dat er afspraken met de opdrachtgever worden gemaakt betreffende het parkeren van de vrachtauto die deze gevoelige lading vervoert. Chauffeurs mogen bij dit soort ritten vaak alleen stoppen indien dit volgens de rijtijdenwet verplicht is, deze stop dient dan gemaakt te worden op een bewaakte parkeerplaats.

Bontrans is een transporteur van containers, dit wel zeggen dat deze containers kunnen wisselen van vervoersmiddel. Door de planning wordt bepaald of een container met gevoelige lading mee wordt gegeven met een vrachtauto. De planning bepaald of deze vrachtauto met container op een veilige plek zijn nachtrust door kan brengen. Indien dit niet het geval is, blijft de container op het opslagdepot achter het hek.

Hoe worden deze gegevens vastgelegd?

In overleg met opdrachtgever en op de vrachtbrieven wordt de lading aangegeven.

Door de verzekeraar zijn de locaties vastgelegd die voldoen aan de eisen van een veilige parkeerplaats.

Welke gegevens leggen de boordcomputers en tachografen vast?

De boordcomputer legt de rit- en uur registratie, brandstofregistratie, rijstijl van de chauffeur vast en dient daarnaast als communicatiemiddel.

Tachograaf noteert de rij en rusttijden, afgelegde afstand en de snelheid.

Wat wordt er met deze informatie gedaan?

Via de boordcomputer wordt de planning gecommuniceerd en de chauffeur gevolgd.

Tachograaf is ter controle voor de controlerende instanties.

Bent u op de hoogte van gegevens betreffende geparkeerde vrachtauto's die buiten uw bedrijf in de transportwereld worden vastgelegd?

Qua parkeren van vrachtauto's is het niet bekend of er gegevens worden vastgelegd. Verkeersstromen en stagnatie wordt wel gemonitord.

Zijn de vastgelegde gegevens openbaar?

N.V.T.

Op welke wijzen staan de vrachtauto's geregistreerd, wat zegt het kenteken over de vrachtauto?

Het kenteken van de vrachtauto staat op naam van het bedrijf. Het kenteken zegt dus niks over de chauffeur van de vrachtauto. Om dit in beeld te kunnen brengen heb je het inwonersregister nodig om te kunnen zien wie de beroepschauffeurs in een gemeente zijn.

Richting aanpak**Welk inzicht is volgens u het meest essentieel om het parkeren van vrachtauto's in een bepaald gebied goed in beeld te krijgen?**

Het belangrijkste is het in beeld brengen van de capaciteitsbenutting van de parkeervoorzieningen. Of deze voorzieningen vol staan of niet.

De gemeente is over het algemeen weinig verbonden met de chauffeurs, geparkeerde vrachtauto's in de gemeente hebben immers geen economisch toegevoegde waarde. De gemeente heeft dan wel het belang om het parkeren van vrachtauto's te faciliteren, waarbij het liefst een betaalde parking wordt toegepast zodat de gemeente inkomsten hieruit kan genereren.

Stel u moet het parkeren van vrachtauto's in een bepaald gebied monitoren, welk interval van metingen zou u toepassen?

Na 22:00 doordeweeks, en in het weekend op zaterdag of zondag. Dekt ongeveer 95% van het probleem. Het lang parkeren in beeld brengen is vooral van belang.

Welke partijen zijn er allemaal betrokken bij het parkeren van vrachtauto's?

Wegbeheerders als provincie, gemeente en Rijkswaterstaat. Politie die moet handhaven. En daarnaast grondeigenaren van aangrenzende gebieden, deze gebieden hebben vaak te lijden door hoge parkeerdruk, vaak wordt er aan aangrenzende gebieden schade toegebracht door spoorvorming.

TLN heeft weinig inbreng, deze draagt het probleem alleen aan maar doet er verder weinig aan.

En tot slot,**Welke oplossing ziet u voor het probleem omtrent het parkeren van vrachtauto's?**

Door de open grenzen en de aantrekking van deze losse buitenlandse chauffeurs zal het probleem blijven ontstaan. Het probleem ligt bij de gemeenten of instanties, maar de oplossing die hier wordt toegepast werkt vaak als doorschuifstelsel. Door in een gemeente betaald parkeren toe te passen, zullen er chauffeurs uitwijken naar andere gratis parkeervoorzieningen.

Het verenigen van chauffeurs waarbij één vertegenwoordiger deze groep vertegenwoordigt is een goede methode.

In Rotterdam zijn in het verleden betaalde parkings ingevoerd, in het beginstadium werden deze betaalde parking nog niet goed benut. Maar hedendaags is waar te nemen dat deze parkings nu een behoorlijke bezettingsgraad hebben.

Bijlage 6 Interview transportbedrijf Transtolk



Jorien Stolk, Fleetmanager en Planning

2 Maart 2015

De vragen

Parkeerervaring

Hoe ervaart uw bedrijf het parkeren van vrachtauto's?

Veelal worden de vrachtauto's hier op de zaak geparkeerd.
Onderweg worden er wel eens problemen ervaren zoals: te vol of onbewaakt.
Doordat wij met name in de nacht rijden vallen deze problemen voor ons wel mee.

Welke problemen komen er bij uw bedrijf voor betreffende het parkeren van de vrachtauto?

Overvolle of onbewaakte parkeerplaatsen.
Ook komt het voor dat de parkeervoorzieningen dermate afgelegen zijn en dat er dus een behoorlijke afstand lopend afgelegd moet worden om bij de beschaving of dergelijke te komen.

Wat is uw, als bedrijf zijnde, belang bij het parkeren van vrachtauto's?

Een veilige, schone parkeerplaats in een veilige omgeving.

Welke parkeerbehoefte heeft u als bedrijf, welk type parkeerplaats?

Afgelegen parkeerplaatsen, niet direct in de bewoonde omgeving, zodat niemand last heeft van de draaiende koelmotoren.

Wat zijn motieven tot parkeren van de vrachtauto?

Rust en pauze volgens rijtijdenwet, het afwisselen van chauffeurs, het wachten bij bestemming of het wachten op een nieuwe opdracht.

Hoe wordt in het buitenland omgegaan met het parkeren van vrachtauto's, regelgeving?

Vrijwel hetzelfde als in Nederland.
In het buitenland parkeren wij uitsluitend op bewaakte en veilige parkings bij de autosnelwegen. Dit hangt overigens wel af van de lading.

Dataverwerking

Welke gegevens legt uw bedrijf vast betreffende de vervoersbewegingen en dus ook de stilstand van uw vrachtauto's?

Door middel van GPS, tracking control en het inzicht in de vaste standplaatsen.

Hoe worden deze gegevens vastgelegd?

De gegevens worden door middel van automatische bewegingen vastgelegd. Indien er beweging plaats vindt dan wordt dit vastgelegd.

Welke gegevens leggen de boordcomputers en tachografen vast?

Rij- en rusttijden, snelheid, aantal rij-uren, dienstdag en gegevens betreffende het verbruik.

Wat wordt er met deze informatie gedaan?

Intern: Per week worden deze gegevens vergeleken, indien er grote afwijkingen plaatsvinden wordt er aandacht aan besteed en gelijk ingegrepen.

Bent u op de hoogte van gegevens betreffende geparkeerde vrachtauto's die buiten uw bedrijf in de transportwereld worden vastgelegd?

Dat er met name problematiek is waar te nemen in de weekenden. Maar verdere gegevens niet.

Zijn de vastgelegde gegevens openbaar?

Nee, bepaalde gegevens die wij vastleggen zijn wel op aanvraag te verkrijgen.

Op welke wijzen staan de vrachtauto's geregistreerd, wat zegt het kenteken over de vrachtauto?

Op de naam van het bedrijf. En daarnaast op vlootnummer.

Richting aanpak**Welk inzicht is volgens u het meest essentieel om het parkeren van vrachtauto's in een bepaald gebied goed in beeld te krijgen?**

Transportbewegingen en de aansluitingen, door middel van vracht en lading beschikbaarheid.

Stel u moet het parkeren van vrachtauto's in een bepaald gebied monitoren, welk interval van metingen zou u toepassen?

Eigenlijk elke dag.

Welke partijen zijn er allemaal betrokken bij het parkeren van vrachtauto's?

Gemeenten en bedrijven.

En tot slot,**Welke oplossing ziet u voor het probleem omtrent het parkeren van vrachtauto's?**

Verdubbelen van parkeerplaatsen en eventueel het monitoren van diverse factoren.

Bijlage 7 Overzicht RMO onderzoek



DTV consultants heeft betreffende het vrachtautoparkeren in de regio Noord-Limburg een onderzoek uitgevoerd. Aanleiding voor dit onderzoek is dat het Regionaal MobiliteitsOverleg (RMO) van Noord-Limburg in de Regionale Mobiliteitsvisie heeft geconstateerd dat het parkeren van vrachtauto's een probleem vormt in de regio. De problematiek is het grootst op het onderliggende wegennet en bij de bedrijventerreinen in de regio Venlo. Deze problematiek ontstaat mede als gevolg van de goederencorridor Rotterdam richting Duitsland, waar de regio Noord-Limburg een belangrijke schakel in is en het doorrijden van de chauffeurs tot aan de grens.

Met dit onderzoek dient inzicht te worden verkregen in de aard en omvang van de problematiek rondom het thema vrachtautoparkeren in Noord-Limburg. In deze bijlage zal de onderzoeksopzet en de bevindingen van dit onderzoek behandeld worden.

De onderzoeksopzet

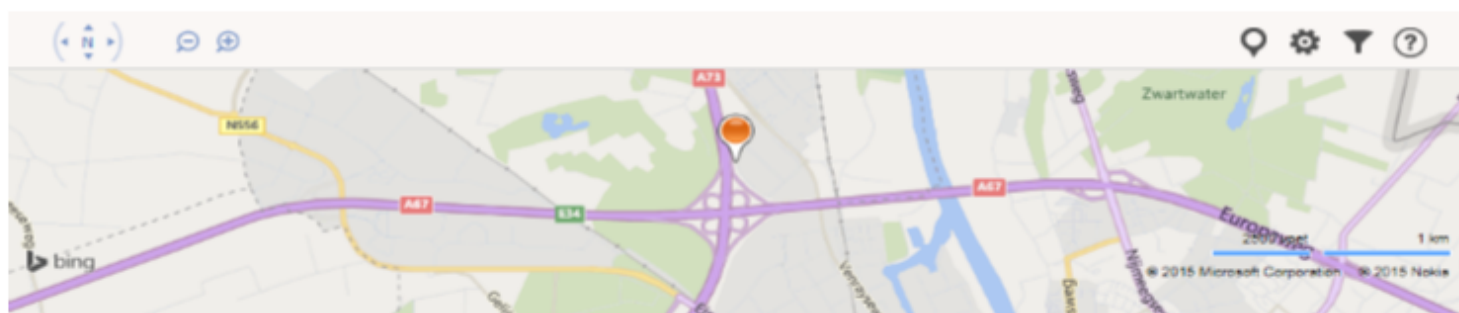
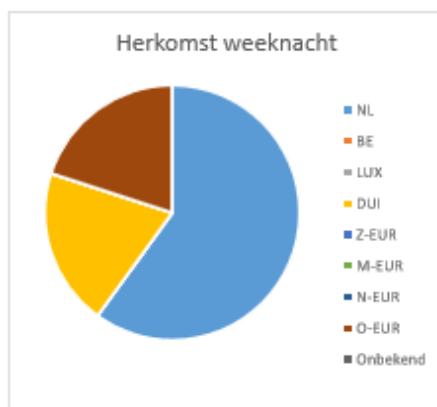
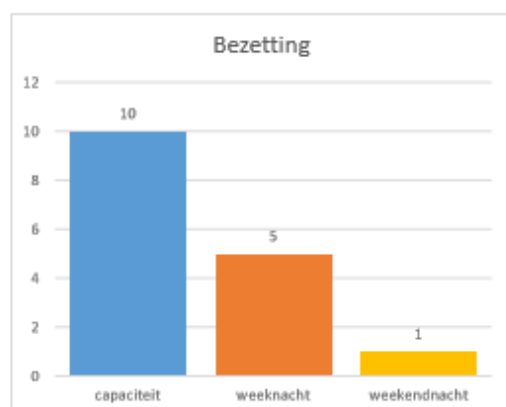
Voor het onderzoek naar vrachtautoparkeren in Noord-Limburg is een online tool opgezet. Via deze tool konden de gemeenten gelegen binnen de regio Noord-Limburg op een digitale kaart locaties aangeven waar er vrachtauto's geparkeerd worden in de gemeente, wat voor type parkeervoorziening het is, de capaciteit, de geschiedenis van handhaving, een inschatting van wie er parkeren en een oordeel of er eventueel overlast wordt ervaren.

Nadat deze locaties in kaart waren gebracht is er onderzoek uitgevoerd op de 75 gemarkeerde locaties. Dit onderzoek heeft plaatsgevonden op drie momenten, tweemaal tijdens een weeknacht en eenmaal tijdens een weekendnacht. De meetmomenten vonden plaats tussen 21:30 uur en 05:30 uur. Bij de grote parkings/verzorgingsplaatsen is een inschatting gemaakt van het bezettingspercentage en de herkomst van de chauffeurs. Bij de kleinere parkeerlocaties is een volledige inventarisatie uitgevoerd. Per locatie is daar het aantal vrachtauto's geteld, genoteerd of er chauffeurs op straat zijn, of er gekookt wordt op straat en of er hinder waar te nemen is. Per geparkeerde vrachtauto zijn vervolgens de volgende gegevens genoteerd:

- Plaatsnaam op truck
- Land van de truck
- Bedrijfsnaam Truck
- Land van de oplegger
- Bedrijfsnaam van de oplegger
- Gordijnen van de truck open of dicht
- Chauffeur aanwezig
- Het type voertuig
- Eventuele opmerkingen

De verzamelde gegevens zijn vervolgens verwerkt in overzichten (zie figuur 1 op de volgende pagina), waarbij per locatie alle verzamelde gegevens zijn weergegeven. Met deze resultaten zijn er werksessies gehouden met de deelnemende gemeenten om inzicht te geven in de aard en omvang van de mogelijke problematiek die er speelt.

Gemeente	Venlo	ID:	46
Naam:	Faunalaan		
Mate overlast:	parkeren in de berm met veel overlast en belemmeren doorgang.	Overlast:	ja
Handhavingsgeschiedenis:	0	Ongewenst:	ja
Parkeerders	buitenlanders die overnachten	Illegaal parkeren:	ja
		Soort voorzieningen:	langs weg
		RWS onderzoek:	nee



Dag	Bedrijfsnaam & herkomst	Type voertuig	Herkomstgebied	Gordijnen dicht?	Chauffeur aanwezig
weekdag	NL_WETRON//_//Weert	Losse trekker	Nederland	DICHT	JA
weekdag	RO_H. ESSERS//NL_//	Trekker/trailer	Oost-Europa	DICHT	JA
weekdag	NL_COMBICARGO//NL_//	Trekker/trailer	Nederland	DICHT	JA
weekdag	NL_KIVITS DRUNEN//NL_KIVITS DRUNEN//DRUNEN	Trekker/trailer	Nederland	DICHT	JA
weekdag	DU_STEINKÜLER//DU_STEINKÜLER//	Trekker/trailer	Duitsland	DICHT	JA
weekenddag	BIH_Car-Trans//BIH_//	Trekker/trailer	Oost-Europa	dicht	ja

Figuur 1 Voorbeeld verwerking onderzoeksresultaten (DTV Consultants, 2015)

Bevindingen

Gaandeweg het onderzoek kwamen er steeds meer aandachtspunten of nieuwe informatie aan het licht, waardoor de onderzoeksmethode steeds bijgeschaafd diende te worden.

Zo was er de verwachting dat één telronde, waarin alle 75 locaties werden meegenomen, een tijdsbestek van ongeveer twee en een half uur in beslag zou nemen. Na een eerste inventarisatieronde overdag langs de gemarkeerde locaties bleek dat de gehele ronde een tijdsbestek van negen à tien uur in beslag zou nemen. Met deze informatie werd geconcludeerd dat het uitvoeren van meerdere telronden tijdens een dag of een nacht niet mogelijk was. Er is daarom gekozen om een drietal meetmomenten toe te passen zoals in de onderzoeksopzet is omschreven.

Het feit dat gemeenten locaties konden aangeven waar vrachtauto's regelmatig geparkeerd staan, betekende in de praktijk niet dat op al deze locaties ook vrachtauto's geparkeerd stonden. In de praktijk kwam het dan ook voor dat locaties werden bezocht waar geen vrachtauto's stonden geparkeerd. Bij het noteren van de gegevens per vrachtauto kwamen opvallende zaken naar boven. Er werden vrachtauto's geregistreerd met op de cabine een Nederlandse bedrijfsnaam en Nederlandse bedrijfsplaats, maar het kenteken was dan geregistreerd op een Oost-Europees land. In de nacht waren er vrijwel geen chauffeurs op straat waar te nemen, maar rond 05:00 uur werd incidenteel een chauffeur op straat waargenomen welk in een aantal gevallen aan het wildplassen was.

Tijdens de meetmomenten zijn er ook situaties waargenomen in gebieden die niet behoorde tot het onderzoeksgebied. Zo zijn er op de A67 nabij Asten vier vrachtauto's waargenomen die op de vluchtstrook stonden geparkeerd.

Beeldmateriaal van het veldwerk in Noord-Limburg



Figuur 2 Romeinse put Oost, Venray: Vrachtauto geparkeerd op parkeerplekken voor auto.



Figuur 3 Truck Stop Trade Park West, Venlo



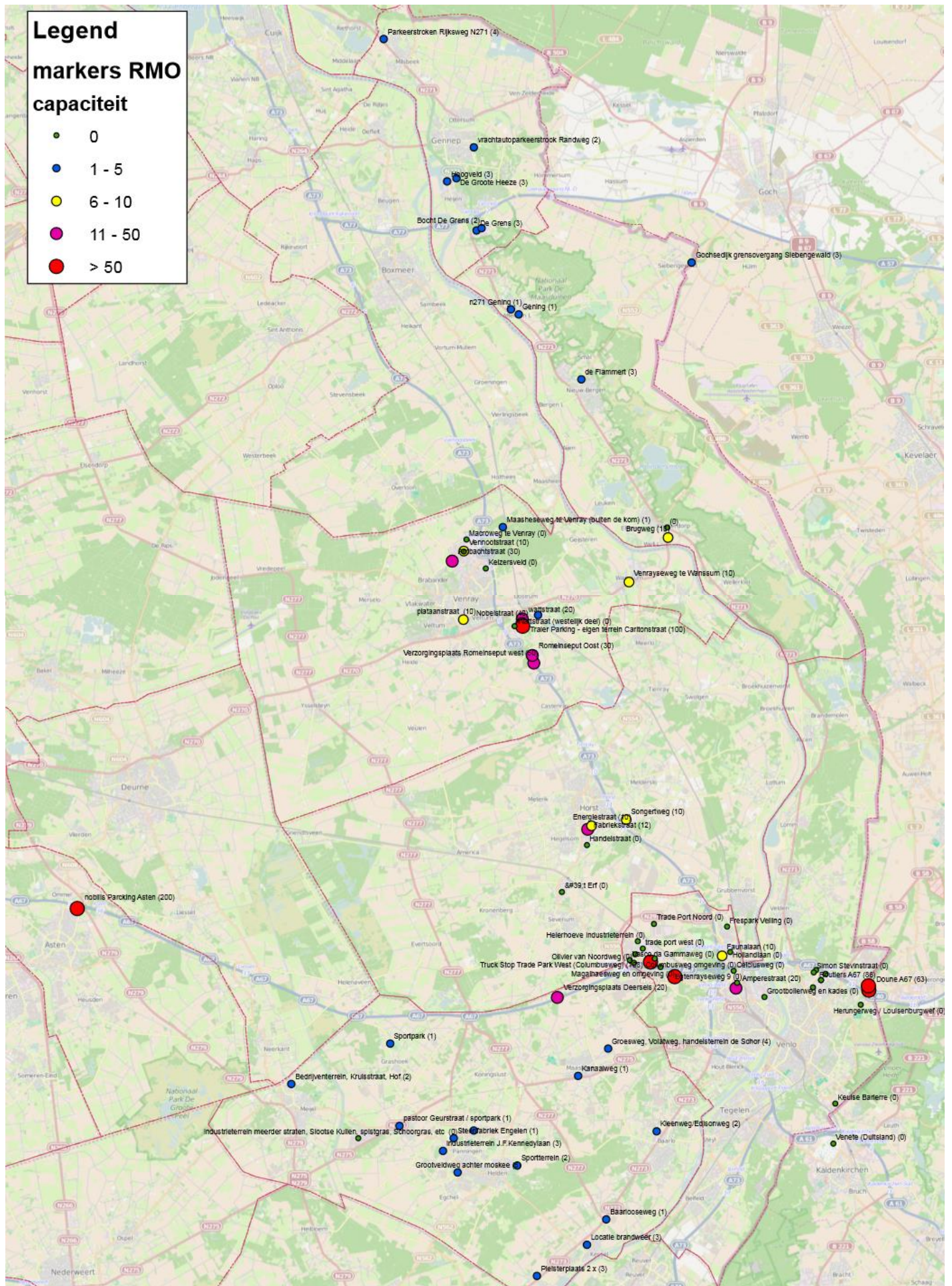
Figuur 4 Venrayseweg, Wanssum



Figuur 5 Routiers A67, Venlo



Figuur 6 Routiers A67, Venlo



Figuur 7 Alle 75 onderzoeklocaties in kaart (DTV Consultants, 2015)



DTV Consultants

Postadres Postbus 3559, 4800 DN Breda

Telefoon (076) 513 66 00

Fax (076) 513 66 06

E-mail info@dtvconsultants.nl

Internet www.dtvconsultants.nl