Aanpak vrachtwagenparkeren Overijssel

Meerjarenprogramma

Dit rapport kwam tot stand in samenwerking met onze partners in de regio.

provincie Overijssel

Samenvatting

Al jaren is in Overijssel een tekort aan vrachtwagenparkeerplaatsen met overlast en verkeersonveiligheid als gevolg. Problemen concentreren zich langs de snelwegen en op diverse bedrijventerreinen. Het realiseren van veilige en beveiligde truckparkings is geen eenvoudige opgave, telkens blijkt het moeilijk te zijn deze parkings rendabel te krijgen. Dit programma gaat over de aanpak van het vrachtwagenparkeren in Overijssel via een goed afgestemd vrachtwagenparkeerbeleid van de overheden. De ambitie is om een netwerk te realiseren van veilige en beveiligde truckparkings met passende voorzieningen en de juiste geografische spreiding. We willen hiermee bereiken dat chauffeurs kunnen rusten (volgens Europese voorschriften) zodat de weg veiliger wordt gebruikt, de parkings optimaal worden benut en overlast elders wordt voorkomen.

Dit programma komt voort uit de Visie vrachtwagenparkeren Overijssel die de provincie samen met haar logistieke stakeholders heeft opgesteld. De aanpak is gericht op een totaalpakket aan maatregelen en activiteiten die de realisatie van een netwerk van truckparkings met haalbare businesscases mogelijk maken en het gebruik hiervan stimuleren. Dit onder andere door de juiste randvoorwaarden voor het gebruik van het netwerk van truckparkings te creëren en blijvende integrale (beheers)maatregelen als handhaving, communicatie en eenduidige regels. Het netwerk ligt langs de A1, aansluitend op het (inter)nationale netwerk van parkeerfaciliteiten, en op de grotere bedrijventerreinen.

Via een corridor (A1)- en regioaanpak (A28) gaat de provincie met haar partners aan de slag met het verbeteren van het vrachtwagenparkeren in Overijssel. Het programma bestaat uit onderzoeken naar de gewenste parkeercapaciteit en wensen van chauffeurs en diverse actielijnen die gericht zijn op realisatie van de vermelde aanpak.

Het programma wordt uitgevoerd in een netwerkorganisatie die bestaat uit twee programmagroepen (A1-corridor en Regioaanpak A28) met werkgroepen voor vier actielijnen. De provincie heeft de regisserende rol. De partners zijn de wegbeheerders (Rijk, provincie en gemeenten), TLN en Evofenedex, politie, bedrijvenparkmanagement en ondernemersverenigingen van diverse bedrijventerreinen en (potentiële) ondernemers van truckparkings. Alle partners zijn mede probleemeigenaar, en werken en denken dus ook mee aan de te nemen maatregelen. Het is een gemeenschappelijk belang om samen aan de slag te gaan.

Inhoudsopgave

Samenvatting

1. Aanleiding, ambitie en doelen 1

2. Van visie naar programma 5

3. Wat we gaan doen 7

3.1. Aanpak 7

3.2. Actielijn 1: Uitvoeren onderzoeken 8

3.3. Actielijn 2: Realiseren truckparkings 9

3.3.1. Zoeken naar locaties met kansrijke exploitatie 9

3.3.2. Inventariseren meekoppelkansen 10

3.3.3. Zoeken en begeleiden initiatiefnemers 11

3.4. Actielijn 3: Voorkomen van overlast 12

3.4.1. Aanleg basisvoorzieningen op huidige parkeerlocaties 12

3.4.2. Intensiveren handhaving 13

3.4.3. Verbeteren informatievoorziening parkeerlocaties 14

3.5. Actielijn 4: Verdere maatregelen Duitse feestdagen 17

4. Hoe gaan we dit doen 19

4.1. Organisatie 19

4.2. Raakvlakken met andere programma's 22

4.3. Financiën 23

4.4. Planning 24

4.5. Kansen en risico's 25

4.6. Externe communicatie 26

4.7. Monitoring en evaluatie 26

Bijlage 1: Samenvatting Visie vrachtwagenparkeren Overijssel 27

Colofon
Uitgave
Provincie Overijssel
EDO-registratiekenmerk
2020/0146291

Datum
29 september 2020

Auteurs
Arno Timmerhuis, Kees Koster, Gerard Kuiper

Opmaak
NU Reclame

Fotografie
Cynthia fotografie
Gerard Kuiper

Inlichtingen bij
Robert Schasfoort
Ruimte en Bereikbaarheid team Mobiliteit
Telefoon: 06 311 00 009
e-mail: **r.schasfoort@overijssel.nl**

Adresgegevens
Provincie Overijssel
Luttenbergstraat 2
Postbus 10078
8000 GB Zwolle
Telefoon 038 499 88 99
Fax 088 118 86 71
www.overijssel.nl
postbus@overijssel.nl

Aanpak vrachtwagenparkeren Overijssel

Meerjarenprogramma

September 2020

1. Aanleiding, ambitie en doelen

Aanleiding
Het parkeren van vrachtwagens leidt in Overijssel in de praktijk tot onveiligheid en overlast. De verzorgingsplaatsen langs de autosnelwegen staan 's nachts vol met vrachtwagens. Bij de verzorgingsplaatsen wordt geparkeerd op de vluchtstroken, langs het onderliggend wegennet wordt geparkeerd op ongewenste locaties als pechhavens en passeerstroken voor landbouwverkeer. Dit leidt tot sociale onveiligheid en verkeersonveiligheid, en het onbeveiligd parkeren op verzorgingsplaatsen trekt criminaliteit aan. Op bedrijventerreinen worden 's nachts steeds meer vrachtwagens langs de weg geparkeerd, wat resulteert in sociale- en verkeersonveiligheid en vervuiling. Dit kan zijn als alternatieve overnachtingslocatie voor verzorgingsplaatsen langs de snelwegen, maar ook voorafgaand of na het laden of lossen op hun bestemmingsadres: vanwege verplichten rusttijden, in afwachting totdat ze kunnen laden of lossen, of in afwachting op een nieuwe opdracht. Het tekort aan veilige en beveiligde vrachtwagenparkeerplaatsen geeft meer kans op berovingen en diefstal, en heeft minder goed uitgeruste chauffeurs tot gevolg en hiermee minder alerte chauffeurs in het verkeer. Dit alles heeft geleid tot urgentie van de aanpak van deze problemen bij wegbeheerders, bedrijvenparkmanagers, chauffeurs, verladers en hun belangenorganisaties.

Op dit moment hanteren de overheden geen consistent beleid: de Europese rij- en rusttijdenwet verplicht op gezette momenten tot stilstaan, maar de juiste capaciteit om te parkeren wordt niet geboden. De verzorgingsplaatsen staan vol met vrachtwagens voor de lange rust, terwijl deze verzorgingsplaatsen bedoeld zijn voor de korte rust. Het huidige beleid van Rijkswaterstaat voorziet niet in het bieden van capaciteit voor lange rusttijden en aan het onderliggende wegennet is maar een beperkt aanbod van parkeerruimte met de juiste voorzieningen. Als op de verzorgingsplaatsen gehandhaafd zou worden op het lang parkeren (conform het beleid van Rijkswaterstaat) stijgt het tekort aan beveiligde truckparkings.

Tijdens de Duitse feestdagen, wanneer de meeste vrachtwagens tot 22.00 uur Duitsland niet mogen binnenrijden, raken de parkeerfaciliteiten langs de autosnelwegen in de hele provincie overvol en wordt geparkeerd langs het onderliggend wegennet. Ook dit veroorzaakt overlast en onveiligheid. Nieuwe, beveiligde en betaalde truckparkings blijken veelal niet van de grond te komen: de investeringskosten zijn hoog en veel chauffeurs zoeken liever ergens een gratis parkeerplaats. Dit is een reden waarom ondernemers geen sluitende business case kunnen maken voor een truckparking.

Ambitie

De provincie Overijssel heeft, samen met haar logistieke stakeholders, de ambitie om een netwerk te realiseren van veilige en beveiligde truckparkings met passende voorzieningen en de juiste geografische spreiding. We willen hiermee bereiken dat chauffeurs kunnen rusten (volgens Europese voorschriften) zodat de weg veiliger wordt gebruikt, de parkings optimaal worden benut en overlast elders wordt voorkomen.

Doelen

Met het Meerjarenprogramma aanpak vrachtwagenparkeren Overijssel worden de volgende doelen nagestreefd:

- Beter uitgeruste chauffeurs en hierdoor een veiliger weggebruik.
- Minder geparkeerde vrachtwagens op of direct langs de rijbaan en hierdoor een veiliger weg.
- Minder overlast van parkerende chauffeurs.
- Minder diefstallen uit, en overvallen op, geparkeerde trucks.

Huidige situatie coronacrises

Tijdens het begin van de coronacrisis nam de hoeveelheid transport af door minder consumptie en productie. Eind juni was het goederenvervoer op het Overijssels hoofdwegennet echter alweer op een hoger niveau dan vlak voor coronacrisis begin maart[1]. Echter, de toekomst blijft onzeker. Door economische onzekerheden zullen mogelijk minder ondernemers zich op korte termijn aandienen om te investeren in truckparkings. Onbekend is hoelang deze periode zal duren. Wat we wel weten is dat deze periode voorbijgaat en dat de problemen onverminderd op de agenda blijven staan. Het is dus zaak om de komende tijd een start te maken met de aanpak van het vrachtwagenparkeren in Overijssel en te zorgen dat de voorwaarden worden gecreëerd voor haalbare businesscases van truckparkings.

1 Bron: www.NDW.nu: Finale blog 6-7-2020, Effecten Corona maatregelen op verkeer en vervoer

15

2. Van visie naar programma

Visie vrachtwagenparkeren Overijssel 2030
De provincie heeft samen met haar logistieke stakeholders in Overijssel de Visie vrachtwagenparkeren Overijssel opgesteld. De visie is tot stand gekomen in nauwe samenwerking met wegebeheerders (Rijkswaterstaat en gemeenten), belangenorganisaties, ondernemers en parkmanagers. Het opstellen van de visie kwam voort uit de motie "Parkeervoorzieningen/verzorgingsplaatsen vrachtauto's en chauffeurs" (Motie Brommer, kenmerk 2018/0492292) die op 20 juni 2018 door Provinciale Staten van Overijssel is aangenomen. **De visie** is op 11 februari 2020 door Gedeputeerde Staten van Overijssel vastgesteld. In bijlage 1 is een samenvatting opgenomen.

Meerjarenprogramma Aanpak vrachtwagenparkeren Overijssel
Dit programma gaat over de realisatie van voldoende parkeerplaatsen voor vrachtwagens voor kort en lang parkeren: op verzorgingsplaatsen langs de auto(snel)wegen, op beveiligde truckparkings, op bedrijventerreinen en langs andere wegen waar nodig. De provincie en andere wegbeheerders hebben over het algemeen niet de intentie beveiligde truckparkings te ontwikkelen en blijvend te exploiteren, dit wordt overgelaten aan private partijen. Om geïnteresseerde exploitanten te krijgen moet het mogelijk gemaakt worden om haalbare businesscases op te stellen, wat afgelopen jaren niet lukte. Hiervoor is het nodig om in de omgeving langdurig de juiste voorwaarden te scheppen, zoals door handhaving op ongewenst parkeren, gerichte communicatie en monitoring van de resultaten. Voor een lange periode zijn hiertoe inspanningen nodig. Door deze lange termijn van uitvoering wordt de aanpak van het vrachtwagenparkeren ingericht als een programma, met daaronder verschillende onderzoeken en actielijnen waarvan de daadwerkelijke uitwerkingen door de (weg)beheerders zelf opgepakt worden. Het programma is vooral bedoeld om kennis op te halen, informatie te delen en de wijze van aanpak af te stemmen tussen de partners.

Gewenst resultaat
De opgave is groot, stapsgewijs werken we samen aan het realiseren van onze ambitie waarbij we ook nieuwe initiatieven van de grond willen krijgen. Na afronding van het programma:

- is binnen de provincie een netwerk gerealiseerd van veilige en beveiligde parkeerterreinen voor vrachtwagens met passende voorzieningen (truckparkings) met voldoende parkeerfaciliteiten per doelgroep (transitoverkeer en bedrijventerreinen, en naar gewenste parkeerduur) op locaties waar de vraag het grootst is (aan vervoercorridors en op de grotere bedrijventerreinen);
- zijn de voorwaarden gecreëerd voor haalbare businesscases voor truckparkings en wordt het gebruik hiervan gestimuleerd door een aanbod van een totaal integraal maatregelenpakket met push en pull maatregelen;
- zijn door de (weg)beheerders samen met andere partijen structurele afspraken gemaakt om het beheer en de benodigde handhaving ook in de toekomst te financieren en te borgen en is de parkeerregelgeving op de bedrijventerreinen met elkaar en op elkaar afgestemd;
- is de problematiek van de Duitse feestdagen beheersbaar, o.a. door de inzet op innovatieve en structurele maatregelen zodat de inzet van middelen wordt beperkt;
- zodat vrachtwagens veilig en beveiligd geparkeerd kunnen worden en overlast als vervuiling en verkeersonveiligheid wordt voorkomen.

ADAMPOL
DAF
XF
A2173
GDA 15302

3. Wat we gaan doen

3.1. Aanpak

De aanpak is gericht op een totaalpakket aan maatregelen en activiteiten die realisatie van een netwerk met veilige en beveiligde truckparkings met haalbare businesscases mogelijk maken, het gebruik stimuleren en overlast elders helpen voorkomen. Dit door de juiste randvoorwaarden voor het gebruik van het netwerk van truckparkings te creëren, zoals blijvende integrale (beheers)maatregelen als handhaving en communicatie en de juiste geografische spreiding. Het netwerk ligt langs de A1, aansluitend op het (inter)nationale netwerk van parkeerfaciliteiten, en op de grotere bedrijventerreinen. Via een corridor (A1)- en regioaanpak (bedrijventerreinen) gaat de provincie met haar partners aan de slag met het verbeteren van het vrachtwagenparkeren in Overijssel.

Hiertoe worden de volgende actielijnen opgepakt:

Actielijn 1. Uitvoeren onderzoeken:

- Parkeerbehoefte, informatiebehoefte, voorzieningenbehoefte
- Dataverzameling, dataontwikkeling

Actielijn 2. Realiseren truckparkings:

- Zoeken naar locaties met kansrijke exploitatie
- Inventariseren meekoppelkansen
- Zoeken en begeleiden initiatiefnemers

Actielijn 3. Voorkomen van overlast:

- Aanleg basisvoorzieningen op huidige locaties
- Intensiveren handhaving
- Verbeteren informatievoorziening parkeerlocaties

Actielijn 4. Verdere maatregelen Duitse feestdagen.

Per actielijn worden de doelen, te verrichten inspanningen en het gewenste resultaat hierna beschreven.

Werkgebieden

Voor de A1-corridor is het werkgebied de gehele A1 binnen Overijssel van de IJssel tot de Duitse grens, maar daarbij kijken we uiteraard ook over onze provinciegrenzen tot en met Apeldoorn en tot Kreuz Schüttorf. Bij het opstellen van de visie kwam naar voren dat langs de A1 beduidend meer problemen met het parkeren door transitoverkeer zijn dan langs de A28 zodat hiervoor de focus nu op de A1 wordt gelegd. De bedrijventerreinen waar de behoefte aan extra parkeerfaciliteiten ('regioparkeren') is (en/of de behoefte aan beter gebruik van de bestaande parkeervoorzieningen), zijn voornamelijk de grotere bedrijventerreinen in:

- steden die in de Omgevingsvisie zijn aangewezen als voorkeurslocatie voor logistieke bedrijven met een (boven)lokaal profiel: Kampen, Zwolle, Hardenberg, Deventer, Almelo en Hengelo;
- in de topwerklocaties met sterk logistiek profiel: in Tapijtcluster Hasselt/Genemuiden, Hessenpoort Zwolle, A1 Bedrijvenpark Deventer en XL Business Park Twente in Almelo;
- en daarnaast de uit de inventarisatie naar voren gekomen grotere bedrijventerreinen met knelpunten in Raalte, Nijverdal, Rijssen, Holten, Oldenzaal en Enschede.

Randvoorwaarden
Het tekort aan vrachtwagenparkeerplaatsen is een al lang bestaand probleem dat de provincie niet alleen kan oplossen. Het is een gezamenlijk probleem dat ervaren wordt door de provincie op haar provinciale wegen, de gemeenten op diverse bedrijventerreinen en Rijkswaterstaat op en bij verzorgingsplaatsen door geparkeerde vrachtwagens op ongewenste en onveilige locaties. Medewerking en commitment van wegbeheerders en overige stakeholders is dus een voorwaarde. Rendabele veilige en beveiligde truckparkings zijn alleen haalbaar bij een totaalpakket aan maatregelen. Gewijzigde regelgeving (op onder andere verzorgingsplaatsen) om te kunnen handhaven, de handhaving op parkeerduur en onveilig parkeren, en betere communicatie zijn voorwaardelijk. De te realiseren truckparkings dienen beveiligd te zijn volgens de Europese classificatie in beveiligingsniveaus van truckparkings, variërend van brons, zilver, goud tot platinum.

3.2. Actielijn 1: Uitvoeren onderzoeken

Doel
Inzicht verkrijgen in huidige en toekomstige capaciteit en behoefte aan parkeerplaatsen naar doelgroep, inzicht verkrijgen in gewenste informatiebehoefte en voorzieningen onder chauffeurs naar doelgroep. Mogelijkheden onderzoeken van geautomatiseerde data inwinning voor monitoring en informatievoorziening.

De overige actielijnen bepalen de onderzoeksvragen, deze actielijn is gericht op de uitvoering van de onderzoeken.

Onderzoeksvragen
Om te kunnen bepalen waar en hoeveel parkeerplaatsen met welke voorzieningen nodig zijn is inzicht nodig in de parkeerbehoefte naar doelgroepen (transito of regionaal verkeer) en de bijbehorende parkeerduur (pauzes, dagelijkse of wekelijkse rust). Dit voor nu en in de toekomst (2030) langs de A1, op de grotere bedrijventerreinen en op locaties waar overlast wordt ervaren. Telcijfers van de bezetting van verzorgingsplaatsen zijn beschikbaar, maar deze geven geen inzicht in de parkeerduur en de latente parkeervraag. Het parkeren van transitoverkeer op bedrijventerreinen is hier bijvoorbeeld niet in meegenomen.

Eind juni was de hoeveelheid vrachtverkeer op een hoger niveau dan begin maart, voor de coronacrisis. Bij de start van het telonderzoek moet rekening gehouden worden met de dan aanwezige omvang van het aantal transportbewegingen in de heersende coronacrisis. Eventueel kan overwogen worden de behoefte aan parkeercapaciteit voor truckparkings aan de A1-corridor te bepalen aan de hand van nachtelijke telcijfers op verzorgingsplaatsen in het verleden (uitgaande van de situatie dat de verzorgingsplaatsen straks niet meer beschikbaar zijn voor de lange rust) en prognoses van Rijkswaterstaat.

Bij het opstellen van de visie zijn de knelpunten met overlast geïnventariseerd, waar nodig wordt deze kaart aangevuld met nieuwe gegevens en een behoeftepeiling onder de partners.

Voor het bepalen van welke informatie beschikbaar en nodig is voor een goede communicatie naar de chauffeurs is inzicht nodig in de capaciteit van alternatieve beschikbare parkeerplaatsen (bijvoorbeeld op bedrijventerreinen, bij wegrestaurants, bij bedrijven) en dient in kaart te worden gebracht waar parkeren op bedrijventerrein wel en niet is toegestaan. Een chauffeurs- en verladersonderzoek (zowel binnen- als buitenlands) naar onder andere de huidige wijze van informatievoorziening en hun behoefte aan informatie en wensen aan voorzienigen op parkeerlocaties geeft verder richting aan de uitvoering van de te nemen maatregelen.

Door gebruik te maken van nieuwe technieken worden de mogelijkheden onderzocht van geautomatiseerde data inwinning als de (verwachte) bezetting van parkeerterreinen voor monitoring en informatievoorziening.

3.3. Actielijn 2: Realiseren truckparkings

Doel
Locaties vinden waar truckparkings gerealiseerd kunnen worden en waar een haalbare businesscase kansrijk is. (Potentiële) exploitanten verder op weg helpen.

Context
Chauffeurs hebben een veilige en beveiligde parkeerruimte nodig met de juiste voorzieningen. Om de realisatie, beheer en onderhoud van truckparkings exploitabel te krijgen is een juiste locatie en onderlinge spreiding van belang, net als het aanhaken met andere functies en voorzieningen (meekoppelkansen). Initiatiefnemers en exploitanten zijn regelmatig zoekende naar de juiste ingangen bij de overheid en naar subsidiemogelijkheden.

Activiteiten
De volgende activiteiten maken deel uit van deze actielijn:

1. Zoeken naar locaties met kansrijke exploitatie
2. Inventariseren meekoppelkansen
3. Zoeken en begeleiden initiatiefnemers

3.3.1. Zoeken naar locaties met kansrijke exploitatie

Doel
Kansrijke locaties van beveiligde truckparkings in beeld brengen en onderzoeken hoe exploitatie hiervan haalbaar kan zijn.

Activiteiten
Het onderzoek gaat de behoefte aan parkeerplaatsen verder in beeld brengen met de benodigde aantallen per deelgebied. Aansluitend hierop worden de kansrijke locaties voor beveiligde private truckparkings op bedrijventerreinen, aan het onderliggende wegennet, en aansluitend op bestaande verzorgingsplaatsen aan de autosnelwegen in beeld gebracht. Deze kunnen een verschillend voorzieningenniveau hebben. Ook de bestaande truckparkings worden hierbij betrokken.

Aan de A1-corridor worden de mogelijkheden van nieuwe truckparking(s) (als koppelen aan bestaande verzorgingsplaatsen, of deze deels ombouwen tot truckparking) en reeds nu bekende initiatieven bij Holten, verder verkend op kansrijkheid van een haalbare businesscase.
Op de bedrijventerreinen wordt bepaald (op basis van het parkeeronderzoek en invantarisaties van overlast) waar de meest urgente en kansrijke bedrijventerreinen voor truckparkings zijn.
De locaties worden verder verkend met de wijze van ontsluiting, de mogelijke voorzieningen, meekoppelkansen met andere voorzieningen of ontwikkelingen, benodigde investeringen en mogelijke opbrengsten, mogelijke randvoorwaarden voor een haalbare exploitatie, inpassing in het landschap en worden initiatiefnemers/exploitanten gezocht. Van de reeds aanwezige beveiligde truckparkings Deventer en in Deurningen (Frans op den Bult) worden samen met de exploitanten de mogelijkheden tot uitbreiding verkend.

De nu reeds bekende initiatieven in Kampen (12 parkeerplaatsen op bedrijvenpark RW50) en Zwolle (tijdelijk 50 parkeerplaatsen op Voorst met voorzieningen) worden bij realisatie straks gemonitord: hoe is het gebruik en wat valt ervan te leren.

Resultaat
Het resultaat is een overzicht van kansrijke locaties met veilige en beveiligde truckparkings, geconcretiseerd in kavels met mogelijke exploitatieopzet en voorwaarden waaraan voldaan moet worden om deze locaties rendabel te krijgen.

3.3.2. Inventariseren meekoppelkansen

Doel
Initiatiefnemers van truckparkings ruimte bieden voor aanvullende faciliteiten en diensten (meekoppelkansen) die passen bij een 24 uurseconomie en transport, en deze ook juridisch-planologisch toestaan.

Context
Voorbeelden van meekoppelkansen zijn: horeca, truckwash, 24-uurs dienstverlening, opleggen aan (nieuwe) bedrijven in de omgeving om bij een tekort aan parkeerruimte een parkeerplaats te huren op de truckparking of koppeling met andere ontwikkelingen zoals Clean Energy Hubs, ontkoppelpunten LZV's (langere en zwaardere vrachtwagencombinaties), startpunt voor platooning (vrachtwagens die geautomatiseerd in pelotons rijden), mobiliteitshubs en transporthubs aan de rand van de stad, inclusief white label stadshubs (waarbij iedere partij gebruik mag maken van de diensten). Andere ontwikkeling met meekoppelkans is de recentelijk door de provincie gestarte verkenning van tankstations (door interviews met gemeenten), 'Inventarisatie en toekomstig beleid tankstations provincie Overijssel' (in stedelijke gebieden).

Activiteiten
Per kansrijke locatie wordt samen met stakeholders geïnventariseerd welke meekoppelkansen er liggen. Van kansrijke meekoppelkansen brengen de lokale wegbeheerders de eventuele benodigde juridisch-planologische belemmeringen in beeld en worden voorstellen gedaan met benodigde procedures om de meekoppelkansen mogelijk te maken.

Resultaten
Het resultaat is een overzicht van haalbare meekoppelkansen per locatie met procedurevoorstellen tot het juridisch-planologisch mogelijk maken hiervan.

3.3.3. Zoeken en begeleiden initiatiefnemers

Doel
Initiatiefnemers laten weten waar kansrijke locaties zijn voor een beveiligde truckparking. Initiatiefnemers hulp en begeleiding bieden in procedures, het betrekken van de omgeving en het aanvragen van subsidies voor de realisatie truckparkings en/of uitbreiding van parkeercapaciteit, voorzieningen en beveiliging.

Context
Op dit moment melden initiatiefnemers voor truckparkings zich incidenteel bij wegbeheerders of Evofenedex. Zij zijn vaak zoekende naar wie ze bij de overheid moeten aanspreken, lopen vast in regelgeving en financiering, zijn op zoek naar subsidiemogelijkheden en naar medestanders in de directe omgeving die meerwaarde kunnen bieden en zo de kansen vergroten. Europese subsidies zijn beschikbaar van 10 tot 50% bij de aanleg van beveiligde truckparkings op de TEN-T Netwerken, zowel 'core network' (A1) als 'comprehensive network' (A28), via Connecting Europe Facility (CEF). Het indienen van een CEF-subsidieverzoek is in de praktijk echter complex. Hiernaast zijn er mogelijk andere subsidiemogelijkheden zoals de Demonstratieregeling Klimaat Technologieën en Innovaties in Transport van het Rijk die een breed scala aan projecten ondersteunt voor duurzaam vervoer waarvan de innovatie nog niet of nog maar pas op de markt is.

Activiteiten
De activeiten zijn gericht op het breed communiceren van de mogelijke kansrijke locaties zodat ondernemers hier gelijke kansen krijgen. Om de initiatiefnemers te ondersteunen richting alle overheidslagen wordt een gezamenlijke loketfunctie opgericht. Deze heeft als taak de initiatiefnemer op weg te helpen door deze in contact te brengen met de relevante parnters, overheidslagen en disciplines, mee te denken over kansen vanuit de omgeving, informatie te geven over de relevante actielijnen in het programma vrachtwagenparkeren en te informeren over subsidiemogelijkheden. Hiervoor is kennisvergaring nodig over (Europese) subsidies en over mogelijke in Europa toegepaste investerings- en exploitatiemodellen, zowel publiek als privaat. Zo komen ook de mogelijkheden in beeld voor de overheid als eigenaar/investeerder van truckparkings. Voorbeelden zijn Truckparking Rotterdam, eigendom van het Havenbedrijf (een niet-beursgenoteerde naamloze vennootschap met aandeelhouders gemeente Rotterdam en het Rijk), maar exploitatie en beheer zijn uitbesteed aan private partij, en voorbeelden in het buitenland als aan de Franse tolwegen en Belgische autosnelwegen.

Resultaten
Het resultaat is de communicatie richting ondernemers over kansrijke locaties, een provincie breed loket die initiatiefnemers in contact brengt met lokale partners, een overzicht van mogelijke investerings- en exploitatiemodellen en (adviezen bij) (CEF)subsidieaanvragen.

3.4. Actielijn 3: Voorkomen van overlast

Doel
Het voorkomen van overlast van geparkeerde vrachtwagens en hun chauffeurs.

Context
Geparkeerde vrachtwagens kunnen overlast geven zoals verminderde verkeersveiligheid door parkeren op vluchtstroken of pechplaatsen, vervuiling door achtergelaten afval of visuele hinder. Verzorgingsplaatsen langs autosnelwegen zijn ingericht voor kort parkeren, hier zijn verder geen voorzieningen om lang parkeren mogelijk te maken. Veilige en beveiligde private truckparkings kosten geld waardoor heffing van parkeergeld nodig is. Zolang elders nog vrij geparkeerd kan worden zal een aanzienlijk deel van de chauffeurs niet op beveiligde parkings gaan parkeren waardoor de overlast kan vergroten.

Activiteiten
Om overlast van geparkeerde vrachtwagens en chauffeurs aan te pakken worden de volgende activiteiten uitgevoerd:

1. Aanleg basisvoorzieningen op huidige locaties
2. Intensivering handhaving
3. Verbeteren informatievoorziening parkeerlocaties

3.4.1. Aanleg basisvoorzieningen op huidige parkeerlocaties

Doel
Overlast voorkomen op locaties waar parkeren nu is toegestaan en chauffeurs basisvoorzieningen bieden waar nodig.

Activiteiten
Op basis van het uit te voeren parkeerkonderzoek zijn de grootste concentraties aan gebruik en locaties met overlast in beeld: op de A1-corridor en de bedrijventerreinen. Aansluitend hierop wordt in kaart gebracht waar en welke voorzieningen nodig zijn. Samen met de stakeholders ter plaatse wordt per locatie bepaald waar men daadwerkelijk stappen wil zetten om de situatie te verbeteren: hoe deze voorzieningen kunnen worden gerealiseerd, hoe het beheer en onderhoud kan worden geregeld en welke partijen hieraan bijdragen (dit kan materieel of immaterieel zijn, of door een vorm van financiering).

Resultaten
Het resultaat is een overzicht met maatregelen om de basisvoorzieningen (sanitair, afvalbakken, verlichting) op orde te brengen op parkeerlocaties waar deze ontbreken en de stakeholders daadwerkelijk samen aan de slag willen gaan. Per locatie worden aangegeven:

- de te realiseren voorzieningen;
- de gemaakte afspraken en besluiten om tot realisatie over te kunnen gaan;
- de benodigde vervolgstappen met prioritering door betreffende (weg)beheerder(s); afspraken en benodigde procedures met de hiervoor benodigde acties.

3.4.2. Intensiveren handhaving

Doel
Voorkomen van overlast en onveiligheid door geparkeerde vrachtwagens en stimuleren van het gebruik van beveiligde truckparkings.

Context
Onveilig parkeren komt voor op het Rijks-, provinciaal- en gemeentelijk wegennet. Parkeerverboden worden dikwijls genegeerd. Op verzorgingsplaatsen mag nu veelal maximaal 24 uur worden geparkeerd, terwijl de parkeerduur conform het beleid van Rijkswaterstaat moet worden bekort.

Activiteiten
De activiteiten zijn erop gericht om op deze punten te gaan handhaven en waar nodig de regelgeving (onder andere de verschillende APV's van gemeenten) hierop af te stemmen en waar nodig aan te passen zodat intensievere handhaving mogelijk is.

Uit het parkeeronderzoek komen de locaties met overlast en ongewenst parkeren. Samen met de stakeholders wordt bepaald aan welke voorwaarden moet worden voldaan voordat tot handhaving wordt overgegaan. Dit betreft onder andere voldoende beschikbare alternatieve parkeerlocaties waarnaar de handhavers moeten kunnen verwijzen en de wijze van communicatie en informatie: over de verscherpte handhaving, en de locaties waar wel veilig geparkeerd kan worden.

De handhaving wordt regionaal opgepakt door de regelgeving, informatievoorziening en wijze van handhaving af te stemmen zodat een eensluidend en helder handhavingsbeleid ontstaat. De regio's worden zodanig opgezet dat de handhaving een duidelijke meerwaarde heeft, het waterbedeffect met overlast voor de buren wordt voorkomen, maar waarbij de omvang nog wel beheersbaar blijft.

De wijze van regulering moet bepaald worden, zoals de instelling van parkeerverboden op ongewenste locaties, de aanpassing (en afstemming) in APV's, de wijze van regulering op verzorgingsplaatsen zoals (deels) betaald parkeren of via het instellen van een maximale parkeerduur korter dan 24 uur. Over de wijze van handhaving moet verder worden nagedacht: de wijze van inzet van personeel (BOA's, politie, in het bijzonder in de nacht en de weekenden), geautomatiseede systemen en regionale afstemming. Daarnaast kan gedacht worden aan een start via een pilotproject.

Resultaten
Het resultaat is een actieplan intensivering handhaving vrachtwagenparkeren met o.a. gebieden, wijze regulering en handhaving, communicatie, monitoring, organisatie, planning en financiering.

3.4.3. Verbeteren informatievoorziening parkeerlocaties

Doel
Parkeerlocaties (beveiligd en onbeveiligd) voor met name de lange rusttijden vindbaar maken met informatie over het aantal vrije parkeerplaatsen en duidelijk maken waar wel en niet geparkeerd mag worden.

Context
Op bedrijventerreinen is niet altijd duidelijk waar wel en niet geparkeerd mag worden. Dit staat wel in de plaatselijke APV, maar veelal niet met heldere bebording op straat. Als chauffeurs bij aankomst op een verzorgingsplaats of parkeerterrein merken dat deze vol is, terwijl ze volgens de rij- en rusttijdenwet niet meer verder mogen rijden, zijn ze genoodzaakt een andere parkeerplek te vinden op hele korte afstand. Veelal wordt dan geparkeerd op onveilige locaties. Door de bezetting van parkeerterreinen vooraf te communiceren naar chauffeurs en bedrijven, bijvoorbeeld met (dynamische) bewegwijzering en eventueel de mogelijkheid tot reservering te bieden, kan de chauffeur vooraf bepalen waar kan worden geparkeerd. Ook kan vooraf informatie worden gegeven over het voorzieningenniveau van de parkeerterreinen.

Activiteiten
In het parkeeronderzoek wordt de parkeercapaciteit in beeld gebracht en het chauffeurs- en verladersonderzoek geeft kennis over de huidige wijze van informatievoorziening en de informatiebehoefte onder binnnen- en buitenlandse chauffeurs. Aansluitend hierop worden de informatielacunes bij chauffeurs bepaald: welke informatie ontbreekt en is wel nodig voor efficiënt gebruik parkeervoorzieningen. Met de eigenaren/beheerders van de parkeerlocaties wordt nader afgestemd over de mogelijkheden en de wijze van ontsluiting van data over het aantal (verwachte) vrije parkeerplaatsen, en met de wegbeheerders over het realiseren van de verwijzingen. Uitgezocht wordt hoe het best gecommuniceerd kan worden via bijvoorbeeld verwijsbebording (statische en dynamische verwijzing), bebording op bedrijventerreinen, leaflets, social media en apps. Hierbij is het uitgangspunt geen nieuw internetplatform te ontwikkelen en aan te sluiten bij de internationale standaarden voor verwijzingen zodat het meertalig beschikbaar is. In de afweging tussen de systemen worden ook de benodigde investeringen en wijze van financiering, beheer en onderhoud betrokken.

Resultaten
Deze actielijn geeft kaarten met de huidige en geplande parkeerlocaties inclusief capaciteit en aanwezige voorzieningen, en de locaties waar op basis van de APV's parkeren van vrachtwagens is toegestaan (eventueel naar tijdstip van de dag). Het resultaat zal zijn het vindbaar maken van de alternatieve parkeerlocaties door communicatie naar chauffeurs en bedrijven en met (dynamische) verwijzing. Op bedrijventerreinen wordt duidelijk aangegeven waar wel en niet geparkeerd mag worden. De gemaakte afspraken met eigenaren/beheerders, de wijze van verwijzing en communicatie, financiering, beheer en onderhoud worden vastgelegd in een communicatieplan.

3.5. Actielijn 4: Verdere maatregelen Duitse feestdagen

Doel
Overbelasting tijdens Duitse feestdagen op verzorgingsplaatsen op de A1 bij de grensovergang, aan de A1 en op bedrijventerreinen langs de A1 beter beheersbaar maken.

Context
Tijdens de Duitse feestdagen mogen de meeste vrachtwagens tot 22.00 uur Duitsland niet binnenrijden. Chauffeurs moeten dus wachten totdat ze verder mogen, dit wachten doen ze het liefst zo dicht mogelijk bij de grens wat hier tot tijdelijke maar grote overlast leidt. Het is geen optie om alleen voor de Duitse feestdagen extra parkeerplaatsen aan te leggen. Rijkswaterstaat zet momenteel een regelscenario in om de overlast tegen te gaan. Hierin wordt verkeer omgeleid naar verzorgingsplaatsen die nog over parkeercapaciteit beschikken. Ook worden fysieke maatregelen gebruikt (bakens of bermplanken), om parkeren op de vluchtstrook tegen te gaan. Ondanks dit regelscenario zijn er nog steeds problemen met overbezetting en ongewenst/onveilig parkeren.

Activiteiten
De aanleiding van de overlast ligt in Duitsland, het is hiermee logisch om in gesprek te gaan met de aangrenzende Duitse deelstaten over de aanpak van problematiek. De oostelijke provincies hebben in een intentieovereenkomst met de deelstaat Nordrhein-Westfalen afgesproken intensiever samen te werken op het gebied van logistiek en verkeer. Het probleem vrachtwagenparkeren op Duitse feestdagen kan hier op de agenda worden gezet: wat kan lokaal in Duitsland zelf worden gedaan aan het probleem? Daarnaast wordt onderzocht welke innovatieve en structurele maatregelen mogelijk zijn om de huidige inzet tijdens de Duitse feestdagen (zoals opgenomen in het regelscenario) te verminderen.

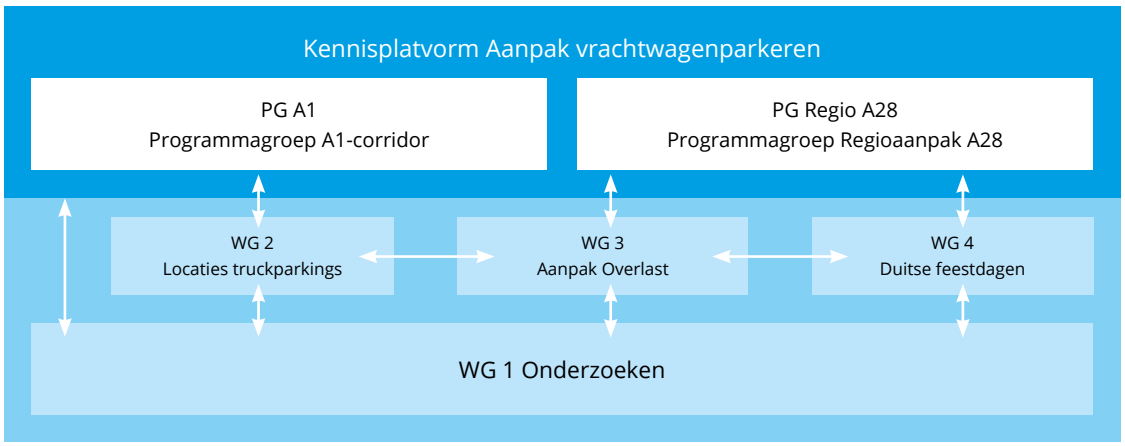
Resultaten
Het resultaat van de afstemming met de Duitse deelstaten met besproken maatregelen, kansrijke maatregelen en te nemen vervolgstappen wordt vastgelegd in een verslag. Voorstellen worden gedaan voor mogelijke en kansrijke structurele maatregelen die (personele) inzet tijdens regelscenario's kunnen verminderen.

FRANS OP DEN BULT.NL
SCANIA
TEXACO
cameratoezicht
FRANS OP DEN BULT
SCHOLTEN

4. Hoe gaan we dit doen

4.1. Organisatie

Netwerkorganisatie
De aard van de problematiek en doelgroepen (transitoverkeer versus bestemmingsverkeer op bedrijventerreinen) vraagt om een verschillende aanpak. Het hart van de netwerkorganisatie bestaat uit twee programmagroepen (A1-corridor en Regioaanpak A28) die samenkomen in het Kennisplatform. Hieronder hangen werkgroepen voor de uitvoering van de actielijnen.
De programmagroepen hebben als taak kennis en ervaringen te delen, te zorgen voor regionale afstemming, mede te zorgen voor een afvaarding in de werkgroepen en het toetsen van de kwaliteit van de producten van de werkgroepen.



De netwerkorganisatie binnen het Kennisplatform is reeds geconcretiseerd tijdens een werksessie met stakeholders in januari 2020. De samenstelling van de programmagroepen is mede hieruit voortgekomen, de samenstelling van de programmagroepen is niet hard en wordt praktisch georganiseerd:

- Programmagroep A1-corridor: provincie, RWS, gemeenten Apeldoorn, Deventer, Rijssen-Holten, Nijverdal, Enschede, Oldenzaal en Almelo, TLN;
- Programmagroep Regioaanpak A28: provincie, gemeenten Zwolle, Kampen, Zwartewaterland, Raalte en overige gemeenten uit regio Zwolle die als probleemeigenaar aan de slag willen, Evofenedex en TLN;
- Kennisplatform vrachtwagenparkeren (beide programmagroepen samen) voor de kennisoverdracht.

De frequentie van de programmagroepen wordt nader afgestemd met betrokkenen, de verwachting is 1x per 2 à 3 maanden, en de Kennisplatformbijeenkomsten maximaal 2x per jaar. De provincie Overijssel is de regisseur van het programma, de programmagroepen en werkgroepen, en organisator en voorzitter voor de kennisplatformbijeenkomst.

Werkgroepen
Voor de uitvoering van de vier actielijnen worden werkgroepen opgericht zodat de juiste kennis aan tafel zit en efficiënt en vlot gewerkt kan worden. De werkgroepen bestaan uit leden van de programmagroepen, waar nodig aangevuld met een afvaardiging van de stakeholders vanuit de juiste disciplines.

Voor actielijn 2 (realiseren truckparkings) worden twee werkgroepen opgericht: één voor de A1-corridor en één voor de Regioaanpak A28 aangezien het zoeken naar kansrijke locaties regio specifiek is waardoor een regionale aanpak meerwaarde biedt. Voor de overige actielijnen wordt telkens één werkgroep opgericht om de onderlinge afstemming te waarborgen of omdat het vooral in één regio van toepassing is (Duitse feestdagen voor A1-corridor).

Actielijnen	A1-corridor + Regio A28	A1-corridor	Regioaanpak A28
1 Uitvoeren onderzoeken	WG 1		
2 Realiseren truckparkings		WG 2a	WG 2b
3 Aanpakken overlast	WG 3		
4 Duitse feestdagen		WG 4	

Tabel 1: overzicht werkgroepen.

Binnen de werkgroepen kunnen waar nodig tijdelijk subgroepen ontstaan met aanvullende specialistische kennis om bepaalde onderdelen uit te werken.

Stakeholders
Handhaving, informatievoorziening en afstemming op de parkeerbehoefte zijn belangrijke onderdelen voor het laten slagen van het project. Dit lukt alleen bij een (boven)regionale aanpak waarbij de benodigde partijen goed zijn aangehaakt en meewerken. Stakeholders zijn in eerste instantie afgevaardigden (vanuit diverse disciplines) van wegbeheerders, bedrijvenparkmanagement en ondernemersverenigingen, verkeerspolitie, (potentiële) ondernemers van truckparkings en verzekeraars.

Rollen provincie
De provincie heeft in het Meerjarenprogramma vrachtwagenparkeren diverse rollen. Als eerste is zij de regievoerder die zorg draagt voor het verkrijgen van eenheid in de aanpak onder de stakeholders, voor afstemming tussen de partners en voor de voortgang in de uitvoering van het programma. Dit is een verbindende en stimulerende rol. Taken die hierbij horen zijn:

- aansturing van programma- en werkgroepen, zorg voor onderlinge afstemming, aanjager voor acties;
- meedenken in besluitvorming over te nemen maatregelen, financiering en beheer en onderhoud, waarvan de besluitvorming zelf vooral bij de wegbeheerders en initiatiefnemers ligt;
- (gedeeld) opdrachtgeverschap voor benodigde onderzoeken;
- zorg voor provincie overschrijdende afstemming;
- kennis op peil brengen en houden, en deze binnen de netwerkorganisatie delen;
- kennisuitwisseling en afstemming met de Goederencorridors Oost en Zuidoost via de provincie Gelderland, zoals over de daar uitgevoerde onderzoeken en maatregelen;
- opstellen van een monitoringsprogramma en zorg dragen voor de uitvoering.

De provincie gaat zelf geen beveiligde truckparkings realiseren of hierin investeren. Ook maakt de provincie geen financieringsvoorstellen of businesscases, dit ligt bij lokale overheden en/of initiatiefnemers.

Rollen overheden en overige partners
De betrokken partners hebben diverse rollen. Binnen de programmagroepen en werkgroepen hebben zij rollen als meedenken, adviseren, uitvoeren, zorgen voor de afstemming binnen de eigen organisatie en het verzamelen van lokale informatie. Daarnaast vervullen enkele leden binnen de werkgroepen de rol van voorzitter en secretaris, binnen de werkgroepen worden nadere afspraken over de rollen gemaakt.

Alle partners zijn mede probleemeigenaar, en werken en denken dus ook mee aan de te nemen maatregelen. Iedere partij die een probleem ervaart en via de samenwerking een oplossing zoekt, krijgt via de actielijnen een uitvoerende rol bij de invulling en uitvoering van de taken. Zo dragen ze bij aan de oplossing van de problemen, dit geldt voor zowel de betrokken wegbeheerders als de overige partners. En waar kansen liggen krijgen partners een rol om de kans op verzilvering te vergroten.

Het is een gemeenschappelijk belang om samen aan de slag te gaan. De partners hebben samen de verantwoordelijkheid voor de voortgang van het programma: de regievoering ligt bij de provincie, de partners zorgen samen voor de uitvoering. Succes is alleen gegarandeerd wanneer alle stakeholders het gezamenlijk belang onderstrepen en een actieve bijdrage leveren aan het realiseren van de geformuleerde doelen.

Besluitvorming
De door de werkgroepen op te leveren producten worden in de programmagroepen besproken. Per onderdeel zijn de investeringen als realisatie, beheer, onderhoud en benodigde formatieplaatsen verschillend, vooral omdat de eigenaar/beheerder ook telkens anders zal zijn. Daarom zal per actielijn aparte besluitvorming plaatsvinden op een nog nader vast te stellen wijze.

4.2. Raakvlakken met andere programma's

Dit programma heeft raakvlakken met andere lopende programma's. Tijdens de uitvoering worden dwarsverbanden gelegd met de volgende programma's:

- Meerjarenprogramma Goederenvervoer en Logistiek, POLO Overijssel, 2017-2019, met doelstellingen gericht op onder andere een infrastructuurnetwerk met voldoende capaciteit voor het goederenvervoer en het bevorderen van efficiënter en duurzamer goederenvervoer. Eén van de actielijnen is de ontwikkelstrategie implementatie duurzaam vervoer, logistiek en alternatieve brandstoffen. Dit Meerjarenprogramma vrachtwagenparkeren heeft hier raakvlakken bij de subactie meekoppelkansen.
- Programma Nieuwe Energie Overijssel 2017-2023. Het programma verbindt en versterkt partners en initiatieven die bijdragen aan de energietransitie in Overijssel. Ook hier mogelijkheden voor meekoppelkansen op truckparkings.
- Smart Mobility Overijssel: mogelijke koppeling met informatievoorziening voor beschikbaarheid parkeerplaatsen.
- Programma AÏDA Overijssel: hoe de provincie slimmer kan aansluiten bij en gebruik maken van digitale ontwikkelingen. Het Innovatie- en Data lab (ID-Lab) is een uitvloeisel hiervan en maakt gebruik van experimenten met data, datatechnieken en technologieën. In de uitwerking wordt gekeken het ID-Lab kan bijdragen aan een slimmere, snellere en/of betere uitvoering van de onderzoeken en actielijnen.
- Programma Goederencorridors Oost (A15, Betuweroute, Waal) en Zuidoost (A16/A58/A67, Brabantroute, Maas) is gericht op het optimaal en duurzaam organiseren van goederenvervoer in de goederenvervoercorridors. Binnen dit programma werkt de Projectgroep Vrachtwagenparkeren aan de situatie waarin vrachtautochauffeurs voor de lange rust gebruik maken van beveiligde parkings met goede voorzieningen. Via de provincie Gelderland krijgen wij informatie over de hier uitgevoerde onderzoeken en werkwijzen zodat informatie wordt gedeeld en werkwijzen kunnen worden afgestemd.
- Programma Slimme en schone mobiliteit 2019-2023, Cleantech Regio, waarin slimme logistiek georganiseerd wordt, waaronder truckpoints.
- Programma Clean Energy Hubs (Rijkswaterstaat en provincie Gelderland, 2019), gericht op het verduurzamen van zwaar goederenvervoer. Voor de korte termijn ligt de focus qua brandstof op elektrisch rijden, biobrandstoffen, Bio LNG en CNG (groen gas) en waterstof, en qua doelgroep op het wegtransport. Het programma richt zich op het ontwikkelen van een strategie om tot realisatie van vulpunten te komen: hier ligt ook het raakvlak met de realisatie van truckparkings.
- Green Deal Zero Emission stadslogistiek, de betrokken partijen willen 30-40 stadskernen in Nederland emissievrij beleveren in 2025. In regionale pilots wordt onderzocht waar zero emission levering mogelijk is én wat er nodig is om dat mogelijk te maken. De GD richt zich onder meer op het verbeteren van de voertuigtechnologie, de benutting en belading van vrachtauto's en het opstarten van innovatieve logistieke trajecten. Het raakvlak ligt bij het faciliteren om de goederen emissievrij aan te leveren als een combi van een truckparking met ontkoppelpunten en laadinfrastructuur.
- Toekomstbeeld knooppunten Overijssel, gericht op het personenvervoer om de overstap tussen de modaliteiten (fiets, OV, auto) zo goed mogelijk te faciliteren en om nieuwe vormen van mobiliteit te stimuleren gekoppeld aan deze knooppunten. De voorzieningen en locaties van deze knooppunten kunnen raakvlakken hebben met truckparkings.

4.3. Financiën

De te maken kosten zijn onder te verdelen in de kosten voor het programma en de kosten voor de realisatie van de maatregelen en voorzieningen.

Binnen het programma wordt voor het parkeeronderzoek € 100.000 aan kosten verwacht. Hiernaast worden mogelijk kosten gemaakt als op bepaalde onderdelen kennis en/of capaciteit ontbreekt. De kosten voor het programma worden gedragen door de partners samen.
Per actielijn zal deze verdeling anders zijn. Dit is onder andere afhankelijk van het geografisch gebied, de betrokken wegbeheerders en partners, bijdragen vanuit de omgeving en de eventuele mogelijkheden voor subsidies. Per geval wordt voordat tot de investering wordt overgegaan hierover een besluit genomen door de betreffende partners.

De kosten voor de te nemen maatregelen en realisatie van (parkeer)voorzieningen, inclusief beheer en onderhoud zijn in een later stadium, als de te nemen maatregelen concreter worden, nader te bepalen naar locatie, benodigde voorzieningen, systemen en werkwijzen.
De financiering van de maatregelen en (parkeer)voorzieningen liggen per locatie in principe bij de wegbeheerder en/of exploitant, waarbij gezocht wordt naar mogelijke bijdragen van stakeholders in de directe omgeving bij de investering en/of beheer en onderhoud.
Dit is afhankelijk van de lokale mogelijkheden en kan op elke locatie anders zijn.

4.4. Planning

Het programmaplan heeft een adaptieve dynamische planning en invulling. De actielijnen vallen onder verschillende termijnen. Een onderscheid is te maken in de nabije toekomst, een tussenliggende transitieperiode (verdere digitalisering) en de verdere toekomst (met autonoom rijden en nog vele onzekerheden). Per termijn wordt anders gestuurd.

Korte termijn
Op de korte termijn de zaken die zeker kunnen worden uitgevoerd, het laaghangend fruit. Hier richt dit programma zich eerst op. Dit zijn:

- nader onderzoek naar de benodigde capaciteiten per doelgroep en naar gewenste rust/parkeerduur;
- maatregelen om de basisvoorzieningen (sanitair, afvalbakken, verlichting) op orde te brengen op parkeerlocaties waar deze ontbreken (Actielijn 3);
- bepalen van kansrijke locaties voor beveiligde private truckparkings op bedrijventerreinen, aan het onderliggende wegennet, en aansluitend op bestaande verzorgingsplaatsen aan de autosnelwegen (Actielijn 2) en de voorwaarden scheppen dat de ontwikkeling hiervan kan starten (Actielijnen 2 en 3);
- alternatieve parkeerplaatsen (aan het onderliggend wegennet) vindbaar maken door communicatie naar chauffeurs en bedrijven en met (dynamische) bewegwijzering (Actielijn 3);
- op bedrijventerreinen duidelijk aan te geven waar wel en niet geparkeerd mag worden (Actielijn 3);
- de handhaving van onveilig parkeren en parkeerverboden te intensiveren en onderling af te stemmen, en de APV's hierop af te stemmen zodat een start wordt gemaakt met het creëren van voorwaarden voor een haalbare exploitatie voor beveiligde parkeerterreinen (Actielijn 3);
- in gesprek gaan met de Duitse deelstaten (Actielijn 4).

Middellange termijn
Het verder uitwerken op basis van nieuw verkregen informatie, handhaving en adaptief plannen: bijsturen op de inspanningen en deelprojecten waar nodig.

- handhaving verder intensiveren, mogelijkheden creëren voor handhaving kort parkeren op verzorgingsplaatsen en/of betaald parkeren;
- verdere realisatie van parkeerfaciliteiten voor vrachtwagens: truckparkings en op bedrijventerreinen via nader te bepalen exploitatie;
- adaptief plannen: aanpassen behoefte parkeerplekken en voortgang aan stand van zaken van onder andere autonoom rijden, platooning, verdere energietransitie en innovatie met betrekking tot informatievoorziening, handhaving en slimme planning ritten en rusttijden.

Lange termijn
Verdere opwaardering van serviceniveaus parkeerterreinen en continuering van het adaptief plannen.

Gevolgen van coronacrisis op de planning
De problematiek van vrachtwagenparkeren was tijdens het opstellen van de visie urgent, en maatregelen waren nodig. Het blijkt nu dat ook tijdens de crisis op diverse plaatsen onveilig wordt geparkeerd. Eind juni was de afname aan goederenvervoer van het begin van de coronacrisis weer verleden tijd en rijdt in Overijssel op het hoofdwegennet meer verkeer dan vlak voor de crisis[2]. Ondanks dat de situatie onzeker blijft moeten wel de voorwaarden voor haalbare businesscases voor truckparkings geregeld worden. De organisatie hiervan met (bepalen passende regelgeving, de invoering hiervan en vervolgens de handhaving en hiermee samenhangend de informatievoorziening) zal een behoorlijke procestijd vergen zodat een spoedige start nodig is en de voortgang bewaakt moet worden. Ook andere actielijnen kunnen opgestart worden, waarbij de eerste fase veelal is het verzamelen van kennis. Speciaal aandachtspunt is dat door de huidige coronacrisis verschillende partijen hun prioriteiten anders kunnen gaan leggen wat mogelijk invloed heeft op de planning.

4.5. Kansen en risico's

Kansen
Afgelopen jaren hebben initiatiefnemers zich gemeld voor de realisatie van truckparkings in Nijverdal en Holten (2x). De koppeling van truckparkings met andere ontwikkelingen als stedelijke distributie, Clean Energy Hubs, ontkoppelpunten LZV's en platooning biedt kansen voor een bredere ontwikkeling waardoor de exploitatie van een truckparking meer kans van slagen krijgt.

Risico's
De risico's van het programma zitten op dit moment vooral in de bereidheid van de partners in de personele inzet. Het is te verwachten dat de huidige coronacrisis gevolgen heeft voor de voortgang van het programma. De inzet van personeel (in het bijzonder gericht op handhaving) kan andere prioriteiten krijgen dan bij te dragen aan het vrachtwagenparkeren. Ook kunnen initiatiefnemers minder interesse hebben door de heersende (economische) onzekerheid. Gaande het proces houden we hier aandacht voor en stemmen we af met onze partners. Het is een gemeenschappelijk belang van alle partners om samen aan de slag te gaan.

De handhaving van parkeerverboden of onveilig parkeren blijft op de lange termijn onzeker aangezien de personele inzet bekostigd moet blijven. Gerichte monitoring moet de effecten van de maatregelen in beeld houden zodat waar nodig passende acties bepaald kunnen worden.

Het risico bestaat dat andere (lokale) ontwikkelingen de realisatie van vrachtwagenparkeerplaatsen in de weg staan omdat betrokken afdelingen van overheden niet voldoende op de hoogte zijn van dit programma. Gerichte interne communicatie binnen de betrokken overheden zal de kans hierop verkleinen.

2 Bron: www.NDW.nu: Finale blog 6-7-2020, Effecten Corona maatregelen op verkeer en vervoer.

4.6. Externe communicatie

Informatie over het programma wordt na besluitvorming door GS breed gedeeld via de website van de provincie en POLO, middels de Nieuwsbrief Port of Logistics Overijssel.

Per actielijn wordt gericht gecommuniceerd naar stakeholders. Onderdeel is het opzetten van de externe communicatie: bij het zoeken naar initiatiefnemers, het informeren van chauffeurs en ondernemers over beschikbare (alternatieve) parkeerlocaties en bij de wijzigingen in regulering en intensivering van de handhaving. In de per actielijn op te stellen communicatieplannen wordt dit nader uitgewerkt.

4.7. Monitoring en evaluatie

De resultaten van het programma worden jaarlijks gemonitord. Dit wordt gedaan door:

- regelmatige herhaling van de inventarisatie onder wegbeheerders van knelpunten die is uitgevoerd bij het opstellen van de visie in 2019;
- regelmatige tellingen van bezettingsgraden van parkeerlocaties;
- bij uitvoering van de handhavingsmaatregelen continue monitoring om eventuele waterbedeffecten snel in beeld te hebben;
- gesprekken met TLN en Evofenedex over optredende situaties.

In een op te stellen monitoringsplan wordt dit per actielijn nader uitgewerkt.

Bijlage 1: Samenvatting Visie vrachtwagenparkeren Overijssel

De visie is op 11 februari 2020 door Gedeputeerde Staten van Overijssel vastgesteld.
Hier volgt een samenvatting van de visie.

Gezamenlijk doel vrachtwagenparkeren Overijssel
Een van de mobiliteitsdoelen van de provincie Overijssel is het realiseren van een veilig wegennet. Voor vrachtwagenchauffeurs zijn hiervoor onder andere locaties nodig om te kunnen rusten. Die ontbreken nu in de provincie. Parkeren van vrachtwagens op verkeersonveilige locaties zoals vluchtstroken en overlast van parkerende vrachtwagens op bedrijventerreinen moet worden voorkomen of tot een aanvaardbaar niveau worden teruggebracht. De provincie en haar partners (wegbeheerders, transporteurs en verladers) stellen zich samen tot doel dat een netwerk wordt gerealiseerd van duurzame en veilige vrachtwagenparkeerterreinen met bijbehorende (beheers)maatregelen zodat chauffeurs kunnen rusten en overlast elders wordt voorkomen. Door de juiste randvoorwaarden voor het gebruik, blijvende integrale (beheers)maatregelen en de juiste geografische spreiding worden deze parkeerfaciliteiten optimaal benut en sluiten ze aan op het (inter)nationale netwerk van parkeren.

Visie vrachtwagenparkeren Overijssel 2030
Om het gezamenlijke doel te bereiken is de volgende visie samen met de partners opgesteld:

- Voldoende parkeerfaciliteiten per doelgroep op locaties waar de vraag het grootst is: transitoverkeer voor (verplichte) pauzes, dag- en weekendrust, op de grotere bedrijventerreinen met een (grotendeels) logistiek karakter voor vooral het bestemmingsverkeer en daarnaast als alternatief voor parkeren bij de woning.
- Provincie en Rijkswaterstaat gaan in gesprek met de aangrenzende Duitse deelstaten over de Duitse feestdagen problematiek langs de A1, en de inzet van innovatieve en structurele maatregelen kan nader worden onderzocht.
- Nader parkeeronderzoek naar de hoeveelheid benodigde parkeerplaatsen.
- Veilige en beveiligde parkeerterreinen voor vrachtwagens met passende voorzieningen (truckparkings) en een beveiligings- en kwaliteitsniveau dat voldoet aan het minimale niveau volgens de Europese standaard (brons, cameratoezicht bij in- en uitgang), en bij voorkeur iets hoger niveau (zilver, met fysieke barrière) voor het transitoverkeer.
- Stimulering gebruik door een totaal integraal maatregelenpakket:
    - aanbod van minimaal voorzieningen als sanitair inclusief douches, afvalbakken, snacks en drinken, internet en elektriciteit voor eigen gebruik (bij voorkeur ook walstroom);
    - nadere verkenning van bijdrage door verzekeraars door korting op de verzekeringspremie bij gebruik maken van beveiligde parkings;
    - aantrekkelijk gebruik door slimme combinaties met toegevoegde (duurzame) functies als clean Energy Hubs, transporthubs aan de rand van de stad of ontkoppelpunten voor LZV's;
    - handhaving op locaties waar niet mag worden geparkeerd, samen met goede communicatie;
    - op verzorgingsplaatsen die bedoeld zijn voor kort parkeren maatregelen nemen om lang parkeren te ontmoedigen;
    - toepassen van innovatieve maatregelen als 'connecting mobility' en 'connecting transportcorridors': bijvoorbeeld informatie geven over nog resterende capaciteit van parkeerterreinen, mogelijkheid tot reservering en handhaving parkeerduurbeperking.

- Voorwaarden creëren voor haalbare businesscases private beveiligde truckparkings zoals:
    - subsidiemogelijkheden bij realisatie, en ondersteuning bieden bij de aanvraag;
    - één loket principe: ondersteuning initiatiefnemers richting alle overheidslagen;
    - inspanningsverplichtingen vastleggen van handhavingsmaatregelen in de omgeving;
    - ruimte bieden voor aanvullende voorzieningen/faciliteiten/diensten die passen bij een 24 uurseconomie.

Aansluiten bij onderzoeken en maatregelen vrachtwagenparkeren Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost zodat de (beheers)maatregelen op elkaar zijn afgestemd en elkaars kennis en ervaringen optimaal worden benut.

2020-364