

“Truckparking van de Toekomst”

Definitief rapport

7 maart 2023

Inhoudsopgave

1. Aanleiding 2
2. Onderzoeksvraag & Aanpak 4
3. Wetgeving 7
4. Kwantitatief beeld 14
5. Locatie 30
6. Conclusies & Aanbevelingen 40

Bijlagen 46

© Buck Consultants International en RoyalHaskoningDHV, 2023

1. AANLEIDING

© Buck Consultants International en RoyalHaskoningDHV, 2023

Aanleiding

- De logistieke sector is een belangrijk onderdeel van de Nederlandse economie en het hebben van een uitstekend netwerk met onze handelspartners is daarin cruciaal. Het wegtransport speelt daarin een grote rol en hoewel er sterk wordt ingezet op een modal shift naar spoor en binnenvaart is de verwachting (IMA21) dat ook in de toekomst het goederenvervoer over de weg blijft groeien.
- Wel is van belang dat dit transport op een efficiënte en duurzame wijze wordt uitgevoerd en dat chauffeurs beschikken over voldoende faciliteiten om gezond en veilig te kunnen werken en te voldoen aan de wettelijke rij- en rusttijden.
- Nederland zet daarom al geruime tijd in op het creëren van extra ruimte voor truckparkeren. Zo is er gewerkt aan een toename van het aantal ‘safe and secure’ truckparkeerplaatsen (SSTP). Dit heeft al geleid tot uitbreiding van parkeerplaatsen in Rotterdam en Venlo. Door het tekort ontstaan op sommige plekken overvolle parkeerplaatsen, onveilige situaties en onvoldoende voorzieningen voor chauffeurs.
- Truckparkings kunnen bijdragen aan verduurzaming door ook duurzame tankmogelijkheden te beiden. Daarmee kan deze bijdragen aan het oplossen van andere problematiek/politieke discussies (o.a. vermindering CO2/NOx en bijdragen aan oplossing in stikstofdiscussie).
- Voor de aankomende jaren spelen nog forse uitdagingen op het gebied van truckparkeerplaatsen. Dit zijn onder andere:
  - Het verbeteren van de sociale omstandigheden van chauffeurs. Bijvoorbeeld het wel/niet slapen in de cabine en de verplichte terugkeer naar huis na vier weken. Dit heeft ook consequenties voor truckparkings.
  - Het ontwikkelen van een succesvolle businesscase door private partijen is lastig. Het ruimtebeslag en de hoogte van de grondprijs spelen hierbij een rol.
  - Het vinden van potentiële locaties en het creëren van voldoende parkeergelegenheid.
  - Het (internationale) wegtransport staat voor een enorme verduurzamingsopgave. Er dient te worden overgestapt van diesel naar batterij-elektrisch of waterstof. Hiervoor is nieuwe energie-infrastructuur nodig. Dit biedt mogelijk koppelkansen voor truckparkings (opladen en rust).

© Buck Consultants International en RoyalHaskoningDHV, 2023

2. ONDERZOEKSVRAAG & AANPAK

© Buck Consultants International en RoyalHaskoningDHV, 2023

Onderzoeksvraag en aanpak

- Gelet op het economisch belang van het wegtransport en de noodzaak voor voldoende overnachtingsmogelijkheden wil het Ministerie van IenW en de Werkgroep Truckparkings een onderzoek naar de truckparking van de toekomst.

Hoofdvraag

- De hoofdvraag luidt: Hoe ziet de ‘truckparking van de toekomst’ er uit? Hoeveel truckparkingplekken zijn er nodig tussen 2025 en 2050 om aan de behoeften van chauffeurs te voldoen? Zijn er locaties en combinaties met andere diensten die de kansen voor de uitrol van het netwerk bevorderen? Denk aan shops, laadpalen en waterstofvulpunten?*

Aanpak

- De aanpak voor het beantwoorden van de hoofdvraag bestaat uit 3 onderdelen. Dat zijn: het beeld, de getallen en de plek. Hieronder worden ze nader toegelicht.
    - Het beeld: wat is de truckparking van de toekomst, wiens probleem lost die truckparking op en welke rol speelt de truckparking in het goederenvervoer?
    - De getallen: hoeveel capaciteit is er nu en wat is de verwachting voor de aankomende 10-15 jaar?
    - De plek: hoe realiseren we een succesvolle uitrol van truckparkings en wat zijn daarvoor de geschikte locaties?

- De 3 onderdelen zijn door middel van een kwalitatief en kwantitatief spoor onderzocht. Het kwantitatieve deel bestaat uit een onderzoek naar locaties en de toekomstige behoefte aan truckparkeerplaatsen.
- Het kwalitatieve deel bestaat uit 2 expertsessies met belanghebbende partijen zoals het Ministerie, provincies, transporteurs en exploitanten. De eerste sessie ging met name over het beeld dat zij hebben over (succesvolle) truckparking in de toekomst. Bij de tweede sessie werd de nadruk gelegd op de locaties, handhaving en voorzieningen.
- De deelnemers die niet aanwezig konden zijn, zijn per mail gevraagd de stellingen en vragen te beantwoorden.
- Verder is onderzocht hoe de omliggende landen met truckparkeren omgaan. Dit is gedaan door desk-research en op basis van eerdere studies maar ook door gesprekken met relevante stakeholders.

** De subvragen bij deze hoofdvraag staan weergegeven in de bijlage*

© Buck Consultants International en RoyalHaskoningDHV, 2023

Expertsessies

Uitvoering van het onderzoek

- Op 3 november was de eerste expertsessie. Hierbij waren de volgende partijen aanwezig:
  - Reining Transport
  - LCW Groningen
  - Rebro transport Rucphen
  - exploitanten truckparkings, transporteurs, politie, Werkgroep Truckparking en provincie Zuid-Holland en Limburg aanwezig.
- Na een uiteenzetting over de huidige en toekomstige parkeerbehoefte, zijn de aanwezigen verdeeld over 2 groepen. Per groep kregen zij dezelfde vragen voorgelegd. Deze vragen (zie bijlage) gingen over de huidige situatie wat betreft het truckparkeren, oplossingsmogelijkheden om huidige problemen aan te pakken, benodigde toekomstige voorzieningen en financiering.
- De tweede expertsessie was op 6 december. Hier waren Rijkswaterstaat, TLN, provincie Limburg, Noord-Brabant en Zuid-Holland, leden van de werkgroep Truckparking, Ministerie van I&W, TLN, gemeente Venlo en Haven van Rotterdam aanwezig.
- Tijdens de 2de sessie ging men aan de hand van stellingen in discussie. De stellingen gingen over: locatiebeleid, handhaving, voorzieningen, en exploitatie (zie bijlage).

© Buck Consultants International en RoyalHaskoningDHV, 2023

3. WETGEVING I

© Buck Consultants International en RoyalHaskoningDHV, 2023

Introductie

- In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op beleid en wet- en regelgeving rondom het thema truckparkings.
- Als eerste wordt ingegaan op de wetgeving rond de rij- en rusttijden, die uiteindelijk bepalend is voor wanneer en waar chauffeurs op zoek gaan naar een geschikte plaats om te rusten en/of te overnachten.
- Daarnaast wordt ook ingegaan op de verduurzaming van de sector en de impact die dat kan hebben op de truckparkings
- Als laatste wordt ook beschreven hoe in de ons omringende landen wordt omgegaan met truckparkings, dit kan inspiratie bieden voor het Nederlandse beleid rond truckparkings

© Buck Consultants International en RoyalHaskoningDHV, 2023

3.1 Wetgeving

- Door de economische druk in de transportbranche zal een chauffeur bij overnachten in het voertuig pas mogen stilstaan om te rusten als de maximale rij- of arbeidstijd is bereikt. Met name Oost-Europese chauffeurs maken hierdoor veelvuldig gebruik van de verzorgingsplaatsen langs de snelweg om de dagelijks lange rust te nemen. Zij besparen met het rusten op een verzorgingsplaats de kosten van een bewaakte parking en zorgen voor hun eigen maaltijd omdat eten in een restaurant duur is ten opzichte van hun dagelijkse verloning.

- De rij-, arbeids- en rusttijd van een chauffeur wordt geregistreerd in de vrachtauto middels de tachograaf. Handhaving mag tot maximaal 28 dagen terug kijken naar overtredingen en hierop beboeten ongeacht in welke lidstaat de overtreding werd begaan. Vanaf 1 januari 2025 mag er zelfs tot een periode van 56 dagen worden teruggekeken door handhaving. Hierdoor is het zowel bij transporteur als chauffeur alles aan gelegen om een overtreding te voorkomen.



© Buck Consultants International en RoyalHaskoningDHV, 2023

- Chauffeurs hebben zich te houden aan het reglement rij- en rusttijden (EG561/2006). Hierin staat omschreven dat zij na maximaal 4,5 uur sturen 45 minuten dienen te pauzeren maar ook dat zij in een periode van 24 uur minimaal 11 uur rust moeten genieten (mag 3x per week verkort worden naar negen uur).
- Tevens dient er een wekelijkse rust van 45 uur te worden genoten, deze mag verkort worden tot minimaal 24 uur. Wetgeving schrijft tevens voor dat de normale 45 uur wekelijkse rust niet in de cabine maar in een “passend en gendervriendelijk verblijf met geschikte slaapfaciliteiten en sanitaire voorzieningen” moet worden doorgebracht. Handhaving op het correct houden van de 45 uur wekelijkse rust is zeer moeilijk.
- Gebruik van vluchthavens langs de autosnelwegen als parkeerplaats is in sommige landen toegestaan. Hierdoor worden deze ook gebruikt als overnachtingsplek door buitenlandse chauffeurs.
- Handhaving is een issue aangezien de verzorgingsplaatsen geen onderdeel zijn van de autosnelweg en deze binnen de verantwoordelijkheid vallen van de lokale overheid ook al is deze alleen via de autosnelweg bereikbaar.
- In sommige gemeenten wordt de wielklem toegepast als handhavende maatregel. In bijvoorbeeld Rotterdam wordt deze door BOA’s gebruikt bij foutparkerende trucks. Dit heeft een dermate grote uitwerking en bekendheid dat chauffeurs hier sneller geneigd zijn de voorgeschreven truckparkings te gebruiken.

Details	Uren
Ononderbroken rijtijd	4 u 30
Dagelijkse rijtijd	9u
Wekelijkse rijtijd	56u
Rijtijd per 2 weken	90u
Pauze	45 min
Dagelijkse rusttijd	11u
Wekelijkse rusttijd	45u

© Buck Consultants International en RoyalHaskoningDHV, 2023

3.2 Verduurzaming

- De verkoop van diesel aangedreven trucks zal na 2040 stoppen. Dit zal in de praktijk betekenen dat diesel aangedreven voertuigen nog tot minimaal 2045 deel uit maken van de logistiek. Gezien het prijsniveau van dieseltrucks ten opzichte van elektrisch aangedreven trucks (2 tot 3 maal zo duur) zal de behoefte om ‘s nachts op te laden de komende 15 jaar nog beperkt zijn, maar even goed aanwezig zijn.

- De combinatie van lang rusten en opladen is wel ideaal omdat de batterij over een periode van minimaal negen uur opgeladen kan worden, wat een minder groot vermogen vraagt van de laadinstallatie ten opzichte van snel laden.

- Toepassing van zonnepanelen op truckparkings waar de vrachtauto’s onder geparkeerd staan, draagt bij aan de duurzaamheid. Doordat de cabine in de schaduw van de overkapping kan staan, hoeft de (stand-)airco minder hard te koelen om de temperatuur in de cabine aangenaam te houden. Daarnaast kan de opgewekte stroom gebruikt worden om elektrisch aangedreven trucks op te laden of koelmotoren elektrisch aan te drijven in plaats met de dieselaggregaat.

- Voor waterstof en ammoniak tanken geldt deze potentiële brandstoffen nu nog nauwelijks worden toegepast. Mocht de toepassing hiervan een grote vlucht nemen, dan is het waarschijnlijk dat deze in tankstations aangeboden zullen worden doordat de benodigde tijd om te tanken nauwelijks afwijkt van de benodigde tijd om diesel te tanken.



© Buck Consultants International en RoyalHaskoningDHV, 2023

3.3 Omgang met truckparkings in buitenland

De problemen rond het overnachten van chauffeurs is niet een typisch Nederlands probleem. In geheel West-Europa wordt dit als een probleem ervaren. Uit een EU-studie van 2018* bleek dat er binnen de EU 300.000 parkeerplaatsen beschikbaar zijn met een tekort van 100.000 plaatsen.

- Europa
  - Subsidie voor uitbreiding parkeerplaatsen (Connecting Europe Facility) ter waarde van €250 miljoen.
- België
  - Veel truckparkings gesloten vanwege “inklimmers” die mee willen naar het Verenigd Koninkrijk.
- Duitsland
  - De verzorgingsplaatsen zijn voorzien van sanitair;
  - In Duitsland is een boekingsapp actief: “Truck Parking Europe” waarmee bij bedrijven geparkeerd kan worden. Voorwaarde voor deelname is toegankelijk sanitair;
  - Subsidiemaatregel voor het creëren van vierduizend extra parkeerplaatsen in 2022 .

*IRU welcomes new EU safe parking funding but more targeted measures needed | IRU | World Road Transport Organisation

- Frankrijk
  - Bewaakte parkeerplaatsen veelal een initiatief van lokale of regionale overheid;
  - Nieuwe regelgeving schrijft voor dat minstens de helft van een parkings moet overkapt zijn met zonnepanelen;
  - Verzorgingsplaatsen voorzien van sanitair en “beweegtuin”;
  - Grotere parkings langs tolwegen voor beide rijrichtingen toegankelijk.



Recent uitgebreide verzorgingsplaats/truckparking in Duitsland (Raststätte “Am Haarstrang”)

© Buck Consultants International en RoyalHaskoningDHV, 2023

- Kenmerkend voor landen als Duitsland, Frankrijk en België is dat de exploitatie van een verzorgingsplaats voor twintig tot dertig jaar is uitbesteed. Daarnaast ligt bijvoorbeeld in Frankrijk vast welke voorzieningen voorhanden moeten zijn. Tevens is in de aanbesteding vaak een concurrentiebeding opgenomen zodat de concessiehouder verzekerd is van een minimale aanloop.

- De verzorgingsplaatsen zijn in deze drie landen ook een belangrijk middel in de realisatie van voldoende truckparkeerplaatsen. Zowel Frankrijk, België als Duitsland kennen verzorgingsplaatsen met veel truckparkeergelegenheid. Bovendien lijkt er, minder dan in Nederland, de wens om verzorgingsplaatsen met name in te zetten voor korte rust en de lange rust op private truckparkings (in de buurt van de snelweg) te laten plaatsvinden.

- Om die reden wordt er, met name in Duitsland, ook fors geïnvesteerd om de capaciteit op verzorgingsplaatsen uit te breiden. Wel blijkt, in Frankrijk en Duitsland, dat er grenzen zijn aan het uitbreiden van verzorgingsplaatsen en wordt er ook gekeken naar private ontwikkelingen, in Duitsland ook gesubsidieerd.

- In Vlaanderen is in het verleden geëxperimenteerd met het realiseren van betaalde en beveiligde truckparkings op (een deel van de) verzorgingsplaatsen. Van de vier gerealiseerde locaties zijn alleen de twee bemande locaties (op een VZP met tank- en horecavoorziening) nog in gebruik.

- Daarnaast is voor uitbaters kort van de snelweg de combinatie van parkeren, tanken en restaurant interessant vanwege de aanzuigende werking die het heeft. Er kan getankt worden voor een lagere prijs dan langs de snelweg, wat voor de werkgever gunstig is, voor de chauffeur is het rustiger slapen door het ontbreken van voorbij rijdend verkeer van de snelweg en de chauffeur kan samen met collega's eten (sociale aspect)

© Buck Consultants International en RoyalHaskoningDHV, 2023

4. KWANTITATIEF BEELD

© Buck Consultants International en RoyalHaskoningDHV, 2023

Kwantitatief beeld

- Naast de meer kwalitatieve vraagstukken rond truckparkings is voor overheden met name de vraag van belang wat er aan truckparkeercapaciteit nodig is, nu en in de toekomst.

- Om die vraag te kunnen beantwoorden is door BCI en RHDHV een analyse gemaakt van de vraag en aanbod rond truckparkings.
- Op basis van diverse databronnen is een model opgebouwd om een inschatting te kunnen maken van de huidige en toekomstige vraag naar truckparkeercapaciteit. Daarnaast is in beeld gebracht wat het aanbod is van truckparkeercapaciteit.

- De opzet van dit model is besproken met de Werkgroep Truckparking, en een aantal 1 op 1 gesprekken. Ook de eerste expertsessie (op 3 november) is gebruikt voor het ophalen van feedback. Op basis van de reacties is het model verder opgebouwd.

- Dit hoofdstuk kent de volgende opbouw:

1. Een schets van het huidige aanbod van truckparkeerplaatsen op verzorgingsplaatsen en (private) truckparkings.
2. Een toelichting op het rekenmodel dat gebruikt is om de huidige en toekomstige vraag naar truckparkeergelegenheid in te schatten
3. Presentatie en duiding van de uitkomsten van dit model.
4. Conclusies met betrekking tot huidige en toekomstige vraag en aanbod van truckparkeergelegenheid

© Buck Consultants International en RoyalHaskoningDHV, 2023

4.1 Huidig aanbod

- De groei van het internationale wegtransport, strengere regelgeving (zoals parkeerverboden vanuit APV in veel gemeenten) en diverse andere factoren hebben in de afgelopen jaren ertoe geleid dat er een groeiende behoefte is aan plaatsen waar vrachtwagenchauffeurs kunnen overnachten.
- Chauffeurs maken nu van diverse locaties gebruik voor hun rust (zowel de korte als lange rust), en dit zijn niet altijd locaties die wenselijk zijn uit het oogpunt van bereikbaarheid, beschikbare voorzieningen en (sociale) veiligheid.
- Zo zijn de verzorgingsplaatsen door de overheid langs het hoofdwegennet primair bedoeld voor het genieten van de korte rust (pauze), maar niet voor de lange rust (dagelijkse en wekelijkse rust). Ook het overnachten op bedrijventerreinen (soms in de berm) is vaak onwenselijk.
- Het aantal overnachtingsplaatsen op daarvoor bestemde locaties; de truckparkings, lijkt echter al jaren onvoldoende te zijn in relatie tot de vraag.
- In de afgelopen jaren is er daarom geïnvesteerd in de uitbreiding van het aantal truckparkeerplaatsen, zo is Maasvlakte Plaza fors uitgebreid, truckparking Duiven gerealiseerd en wordt momenteel gewerkt aan de uitbreiding van Truckparking Venlo. Aan de andere kant zijn er ook locaties verdwenen, zoals Wegrestaurant 't Vliegveld (Gilze-Rijen), Eindhoven-Acht (beide circa 100 pp), Moordrecht en De Meern (Zie Bijlage 4)
- In dit onderzoek is daarom in kaart gebracht wat het huidige aanbod van truckparkeerplaatsen is. Daarvoor is primair gebruik gemaakt van twee reeds bestaande databases:
  - Een onderzoek van Firan uit 2021 met een overzicht van de bestaande truckparkings. Deze database is ook als ‘laag’ beschikbaar in de locatietool Clean Energy Hubs (Locatietool Clean Energy Hubs - Duurzame mobiliteit (rwsduurzamemobiliteit.nl))
  - Een NDW-databestand met daarin de verzorgingsplaatsen langs het Hoofdwegennet met daarin gegevens over het aantal beschikbare parkeerplaatsen voor trucks per vzp. (Nationaal Toegangspunt Webportaal (ndw.nu))
- Tussen beide databases zit gedeeltelijk overlap, in de verwerking van de databases is daar rekening mee gehouden.
- Daarnaast zijn er diverse (recente) wijzigingen geweest, zoals uitbreiding of sluiting. Voor zover bekend, zijn deze verwerkt.
- Op de volgende pagina worden de resultaten van deze analyse weergegeven.

© Buck Consultants International en RoyalHaskoningDHV, 2023

- Het huidige aanbod van truckparkeerplaatsen is uit te splitsen naar locaties langs het Hoofdwegennet (de Verzorgingsplaatsen) en overige (vaak private) locaties op het onderliggend wegennet.
- Die laatste groep kent een grote diversiteit, het kan daarbij zowel gaan om enkele truckparkeerplaatsen bij een restaurant/ chauffeurscafé (ongecertificeerd) tot een volledig beveiligde (SSTP*) truckparking.
- Dat betekent ook dat de totaalcijfers met enige voorzichtigheid moeten worden geïnterpreteerd; verzorgingsplaatsen zijn in beginsel niet bedoeld voor overnachting (hoewel handhaving daarop niet plaatsvindt, behalve op parkeren op de vluchtstrook) en ook niet alle locaties bij chauffeurscafés voldoen altijd.
- De tabel rechts geeft een totaaloverzicht van de beschikbare capaciteit (aantal vrachtwagenparkeerplaatsen) op dit moment.
- De truckparkings worden daarnaast weergegeven op de kaart op de volgende pagina.

Provincie	Beschikbare capaciteit op:	
	VZP's	Truckparkings
Noord-Holland	335	142
Zuid-Holland	585	995
Zeeland	44	137
Noord-Brabant	1.063	1.226
Utrecht	387	70
Flevoland	134	-
Friesland	168	35
Groningen	112	54
Drenthe	233	315
Overijssel	507	335
Gelderland	949	492
Limburg	718	676
Totaal	**5.235**	**4.466**

Overzicht beschikbare truckparkeercapaciteit in Nederland, bron: BCI

** SSTP: Safe and Secure Truckparkings*

© Buck Consultants International en RoyalHaskoningDHV, 2023



Overzicht beschikbare truckparkeercapaciteit op (private) truckparkings in Nederland, bron: BCI

- Het grootste aanbod van (private) truckparkeerplaatsen bevindt zich, niet onverwacht uiteraard, langs de Oost en Zuidoost-corridors en de Zuid corridor (met name op het traject tussen Rotterdam en Antwerpen)
- Belangrijke wijzigingen en ontwikkelingen die zich hebben voorgedaan sinds het laatste onderzoek naar truckparkings (2018) zijn o.a.:
  - Uitbreiding Maasvlakte Plaza met 210 plaatsen (gerealiseerd)
  - Uitbreiding Truckparking Venlo met 165 plaatsen (bijna gereed)
  - Nieuwbouw truckparking Duiven
  - Diverse wegrestaurants zijn in de afgelopen jaren gesloten
  - Geplande uitbreidingen of nieuwbouw van truckparkings (o.a. uitbreiding Asten, nieuwbouw Nieuw-Reijerwaard) zijn uitgesteld of vertraagd.
- Een kwantitatieve vergelijking met het onderzoek uit 2018 is lastig omdat het onderzoeksgebied niet exact hetzelfde is, dat onderzoek richtte zich primair op de corridor. In dit onderzoek worden alle truckparkings meegenomen.
- Een voorzichtige vergelijking laat zien dat er in 2018 op de corridors er in totaal 2.809 beschikbare plaatsen op truckparkings waren. Op dit moment is het aantal beschikbare plaatsen in de vier corridorprovincies (een net wat groter gebied) 3.378, een verschil van ruim 550.

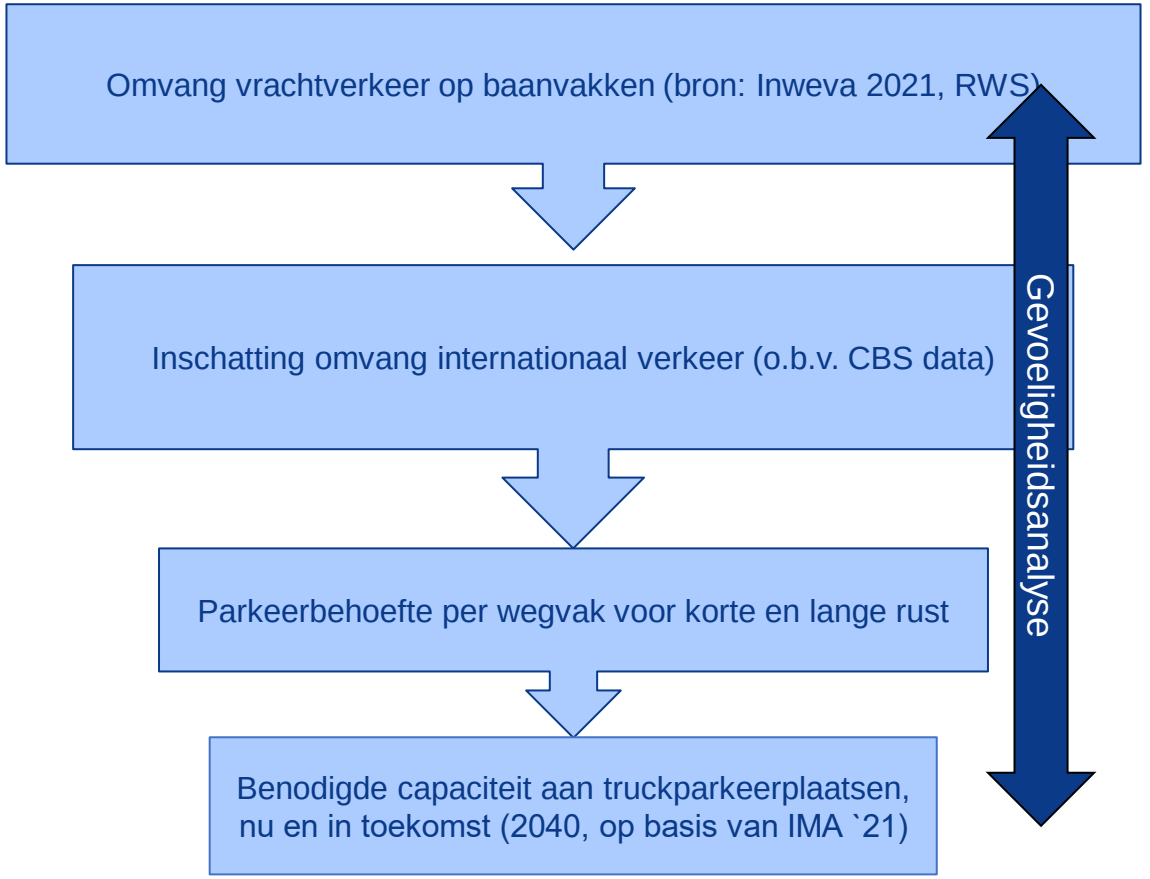
© Buck Consultants International en RoyalHaskoningDHV, 2023

4.2 Aanpak vraagraming

- Om een goede inschatting te kunnen maken van de huidige en toekomstige vraag naar truckparkeergelegenheid is een rekenmodel ontwikkeld door BCI. Dit model is besproken en getoetst met de werkgroep Truckparkings.
- In dit hoofdstuk wordt de aanpak van dit model besproken inclusief de gemaakte keuzes en aannames.

- Doel van het model was om voor het hoofdwegennet steeds per wegvak (in de regel tussen twee knooppunten) in kaart te brengen wat daar de parkeerbehoefte was door chauffeurs, zowel voor de kortdurende als de langdurende (vaak overnachting) rust. En, om via de parkeerbehoefte ook in te kunnen schatten wat dan de benodigde capaciteit moet zijn op verzorgingsplaatsen (primair voor de korte rust) en truckparkings (primair voor de lange rust).

- Als basis is in het Inweva database van Rijkswaterstaat (data uit 2021) gebruikt, in deze database wordt per wegvak aangegeven wat de verkeersintensiteit is, m.a.w. het aantal vrachtwagens dat per etmaal daar passeert.
- Om van dit databestand naar uiteindelijk het benodigd aantal truckparkeerplaatsen te gaan zijn een aantal stappen genomen, visueel gemaakt in de figuur hiernaast en toegelicht op de volgende pagina.



Aanpak vraagraming

© Buck Consultants International en RoyalHaskoningDHV, 2023

Stap 1: Aantal vrachtwagens per traject

- De data in het Inweva bestand is beschikbaar per meetvak, vaak tussen twee aansluitingen
- Voor de bruikbaarheid van het model is de data uit meerdere meetvakken gecombineerd zodat een gemiddelde intensiteit voor een langer traject (meestal tussen twee knooppunten) kon worden bepaald.
- Daarbij is ook rekening gehouden met snelwegen die een parallel structuur kennen, zoals de A15 bij Rotterdam.

Stap 2: Inschatting aandeel internationaal verkeer

- Niet alle vrachtwagens die gebruikmaken van het hoofdwegennet hebben ook daadwerkelijk behoefte aan een locatie voor de korte of lange rust. Bijvoorbeeld omdat het maar een korte rit is, er gerust kan worden bij de klant of op de eigen locatie, of omdat de chauffeur ‘s nachts gewoon thuis kan slapen.
- Om de parkeervraag te kunnen berekenen is daarom een inschatting gemaakt van het aandeel vrachtwagens dat wel een parkeerplaats nodig heeft, dat is in de regel (hoewel niet altijd) internationaal vrachtverkeer).
- Deze inschatting is gebaseerd op een tweetal bronnen van het CBS:
- Het aandeel van buitenlandse vrachtvoertuigen in de totale verkeersprestaties (voertuigkm’s) in Nederland. Hiervan is alleen een landelijk cijfer bekend: 12,72%
- Het aandeel van internationaal vervoer in het totale tonnage (geladen of gelost) per provincie. Deze cijfers variëren uiteraard per provincie en zijn bijvoorbeeld hoger in de corridorprovincies. Percentages worden weergeven in onderstaande tabel.

Groningen	10,69%	Utrecht	8,58%
Friesland	7,21%	Noord-Holland	9,31%
Drenthe	12,06%	Zuid-Holland	14,52%
Overijssel	12,97%	Zeeland	27,29%
Flevoland	11,28%	Noord-Brabant	17,92%
Gelderland	14,21%	Limburg	27,06%

- Door met een tweetal cijfers te werken is een bandbreedte gecreëerd zodat rekening gehouden wordt met enige onzekerheid in de aannames.
- Op deze manier kan per traject een inschatting gegeven worden van het aantal vrachtwagens dat, ergens op hun rit, behoefte heeft een aan parkeerplaats voor de korte of lange rust.

© Buck Consultants International en RoyalHaskoningDHV, 2023

Stap 3 Parkeerbehoefte

- Een derde stap was het bepalen van de kans dat een chauffeur daadwerkelijk op een bepaald traject gebruik wil maken van een plek voor een korte of lange rust.
- Daarvoor was een inschatting nodig, op basis van de rij- en rusttijden is uitgegaan dat er na iedere 275 km noodzaak is voor een korte rust en na 600 km (na 9 uur rijtijd) voor een lange rust. *(noot: hierop is naderhand een aanpassing gedaan voor corridortrajecten, zie stap 5)*
- Dat is vervolgens te relateren aan de lengte van een traject, wat concreet betekent: op een traject van 25 km heeft ruim 4% (25/600) van de chauffeurs behoefte aan plek voor de lange rust.

Stap 4 benodigde capaciteit

- Stap 3 leverde een berekening op van het aantal vrachtwagens dat per dag op een bepaald traject een parkeerplaats nodig heeft voor de lange of korte rust.
- Dit aantal is uiteraard niet gelijk aan het aantal fysieke plekken dat dan beschikbaar is. Gedurende de dag kan een parkeerplaats door meerdere chauffeurs gebruikt worden.
- Dat is met name op de verzorgingsplaatsen en bij de korte rust het geval. Op truckparkings speelt dit minder, juist omdat daar de gebruikspiek met name ‘s avonds en ‘s nachts is.
- Om van aantal gebruikers naar plaatsen te gaan is gebruik gemaakt van een ratio:
  - Korte rust: benodigd aantal plaatsen is 30% van aantal gebruikers (dus voor een parkeerbehoefte van 100 vrachtwagens zijn 30 plaatsen nodig)
  - Lange rust: benodigd aantal plaatsen is 85% van aantal gebruikers
  - Cijfers zijn gebaseerd op diverse eerdere onderzoeken
- Per wegvak is op deze manier een berekening te maken van het benodigd aantal plaatsen. Dit cijfer is een gemiddelde van de twee cijfers (bandbreedte) die per wegvak berekend zijn, op basis van de twee verschillende inschattingen (stap 2) van het aandeel internationaal verkeer*. (noot: zie ook stap 5).*
- De cijfers voor de huidige situatie zijn vervolgens ook doorgetrokken naar 2040. Daarvoor is gebruik gemaakt van de twee groeiscenario’s (Hoog en Laag) uit de IMA 2021.

© Buck Consultants International en RoyalHaskoningDHV, 2023

Stap 5 gevoeligheidsanalyse

- De eerste uitkomsten uit het model zijn geanalyseerd en ook besproken met diverse betrokkenen. Daaruit bleek dat met name op de corridortrajecten er sprake lijkt van een onderschatting van de vraag (en een overschatting op trajecten buiten de corridors).
- Op de corridortrajecten bevindt zich naar verhouding een groter aandeel internationaal verkeer. Daarnaast bevinden zich rond de corridors ook veel laad/loslocaties voor internationaal transport, juist ook de locaties/momenten waar dan behoefte is aan truckparkeergelegenheid om voor of na het laden/lossen te wachten en te rusten.
- Om die reden is besloten om daar in het model rekening mee te houden en te corrigeren voor de grotere parkeervraag langs deze trajecten. Dit is gedaan voor de volgende corridors:
    - Corridor Oost
    - Corridor Zuidoost
    - A1 corridor (Amsterdam – Enschede)
    - Corridor Zuid (Amsterdam – Antwerpen)
- Om die reden zijn een tweetal wijzigingen doorgevoerd in het model:
    - Op corridortrajecten gaat het model nu uit van behoefte aan lange rust na 400 km (i.p.v. 600 km), buiten de corridor verhoogd naar 750 km. Dit laatste betekent niet dat nationale chauffeurs pas na 750 km een lange rust hebben (wat niet mogelijk is vanwege wetgeving) maar wel dat de kans dat ze deze rust op een locatie aan/langs het HWN nemen kleiner is geworden en we inschatten dat een groter deel van de lange rust genoten wordt op de eigen bedrijfslocatie waar bijvoorbeeld de auto ‘s nachts geparkeerd staat.
    - De berekende vraag is een gemiddelde van een bandbreedte (vanwege de 2 methodes om het aandeel internationaal verkeer te bepalen). Op corridorprojecten weegt de bovengrens van die bandbreedte zwaarder mee in het berekende gemiddelde, daarbuiten juist de ondergrens.
- Uiteindelijk heeft dit een overzicht opgeleverd waarin per traject duidelijk is wat de huidige en toekomstige (2040 H en L) vraag naar parkeergelegenheid (voor de lange rust) is.

© Buck Consultants International en RoyalHaskoningDHV, 2023

4.3 Resultaten vraagraming

- Onderstaande tabel geeft de uitkomsten weer van het rekenmodel en kan als volgt geïnterpreteerd worden.
- In de huidige situatie (2022) zijn er dagelijks, als voorbeeld voor Provincie Limburg, 534 parkeerplekken nodig bedoeld voor de korte rust en daarnaast nog 1.326 plaatsen voor de lange rust (vaak overnachting).
- Voor heel Nederland ligt de vraag naar parkeergelegenheid t.b.v. korte en lange rust op dit moment op bijna 12.000 plaatsen.
- Richting 2040 ontwikkeld de vraag zich in een tweetal scenario's (Hoog en Laag, gebaseerd op IMA '21). De vraag naar plaatsen t.b.v. de lange rust, voor wederom Limburg als voorbeeld, daalt licht in het Laag-scenario naar 1.276 plaatsen, in het Hoog-scenario groeit de vraag naar 1.618 benodigde plaatsen.
- De korte rust zal in de regel kunnen plaatsvinden op een verzorgingsplaats langs het hoofdwegennet.
- Voor de lange rust maken chauffeurs idealiter gebruik van een (private) locatie op het onderliggende wegennet, dus een restaurant of een beveiligde truckparking omdat dit rustiger en veiliger staat.
- Op de volgende pagina is de berekende vraag gevisualiseerd op het (hoofd)wegennet. Daarvoor is het aantal benodigde plaatsen per traject teruggerekend naar het aantal plaatsen per strekkende km weg.

Provincie	Benodigde capaciteit aan parkeergelegenheid in 2022		Benodigde capaciteit in 2040 (scenario Laag)		Benodigde capaciteit in 2040 (scenario Hoog)	
	korte rust	lange rust	korte rust	lange rust	korte rust	lange rust
Noord-Holland	304	476	330	518	419	656
Zuid-Holland	709	1.180	753	1.255	1.101	1.834
Zeeland	122	118	138	133	175	169
Noord-Brabant	1.164	1.901	1.260	2.057	1.599	2.610
Utrecht	267	290	284	308	415	450
Flevoland	119	122	119	122	150	154
Friesland	117	115	117	115	148	145
Groningen	44	45	44	45	56	57
Drenthe	143	148	143	148	180	186
Overijssel	268	406	268	407	338	513
Gelderland	824	1.189	881	1.270	1.115	1.609
Limburg	534	1.326	514	1.276	652	1.618
Totaal	**4.615**	**7.315**	**4.852**	**7.654**	**6.347**	**10.001**

Vraag naar truckparkeerplaatsen voor korte en lange rust in 2022 en 2040
Bron: BCI, 2022

© Buck Consultants International en RoyalHaskoningDHV, 2023

Situatie 2022

- De kaart rechts visualiseert de vraag op het hoofdwegennet. Daarvoor is het aantal benodigde plaatsen per traject teruggerekend naar het aantal plaatsen per strekkende km weg.
- Dit kaartbeeld geeft de huidige situatie(2022) weer. Hoe donkerder een wegvak hoe hoger op dat traject de vraag naar truckparkeergelegenheid (voor de lange rust) (weergegeven benodigd aantal plaatsen voor lange rust per km).
- Uit deze kaart blijkt duidelijk dat de grootste vraag naar truckparkeergelegenheid zich bevindt op de corridorroutes, met name de Zuidoost corridor, in Limburg en rond Rotterdam.

Verwachting 2040

- Voor 2040 is gewerkt met de twee scenario's van de IMA 2021, een hoog en een laag scenario. De kaartbeelden van deze twee scenario's worden weergegeven op de volgende pagina.
- In het lage scenario stijgt de vraag naar truckparking voor Nederland als geheel licht, waarbij er ook enkele provincies zijn met een lichte daling.
- In het hoge scenario groeit de vraag naar truckparking (lange rust) met bijna 40%, een stevige groei dus. Het kaartbeeld laat met name een hogere vraag zien op de Oost-corridor (o.a. de A15)

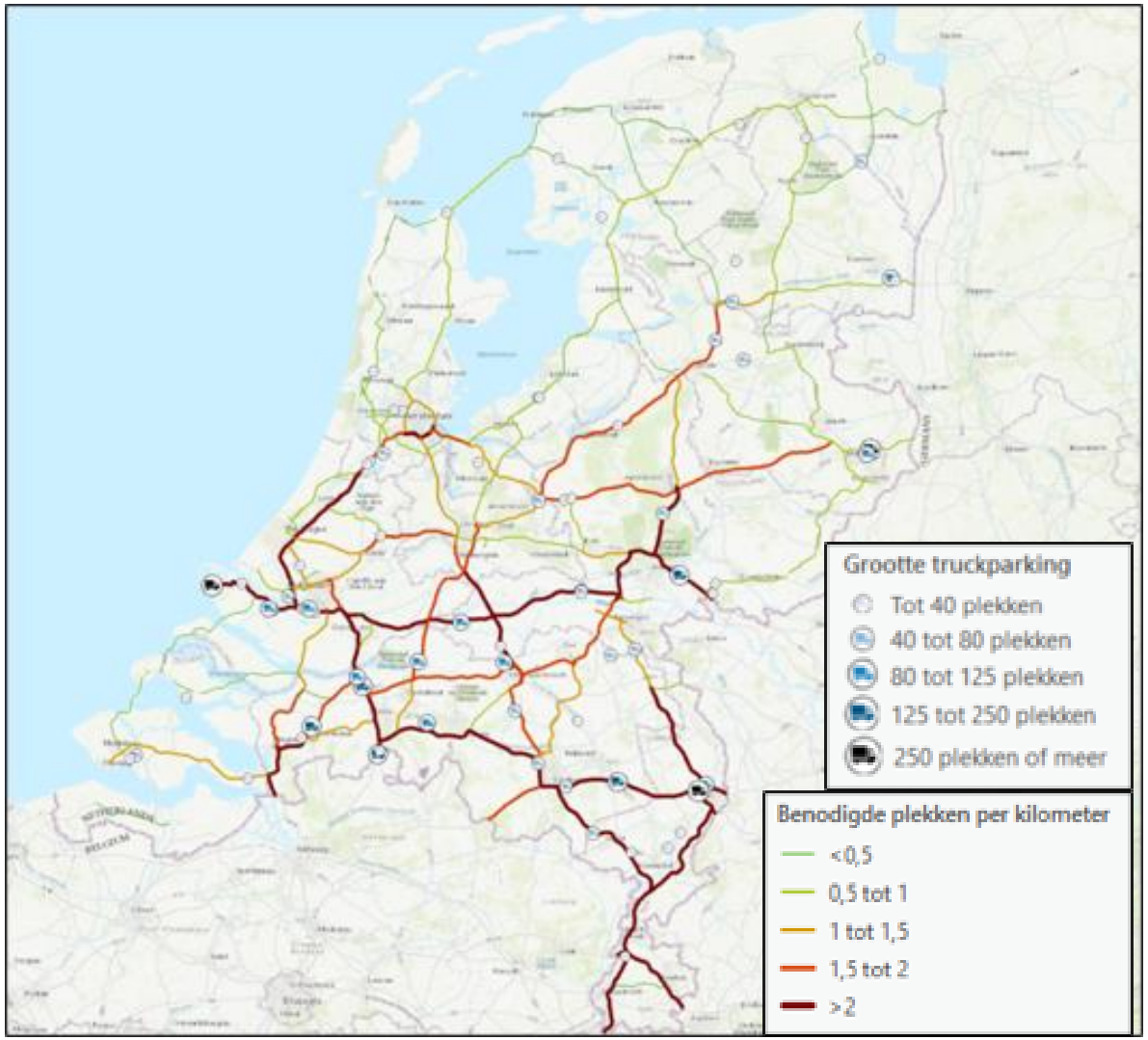


Huidig aantal benodigde truckparkeerplekken (lange rust) per km HWN. Bron: BCI, 2023

© Buck Consultants International en RoyalHaskoningDHV, 2023



Toekomstig (2040 Laag) aantal benodigde plekken (lange rust) per km HWN.
Bron: BCI, 2022



Toekomstig (2040 Hoog) aantal benodigde plekken (lange rust) per km HWN.
Bron: BCI, 2022

© Buck Consultants International en RoyalHaskoningDHV, 2023

4.4 Vraag en aanbod

Huidige situatie

- Op basis van de vergelijking van het huidige aanbod van truckparkings (m.n. voor de lange rust) en verzorgingsplaatsen (m.n. voor de korte rust) en de huidige en toekomstige parkeervraag kan inzichtelijk gemaakt worden waar de knelpunten zich nu voordoen of in de toekomst verwacht worden.
- In de tabel rechts worden de huidige (2022) vraag en aanbod tegen elkaar afgezet, per provincie.
- Uit de gemaakte berekeningen blijkt dat er op dit moment een tekort is aan parkeergelegenheid voor vrachtverkeer. Deze tekorten doen zich deels voor op de verzorgingsplaatsen (m.n. in Zuid-Holland en Noord-Brabant) en met name op de truckparkings.
- Het tekort aan parkeergelegenheid voor de lange rust, idealiter genomen op een truckparking, bedraagt op dit moment ruim 3.000 plaatsen. De tekorten doen zich met name voor op de corridorprovincies Noord-Brabant, Gelderland en Limburg.
- Ook in de praktijk zijn deze tekorten zichtbaar. Zo laat een recente telling van Provincie Limburg (nov. 2022) zien dat op de verzorgingsplaatsen langs de snelwegen ruim 2 keer zo veel vrachtwagens geparkeerd stonden dan dat er truckparkeerplaatsen beschikbaar zijn, wat leidt tot overlast en onveilige verkeerssituaties.

Provincie	Huidige vraag en aanbod voor korte rust (op vzp's)			Huidige vraag en aanbod voor lange rust (op truckparkings)		
	Aanbod	Vraag	Balans	Aanbod	Vraag	Balans
Noord-Holland	335	304	31	142	476	-334
Zuid-Holland	585	709	-124	995	1.180	-185
Zeeland	44	122	-78	137	118	19
Noord-Brabant	1.063	1.164	-101	1.226	1.901	-675
Utrecht	387	267	120	70	290	-220
Flevoland	134	119	15	0	122	-122
Friesland	168	117	51	35	115	-80
Groningen	112	44	68	54	45	9
Drenthe	233	143	90	315	148	167
Overijssel	507	268	239	335	406	-71
Gelderland	949	824	125	492	1.189	-697
Limburg	718	534	184	665	1.326	-661
Totaal	**5.235**	**4.615**	**-303**	**4.466**	**7.315**	**-3.045**

Vraag en aanbod truckparkeerplaatsen voor korte en lange rust in 2022
Bron: BCI, 2022

** Betreft de optelsom van de provincies met een tekort, overschotten in andere provincies tellen dus niet mee, aangezien deze in de regel niet gebruikt kunnen worden om het tekort in een andere provincie te compenseren, hooguit deels bij naast elkaar gelegen provincies*

© Buck Consultants International en RoyalHaskoningDHV, 2023

Kanttekening situatie Limburg

- Recent heeft Provincie Limburg tellingen laten uitvoeren op diverse avonden (rond 22.00) waarbij het aantal geparkeerde vrachtwagens op verzorgingsplaatsen en enkele truckparkings is geteld. Gezien het tijdstip van tellen zal het hier voornamelijk gaan om voertuigen geparkeerd ten behoeve van de lange rust.
- Deze telling liet een fors hoger aantal zien, ruim 2400, dan uit het model blijkt.
- In overleg met Provincie Limburg is onderzocht hoe het komt dat het huidig aantal geparkeerde vrachtwagens zo veel hoger is dan op grond van de omvang van het wegennet en intensiteit te verwachten is. Meerdere factoren spelen daarbij in een rol:
- Bekend is dat Limburg fungeert als uitwijklocatie voor vrachtwagens die eigenlijk ook (gezien hun rit) in Duitsland of België hadden kunnen parkeren maar door gebrek aan capaciteit uitgeweken zijn naar Limburgse verzorgingsplaatsen.
- Daarnaast spelen ook de Duitse weekendrijverboden en feestdagen een rol waardoor veel chauffeurs de weekenden doorbrengen in Limburg. Dit speelt weliswaar ook in andere grensregio's maar qua schaal is dit het grootst in Limburg.
- Men kan daarom voorzichtig concluderen dat Limburg op dit moment, in ieder geval gedeeltelijk, het parkeerprobleem in de omliggende Belgische en Duitse regio's opvangt.

- Deze telling pleit voor een handmatige aanpassing van de cijfers voor Limburg, weergegeven in onderstaande tabel:

Provincie	Huidige vraag en aanbod voor korte rust (op vzp's)			Huidige vraag en aanbod voor lange rust (op truckparkings)		
	Aanbod	Vraag	Balans	Aanbod	Vraag	Balans
Noord-Holland	335	304	31	142	476	-334
Zuid-Holland	585	709	-124	995	1.180	-185
Zeeland	44	122	-78	137	118	19
Noord-Brabant	1.063	1.164	-101	1.226	1.901	-675
Utrecht	387	267	120	70	290	-220
Flevoland	134	119	15	0	122	-122
Friesland	168	117	51	35	115	-80
Groningen	112	44	68	54	45	9
Drenthe	233	143	90	315	148	167
Overijssel	507	268	239	335	406	-71
Gelderland	949	824	125	492	1.189	-697
Limburg	718	534	184	665	2.400	-1.735
Totaal	**5.235**	**4.615**	**-303**	**4.466**	**8.389**	**-4.119**

Vraag en aanbod truckparkeerplaatsen voor korte en lange rust in 2022, met gecorrigeerde cijfers voor Limburg, Bron: BCI, 2022
** Betreft de optelsom van de provincies met een tekort, overschotten in andere provincies tellen dus niet mee.*

© Buck Consultants International en RoyalHaskoningDHV, 2023

2040

- In de prognose voor 2040 is, zoals eerder aangegeven, uitgegaan van een tweetal groeiscenario's (o.b.v. IMA `21) met betrekking tot de vraag naar parkeergelegenheid voor de verplichte rust.
- Voor de cijfers met betrekking tot Limburg is rekening gehouden met de fors hogere vraag zoals die uit tellingen blijkt (in vergelijking met de modelresultaten).
- Met betrekking tot het aanbod zijn geen aanpassingen gedaan. De toekomstige vraag wordt in de naastgelegen tabel dan ook vergeleken met het huidige aanbod. Op deze manier wordt duidelijk wat in de komende jaren aan (extra) aanbod ontwikkeld moet worden.
- Met betrekking tot locaties waar de lange verplichte rust genoten kan worden is wederom zichtbaar dat de grootste tekorten, in het hoge-scenario, zich voordoen op de corridorprovincies en dan met name in Noord-Brabant, Limburg en Gelderland.

Provincie	Toekomstige vraag en aanbod voor lange rust (op truckparkings)		
	Aanbod	Vraag 2040 L / 2040 H	Tekort 2040 L / 2040 H
Noord-Holland	142	518 / 656	-376 / -514
Zuid-Holland	995	1.255 / 1.834	-260 / -839
Zeeland	137	133 / 169	4 / -32
Noord-Brabant	1.226	2.057 / 2610	-831 / -1384
Utrecht	70	308 / 450	-238 / -380
Flevoland	0	122 / 154	-122 / -154
Friesland	35	115 / 145	-80 / -110
Groningen	54	45 / 57	9 / -3
Drenthe	315	148 / 186	167 / 129
Overijssel	335	407 / 513	-72 / -178
Gelderland	492	1270 / 1609	-778 / -1117
Limburg	665	2310 / 2929	-1645 / -2264
Totaal	**4.466**	**8687 / 11311**	**-4402 / -6974**

Vraag en aanbod truckparkeerplaatsen voor lange rust in 2040, met gecorrigeerde cijfers voor Limburg
Bron: BCI, 2022

** Betreft de optelsom van de provincies met een tekort, overschotten in andere provincies tellen dus niet mee, aangezien deze in de regel niet gebruikt kunnen worden om het tekort in een andere provincie te compenseren, hooguit deels bij naast elkaar gelegen provincies*

© Buck Consultants International en RoyalHaskoningDHV, 2023

Verzorgingsplaats als locatie voor lange rust

- In de berekeningen op de voorgaande slides is de huidige en toekomstige vraag naar locaties voor lange rust vergeleken met het aanbod op truckparkings, resulterend in een tekort.
- Tegelijkertijd is bekend dat een deel van deze rust op dit moment genomen wordt op de reguliere verzorgingsplaatsen, dit ondanks dat dit door veel partijen niet als een gewenste situatie gezien wordt en goede voorzieningen (zoals sanitair) vaak ontbreken.

- Om die reden hebben we ook een vergelijking gemaakt van de huidige en toekomstige vraag naar locaties t.b.v. de lange rust en het gecombineerde aanbod van truckparkings en verzorgingsplaatsen. Daarin hebben we rekening gehouden met:
  - We nemen alleen de capaciteit mee op vzp's met toiletvoorziening
  - Aangezien vzp's ook nodig zijn voor de korte rust nemen we in de vraag-aanbod vergelijking naast de vraag voor lange rust ook 40% van de vraag voor korte rust mee. Korte rust vindt vaak overdag plaats maar enige overlap is niet uit te sluiten.

- Deze analyse laat zien dat wanneer capaciteit van verzorgingsplaatsen meegerekend wordt een aanzienlijk deel van het tekort aan locaties ten behoeve van de lange rust kan verminderen. De geschiktheid van deze locaties is daarbij nog wel een punt van gesprek.

Provincie	Toekomstige vraag en aanbod voor lange rust (op truckparkings)						
	Combi-aanbod TP + VZP met toilet	Gecombineerde Vraag 2022	/ 2040 L	/ 2040 H	Tekort* 2022	/ 2040 L	/ 2040 H
Noord-Holland	427	597	650	823	-170	-223	-396
Zuid-Holland	1.493	1.464	1.556	2.275	29	-63	-782
Zeeland	172	167	188	239	5	-16	-67
Noord-Brabant	2.160	2.366	2.561	3.249	-206	-401	-1089
Utrecht	457	396	421	616	61	36	-159
Flevoland	104	170	170	214	-66	-66	-110
Friesland	178	162	162	204	16	16	-26
Groningen	166	63	63	79	103	103	87
Drenthe	535	205	205	258	330	330	277
Overijssel	810	513	514	648	297	296	162
Gelderland	1.350	1.518	1.622	2.055	-168	-272	-705
Limburg	1.275	2.614	2.516	3.190	-1.339	-1241	-1915
Totaal	**9.127**	**10.235**	**10.628**	**13.850**	**-1.949**	**-2.282**	**-5.248**

Vraag en aanbod truckparkeerplaatsen voor korte en lange rust in 2022
Bron: BCI, 2022

** Betreft de optelsom van de provincies met een tekort, overschotten in andere provincies tellen dus niet mee, aangezien deze in de regel niet gebruikt kunnen worden om het tekort in een andere provincie te compenseren, hooguit deels bij naast elkaar gelegen provincies*

© Buck Consultants International en RoyalHaskoningDHV, 2023

5. LOCATIE

© Buck Consultants International en RoyalHaskoningDHV, 2023

Introductie

- Uit de kwantitatieve analyse zoals gepresenteerd in het vorige hoofdstuk blijkt dat er op dit moment al een fors tekort is aan truckparkeercapaciteit, ondanks recente investeringen op diverse locaties.
- Op de lange termijn is het de verwachting dat het huidige tekort, van zo'n 3.000 plaatsen, oploopt tot 4.000 tot 7.000 plaatsen in 2040.
- Aangezien chauffeurs ondanks een tekort toch op zoek zullen blijven naar een overnachtingsplek, is het van belang dat er de komende jaren gewerkt wordt aan uitbreiding van de truckparkeercapaciteit. Het alternatief is een nog grotere overlast rondom verzorgingsplaatsen en op bedrijventerreinen met niet alleen nadelige effecten op de verkeersveiligheid maar ook op de sociale veiligheid en het welbevinden van chauffeurs die bijdragen aan de logistieke positie van Nederland.
- Tegelijkertijd laat de huidige praktijk zien dat het snel uitbreiden van truckparkeercapaciteit niet eenvoudig is, knelpunten zijn daarin onder meer het vinden van de juiste locaties en het realiseren van een sluitend financieel verhaal.
- Dit hoofdstuk zal nader ingaan op het locatiebeleid voor toekomstige truckparkings.

- De opbouw van dit hoofdstuk is als volgt:
  1. Locatiefactoren die van belang zijn bij het bepalen van de juiste locaties
  2. Zoeklocaties voor uitbreiding truckparkeercapaciteit
  3. Benodigd voorzieningenniveau van truckparkings
  4. Kritische succesfactoren voor realisatie en exploitatie van truckparkings

© Buck Consultants International en RoyalHaskoningDHV, 2023

5.1 Locatiefactoren

- Om tot een geschikte locatie te komen is het van belang naar verschillende factoren te kijken om eerst te bepalen wat een geschikte locatie is.
- Op basis het gedane onderzoek, deskresearch en gesprekken met stakeholders (m.n. middels de expertsessies) komen we tot een viertal locatiefactoren die van belang zijn, deze worden kort weergegeven in onderstaande tabel en daarna verder onderbouwd

Locatie factor	Uitwerking factor
Omvang	• Capaciteit voor 200 tot 500 plaatsen
Ontsluiting	• Op korte afstand gelegen van het hoofdwegennet, maximaal 5 minuten reistijd is ideaal • Daarbij is wel van belang dat onderliggende wegennet voldoende capaciteit heeft voor het vrachtverkeer van/naar de truckparking.
Geografische locatie (Vraag vs. aanbod)	• Locaties met voldoende vraag naar truckparkings zijn in de regel gelegen op de corridors. • Daarbinnen zijn met name de logistieke hotspots relevant, zoals havens, concentraties van warehousing en grensposten.
Beschikbaarheid grond	• Voldoende beschikbare en betaalbare grond is van belang. Voor het bepalen van de benodigde omvang kan uitgegaan worden van ongeveer 150 m^2 per parkeerplaats, plus ruimte voor voorzieningen.

Gewenste omvang van de truckparking

- Om de te verwachten tekorten op te lossen kan gekozen worden voor een heel fijnmazig netwerk van kleine locaties of enkele zeer grote. Hierin moet een goede afweging gemaakt worden.
- Uit gesprekken met diverse stakeholders blijkt dat een te fijnmazig netwerk, met veel kleine locaties, vanuit het oogpunt van een rendabele businesscase lastig is.
- Extreem grote truckparkings (bijv. 1000 plaatsen) bieden schaalvoordelen in de exploitatie maar dit zal ook problemen opleveren in het vinden van voldoende grond en daarnaast zal de ontsluiting lastig worden, 1000 vertrekkende vrachtwagens leggen een te grote druk op het wegennet.
- Ideaal is daarom om te werken met locaties van 250 tot 500 plaatsen.
- Een uitzondering hierop is de Rotterdamse haven. Met o.a. de groei van de bedrijvigheid op de Maasvlakte, is daar sowieso behoefte aan veel truckparkeergelegenheid.

© Buck Consultants International en RoyalHaskoningDHV, 2023

Ontsluiting van de truckparking

- Een goede ontsluiting van de truckparking is van belang. Een locatie is kansrijk als deze dicht bij de rijroute ligt of in de nabijheid van logistieke hotspots*. Dit is een afstand van hooguit enkele kilometers of 5 minuten reistijd. Gelet op de verkeersveiligheid is het wenselijk vrachtwagens zo min mogelijk op het OWN te laten komen.
- Locaties verder van de route af zijn minder aantrekkelijk vanwege omrijden en de tijd en kosten die dat met zich meebrengt.
- Tijdens de expertsessies is ook gesproken over het realiseren van truckparkings direct aan bestaande verzorgingsplaatsen. Deze locaties kunnen voordelen hebben qua ontsluiting boven locaties aan het OWN. In Limburg zal gestart worden met een pilot op dit gebied waarmee waardevolle inzichten opgedaan kunnen worden.
- Duidelijke vindbaarheid en informatie over de actuele capaciteit wordt als voorwaarde geschetst. Dit betreft bebording waarop actueel het aantal beschikbare plaatsen staat van de eerst volgende parking en de daarop volgende mogelijkheid. Vooral in de grensstreek is dit van groot belang omdat men daar doorrijdt “tot men niet verder mag”. Vervolgens gaat men dan gedwongen op de vluchtstrook staan omdat er in Duitsland een rijverbod is tijdens het weekend en Duitse feestdagen.

** Dit blijkt ook uit het recent verschenen “Belevingsonderzoek Vrachtwagenchauffeurs 2022”*

Geografische locatie

- Het is van belang om locaties te ontwikkelen waar voldoende vraag naar parkeergelegenheid is en er tekorten zijn of in de komende jaren ontstaan. Uit de vraag/aanbodanalyse blijkt dat dit met name de corridortrajecten zijn.
- Het hebben van voldoende vraag is ook van belang voor de bezettingsgraad van de truckparking. Uit gesprekken met exploitanten blijkt dat een hoge bezettingsgraad (op piekmomenten meer dan 90% vol) noodzakelijk is voor een positieve businesscase.
- Daarbinnen zijn er een aantal locaties die extra relevant zijn om extra capaciteit te realiseren, dit zijn:
  - Mainports (o.a. Rotterdam, Schiphol) als locaties met een hoge concentratie van vrachtverkeer waarbij vrachtwagens ook regelmatig moeten wachten (of overnachten) voordat ze kunnen laden of lossen.
  - Om diezelfde reden zijn ook de locaties met een hoge concentratie aan warehousing relevant, hierbij kan onder andere gedacht worden aan de bovengemiddelde knooppunten op de Oost en Zuidoost corridors.

© Buck Consultants International en RoyalHaskoningDHV, 2023

Geografische locatie (vervolg)

- Locaties aan de grens (m.n. richting Duitsland). Wet- en regelgeving in Duitsland zorgt voor extra vraag naar truckparkings aan de Nederlandse kant van de grens. Zeker in de regio Venlo komt dit nog bovenop de al grote vraag gezien de ligging op de corridor en logistieke positie van Venlo.
- Specifiek genoemde locaties tijdens de expertsessies zijn: Schiphol, Venlo/Limburg, Moerdijk, uitbreiding in de haven van Rotterdam, Waalwijk.
- In dit onderzoek is gebleken dat realisatie van truckparkings met name kan komen op bovengenoemde locaties. Het lijkt geen voordelen te hebben om te werken met een vast afstandscriterium zoals een truckparking om bijvoorbeeld de 25-50 kilometer.

Beschikbaarheid grond

- Voor het bepalen van de benodigde grondoppervlak kan gerekend worden met een factor van ongeveer 150 m^2 per parkeerplaats. Daarnaast is dan nog ruimte nodig voor de diverse voorzieningen zoals sanitair en horeca.
- Gezien de gewenste schaalgrootte van truckparkings (250-500 plaatsen) betekent dit een aanzienlijke ruimtevraag.
- Zeker in de logistieke hotspots kan dit leiden tot conflicterende ruimtevraag als er ook ruimte gezocht wordt voor warehousing of andere economische functies. Tegelijkertijd is gebleken dat het ontbreken van parkeervoorzieningen in deze hotspots tot overlast leidt; chauffeurs hebben toch een parkeerplaats nodig.
- De relatief hoge grondprijzen die vaak gelden op deze locaties vormen een tweede knelpunt gezien de vaak lastige business case van truckparkings. Port of Rotterdam heeft om die reden dan ook de grond voor truckparking Maasvlakte “om niet” verpacht aan de exploitant.

Conclusies m.b.t. locatiefactoren

- Voor het bepalen van de juiste locaties voor uitbreiding van het aanbod van truckparkeerplaatsen moet gezocht worden naar gebieden met:
  - Ruimte voor het realiseren van 250 – 500 plaatsen, inclusief de daarvoor benodigde voorzieningen
  - Een goede ontsluiting naar het hoofdwegennet, idealiter maximaal 5 minuten reistijd.
  - Voldoende vraag naar truckparking, in de regel locaties op de corridors met veel aankomend/vertrekkend vrachtverkeer zoals havens en logistieke hotspots.

© Buck Consultants International en RoyalHaskoningDHV, 2023

5.2 Zoeklocaties voor nieuwe truckparkeercapaciteit

- Op deze kaart zijn de truckparkings te zien die er op dit moment in Nederland zijn. Te zien is dat de grootste truckparkings al met name langs de corridors gevestigd zijn.
- Het blijkt echter dat de capaciteit op deze locaties op dit moment nog niet voldoende is. Wat ook blijkt uit het veelvuldig overnachten van chauffeurs op verzorgingsplaatsen of (in de berm) op bedrijventerreinen.
- In het vorige hoofdstuk is aangegeven, op basis van de modellering, waar de komende jaren tekorten verwacht worden. Dit betreft met name de vier corridorprovincies (Limburg, Noord-Brabant, Gelderland en Zuid-Holland, de laatste met name in de Rotterdamse haven) en in wat mindere mate de provincies Noord-Holland, Utrecht, Overijssel en Flevoland.

- Op basis van de verwachte tekorten en daarnaast de diverse factoren zoals in de vorige paragraaf benoemd, kan een redeneerlijn worden opgebouwd met betrekking tot voorkeurslocaties voor de realisatie van nieuwe truckparkeercapaciteit.



Situatie 2040 Hoog Bron: BCI, 2022

© Buck Consultants International en RoyalHaskoningDHV, 2023

Voorkeurslocaties

1.) Verwachte tekorten

- Onafhankelijk van het hoge of lage scenario is de verwachting dat tekorten zich in 2040 met name voordoen in de vier corridorprovincies. Deze vier provincies zijn dan ook de meest logische regio's om te zoeken naar nieuwe mogelijkheden.

2.) *Geografische locaties en ontsluiting*

- Om de locaties van de truckparkings goed aan te laten sluiten bij de logistieke (rit)dynamiek hebben locaties nabij logistieke hotspots de voorkeur. Nadeel daarvan is wel dat commerciële grondprijzen hier vaak wat hoger liggen.
- Daarbij is ook een goede ontsluiting van belang. Goed bereikbaar vanaf en op relatief korte afstand tot het hoofdwegennet.
- Dit blijkt ook uit een verdere verdieping van de vraag- en aanbodcijfers. Voor de vier corridorprovincies is verder ingezoomd op deze cijfers om ook regionaal een beter zicht te hebben.

- Daaruit komen per corridorprovincie, de volgende gebieden naar voren als gebieden met het grootste huidige en/of toekomstige tekort:

- Provincie Limburg:
  - Noord Limburg (regio Venlo)
  - Zuid Limburg (regio Zuidoost Limburg/ Duitse grens)
- Provincie Noord-Brabant
  - Zuid Oost Noord Brabant (regio Eindhoven)
  - Tekorten rondom Den Bosch en Tilburg
- Provincie Gelderland
  - Zuidwest Gelderland (A15 corridor)
  - Tekorten op route richting Noord Nederland via A28 en A50
- Provincie Zuid Holland
  - A15 Corridor

© Buck Consultants International en RoyalHaskoningDHV, 2023

5.3 Voorzieningenniveau

De gemiddelde West-Europese chauffeur die overnacht wil graag een maaltijd eten met collega's, de mogelijkheid hebben om zich op te frissen en 's ochtends nog te ontbijten alvorens weer op pad te gaan. Dat hiervoor tot circa 30 kilometer wordt omgereden is voor menig werkgever nog acceptabel maar dit sociale aspect wordt met de almaar stijgende kosten moeilijker en ook in het kader van duurzaamheid moeilijk te verantwoorden. Een goed niveau van voorzieningen is dan ook van belang.

Digitalisering is een punt van aandacht. Een actuele opgave van het aantal beschikbare plaatsen middels bebording langs de weg en die van de daar op volgende truckparking kan vluchtstrookparkeerders voorkomen die doorrijden tot de rijtijd er op zit en zij niet meer mogen rijden. Inzicht via een app is ook wenselijk omdat bij buitenlandse bestuurders de planning veelal bepaalt waar de rust genoten moet worden.

Vanuit de eerste expertsessie werd aangegeven dat veiligheid als zeer belangrijk wordt beschouwd. Niet alleen ten aanzien van ladingdiefstal maar ook voor de chauffeurs zelf. Dit vanwege de toenemende diversiteit binnen de beroepsgroep

Tankmogelijkheid

- De wens is er om ook direct te kunnen tanken naast het overnachten, als voorbeeld worden de Duitse Autohofs genoemd.

Benodigde Voorzieningen voor bezoekende chauffeurs

- Schoon sanitair zoals toilet, douche en wastafel;
- Eetgelegenheid;
- Wasmachine en droger;
- Beweegtuin;
- Veilig kunnen parkeren.

Duurzaamheid

- Overkapping met zonnepanelen waar onder geparkeerd kan worden;
- Mogelijkheid om koelmotor aan de stekker te hangen;

© Buck Consultants International en RoyalHaskoningDHV, 2023

5.4 Kritische succesfactoren voor realisatie en exploitatie van truckparkings

- Deze paragraaf geeft, op basis van deskresearch en de twee expertsessies aan wat kritische succesfactoren zijn voor realisatie en exploitatie van truckparkings. Deze factoren gelden in basis voor alle locaties.

Businesscase

- De ervaringen met bestaande truckparkings laten zien dat het financieel bijna onmogelijk is truckparkings geheel zelfstandig tot stand te laten komen. Voorbeelden hiervan zijn bijvoorbeeld Maasvlakte Plaza (grond om niet ter beschikking gesteld) en Truckparking Venlo (gunstige erfpachtregeling vanuit gemeente)
- Met name de grondprijs is hierin van belang; de locaties die geschikt zijn voor truckparking (rond logistieke hotspots) zijn in de regel ook regio's waar de grondprijzen relatief hoog zijn.
- Reguliere grondprijzen (>€150,- /m^2) rond logistieke hotspots maken het lastig om een truckparking rendabel te krijgen. In gesprekken met exploitanten (2021) werden benodigde grondprijzen tussen €25,- en €50,- /m^2 genoemd wat, zonder overheidsbetrokkenheid, niet realistisch is op deze locaties.
- In de praktijk zien we daarom dat er diverse oplossingen worden gezocht samen met de overheid waarbij de overheid ook financieel betrokken is.
- Erfpacht van de grond: de grond hoeft niet verworven te worden door de exploitant en drukt daardoor niet op de investering. Impact van deze maatregel is wel afhankelijk van de erfpachttarieven die gehanteerd worden.
- Subsidie: truckparkings kunnen gebruik maken van de Europese CEF-subsidies.
- Het doen van voorbereidende werkzaamheden aan de infrastructuur (aan- en afvoerroutes, aanleg laadinfra, basisvoorzieningen).
- De mogelijkheid om, als private exploitatie niet voldoet of daar niet op wordt ingetekend, dat de overheid exploitatie ter hand neemt in belang van maatschappelijke baten.

© Buck Consultants International en RoyalHaskoningDHV, 2023

Andere inkomstenbronnen

- Min of meer gekoppeld aan het vorige element is het aantrekken van andere inkomstenbronnen. Veel truckparkings bestaan niet alleen uit een parkeervoorziening maar verkopen ook maaltijden aan de chauffeurs en andere betaalde voorzieningen.
- Naast dat dit gezamenlijk tot een aantrekkelijk aanbod van diensten leidt voor chauffeurs blijkt dat deze inkomstenbronnen ook nodig zijn om de inkomsten uit parkeren aan te vullen
- Een businesscase die volledig draait op parkeergelden zou dermate hoge parkeertarieven moeten hanteren dat dit ten koste gaat van de vraag.
- Overigens zijn er ook locaties waar het betaalde parkeergeld (deels) geldt als tegoed voor een besteding in de restaurantvoorziening.

Beschikbaarheid grond

- Overheden kunnen sturend optreden door in het bestemmingsplan vast te leggen dat bepaalde locaties bestemd zijn voor een truckparking.
- Reeds in bezit zijnde grond bij overheden, kunnen tegen gunstige condities, verkocht (of verhuurd/verpacht) worden aan een truckparkingexploitant.

© Buck Consultants International en RoyalHaskoningDHV, 2023

6. CONCLUSIES & AANBEVELINGEN

© Buck Consultants International en RoyalHaskoningDHV, 2023

6.1 Conclusies

- Dit onderzoek richtte zich op de vraag hoe het toekomstig perspectief eruit ziet voor truckparkings en hoe de verwachte vraag naar en aanbod van truckparkings zich ontwikkeld. Op basis hiervan zijn er een aantal conclusies opgesteld.

De truckparking heeft een belangrijke rol te vervullen in het transportnetwerk

- Ook in de komende jaren blijft de truckparking van groot belang voor het goed kunnen functioneren van het logistieke systeem, gedreven vanuit o.a. wetgeving en belang (sociale) veiligheid is er een grote behoefte aan locaties waar chauffeurs hun korte of langere rust kunnen genieten. Dit kunnen bewaakte of beveiligde truckparkings zijn.
- In de komende jaren kunnen truckparkings ook een rol gaan vervullen in de transitie naar een duurzamere (emissieloze) transportsector. Truckparkings zijn met name geschikte locaties voor het (‘s nachts) kunnen opladen van elektrische trucks. Tegelijkertijd is de verwachting dat, zeker in het internationale transport, de dieseltruck zeker nog de komende 20 jaar een dominante rol blijft spelen.
- Laadinfra op truckparkings wordt in de toekomst van belang, maar zeker in de komende jaren is het economische perspectief daarvan nog (zeer) beperkt.

Groeiend tekort aan truckparkeercapaciteit

- In Nederland is door de omvang van het wegtransport nu al een (groot) tekort aan truckparkeerplaatsen, zeker gezien de huidige insteek dat de lange rust (overnachting) niet op verzorgingsplaatsen mag worden genoten. De verwachting is dat het huidige tekort (ruim 4.000 plaatsen) op termijn nog doorgroeit naar bijna 7.000 plaatsen in 2040 (in scenario Hoog) vanwege de groei van het wegtransport.
- De tekorten doen zich met name voor op de Corridors Oost- en Zuidoost, rondom logistieke hotspots en, in hoge mate, in de regio Venlo/Heerlen (als combinatie van logistieke hotspot en grenslocatie met Duitsland).

Tekort leidt tot versterking van negatieve effecten

- Het tekort aan goede parkeerfaciliteiten leidt op dit moment al tot een aantal negatieve effecten, zo is op verzorgingsplaatsen langs het Hoofdwegennet de (verkeers-)veiligheid in geding en ook op het onderliggende wegennet en op bedrijventerreinen leidt dit overlast en sociale onveiligheid en risico’s op criminaliteit (ladingdiefstal).
- Met een te verwachte groei van het tekort nemen ook deze negatieve effecten toe.

© Buck Consultants International en RoyalHaskoningDHV, 2023

Aanleg van nieuwe truckparkeercapaciteit nodig

- Gezien het huidige tekort is (versnelde) aanleg van nieuwe truckparkeercapaciteit noodzakelijk.
- Gezien de tekorten is dit met name van belang op de corridors en daarbinnen worden vooral de logistieke hotspots gezien als gewenste locaties om capaciteit te ontwikkelen. Het lijkt daarbij tevens wenselijk om vooral in te zetten op het ontwikkelen van wat grotere locaties (> 250 plaatsen) dan dit te verspreiden over meerdere kleinere locaties

Markt onvoldoende in staat om tekort op te vangen

- In de achterliggende jaren was het Nederlandse beleid (dit in tegenstelling tot ons omringende landen) er met name op gericht op de benodigde truckparkeercapaciteit te laten realiseren door private partijen (langs het onderliggende wegennet), wel waren overheden daarbij (soms ook financieel) betrokken en is gebruik gemaakt van Europese CEF-subsidies.
- Toch is ook gebleken dat hiermee het tekort in de afgelopen jaren slechts beperkt is teruggebracht.
- Private partijen zijn onvoldoende in staat gebleken om voldoende capaciteit te ontwikkelen, meerdere oorzaken spelen hierbij een rol maar vooral blijkt het lastig om een positieve businesscase te ontwikkelen.
- Een goede businesscase kan niet gebouwd worden op enkel truckparkeren, ook aanvullende voorzieningen zoals horeca en/of een tankstation zijn nodig om deze te verbeteren.
- Ook dan blijft het lastig, complicerend is vooral de grondprijs. Juist op de gewenste locaties rond logistieke hotspots is grond beperkt beschikbaar (maatschappelijk wenselijk) en (te) duur.

Sterkere betrokkenheid overheden noodzakelijk

- Om het, richting de toekomst, oplopende tekort aan truckparkings op te lossen is een sterkere rol van de overheid nodig. Het is daarbij de vraag of de huidige focus op ‘private initiatieven’ houdbaar is en een directere betrokkenheid van overheden is nodig.
- Dat kan enerzijds door zelf initiatieven te nemen voor het ontwikkelen van (publieke) truckparkings als door een sterkere financiële betrokkenheid (subsidieverlening, erfpacht, concessies) bij private initiatieven; met specifiek aandacht voor de grondprijzen op de gewenste locaties.
- Voorbeelden van locaties waar dit reeds gedaan wordt zijn bijvoorbeeld Maasvlakte Plaza en Truckparking Venlo.
- Een (nog) sterkere samenwerking tussen overheden en markt is daarvoor nodig, hierbij kan overigens wel verder gebouwd worden op de reeds bestaande samenwerkingen.

© Buck Consultants International en RoyalHaskoningDHV, 2023

6.2 Aanbevelingen

- Vanuit het onderzoek volgend ook een aantal aanbevelingen

Digitalisering van belang om vraag en aanbod bij elkaar te brengen

- Een goede informatievoorziening rond truckparkings is van cruciaal belang, nu wordt vaak gezien dat chauffeurs zo lang mogelijk doorrijden en dan terecht komen op locaties met te weinig capaciteit (voorbeeld: vrachtverkeer richting Duitsland stopt massaal rond Venlo).
- Met goede informatievoorziening, bijvoorbeeld een app of integratie met boordcomputer, over waar nog capaciteit beschikbaar is en de mogelijkheid om plaatsen te reserveren kan hierop ingespeeld worden.

Opvang van het groeiend tekort vraagt om belangrijke maar onvermijdelijke keuzes

- Er zijn op dit moment verschillende redenen (o.a. handhaving of grondprijs) om een sluitende business case (zonder overheidsfinanciering te krijgen) te maken om truckparkings te realiseren met alle negatieve effecten tot gevolg.
- De overheid ziet voor zichzelf een duidelijke rol in de realisatie van truckparkings en heeft daarvoor verschillende mogelijkheden om meer capaciteit te creëren, deze mogelijkheden zijn er zowel qua wet- en regelgeving als financieel.

Wet/regelgevend: Maak gebruik van bestaande netwerk van Verzorgingsplaatsen

- In tegenstelling tot in andere landen (o.a. Duitsland, Frankrijk) ziet Nederland de Verzorgingsplaats als niet geschikt/bestemd voor overnachting. Dit leidt er feitelijk toe dat er extra capaciteit buiten het Hoofdwegennet nodig is voor overnachtende chauffeurs.
- Een ‘quick win’ kan zijn om toch weer mogelijkheden te scheppen op verzorgingsplaatsen om hier te overnachten, inclusief de daarvoor benodigde sanitaire voorzieningen. Deze locaties zijn vaak al ideaal gelegen en bieden dan ook kansen. De aangekondigde pilot in Limburg is hierin een belangrijke stap.
- De extra analyse van de cijfers laat zien dat met het geschikt maken van (een deel van) de verzorgingsplaatsen voor de lange rust (overnachting) een deel van het tekort weggewerkt kan worden.
- Dan is het wel van belang dat deze locaties qua voorzieningenniveau geüpgraded worden, naast toilet zijn o.a. douches, horeca, beveiliging nodig.

© Buck Consultants International en RoyalHaskoningDHV, 2023

Wet/regelgevend: Maak gebruik van bestaande netwerk van Verzorgingsplaatsen (vervolg)

- Voor een deel van de chauffeurs blijft, vanwege de lading, een bewaakte en beveiligde truckparking nodig, deze blijven dan terecht kunnen (als er op verzorgingsplaatsen lastig een afgesloten terrein gerealiseerd kan worden) op de (huidige) bewaakte en beveiligde truckparkings.
- Chauffeurs waar dit minder van belang is kunnen dan gebruik maken van capaciteit op goed uitgeruste verzorgingsplaatsen.

Financieel: Ontwikkel truckparking met oog op de toekomst

- In de toekomst wordt het van belang dat op truckparkings ook laadinfra beschikbaar komt, hoewel de verwachting is dat dit in het internationale transport in de komende jaren nog zeer beperkt zal zijn. Wel kan het relevant zijn om bij de aanleg van truckparkings hier al op voor te sorteren en ervoor te zorgen dat de basisinfrastructuur (netaansluiting, kabels en mantelbuizen in de grond) al aanwezig is. (een voorbeeld hiervan zijn de plannen voor de Central Gate in Vlissingen).
- Wellicht dat dergelijke laadpleinen (Clean Energy Hubs) ook al eerder een rol kunnen spelen ten behoeve van de invoering van de Zero Emissie Zones, dit afhankelijk van de locatie van de truckparking.
- Door de grote laadvraag zou een grote druk op het net kunnen ontstaan. Belangrijk is hiervoor aandacht voor te hebben. De nationale kennisplatform laadinfra (NKL) biedt hier meer inzicht in en denkt ook na over oplossingen voor dit probleem.

Logistieke ontwikkelingen: voertuigen

- Vanuit de EU wordt er gewerkt aan regelgeving voor toelating van de LZV (Lang Zwaar Voertuig met een voertuiglengte van 25,25 meter) binnen de gehele EU. Invoering van dit voertuigtype zorgt voor een aanzienlijke CO2 bespring aangezien twee LZV's evenveel vervoeren als drie trekker-oplegger combinaties. Het overgrote deel van parkeerplaatsen is echter ingericht op een maximale voertuiglengte van 18,75 meter. Hier zal men rekening mee moeten houden bij aanleg of herinrichting van verzorgingsplaatsen en truckparkings

© Buck Consultants International en RoyalHaskoningDHV, 2023

6.3 Te maken keuzes

Zowel wet/regelgevend als financieel

Uitwerking

- Op verzorgingsplaatsen mag de lange rust beleidsmatig wel met minimale sanitaire voorzieningen plaatsvinden. Dit vraagt om nieuw beleid maar zorgt ervoor dat er minder nieuwe locaties nodig zijn
- Belangrijk dat truckparkings wel een minimum niveau moeten hebben waardoor het aantrekkelijk is gebruik te maken van truckparking. Hierbij valt te denken aan bijv. het schoonmaken van sanitair, voldoende laad/tankinfra

Gevolg voor truckparkings

- Er zal een beperkter aanbod van gebruikers van truckparkings zijn
- Locaties zullen een hoog voorzieningenniveau kennen waardoor het aantrekkelijk is om gebruik van te maken maar zijn daardoor wel duidelijk onderscheidend. De business case voor deze locaties is daardoor wel beter. Hierdoor kan de inzet van middelen wellicht beperkter zijn. Er is wel structurele inzet nodig voor waarborging veiligheid.

Inzet vanuit overheid

- Er moet een regelgeving proces komen om lange rust op verzorgingsplaatsen mogelijk te maken.
- Er is een beperkt aantal nieuwe locaties nodig waardoor de inzet van financiële middelen minder groot hoeft te zijn (eenmalig).

Uitsluitend financieel

Uitwerking

- Lange rust op verzorgingsplaatsen is niet meer toegestaan en er is belang bij dat er gehandhaafd wordt omdat anders truckparkings leeg blijven (verlies van omzet).
- Er moeten op veel locaties ruimte gevonden worden voor nieuw te realiseren truckparkings (meer ruimtedruk).
- Er wordt in feite opgelegd dat lange rust uitsluitend mag plaatsvinden op truckparkings (meer handhaving noodzakelijk)

Gevolg voor truckparkings

- Er zal een heel groot aanbod van gebruikers zijn.
- Er komt een landelijk netwerk van truckparkings langs/in de buurt van rijkswegen (veelal op de corridors en langs landsgrenzen). Er moet een prijs komen waar iedere trucker voor gebruik maakt van de locaties, de marge wordt hierdoor klein ondanks de business case al lastig is

Inzet vanuit overheid

- Er zijn veel locaties waar veel grondaankoop voor nodig is (eenmalige financiering kan hiervoor noodzakelijk zijn).
- Er zal meer structurele inzet van middelen noodzakelijk zijn om business case sluitend te houden

© Buck Consultants International en RoyalHaskoningDHV, 2023

BIJLAGEN

© Buck Consultants International en RoyalHaskoningDHV, 2023

Bijlage 1: subvragen onderzoek

Vraag 1 Hoeveelheid Safe and Secure Truckparkings

1. Hoeveel beveiligde parkeerplekken zijn er beschikbaar op de huidige SSTP in NL? Wie is de exploitant?
2. Zijn er t.o.v. het onderzoek in 2018 plekken verdwenen? Zo ja, wat was daar de oorzaak van?
3. Hoeveel beveiligde parkeerplekken, met name voor de 12 tot 48-uurs rust zijn op basis van de verkeersintensiteit nodig tussen nu en 2035? En daarna?
4. Korte doorkijk op basis van bestaande onderzoeken: Hoe ziet de 'truckparking van de toekomst' er uit in het licht van vergaande automatisering en verduurzaming van het wagenpark (denk aan zelfrijdende auto's en de transitie naar duurzame mobiliteit?) Op welk termijn wordt voorzien dat het wagenpark volledig zero-emissie is?
5. Op basis van de transitie van het wagenpark: wat is de verwachting ref. e-laadinfrastructuur en waterstof op truckparkings?
6. Op welke locaties is op basis van de verkeersintensiteit en het actuele aanbod in de toekomst het meest behoefte aan parkeerplekken? Liggen deze plekken op de goederenvervoer corridors of elders?
7. Is het zinvol om een gebiedscriterium in te stellen, zoals om de 50 km een beveiligde truckparking?

Vraag 2 Kansrijke locaties

1. Wat bepaalt of een locatie kansrijk is (a) om gerealiseerd te worden en (b) om op lange termijn ook 'levensvatbaar' te zijn.
2. Truckparking van de toekomst op:
   a) Hergebruik (bedrijven) terreinen
   b) Multi-use facilities (Hotel, laadpalen, wegrestaurant, tankstation, truckwash)
3. Wat zijn de verwachtingen/ kansen vanuit het perspectief van de weggebruiker?
4. In overleg met provincies komen tot een – op bovenstaande analyse gebaseerde – lijst met kansrijke locaties voor truckparkings.
5. Welke kansen zijn er voor (co) financiering?

© Buck Consultants International en RoyalHaskoningDHV, 2023

Bijlage 2 aanwezige partijen 1e expertsessie

- Reining Transport, Peter van der Sterre operationeel directeur;
- LCW Groningen, Renze Vonck operationeel directeur
- Rebro Rucphen, Marcel Verstegen line manager
- Politie, landelijke eenheid, Hielke de Haan
- Politie, regio Rotterdam, Michiel Ilmer
- Truckparking Duiven, Jacques Beijer
- Havenbedrijf Rotterdam, Cees Pons
- Prov. Zuid-Holland, Maarten van der Meide
- BCI, Tim Will
- RHDHV, Wiandy Balster
- RHDHV, Evert klem
- RHDHV, Martijn Duijndam

© Buck Consultants International en RoyalHaskoningDHV, 2023

Bijlage 2: vragenlijst 1ste expertsessie 3-11-2022

Huidige situatie

1. Wie maken gebruik van wegrestaurant/beveiligde plekken en van verzorgingsplaatsen?
2. Welke problemen ziet u op dit moment?
3. Door welke oorzaken zijn deze problemen ontstaan?
4. Op welke manier is het mogelijk om dit soort problemen voor de toekomst te vermijden? zowel voor de korte als lange termijn?

Oplossingen

5. Op welke locaties is er op basis van verkeersintensiteiten de meeste behoefte aan plekken?
6. Wat bepaalt of een locatie kansrijk is in realisatie en levensvatbaarheid?
7. Is een gebiedscriterium gewenst? Bv om de 50km een beveiligde truckparking?
8. Welke organisatie(s) zijn verantwoordelijk voor het aandragen van deze oplossen? zowel voor de korte als lange termijn?

Voorzieningen

9. Welke voorzieningen moeten aanwezig zijn op de truckparking van de toekomst?
10. Wat is de verwachting ten aanzien van waterstof en elektrisch rijden?
11. Wat zie je in de mogelijkheid tot overladen/omkoppelen?

Randvoorwaarden

12. Welke kansen zijn er voor co-financiering? (publiekelijk/privaat)
13. Maatregelen ten behoeve van sociale veiligheid (criminaliteit, discriminatie?
14. Wat voor toegevoegde waarde kunnen apps met real time informatie hebben?
15. Is er behoefte aan informatievoorziening langs de weg over beschikbaarheid etc.?
16. Behoefte aan beleid ten aanzien van handhaving (foutparkeerders, oneigenlijk gebruik van parkeervak trucks)?

© Buck Consultants International en RoyalHaskoningDHV, 2023

Bijlage 3: stellingen 2de expertsessie 6-12-2022

Stellingen

1. Om het te kort aan plekken op te pakken, leggen we op 1 centrale locatie 1.000 plekken aan.
2. Bestaande verzorgingsplaatsen zijn ideale locaties voor uitbreiding truckparkeercapaciteit (met een extra, afgesloten/betaald gebied).
3. Handhaving van verzorgingsplaatsen langs de rijkswegen moet overgeheveld worden naar politie en Rijkswaterstaat.
4. Er moet strenger gehandhaafd worden middels wielklemmen en wegslepen.
5. De overheid moet een minimum pakket aan voorzieningen opleggen aan private truckparkings (sanitair, beweegtuin, kookvoorzieningen).
6. Actuele beschikbaarheid op truckparkings dient (ver van te voren) via bebording langs de weg aangegeven te zijn en reserveerbaar (via een app).
7. Truckparkings zijn een publieke voorziening en worden daarom door de overheid gefinancierd.
8. Truckparkings en verzorgingsplaatsen moeten CO2-neutraal zijn.

© Buck Consultants International en RoyalHaskoningDHV, 2023

Bijlage 4: Overzicht truckparkings

- Ondestaande lijst is gebaseerd op ondezoek Firan (2021), om overlap met verzorgingsplaatsen (o.b.v. locatietool Clean Energy Hubs) te voorkomen zijn vzp's uit de Firan-lijst gehaald.
- Daarnaast is een check gedaan op mogelijke uitbreiding van capaciteit of locaties die inmiddels gesloten zijn.

Truckparking	Parkeerplekken	Provincie
AMS Truck Parking Schiphol Amsterdam	70	NH
Bastion Hotel Bussum	12	NH
Cafe Restaurant Feyenoord	30	LB
Cafe-Restaurant De Molshoof	30	LB
Chaffeurscafe Otten	30	DR
Chaffeurscafe Treurenburg	85	NB
Chaffeurscafe Truckstop Spannenburg	15	FR
Chauffeurscafe Frederikshaven	25	DR
Chauffeurscafe Truckstop Bolsward	20	FR
De Gouden Leeuw	125	NB
De Nieuwe Pionier	25	ZH
De Pleisterplaats	25	LB
De Tweede Steeg	70	UT
De Wildenberg Goudreinet Weert	40	LB
Eetcafe De Oude Ketting	60	NB
Eetcafe Sluis	20	NB
Eetcafe 't Anker (gesloten had 30 plekken		NB
Eetcafe 't Kantoor	75	ZE
Frans op den Bult	250	OV
Goudreinet Vuren	120	GE
Hazeldonk Truck Stop	200	NB
Kanters Restaurant	120	NB
Koffiehuis Sloehaven	25	ZE

Truckparking	Parkeerplekken	Provincie
La Cantina Westpoort	25	NH
Long term parking Fresh Park Venlo	100	LB
Mon Amie Chauffeurscafe	30	NB
Portland	24	ZH
Restaurant Bij Marjan	20	NH
Restaurant de Zingende Wielen	15	NH
Restaurant Ruimzicht	20	LB
Roadrunner	45	OV
Routiers Distripark Eemhaven	25	ZH
Routiers Emmen / Truck Parking Emmen	80	DR
Shell Afslag Rilland	12	ZE
Shell Kerensheide	30	LB
Stille Wald	11	GE
The Pittstop Vlaardingen	58	ZH
Total Bodegraven Reeuwijk	28	ZH
Trefpunt in de Punt	35	DR
Truckparking Borchwerf	126	NB
Truckparking De Punt	72	ZH
Truckparking Distri Botlek	82	ZH
Truckparking Duiven	200	GE
Truckparking Maasvlakte Plaza (incl. recente uitbreiding	567	ZH

Truckparking	Parkeerplekken	Provincie
Truckparking Venlo (incl. lopende uitbreiding)	390	LB
Truckparking Waalhaven	114	ZH
Truckstop Acht BV	75	NB
Truckstop De Verdubbeling	25	DR
Truckstop Nobis	210	NB
Wegrestaurant De Barriere	25	GE
Wegrestaurant De Elft	75	NB
Wegrestaurant De Goudreinet	36	GE
Wegrestaurant de Lichtmis	40	OV
Wegrestaurant de Peelduiker (gesloten, had 15 plekken)		NB
Wegrestaurant De Raket	70	DR
Wegrestaurant Huize Bareveld	50	DR
Wegrestaurant in de Klaver	24	GR
Wegrestaurant Malden	60	GE
Wegrestaurant Mendel	40	GE
Wegrestaurant Napoleon	100	NB
Wegrestaurant Schipper	30	GR
Wegrestaurant t Vliegveld (Gesloten, had 120 plekken		NB
Wendy	25	ZE

© Buck Consultants International en RoyalHaskoningDHV, 2023

bronnen

- Parkeren voor vrachtwagenchauffeurs | Rijkswaterstaat
- Nationaal Toegangspunt Webportaal (ndw.nu)

© Buck Consultants International en RoyalHaskoningDHV, 2023