

Realisatie vrachtautoparkeer- plaats Liemers

Interne versie

Inhoud

	Blz.
1	inleiding
2	Reactie van eindgebruikers
3	Exploitiemogelijkheden
4	Realisatietraject
Bijlage 1	Overzicht mogelijke exploitanten
Bijlage 2	overzicht relevante contactpersonen

Uitgevoerd in opdracht van:

**gemeenten Duiven, Montferland, Zevenaar, Kamer
van Koophandel (centraal Gelderland), Lindus en
Stadsregio Arnhem Nijmegen**

Buck Consultants International
Nijmegen, november 2009

1 inleiding

De regio Liemers, en meer specifiek de A12-zone en het Euroregionale bedrijventerrein in 's – Heerenberg, kent in toenemende mate een probleem met kort en lang parkerende vrachtauto's. Dit heeft nadelige effecten voor de veiligheid (verkeer en diefstal), maar ook het aanzicht van de terreinen. Belangrijke oorzaak van het probleem is de afwezigheid van voldoende en adequate parkeervoorzieningen voor vrachtauto's.

Gezien het bovenregionale karakter van het probleem werken de gemeenten Duiven, Montferland, Zevenaar, Kamer van Koophandel (centraal Gelderland), Lindus en Stadsregio Arnhem Nijmegen samen bij het vinden van een oplossing. Doel is in de eerste plaats de mogelijke oplossing(en) helder in beeld brengen en deze voor te leggen aan de bestuurders van de betrokken gemeenten en organisaties.

Buck Consultants International is gevraagd assistentie te verlenen bij het formuleren van een businesscase waarin een concrete oplossing is uitgewerkt. In de notitie "Vrachtauto-parkeerplaats Liemers" van juni 2009 is de onderbouwing gegeven voor de noodzaak van één of meerdere vrachtauto-parkeerterreinen in de Liemers en is de aanzet gegeven voor de mogelijke invulling hiervan.

Kern van deze notitie is dat de eerste signalen er op duiden dat er behoefte is aan één of twee vrachtauto-parkeerplaatsen in de Liemers. Dit zowel gezien de bestaande problemen met kort en lang parkeren als de verhoogde kans op ladingdiefstal uit vrachtauto's die geparkeerd staan op de openbare weg of op een bedrijventerrein. De belangrijkste beperking hierbij is het vinden van een geschikte locatie met de juiste bestemming.

In dit document wordt nader ingegaan op de reactie van de gebruikerszijde, mogelijke exploitatie constructies en de rol van de (lokale) overheden bij de realisatie van één of meer vrachtauto-parkeerplaatsen in de Liemers.

2 Reactie van eindgebruikers

De uitkomsten van de notitie “Vrachtautoparkeerplaats Liemers” zijn getoetst met een beperkte marktverkenning bij eindgebruikers. Hiervoor zijn 30 bedrijven telefonisch benaderd die gevestigd zijn in de A12-zone of waarvan een geparkeerd voertuig in dit gebied is waargenomen. De toetsing heeft plaatsgevonden aan de hand van de Truckerworld – product paper. Dit product paper is samengesteld in overleg met de werkgroep en geeft in enkele dia's het probleem weer en de oplossing in de vorm van één of twee bewaakte parkeerplaatsen. Ook is aangegeven waar de parkeerplaatsen dienen te komen en hoe deze kunnen worden ingericht.

Aan de benaderde bedrijven zijn de volgende vragen gesteld:

- Stoppen uw chauffeurs in dit gebied?
- Heeft u last van geparkeerde vrachtauto's?
- Is er behoefte beveiligde parkeerplaats?
- Zou u gebruik maken van de voorziening?
- Zo ja, wat mogen de kosten dan (maximaal) zijn?
- Wat zijn de minimale voorzieningen die u verwacht?

Aanwezigheid in het gebied en overlast

Het overgrote deel, ruim tweederde, van de bedrijven geeft aan regelmatig te stoppen in het gebied. Dit bevestigt dat de juiste groep van bedrijven geselecteerd is. De chauffeurs van de overige bedrijven stoppen alleen incidenteel in het gebied.

De lokale bedrijven uit Zevenaar en Duiven erkennen het parkeerprobleem, maar ondervinden hier niet allemaal ook werkelijk hinder van. Een deel van de bedrijven heeft zelf (nog) voldoende ruimte om vrachtauto's op het eigen terrein te parkeren en/of te laten wachten. Van de bedrijven die regelmatig het gebied bezoeken geven twee (10%) aan dat zij lastig een overnachtingsplaats kunnen vinden en/of overdag lang moet wachten voordat zij hun lading kunnen lossen.

Behoefte en gebruik

Alleen de bedrijven die aangeven dat zij hinder ondervinden van geparkeerde vrachtauto's geven ook aan dat er behoefte is aan een beveiligde parkeerplaats. De bedrijven die aangeven geen behoefte te hebben aan een bewaakte parkeerplaats, noemen hiervoor verschillende redenen, enkele hiervan zijn:

- Hebben al een bewaakte locatie elders (buiten de regio)
- Maken alleen korte stops bij wegrestaurants
- De lading is niet diefstal gevoelig
- Hebben zelf voldoende ruimte

Hoewel deze bedrijven niet specifiek behoefte hebben aan een bewaakte voorziening, zijn zij wel potentiële gebruiker. Dit komt ook naar voren uit de vraag of bedrijven gebruik zullen maken van de parkeerplaats. Zeven bedrijven die in principe geen behoefte hebben aan de voorziening, geven aan als deze er komt hier (wellicht) toch gebruik van te maken.

Kosten en voorzieningen

Op de vraag wat de parkeerkosten mogen zijn wordt zeer terughouden gereageerd. Drie bedrijven geven aan hiervoor te willen betalen, waarbij zij een richtbedrag van 10 euro per dag noemen. Vijf bedrijven geven aan alleen gebruik te maken van de parkeerplaats als deze gratis is.

Ten aanzien van de aanwezige voorzieningen op de parkeerplaats wordt door vijf bedrijven een restaurant en sanitair genoemd als minimale voorziening. Twee bedrijven geven aan alleen behoefte te hebben aan een parkeerplaats en dat er aan aanvullende voorzieningen geen behoefte is. Ook twee bedrijven geven aan dat beveiliging de belangrijkste voorziening is. Ten aanzien van hotel geven twee bedrijven nog expliciet aan dat dit overbodig is, een ander bedrijf geeft echter juist aan hier wel behoefte aan te hebben.

Samenvatting toetsing eindgebruikers

Uit de toetsing bij de eindgebruikers komen de volgende zaken naar voren:

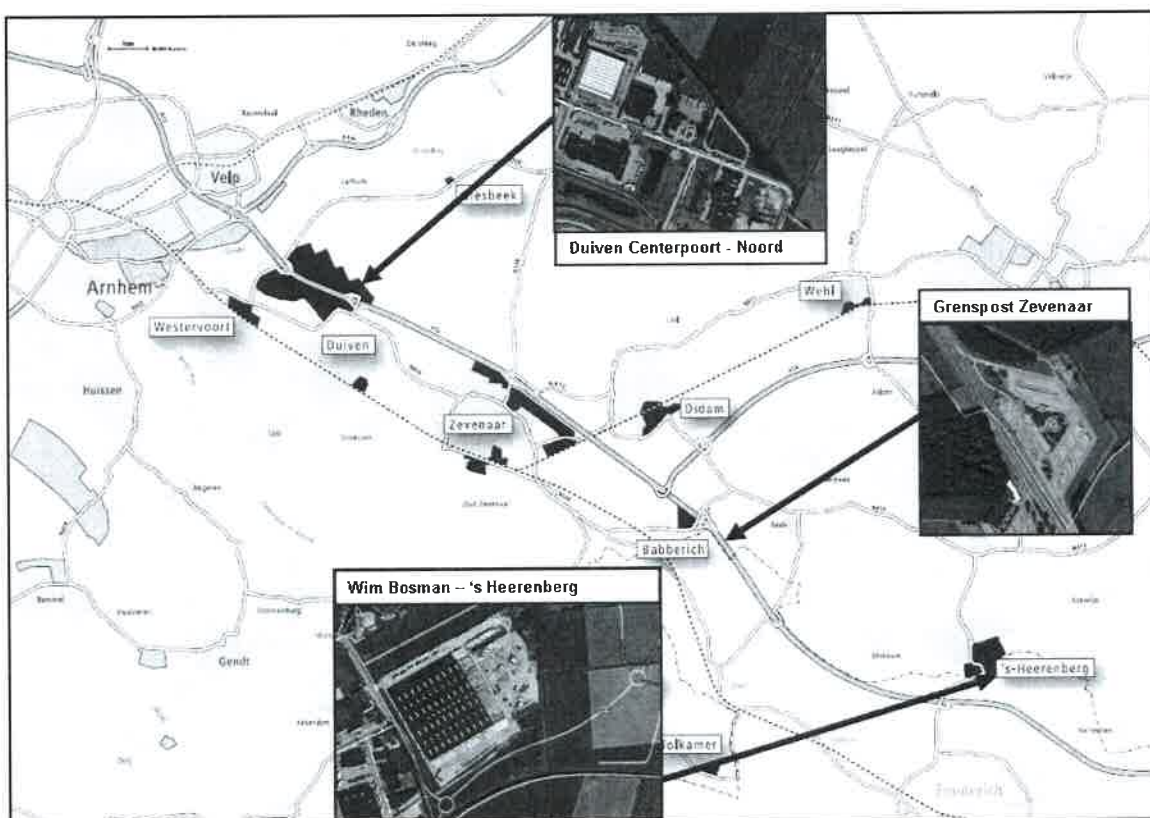
- Slechts een beperkt aantal bedrijven ondervindt ook daadwerkelijk hinder van het parkeerprobleem, waardoor de behoefte aan de bewaakte voorziening beperkt is.
- Ondanks de beperkte behoefte aan een bewaakt parkeervoorziening, geef één op de drie aan de parkeerplaats (mogelijk) wel te gebruiken.
- De bereidheid om te betalen voor parkeren is beperkt onder de doelgroep.
- Een bewaakt terrein met sanitair en horeca voldoet voor nagenoeg alle benaderde bedrijven (ruim) aan de behoefte.

Bij bovenstaande punten dient te worden opgemerkt dat de omvang van de toetsingsgroep beperkt is en dat de bedrijven die benaderd zijn een specifieke groep betreft die gevestigd zijn in de A12-zone of hier zijn waargenomen met een geparkeerd voertuig. De genoemde percentages zijn daardoor niet uniform toepasbaar op alle voertuigen die door de A12-zone rijden.

3 Exploitiatiemogelijkheden

Uit de gesprekken met mogelijk exploitanten komen voor verschillende exploitatiemogelijkheden verschillende locaties naar voren. Deze gesprekken hebben zich in eerste instantie specifiek gericht op de locaties Centerpoort – Noord in Duiven en Grenspost Zevenaar. Op basis van aanvullende informatie is hier later ook de locatie Wim Bosman in 's Heerenberg aan toegevoegd. Per locatie zijn hieronder de exploitatiemogelijkheden beschreven.

Figuur 1 Potentiële vrachtautoparkeerplaatsen in de Liemers



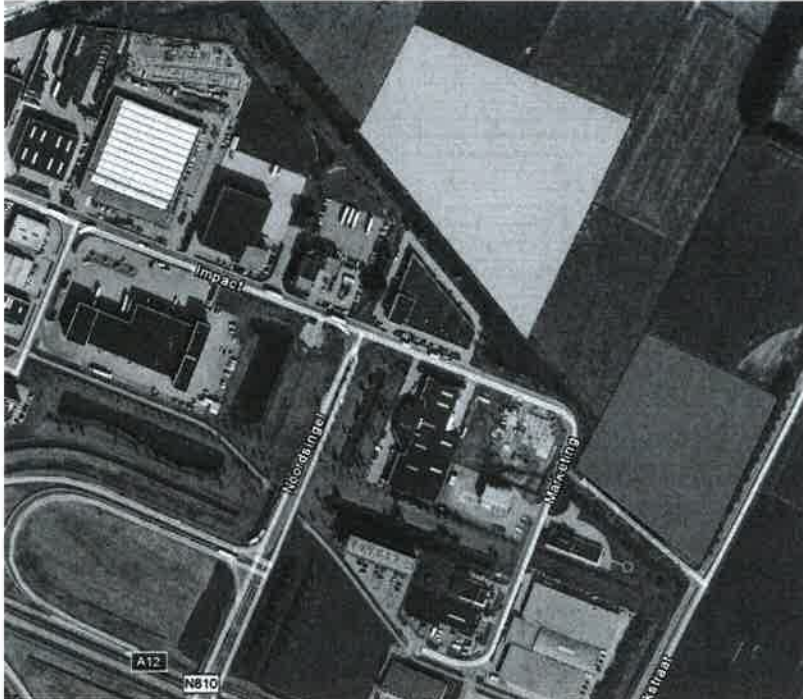
Duiven Centerpoort – Noord

Voor de locatie Centerpoort – Noord is door twee partijen concrete interesse getoond in de exploitatie van een vrachtautoparkeerplaats hier. Het betreft Dhr. Gijsbers van PVL secure parking en Dhr. Vuulink. Beide partijen hebben (indirect) grond in eigendom waarop de par-

keerplaats kan worden gerealiseerd. Op figuur 2 zijn de voorkeurslocaties van beide partij- en weergegeven. Het blauwe vlak is in eigendom van Beyer Logistiek die, samen met Hartenstein Beveiliging, PVL vormt. De oppervlakte van de grond is circa 2 hectare.

Het groene vlak op figuur 2 is eigendom van dhr. Vuulink, ook de omliggende landerijen zijn voornamelijk zijn eigendom. Dhr. Vuulink ziet het groene vlak direct achter de Douane als de ideale locatie. De oppervlakte van dit stuk grond is circa 3 hectare.

Figuur 2 Locaties op Centerpoort - Noord



PVL heeft een concreet uitgewerkt plan liggen voor de realisering van een vrachtautoparkeerplaats. Dit betreft een afgezet en bewaakt terrein voor circa 130 vrachtauto's. Op het terrein komen ook sanitaire voorzieningen en een horecagelegenheid. Belangrijke klant van PVL vormt Beyer Logistiek die momenteel onvoldoende ruimte heeft om eigen voertuigen te stallen. Hierdoor is een aanzienlijk deel van de circa 130 plekken al bezet. PVL is bereid het plan op te schalen naar 200 plekken. Hiervoor is echter extra grond nodig die zij momenteel niet in hun bezit hebben.

Dhr. Vuulink heeft nog geen uitgewerkt plan, maar geeft wel aan een duidelijk voorkeur te hebben voor een locatie direct achter het Douane kantoor. Dit gezien het aantal voertuigen dat hier altijd geparkeerd staat. Dhr. Vuulink is in principe bereid om samen te werken met Beyer voor het realiseren van de parkeerplaats. Hierbij maakt hij wel de opmerking dat hij zijn grond niet mag vervreemden.

Gezien bovenstaande is een privaat geëxploiteerd terrein de meest logische optie in Dui-ven. PVL heeft aangegeven het terrein met eigen middelen te kunnen realiseren. Alleen

indien er ook een aantal openbare (niet bewaakte) parkeerplaatsen moeten komen is een subsidie en/of overheidsbijdrage gewenst.

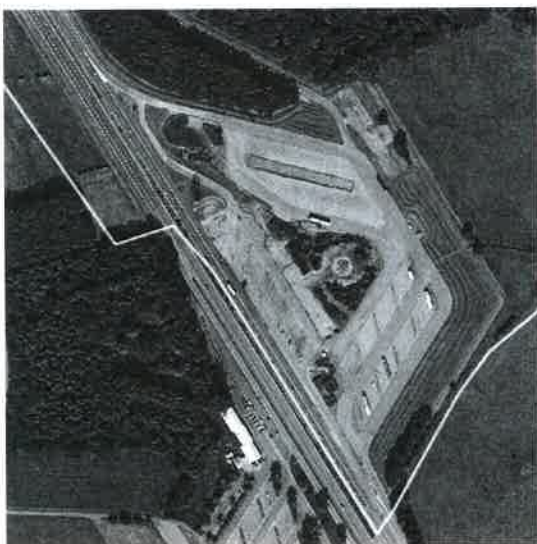
Belangrijkste beperking is de bestemming van de grond, die momenteel agrarisch is. Om hier een vrachtautoparkeerplaats aan te mogen leggen dient het bestemmingsplan gewijzigd te worden. Hiervoor dient een verzoek te worden ingediend door PVL en/of Vuulink. De gemeente kan dan de procedure voor het wijzigen van een bestemmingplan in gang zetten. Een gezamenlijk aanvraag van beide partijen zou de procedure overzichtelijker en daarmee eenvoudiger maken. Tevens heeft dit als bijkomend voordeel dat een iets groter terrein kan worden gerealiseerd met ook enkele openbare parkeerplaatsen.

Grenspost Zevenaar

Grenspost Zevenaar wordt momenteel beheerd door Rijkswaterstaat. In het verleden bevond zich hier een douanekantoor, maar dit is inmiddels verwijderd en Rijkswaterstaat is bezig met de herinrichting van het terrein. Na de zomer van 2009 verwacht Rijkswaterstaat duidelijk te hebben wat er gaat gebeuren met dit terrein. Er is al ruime tijd geleden een vergunning afgegeven aan de familie Ros voor het realiseren van een horecagelegenheid.

De heer Ross heeft aangegeven dat deze gelegenheid eind 2010 gerealiseerd zal zijn. Naast een wegrestaurant is er ook ruimte voor andere voorzieningen. De aanleg van een (bewaakte) vrachtautoparkeerplaats is hierbij een optie. De heer Ross heeft daarom contact gezocht met enkele van de mogelijke exploitanten uit bijlage 1. Het is momenteel nog niet bekend wat de uitkomsten zijn van deze contacten.

Figuur 3 Grenspost Zevenaar



Uit overleg met Rijkswaterstaat is naar voren gekomen dat zij bereid zijn mee te denken over de realisatie van parkeerplaatsen van vrachtauto's. Omdat de Grenspost Zevenaar een openbaar terrein is kan het niet worden afgesloten met een hek en/of bijvoorbeeld

slagboom, het dient publiek toegankelijk te blijven. Wel kan door een juiste inrichting en de aanwezigheid van (camera)toezicht de veiligheid aanzienlijk worden verbeterd. Een goed voorbeeld van een dergelijk oplossing is verzorgingsplaats Het Lonnekermeer langs de A1 bij Hengelo. De organisatie Les Routiers Européens (de heer Kokshoorn) heeft veel kennis op het gebied van bewaakte parkeervoorzieningen en is ook bereid mee te denken met een eventuele herinrichting van Grenspost Zevenaar.

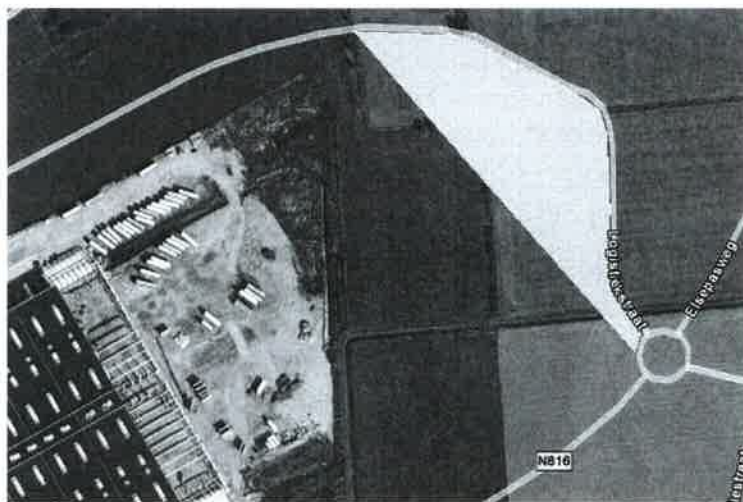
Doordat Grenspost Zevenaar niet volledig kan worden afgesloten en een publiek terrein zal moeten blijven is het (bijna) niet mogelijk parkeergeld te heffen. Dit maakt dit terrein minder geschikt voor een private exploitatie. Een publieke voorziening zoals Het Lonnekermeer ligt hier meer voor de hand.

Wim Bosman – 's Heerenberg

De logistiek dienstverlener Wim Bosman uit 's Heerenberg heeft bij de lokale overheid aangegeven op zijn terrein ook een mogelijkheid te hebben voor het realiseren van een bewaakte parkeerplaats. Op figuur 4 is deze locatie met het gele vlak aangegeven. Het stuk grond tussen dit gele vlak en de gebouwen is inmiddels volledig volgebouwd met een nieuw distributiecentrum.

Om het gehele terrein (inclusief het gele vlak) is een hekwerk aangebracht. Binnenkort zal dit terrein 24 uur/dag bewaakt worden. De potentiële parkeerplaats is afgesloten van de rest van het terrein en heeft een aparte ingang bij de rotonde. De leidingen met nutsvoorzieningen zijn al aanwezig waardoor relatief eenvoudig sanitair kan worden aangelegd. Bij de rotonde zal eind 2009/ begin 2010 ook een tankstation met horecavoorziening worden gerealiseerd. Hiermee zijn de basisvoorzieningen, sanitair en horeca, aanwezig.

Figuur 4 Locatie Wim Bosman (distributiecentrum nog in aanbouw)



Het terrein zal nog gedeeltelijk verhard moeten worden met gebroken basalt. De beschikbare oppervlakte is circa 1,5 hectare en biedt plaats aan circa 60 vrachtauto's. Voor het reali-

seren van het terrein is aanvullende financiering bijvoorbeeld in de vorm van een subsidie nog wel gewenst.

Overige exploitatie mogelijkheden

Naast de in dit hoofdstuk al genoemde partijen is met meer partijen gesproken die hebben aangegeven interesse te hebben in deexploitatie van vrachtautoparkeerplaats in de Liemers. De mate van concreetheid van deze partijen verschilt, maar geen van hen heeft op dit moment een locatie in eigendom of op korte termijn uitzicht hier op. Dit maakt dat deze partijen waarschijnlijk meer tijd nodig zullen hebben voor het realiseren van een parkeerplaats in de Liemers. In bijlage I is een schematisch overzicht opgenomen van alle partijen en de status van hun plannen. Partijen zonder grondpositie kunnen wel relevant zijn voor het inbrengen van kennis, ervaring en/of middelen en hiermee aanvullend zijn op andere plannen.

In bijlage II is hiernaast ook een overzicht opgenomen van alle relevante contactpersonen voor het realiseren van een vrachtautoparkeerplaats in de Liemers. In de overzicht zijn ook de contactgegevens opgenomen van mogelijke exploitanten.

4 Realisatietraject

Voordat een bewaakte parkeerplaats gerealiseerd kan worden, dienen er nog diverse procedurele stappen te worden doorlopen. Bij deze stappen hebben de (lokale) overheden een belangrijke rol. De stappen zijn onder te verdelen in de volgende drie aandachtspunten:

- Planologische traject
- De grondpositie
- Overige bestuurlijke aspecten

Planologische traject

Uitgangspunt hiervoor vormt de uiteindelijke gewenste inrichting van het terrein. Er dient een bewaakte parkeervoorziening te komen. Hierbij dient ingegaan te worden op minimaal de volgende aspecten:

- netto en bruto oppervlakte van de grond
- oppervlakte en type van de toegepast verharding
- hoogte en andere specificaties van het te plaatsen hekwerk
- bouwhoogte en locatie van de te plaatsen gebouwen
- ontsluiting van de locatie, waaronder:
 - intensiteit/capaciteit verhouding
 - autonome groei
 - groei als gevolg van de nieuwe activiteit
- omschrijving van de activiteiten die verricht gaan worden op het terrein

Deze functionele omschrijving dient getoetst te worden aan het huidige bestemmingsplan. Afhankelijk van wat men volgens de ruimtelijke functionele omschrijving wil en momenteel volgens het bestemmingsplan al kan wordt proces voor aanpassing van het bestemmingsplan bepaald.

Grondpositie

Hierbij gaat het om wie momenteel de eigenaar is van de grond en wat deze partij wil doen met de grond. Dit dient te worden afgezet tegen wat de (lokale) overheid wil met de grond. Meer specifiek gaat het dan om welke eisen de lokale overheid stelt aan de inrichting van een bewaakte parkeerplaats en in welke mate dit verschilt van het concept van de exploitant.

Indien hier, niet acceptabele, verschillen in zitten zal de lokale overheid ongewenste onderdelen van de exploitant kunnen verbieden of uitsluiten in het gewijzigde bestemmingsplan of eventueel benodigde vergunning. Vooraf dient dan wel juridische getoetst te worden of dit ook mogelijk is.

Overige bestuurlijke aspecten

Naast bovenstaande zaken dient ook in kaart te worden gebracht of er vergunningen en/of ontheffingen nodig zijn voor het verrichten de gewenste activiteiten. Dit zal in sterke mate afhankelijk zijn van de voorzieningen die op het terrein worden aangelegd.

Vrachtauto- parkeerplaats

Bewaakt en onbewaakt parkeren in de Liemers



Eureka

De Stadsregio Arnhem Nijmegen wil een regio zijn waar het goed leven is: aantrekkelijk, bereikbaar en concurrerend. Eureka zet zich hiervoor in: een samenhangend pakket van programma's om de luchtkwaliteit te verbeteren in samenhang met de aanpak van het klimaat- en energievraagstuk.

Eureka bestaat nu uit vijf programma's:
Hydra (schone en duurzame brandstoffen),
Terra (duurzame logistiek),
Flora (groen voor een betere luchtkwaliteit),
Eolus (maatregelen bij puntbronnen) en
Argus (regionale reken- en meetstrategie).

Recent is het EU-project **Future Cities** (klimaatadaptatie in de stadsregio) gestart en werken we aan het programma **Helios** (duurzame energie). Alle projecten die binnen de programma's worden opgezet en uitgevoerd zijn samenwerkingsproducties van kennisinstituten, bedrijfsleven, overheden, maatschappelijke en bewonersorganisaties.

Zie voor meer informatie www.destadsregio.nl

 Terra

Het Eureka programma **Terra** richt zich op transport-efficiënte vervoerssystemen – minder vervoer, betere bereikbaarheid – met als doel de economie te laten bloeien met inachtneming van het klimaatvraagstuk en de luchtkwaliteit. Een efficiëntere wijze van transporteren draagt bovendien bij aan verbetering van de regionale bereikbaarheid en van het leef-klimaat, en heel direct voelbaar: beperking van brandstof en loonkosten. Overheden en transporteurs hebben direct belang bij veilige en duurzame routes. En bewoners en bedrijven in de Liemers hebben belang bij goede faciliteiten voor het vrachtverkeer dat via de A12 door de Liemers rijdt. Zodat ondermeer de parkeeroverlast van vrachtauto's tot een minimum beperkt blijft. Slimme ICT en nieuwe bevoorradingstechnieken, zoals 'parkeren op afstand', kunnen een oplossing bieden.

Uit een zgn. 'quick scan' (onderzoek) van ondernemersvereniging Lindus is naar voren gekomen dat in diverse gemeenten in de Liemers hinder wordt ondervonden van (langdurig) geparkeerde vrachtauto's. De Stadsregio Arnhem Nijmegen heeft vervolgens in samenwerking met de gemeenten Duiven, Zevenaar en Montferland, met de Kamer van Koophandel Centraal Gelderland en met Lindus een vervolgonderzoek laten uitvoeren. Dit onderzoek, uitgevoerd door Buck Consultants International, heeft de omvang van het probleem nader gespecificeerd en mogelijke oplossingen in beeld gebracht.

In dit rapport worden de uitkomsten van het onderzoek gepresenteerd. Er wordt ingegaan op mogelijke locaties voor bewaakte parkeerplaatsen en de eisen waar een dergelijke voorziening aan moet voldoen. Daarnaast is aangegeven wat de economische haalbaarheid van een of meerdere beveiligde parkeerplaatsen in de Liemers is en welke locaties hiervoor in aanmerking komen. Op basis van dit voorwerk is het nu aan de gemeenten zelf om een besluit te nemen ten aanzien van de definitieve locatie(s).

Ook qua bestemming zullen mogelijk nog hinder-nissen moeten worden genomen. Vanuit Eureka hoop ik dat dit voorwerk tevens een inspiratiebron zal zijn om de inrichting van de parkeerplaats(en) zo duurzaam mogelijk vorm te geven.

Jan van der Meer

Lid van het College van Bestuur van de Stadsregio Arnhem Nijmegen



1 Inleiding

De regio Liemers, en meer specifiek de A12-zone en het Euroregionale bedrijventerrein in 's-Heerenberg, kent in toenemende mate een probleem met kort en lang parkerende vrachtauto's. Dit heeft nadelige effecten voor de veiligheid (verkeer en diefstal), maar ook voor het aanzicht van de terreinen. Belangrijke oorzaak van het probleem is de afwezigheid van voldoende en adequate parkeervoorzieningen voor vrachtauto's.

Gezien het bovenregionale karakter van het probleem werken de gemeenten Duiven, Montferland en Zevenaar, de Kamer van Koophandel Centraal Gelderland, Lindus en de Stadsregio Arnhem Nijmegen samen bij het vinden van een oplossing. Doel is in de eerste plaats de mogelijke oplossing(en) helder in beeld brengen en deze voor te leggen aan de bestuurders van de betrokken gemeenten en organisaties.

Buck Consultants International is gevraagd assistentie te verlenen bij het formuleren van een businesscase waarin een concrete oplossing is uitgewerkt. In dit rapport wordt de onderbouwing gegeven voor de noodzaak van één of meerdere vrachtautoparkeerterreinen in de Liemers en wordt de aanzet gegeven voor de mogelijke invulling hiervan.

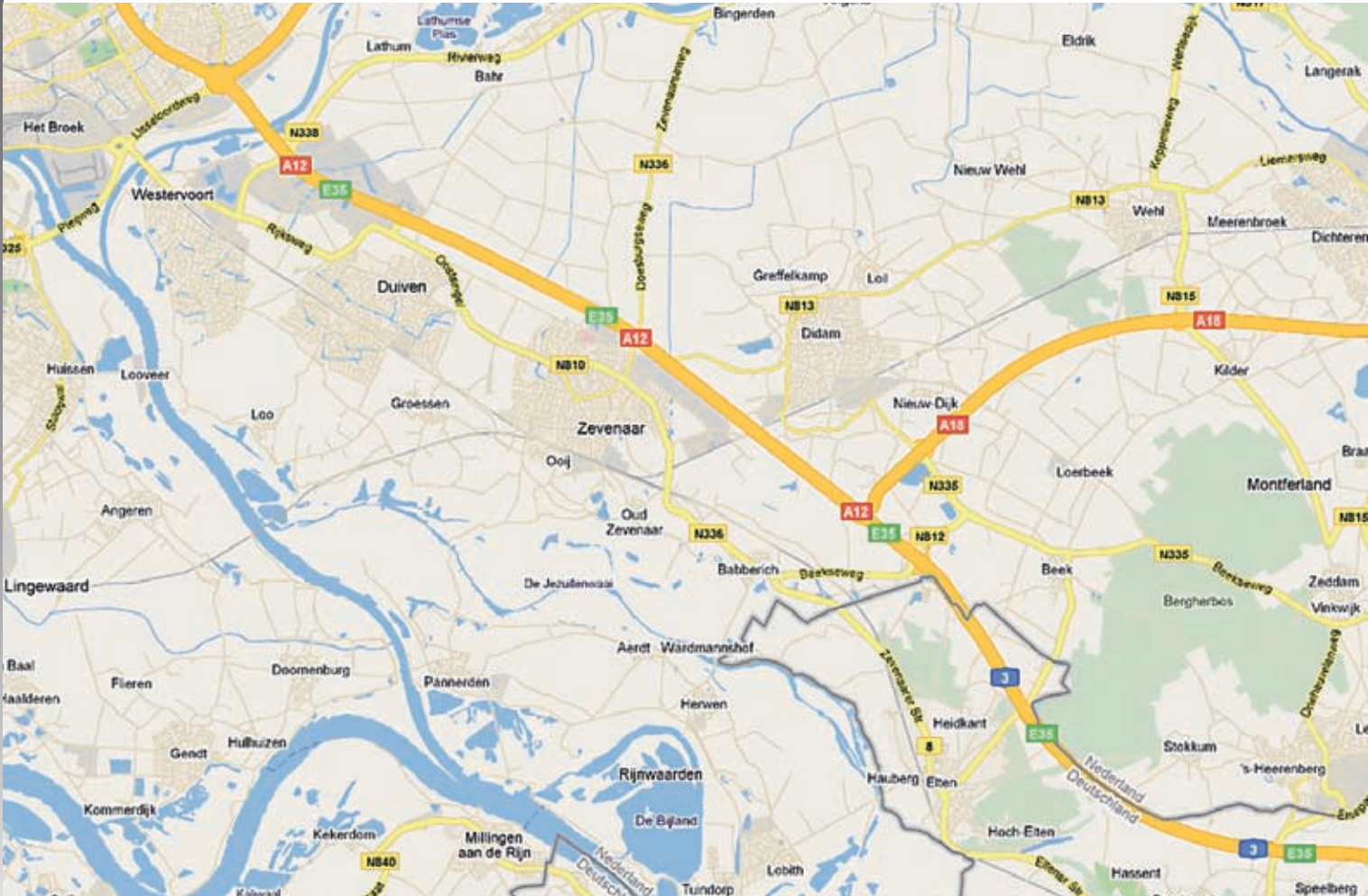
2 Kenmerken van het gebied

De Liemers is het gebied dat begrensd wordt door Rijn, IJssel, Oude IJssel en de Duitse grens. De regio omvat de gemeenten Westervoort, Duiven, Zevenaar, Doesburg, Rijnwaarden en Montferland inclusief 's-Heerenberg. Het gebied wordt doorkruist door de A12, die de belangrijke verbinding tussen Nederland en Duitsland vormt. Mede dankzij deze ligging zijn in de Liemers veel transportintensieve bedrijven gevestigd. Met de doortrekking van de A15 wordt de strategische ligging van de regio verder versterkt, wat een positief effect op het vestigingsklimaat zal hebben.

Het gebied rondom de A12 is een belangrijke economische zone. De vele ondernemers uit deze regio worden vertegenwoordigd door Lindus, de associatie van ondernemers in de Liemers. Lindus is in 1999 ontstaan uit een fusie van meerdere bestaande ondernemersverenigingen. In de afgelopen jaren heeft Lindus zich snel ontwikkeld tot de gezaghebbende ondernemersstem in de regio en is nu een van de grotere ondernemersverenigingen in Nederland.

Figuur 1

Het gebied de Liemers



2.1 Vrachtverkeer

Het vrachtvervoer van, naar en door de Liemers gaat over het water, het spoor en de weg. De A12, die de Liemers doorsnijdt vanaf knooppunt Velperbroek tot aan de Duitse grens, vormt hierbij de belangrijkste corridor over de weg. Met name het meest westelijk deel hiervan wordt intensief bereden. Op het wegvak tussen knooppunt Velperbroek en Westervoort rijden dagelijks meer dan 110.000 voertuigen. De intensiteit neemt in oostelijk richting aanzienlijk af tot minder dan 30.000 voertuigen per dag bij de Duitse grens.

Naast deze autonome groei draagt ook het doortrekken van de A15 bij aan de toename van de intensiteiten op dit deel van de A12. In de Quick netwerkscan A15/A12 (Rijkswaterstaat, juni 2005) wordt aangegeven dat de etmaalintensiteit op het stuk Duiven - Zevenaar ruim 111.000 voertuigen bedraagt en op het wegvak Zevenaar – OudDijk 89.000. Het aandeel vrachtverkeer van de totale intensiteit neemt ook toe en zal respectievelijk 21 en 22 procent zijn.

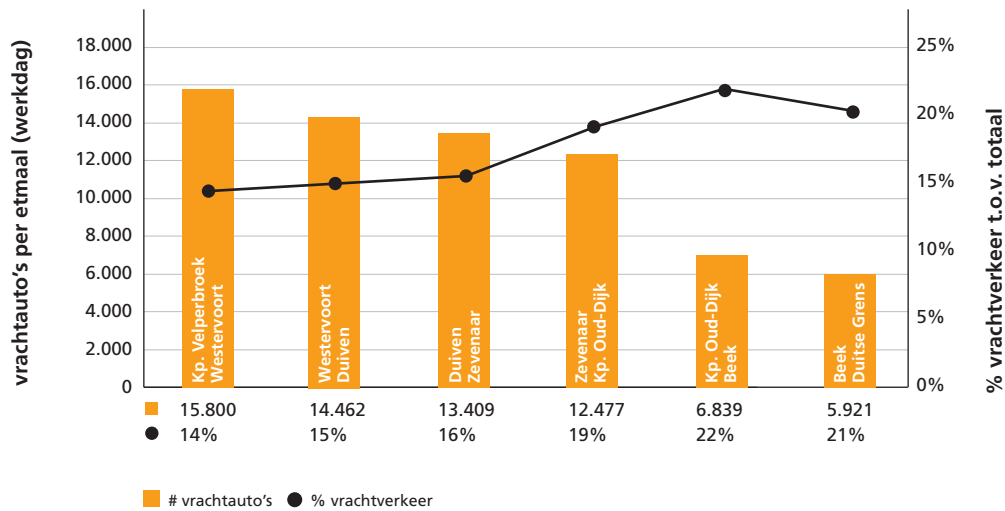
Ook het aantal vrachtauto's op de A12 neemt af in oostelijk richting. Van bijna 16.000 bij knooppunt Velperbroek naar circa 6.000 bij de Duitse grens. Het aandeel van het vrachtverkeer ten opzichte van het totale verkeer neemt echter toe. Bij de Duitse grens is meer dan 1 op de 5 voertuigen een vrachtauto.

In 2020 rijden er hierdoor op wegvak Duiven - Zevenaar dagelijks ruim 23.000 vrachtauto's en op het stuk tussen Zevenaar – OudDijk bijna 19.000. Dit is een groei van het vrachtverkeer op deze wegvakken met respectievelijk 74% en 56%.

Figuur 2

Aantal vrachtauto's per etmaal per wegvak

Bron: Rijkswaterstaat



In het Regionaal Plan (Stadsregio Arnhem Nijmegen, 2006) wordt voor de periode tot 2020 verwacht dat de groei van het autoverkeer in de Stadsregio Arnhem Nijmegen met 53% zal toenemen ten opzichte van 1998. Voor het vrachtverkeer verwacht men zelfs een groei van 89% tot 2020.



3 Onderbouwing

De behoefte aan vrachtautoparkeervoorzieningen in de Liemers is ingegeven vanuit twee hoofdargumenten. In de eerste plaats heeft Lindus een toenemend aantal klachten ontvangen van haar leden over parkeerproblemen met vrachtauto's. In een naar aanleiding hiervan uitgevoerde quickscan (Lindus & Kamer van Koophandel, 2008) wordt dit bevestigd door de gemeenten in de regio en de politie.

Het tweede argument is de toenemende transport-criminaliteit in Europa. Steeds meer vervoerders en verladers worden geconfronteerd met ladingdiefstal uit onder meer geparkeerde vrachtauto's. Gezien de omvang van het probleem wordt hier op Europees niveau aan gewerkt. Een belangrijk deel van de oplossing is de aanleg van beveiligde parkeervoorzieningen aan of nabij snelwegen.

3.1 Parkeerprobleem de Liemers

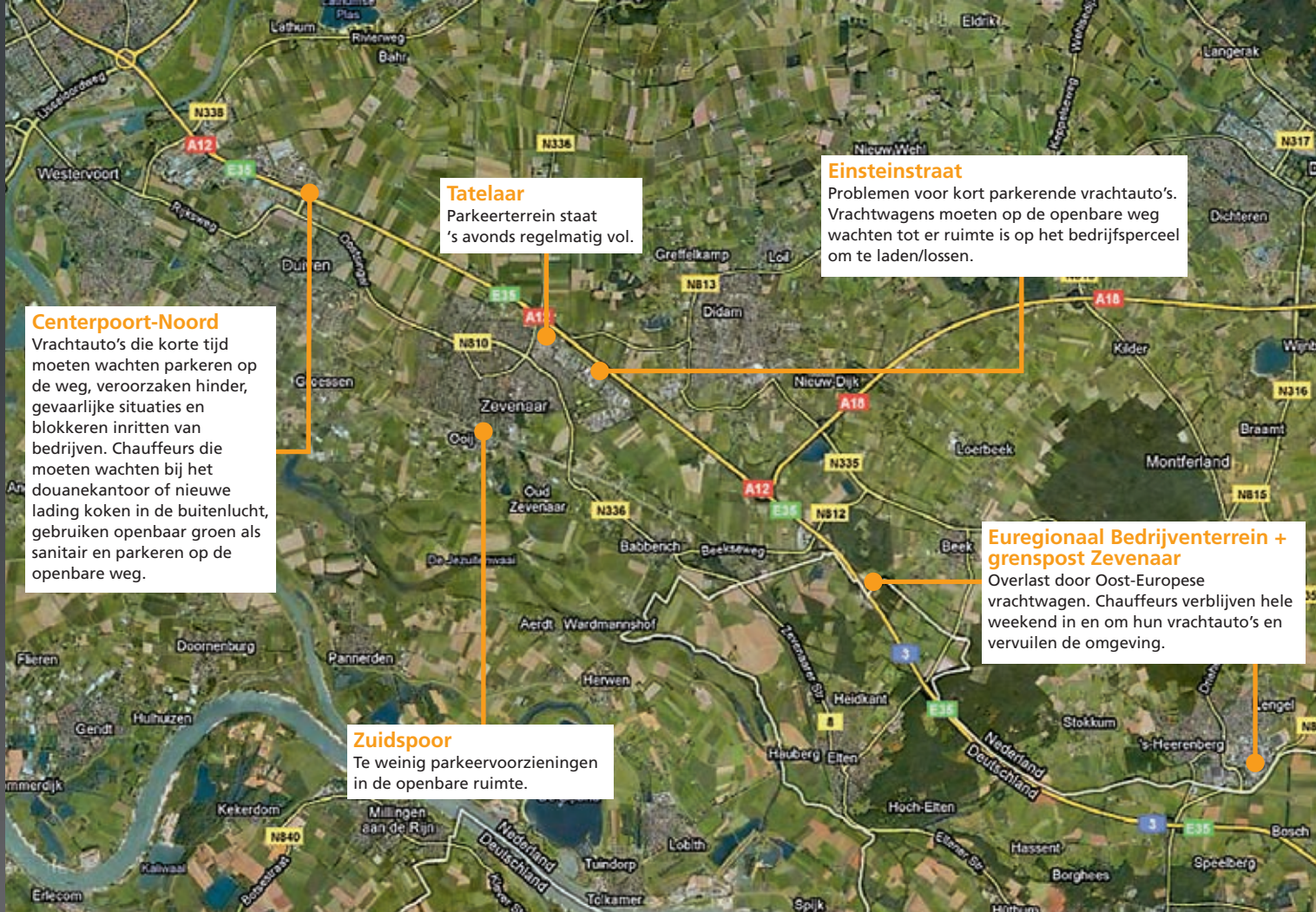
Om het parkeerprobleem in de Liemers inzichtelijker te maken hebben Lindus en de Kamer van Koophandel in 2008 gezamenlijk een quickscan uitgevoerd onder gemeenten, ondernemers en politie in het gebied. Hieruit is naar voren gekomen dat er zowel problemen zijn met kort als met lang parkeren.

Kort parkeren betreft chauffeurs die staan te wachten om te kunnen laden of lossen bij een specifiek bedrijf. Bij dit bedrijf is op dat moment geen ruimte voor de wachtende vrachtauto, omdat hier een andere vrachtauto wordt geladen of gelost. Ook komt het voor dat een vrachtauto arriveert op een moment buiten de reguliere bedrijfstijden en moet wachten op de opening van het bedrijf. Het wachten gebeurt vaak op de openbare weg waardoor verkeersonveilige situaties en een rommelig straatbeeld ontstaan.

Lang parkeren betreft chauffeurs die bijvoorbeeld in afwachting van lading of douaneafhandeling één of enkele dagen ergens parkeren. Dit gebeurt zowel binnen de bebouwde kom als op bedrijventerreinen. Het ontbreken van onder andere sanitaire voorzieningen leidt onder meer tot ontlasting in het openbaar groen en rondzwervend vuil. Tevens zorgen de geparkeerde vrachtauto's voor een rommelig straatbeeld en verkeersonveilige situaties.

De grootste problemen doen zich voor in Duiven op bedrijventerrein Centerpoort - Noord nabij het Douanekantoor, in Zevenaar op Tatelaar, Zuidspoor en Einsteinstraat, in 's-Heerenberg op het Euregionaal bedrijventerrein en bij grenspost Zevenaar (ook wel bekend als grensovergang Bergh). In Duiven betreft het zowel kort als lang parkeerproblemen en hebben diverse bedrijven onvoldoende ruimte om hun voertuigen op eigen terrein te parkeren. In 's-Heerenberg worden de problemen met name veroorzaakt door Oost-Europese chauffeurs die op het bedrijventerrein overnachten. Zevenaar kent naast een kort parkeerprobleem ook nog een specifiek probleem met chauffeurs die woonachtig zijn in deze gemeente. Indien zij hun vrachtauto mee naar huis nemen is er in de directe omgeving geen plaats waar zij hun vrachtauto 's nachts of in het weekend kunnen parkeren.



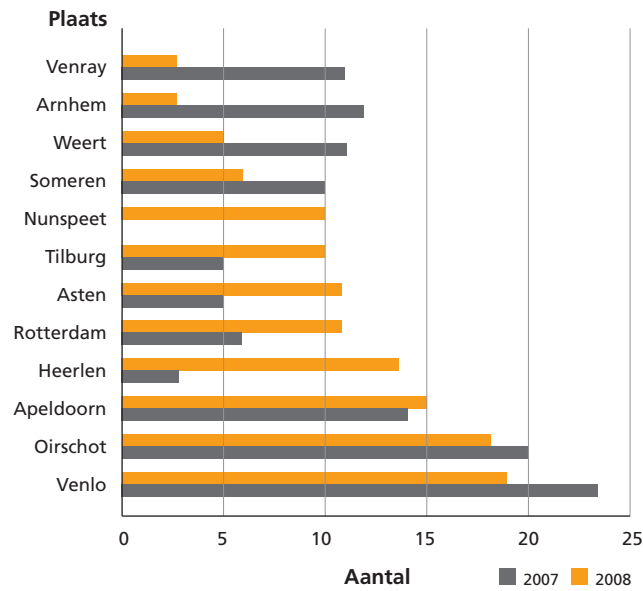


Figuur 3
De belangrijkste parkeerproblemen per bedrijventerrein in kaart
Bron: Lindus, bewerkt door BCI

Veel gemeenten hebben in de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) een parkeerverbod voor vrachtauto's opgenomen. Indien een bedrijventerrein binnen de bebouwde kom valt is de APV ook hier van toepassing. Handhavers kunnen geparkeerde vrachtauto's op basis van de APV, of een eventueel lokaal ingesteld parkeerverbod, wegsturen. Echter de afwezigheid van geschikte parkeerterreinen maakt dit in de praktijk erg lastig. De beperkte voorzieningen die er zijn in Duiven, Westervoort, 's-Heerenberg, Beek en Zevenaar hebben onvoldoende capaciteit en vaak ook geen sanitaire of andere voorzieningen.

Politie Gelderland-Midden heeft bovenstaande problemen ondermeer middels een brief van 31 maart 2009 aan het College van burgemeester en wethouders van de gemeente Duiven bevestigd. In deze brief adviseert de politie ook de aanleg van een parkeervoorziening voor vrachtauto's op Centerpoort-Noord te Duiven. Naast bewaking dienen op of in de nabijheid van dit terrein ook voorziening te zijn voor chauffeurs en vrachtauto's.

Figuur 1
locaties aangiften ladingdiefstal
Bron: Landelijk Team Transportcriminaliteit, januari 2009

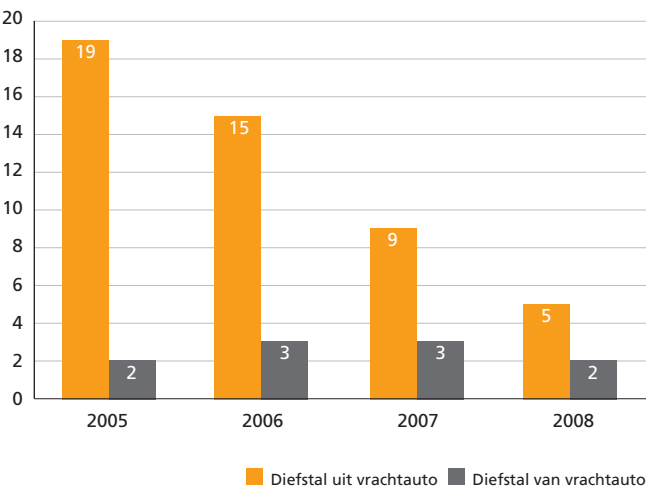


3.2 Transportcriminaliteit

De Europese transportsector loopt jaarlijks 8,2 miljard euro schade op als gevolg van ladingdiefstal (NEA, 2007). De Nederlands transportsector neemt 329 miljoen euro hiervan voor haar rekening. Deze cijfers hebben alleen betrekking op de waarde van de gestolen lading. Vertraging- en gevolgschade zijn hierin niet opgenomen.

In Nederland monitort het Landelijk Team Transportcriminaliteit (LTT) de ontwikkelingen op het gebied van transportcriminaliteit. Hier komt ondermeer uit naar voren dat bedrijfsterreinen en de openbare weg de locaties zijn waar de meest ontvreemdingen plaatsvinden. Ook (onbewaakte) parkeer- en rustplaatsen op of direct langs de snelwegen zijn diefstalgevoelige locaties. Veruit de meeste ladingdiefstallen vinden op deze locaties door middel van zeilsnijden plaats.

Figuur 2
diefstallen van en uit vrachtauto's in de Liemers
Bron: politie Gelderland-Midden, 2009



De meeste aangiften van diefstallen in de wegtransportsector komen uit het zuidoostelijke en oostelijke gedeelte van Nederland. Arnhem stond in 2007 hierbij landelijk gezien op een vierde plaats (figuur 1). Hoewel Arnhem in 2008 nog steeds een landelijk hotspot is, is de situatie ten opzichte van 2007 wel aanzienlijk verbeterd. Bij het aantal aangiften dient te worden opgemerkt dat de absolute waarden indicatief zijn. Uit de praktijk is bekend dat veel diefstallen niet worden aangegeven.

Voor de specifieke situatie in de Liemers zijn gegevens aangeleverd door de politie Gelderland-Midden (zie figuur 2). Hieruit komt naar voren dat het aantal diefstallen uit vrachtauto's in de afgelopen jaren sterk is afgenomen, maar dat het aantal diefstallen van volledige vrachtauto's stabiel blijft.

Daarnaast is gesproken met de voorzitter van de Stichting Collectieve Beveiliging 's-Heerenberg en de voorzitter van de Stichting Belangenbehartiging Bedrijventerreinen de Liemers (SBBL). Beide stichtingen erkennen de problematiek van (transport) criminaliteit op bedrijventerreinen. Dit is ook de reden geweest om deze stichtingen op te richten. Zij hebben echter geen signalen ontvangen dat de problematiek in de Liemers ernstiger is dan op vergelijkbare locaties elders in het land. Door de vele logistieke bedrijven die gevestigd zijn in de Liemers vraagt de bestrijding van transportcriminaliteit wel om speciale aandacht.



4 Mogelijke voorzieningen

Om een beeld te krijgen van de mogelijke locaties en inrichtingen van een parkeervoorziening in de Liemers zijn gesprekken gevoerd met de volgende partijen en/of personen die geïnteresseerd zijn in realisatie en exploitatie van een dergelijk terrein.

- De heer M. Korver, Renswoude
- De heer T. Gijsbers, PVL, Duiven
- De heer M. Michiel Gosselink, Ten Brinke, Varsseveld

Hoewel dit niet het doel van de gesprekken was hebben alle partijen bevestigd concrete interesse te hebben in het realiseren en exploiteren van een permanente parkeervoorziening voor vrachtauto's in de Liemers. Hierbij dient te worden opgemerkt dat er in deze fase is gekozen voor het voeren van een beperkt aantal gesprekken. Bovengenoemde partijen en/of personen vormen dan ook geen volledig overzicht van alle mogelijke geïnteresseerden.

Wel is uit de gesprekken een algemeen beeld naar voren gekomen ten aanzien van de nadere invulling van de parkeervoorziening.

4.1 Het terrein en de voorzieningen

Als minimale omvang dient het terrein plaats te bieden aan 100 trekkeroplegger combinaties. Dit minimale aantal is gebaseerd op een financieel sluitende exploitatie door een zelfstandige partij. Bij voldoende ruimte zal een terrein voor maximaal 200 combinaties worden gerealiseerd. Uit een eerste (eenmalige) telling komt naar voren dat er 's avonds bij grenspost Zevenaar circa 30 vrachtauto's geparkeerd staan. De telling is uitgevoerd op een willekeurige doordeweekse avond. Op het nabijgelegen bedrijventerrein 's-Heerenberg zijn 10 tot 15 voertuigen geteld.

Hiernaast zijn gedurende twee weken ook nachtelijke tellingen uitgevoerd op de bedrijventerreinen in Didam, Duiven, Westervoort en Zevenaar. Gemiddeld staan er per nacht in totaal circa 30 vrachtauto's en/of opleggers geparkeerd op deze bedrijventerreinen. Doordeweeks ligt dit aantal iets hoger dan in de weekenden. De drukste terreinen zijn Centerpoort-Noord en Centerpoort-Nieuwgraaf in Duiven, Fluun 1 in Didam en Hengelder in Zevenaar. Op drukke nachten staan hier tussen de 10 en 20 voertuigen per terrein.

Afhankelijk van de te realiseren voorzieningen is voor het realiseren van een vrachtautoparkeerplaats een oppervlakte van 3 tot 5 ha nodig. Zowel Duiven als grenspost Zevenaar worden als realistische locaties genoemd. Indien gekozen wordt voor twee minder grote voorzieningen van circa 100 vrachtauto's kan op beide plekken een voorziening worden gerealiseerd.

Ten aanzien van de locaties is aangegeven dat Duiven het meest geschikt is voor het oplossen van de kort en lang parkeerproblematiek, en wel op het bedrijventerrein Centerpoort – Noord. Het betreft hier dan onder meer chauffeurs die wachten op douaneafhandeling en bedrijven die onvoldoende ruimte hebben voor het parkeren van de eigen vrachtauto's.

Door de fileproblematiek op de A12 bij Duiven is deze locatie waarschijnlijk minder geschikt voor het internationaal (doorgaand) transport, dat hier geen bestemming heeft. Hiervoor is een locatie bij grenspost Zevenaar meer geschikt. Ook 's-Heerenberg is genoemd als een geschikte locatie voor het door-gaande internationale transport.

Het terrein zal zowel bewaakte als onbewaakte parkeerplaatsen omvatten. Alleen voor de bewaakte parkeerplaatsen dient betaald te worden. Door ook gratis parkeerplaatsen aan te bieden vormt het terrein bovendien een oplossing voor chauffeurs die niet willen of kunnen betalen voor een parkeerplaats. Indien er echter niet voldoende ruimte beschikbaar is zal het terrein alleen uit een bewaakt gedeelte

bestaan, waardoor de voorziening voor deze doel-groep geen oplossing biedt. Bewaking bestaat uit een hekwerk, camera's en surveillance.

De benodigde aanwezige voorzieningen zijn mede afhankelijk van de locatie waar het parkeerterrein wordt gerealiseerd. In ieder geval zal op het terrein een restaurant met sanitair voor chauffeurs aanwezig moeten zijn. In Duiven is dit waarschijnlijk voldoende omdat overige faciliteiten zoals een truckservice, tankstation en hotel al aanwezig zijn in de directe omgeving. Bij grenspost Zevenaar kunnen dergelijke faciliteiten ook op het terrein zelf worden gerealiseerd.

Figuur 1

Artist impression van een mogelijk concept

Bron: www.truckcity.nl



4.2 Markt

De primaire gebruikersdoelgroep zijn de chauffeurs, maar de belangrijkste klanten zijn de (grotere) transportbedrijven. Ook verzekeraars spelen een belangrijke rol omdat deze (op termijn) premiekorting kunnen geven, indien gebruik wordt gemaakt van bewaakte parkeerterreinen. Enkele van de potentiële exploitanten hebben al contacten gelegd met transportbedrijven. Het gaat dan om transportbedrijven die hebben aangegeven gebruik te zullen maken van een bewaakte parkeervoorziening in de Liemers.

Een aandachtspunt zijn de Oost-Europese chauffeurs. Indien zij werken voor een (grotere) transport-onderneming dan zullen zij waarschijnlijk ook gebruik maken van deze voorziening. Enkele Oost-Europese transportbedrijven hebben dit bevestigd. Een ander belangrijk argument om ook de Oost-Europese chauffeurs op de parkeervoorziening te laten staan is handhaving. Als er een alternatief voorhanden is kan politie de Algemene Plaatselijke Verordening strenger gaan handhaven en chauffeurs verwijzen naar de specifieke parkeerterreinen. Voorwaarde is dan wel dat voor deze groep chauffeurs een aantal gratis (onbewaakte) parkeerplaatsen beschikbaar is.

4.3 Belemmeringen

Alle partijen geven hetzelfde voornaamste knelpunt op als reden dat ze nog geen parkeerterrein hebben gerealiseerd. Dit is het vinden van een geschikte locatie die beschikt over de juiste bestemming. Eén van de partijen beschikt al over een locatie, maar voordat hier een parkeerterrein mag worden gerealiseerd dient het bestemmingsplan te worden aangepast.

Enkele partijen zijn ook bezig met locaties elders in het land. Hier horen zij vaak dat gemeenten geen interesse hebben in een dergelijk terrein, gezien de hoeveelheid ruimte die het in beslag neemt en de beperkte werkgelegenheid die het oplevert. Als tegenargument hiervoor wordt aangegeven dat een vrachtautoparkeervoorziening zorgt voor het aantrekkelijker maken van logistieke bedrijven-terreinen als vestigingslocatie.

Hoewel het aankopen en inrichten van een vrachtautoparkeerterrein aanzienlijke kosten met zich meebrengt, geven twee van de drie partijen aan onmiddellijk met realisering te kunnen beginnen als de grond beschikbaar is (tegen een redelijke prijs). Eén partij geeft aan dat externe financiering in de vorm van subsidie noodzakelijk is, zeker gezien de huidige kredietcrises.

4.4 Samenvatting

Samenvattend kan geconcludeerd worden dat de eerste signalen er op duiden dat er behoefte is aan één of twee vrachtautoparkeerplaatsen in de Liemers. Dit zowel gezien de bestaande problemen met kort en lang parkeren als de verhoogde kans op lading-diefstal uit vrachtauto's die geparkeerd staan op de openbare weg of op een bedrijventerrein.

De belangrijkste beperking hierbij is het vinden van een geschikte locatie met de juiste bestemming. Indien deze belemmering kan worden weggenomen is de markt bereid realisatie en exploitatie van een vrachtautoparkeerterrein verder zelfstandig op te pakken.

Auteurs: Buck Consultants International, in opdracht van de gemeenten Duiven, Montferland en Zevenaar, Kamer van Koophandel Centraal Gelderland, Lindus en Stadsregio Arnhem Nijmegen 2010

Ontwerp: LaVerbe, Nijmegen

Beeld: IStock, Shutterstock, Laverbe

Printer: Drukkerij Efficiënt, Nijmegen

Papier: FSC-gecertificeerd Plano Superior



FSC is an independent, non-governmental, not for profit organization established to promote the responsible management of the world's forests. It provides standard setting, trademark assurance and accreditation services for companies and organizations interested in responsible forestry. Products carrying the FSC label are independently certified to assure consumers that they come from forests that are managed to meet the social, economic and ecological needs of present and future generations. FSC has offices in more than 45 countries.



