



Handhavingsplan vrachtwagenparkeren

Handhaving op foutparkeren van vrachtwagens langs de
Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost



Datum: 25-02-2021
Versie: 1.3
Status: Vastgesteld door Directeurenoverleg MIRT-GVC

Samenvatting

Aanleiding

De wetgeving voor de rij- en rusttijden schrijft voor dat vrachtwagenchauffeurs hun verplichte rust nemen. Daarvoor zijn op de Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost echter onvoldoende veilige parkeerplaatsen. Vrachtwagenchauffeurs gaan dan parkeren op plaatsen die daarvoor niet bestemd zijn: verzorgingsplaatsen (VZP's) langs het hoofdwegennet (of zelfs de vluchtstrook). Of er wordt geparkeerd langs het onderliggend wegennet. Deze plaatsen zijn niet geschikt of bedoeld om (lang) te parkeren. Dit foutparkeren van vrachtwagens leidt tot problemen op de volgende drie gebieden:

1. Verkeersveiligheid (Gevaarlijk geparkeerde vrachtwagens. Dit kan zowel op vluchtstroken als op het onderliggende wegennet zijn, chauffeurs die niet voldoen aan de vereisten voor de rust);
2. Sociale veiligheid (slechte faciliteiten, overmatige drukte, gebrek aan sociaal contact);
3. Criminaliteit (ladingdiefstal, inklimmers, drugscriminaliteit, zwerfafval).

Gevolg hiervan is toenemende overlast door, maar ook voor vrachtwagenchauffeurs en hun geparkeerde voertuigen. Daarom wordt de laatste jaren gewerkt aan een dekkend netwerk van vrachtwagenparkeerplaatsen langs de goederenvervoercorridors. De praktijk wijst echter uit dat ook in situaties waar voldoende geschikte parkeerplekken in de buurt zijn, chauffeurs vaak nog op het onderliggend wegennet en op de ('gratis') verzorgingsplaatsen van RWS gaan staan, of zelfs op de vluchtstrook. Daarom moet het aanbod van een in de nabijheid gelegen, goed parkeeralternatief gepaard gaan met een intensievere handhaving van de regels. Bij een dekkend netwerk van vrachtwagenparkeerplaatsen dient handhaving plaats te vinden binnen een 5-10 kilometer brede strook aan weerszijden van het tot de goederenvervoercorridors behorende wegennet. Dit om een "waterbedeffect", waarbij de problemen zich alleen maar verplaatsen, tegen te gaan.

Dit handhavingsplan is opgesteld om een intensievere handhaving te realiseren op en langs de Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost, waarbij tevens aan de handhaving nieuwe elementen worden toegevoegd om de handhaving meer efficiënt en effectief te doen verlopen. Het gaat daarbij om:

1. Aanpassingen in de huidige manier van handhaven op foutgeparkeerde vrachtwagens.
2. Uitvoering van pilots om andere wijzen van handhaven te testen en om samenwerking te bewerkstelligen. Denk daarbij aan meer en betere samenwerking tussen de verschillende handhavende instanties. Daarnaast het benutten van kansen voor inzet van innovatieve technologie bij de handhaving zijn daarbij een aandachtspunt.

Hoofddoel en subdoelen

Het hoofddoel van dit handhavingsplan luidt:

Samenhang creëren tussen de verschillende werkzaamheden en werkwijzen van de handhavende instanties, leidend tot een intensievere en meer innovatieve handhaving.

Subdoelen zijn daarbij:

1. Overzicht en inzicht in wie welke rol en verantwoordelijkheid heeft binnen de handhaving;
2. Bundeling en verbinding van initiatieven en activiteiten op gebied van handhaving;
3. Doen, leren en verbeteren van een gemeenschappelijke handhavingsaanpak.

De acties in dit plan moeten leiden tot minder foutparkeren door vrachtwagens op verzorgingsplaatsen en het onderliggend wegennet langs de Goederenvervoercorridors. Daarmee wordt de overlast weggenomen wat resulteert in meer veiligheid en duurzaamheid.

De acties leiden concreet tot de oplevering van jaarlijkse deliverables, daarnaast worden deliverables voor de middellange termijn 2022-2023 gepland om uiteindelijk de gezamenlijke ambitie in 2023 te bereiken.

Bij handhaving betrokken partijen

Bij het handhaven met betrekking tot vrachtwagenparkeren zijn meerdere partijen betrokken. Het gaat hier om: politie, gemeenten, Rijkswaterstaat en Inspectie Leefomgeving en Transport. Bij de organisatie van de handhaving bestaat momenteel onvoldoende samenhang in de aanpak van handhaving tussen handhavende instanties. Dit blijkt uit:

- Een versnippering van bevoegdheden;
- Geen samenwerking en coördinatie;
- Ontoereikende informatie-uitwisseling;
- Ontoereikende capaciteit voor handhaving, door onvoldoende budget voor inzet en verschillen in prioritering;
- Onvoldoende benutting van innovatieve technologieën waarmee schaarse handhavingscapaciteit mogelijk beter kan worden benut.

Daar komt bij dat soms een wettelijk kader of een juridische grondslag ontbreekt, bijvoorbeeld voor langparkeren op verzorgingsplaatsen of een gemeentelijke algemene plaatselijke verordening (APV).

Maatregelen voor meer samenhang in de aanpak van handhaving

Als eerste stap in dit handavingsplan wordt in het eerste en tweede kwartaal van 2021 in kaart gebracht hoe de partijen kunnen gaan samenwerken en wat de daarvoor benodigde capaciteit en middelen zullen zijn. Het gaat in dit plan derhalve om “work in progress”. Voor de korte termijn (2021) en de middellange termijn (2022-2023) worden een aantal acties onderscheiden, waarbij een belangrijke rol is weggelegd de opzet en uitvoering van een aantal pilots, of de betrokkenheid daarbij. Nieuwe oplossingsrichtingen voor handhaving kunnen in deze pilots worden getoetst. De volgende pilots zijn voorzien.

- Opzet en uitvoering van de Pilot Vluchtstrookparkeren, deze is gericht op het vergroten van de verkeersveiligheid door het tegengaan van parkeren op de vluchtstroken, in het bijzonder ten tijde van de Duitse feestdagen.
- Opzet en uitvoering van Pilot Parkeerduurbepanking, deze is gericht op het vergroten van de sociale veiligheid en het voorkomen van criminaliteit door het tegengaan van oneigenlijk gebruik van verzorgingsplaatsen voor langparkeerders.
- Betrokkenheid bij proeftuin Sensing, gericht op het vergroten van de sociale veiligheid en voorkomen van criminaliteit door monitoring met slimme camera's.

Governance en financiering

De aansturing voor de uitrol van het handavingsplan is als volgt:

- Het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) - Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost (GVC) is opdrachtgever van de werkgroep Vrachtwagenparkeren;
- De werkgroep Vrachtwagenparkeren is de opdrachtgever van de sub-werkgroep Handhaving;
- De sub-werkgroep Handhaving heeft een coördinerende en kwartiermakende rol.

De praktische en regionale invulling van handhaving vrachtwagensparkeren dient in regionale convenanten of intentieovereenkomsten te worden uitgewerkt. De output van pilots kan dienen als input voor de convenanten of intentieovereenkomsten.

De financiering van de activiteiten onder dit handavingsplan is belegd binnen de eigen organisaties. Het gaat hierbij om kerntaken en aanvullende taken die door eigen capaciteit of ingehuurde capaciteit of uitbestedingen al dan niet projectmatig worden uitgevoerd. Ambtelijke capaciteit valt hier ook onder.

Communicatie en monitoring

De formele interne communicatie over het Handavingsplan en monitoring van deliverables binnen de werkgroep Vrachtwagenparkeren verloopt in eerste instantie via de sub-werkgroep Handhaving naar de werkgroep Vrachtwagenparkeren. Vervolgens communiceert de portefeuillehouder Vrachtwagenparkeren met het Kernteam GVC en het Kernteam met het Directeurenoverleg GVC.

Voor de externe communicatie met onder andere chauffeurs kan de sub-werkgroep Handhaving een beroep doen op de beheerders van Truckparkings. De communicatie aan de Tweede Kamer en - afhankelijk van raakvlakken en overlappingen, andere ministeries - verloopt via beleidsdirecties van het ministerie van IenW. Communicatie met een breder publiekelijk karakter zoals communicatie via de media verloopt via de communicatieadviseurs van de betrokken partijen.

Inhoudsopgave

Samenvatting	3
Inhoudsopgave	7
1. Inleiding	9
1.1. <i>Aanleiding handhavingsplan</i>	9
1.2. <i>Ambitie en tijdshorizon</i>	10
1.3. <i>Opzet plan/ leeswijzer</i>	11
2. Analyse	13
2.1. <i>Probleem en oorzaken</i>	13
2.2. <i>Belemmeringen met betrekking tot handhaving.....</i>	14
2.3. <i>Verantwoordelijkheden van de handhavende instanties</i>	14
3. Algemeen maatregelenpakket	17
3.1. <i>Pilots.....</i>	17
3.2. <i>Korte termijn (2021)</i>	18
3.3. <i>Middellange termijn (2022-2023)</i>	19
4. Governance en financiering	21
4.1. <i>Governance.....</i>	21
4.2. <i>Financiering.....</i>	22
5. Communicatie en monitoring	23
5.1. <i>Communicatieaanpak en -wijze</i>	23
5.2. <i>Monitoring voortgang</i>	23
Bijlagen.....	25
Bijlage 1: Handhavende instanties: wie heeft welke verantwoordelijkheden?	27
Bijlage 2: Pilot Vluchtstrookparkeren	31
Bijlage 3: Pilot Parkeerduurbeperving verzorgingsplaatsen	35
Bijlage 4: Proeftuin Sensing.....	39

Planidentificatie

- Plannaam: Handhavingsplan voor vrachtwagenparkeren langs de Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost
- Opdrachtgever: Werkgroep Vrachtwagenparkeren onder het Programma voor de Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost
- Schrijvende partijen: Provincies Noord-Brabant, Limburg, Gelderland en Zuid-Holland, Inspectie Leefomgeving en Transport (IL&T), Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijkswaterstaat en politie.
- Contactpersonen: Rolf Kloosterman (voorzitter sub-werkgroep Handhaving)
Emile Pennekamp (projectleider Vrachtwagenparkeren)
Maarten van der Meide (voorzitter werkgroep Vrachtwagenparkeren)

Revisie overzicht

Versie	Datum	Status	Actie
0.1	10-9-20	Concept	Delen sub-werkgroep Handhaving
0.2	16-9-20	Concept	Delen werkgroep Vrachtwagenparkeren en sub-werkgroep Handhaving
0.3	5-10-20	Concept	Delen sub-werkgroep Handhaving
1.0	8-10-20	Vastgesteld door sub-werkgroep handhaving	Delen sub-werkgroep Handhaving
1.1	23-10-21	Revisie	Delen Kernteam en DO GVC programma
1.2	17-12-21	Revisie	Delen voor revisie Panteia
1.3	25-02-21	Revisie	Verwerken input commentaarronde

1. Inleiding

1.1. Aanleiding handavingsplan

De wetgeving voor de rij- en rusttijden schrijft voor dat vrachtwagenchauffeurs hun verplichte rust nemen. Er is op de Goedervervoercorridors Oost en Zuidoost echter een tekort aan voldoende en veilige parkeerplaatsen. In dat geval gaan vrachtwagenchauffeurs verzorgingsplaatsen langs het hoofdwegennet gebruiken (of zelfs de vluchtstrook) om hun lange rust te nemen. Of er wordt geparkeerd langs het onderliggend wegennet. Deze plaatsen zijn niet geschikt om (lang) te parkeren, zowel vanuit een sociaal oogpunt als vanuit het perspectief van verkeersveiligheid. Foutparkerende vrachtwagens vormen een probleem. Langs de Goedervervoercorridors Oost en Zuidoost wordt daarom gewerkt aan een dekkend netwerk van beveiligde parkeerplaatsen waar goed kan worden geparkeerd. Daardoor is de afgelopen jaren meer parkeercapaciteit beschikbaar gekomen en de komende tijd zal deze capaciteit nog verder worden vergroot.

In de praktijk blijkt dit echter niet voldoende om het probleem op te lossen. Ondanks de beschikbaarheid van voldoende goede parkeergelegenheden wordt namelijk nog veel geparkeerd op plaatsen die daarvoor niet zijn bestemd. Om deze overlast te voorkomen moet daarom intensiever gehandhaafd worden op het nakomen van de regels, temeer omdat chauffeurs nu vaak ook over een goed alternatief in de buurt beschikken.

In het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruime en Transport (BO MIRT) 2019 is de afspraak gemaakt om “een gezamenlijk en concreet handavingsplan op te stellen” voor de problematiek rond het foutparkeren op verzorgingsplaatsen en het onderliggend wegennet langs de goederencorridors. De minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft in het Schriftelijk Overleg Verkeersveiligheid van 2 juli 2020 aan de Tweede Kamer toegezegd dit handavingsplan met haar te delen. Binnen het Programma voor de Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost is vervolgens aan de werkgroep Vrachtwagenparkeren de opdracht gegeven om dit handavingsplan op te stellen.

De werkgroep Vrachtwagenparkeren houdt zich bezig met de problematiek rond het zo efficiënt mogelijk invullen van de vraag naar parkeercapaciteit. Dat kan bijvoorbeeld door het terugdringen van het tekort aan parkeergelegenheden voor chauffeurs maar ook door het digitaliseren van de informatievoorzieningen over parkeergelegenheden. Het handavingsaspect wordt sinds 2019 behartigd door de sub-werkgroep Handhaving¹. Deze legt zich toe op de problematiek van handhaving van foutgeparkeerde vrachtwagens rondom en op verzorgingsplaatsen (VZP's), nabij vrachtwagenparkeerplaatsen (truckparkings; TP) en op generiek niveau op het onderliggend wegennet, zoals bij bedrijventerreinen.

De taken van de sub-werkgroep Handhaving zijn:

- In kaart brengen welke overtredingen met betrekking tot foutparkeren zich vooral voordoen op en rond verzorgingsplaatsen en beveiligde truckparkeerplaatsen;
- Analyseren wat een effectieve handhaving in de weg staat;
- Voorstellen doen om de handhaving te verbeteren.

Het voorliggend plan is de invulling hiervan. Met dit plan wordt gestuurd op het wegnemen van de overlast van foutgeparkeerde vrachtwagens. Onder foutgeparkeerde vrachtwagens

¹ In deze sub-werkgroep zijn naast de provincies Noord-Brabant, Limburg, Gelderland en Zuid-Holland, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijkswaterstaat ook de Inspectie Leefomgeving en Transport (IL&T) en de politie vertegenwoordigd.

wordt verstaan: het oneigenlijk gebruik van locaties langs het hoofd- en onderliggend wegennet inclusief te lang parkeren op VZP's. De insteek is tweeledig: enerzijds vanuit verkeersveiligheidsoogpunt, anderzijds vanuit de sociale omstandigheden van vrachtwagenchauffeurs.

Ter voorbereiding van het opstellen van dit handavingsplan is een inventarisatie² gedaan naar de huidige stand van zaken rond regelgeving en wat de problemen hierbij zijn. Daarbij is het volgende geconcludeerd:

- Er is aandacht nodig voor een goede organisatie van de handhaving. Organisaties die op dit moment betrokken zijn bij handhaving zijn nog onvoldoende gewend om samen te werken. De benodigde structuren dienen verder te worden uitgewerkt. De samenwerking dient hierbij nadrukkelijk verder te gaan dan alleen het bijeen brengen van de organisaties die zich met handhaving bezighouden.
- Bij de te nemen maatregelen kan worden ingezet op meer en betere samenwerking tussen de verschillende handhavende instanties en op het benutten van kansen voor de inzet van innovatieve technologie bij de handhaving.
- Bij een dekkend netwerk van vrachtwagenparkeerplaatsen dient handhaving plaats te vinden binnen een 5-10 kilometer brede strook aan weerszijden van het tot de goederenvervoercorridors behorende wegennet. Wanneer handhaving namelijk alleen op beperkte afstand plaatsvindt, zal er door omrijden van chauffeurs een "waterbedeffect" optreden. Een voldoende groot gebied voorkomt dat de problemen zich alleen maar verplaatsen.

Om zo snel mogelijk tot de gewenste eindsituatie te komen bevat dit plan een aantal elementen met een anticiperend en experimenterend karakter. De opzet wordt bepaald door twee actielijnen:

- Het wijzigen van de manier waarop gehandhaafd wordt op foutief geparkeerde vrachtwagens. Hiervoor zijn een aantal acties opgesteld.
- Het opzetten en uitvoeren van pilots (of het betrokken zijn daarbij) om andere wijzen van handhaving te testen. Daarbij wordt ook gekeken hoe op lange termijn het beste kan worden samengewerkt.

1.2. Ambitie en tijdshorizon

De acties onder het handavingsplan hebben tot doel het wegnemen van de gevaarlijke situaties en overlast door fout geparkeerde vrachtwagens op verzorgingsplaatsen en langs het onderliggend wegennet. Dit vindt plaats langs de volgende lijnen:

- Overzicht en inzicht in rollen en verantwoordelijkheden bij handhaving en wat er voor een eenduidige handavingsaanpak moet worden veranderd.
- Bundeling en verbinding van initiatieven voor handhaving langs de goederenvervoercorridors voor een effectievere en efficiëntere handhaving. Rij- en rusttijden en sociale veiligheid spelen daarbij ook een rol, naast het foutparkeren sec.
- Doen, leren en verbeteren van de gemeenschappelijke handavingsaanpak voor een structurele verbetering.

Het doel moet bereikt worden via **stapsgewijze verbetering van de handavingsaanpak, waarbij samenhang wordt gecreëerd tussen activiteiten en methodieken van handhavende instanties**. Onderscheid wordt daarbij gemaakt in korte termijnacties (t/m 2021) en middellange termijn acties (t/m 2023). In dit kader wordt in het eerste kwartaal van 2021 uitgewerkt hoe de betrokken partijen gaan samenwerken en welke middelen en hoeveel capaciteit daarvoor benodigd is.

² O.a. Parkeerduurbepanking en vrachtverkeer op verzorgingsplaatsen, RHDHV, 2020

1.3. Opzet plan/ leeswijzer

De opzet van dit document luidt als volgt:

- In hoofdstuk 1 dieper ingegaan op de achtergronden, aanleiding, de ambitie en de tijdshorizon voor de realisatie. Verder wordt ingegaan op de doelen voor het handhavingsplan.
- Hoofdstuk 2 bevat een analyse van de handhavingsproblematiek. Ook oplossingsrichtingen worden hierbij gepresenteerd.
- In hoofdstuk 3 wordt een algemeen maatregelenpakket gepresenteerd, uitgesplitst naar korte termijn en middellange termijn. Tevens wordt ingegaan op pilots.
- In hoofdstuk 4 worden governance en financiering behandeld.
- Hoofdstuk 5 bevat communicatie en monitoring.

Achtergrondinformatie is in de bijlagen opgenomen:

- Bijlage 1 bevat een overzicht van bevoegdheden en verantwoordelijkheden van de verschillende handhavende instanties.
- Bijlage 2 tot en met 4 bevatten beschrijvingen van handhavingspilots.

2. Analyse

De sub-werkgroep Handhaving heeft in juli 2020 onderzocht welke overtredingen met betrekking tot vrachtwagen-parkeren zich vooral voordoen op en rondom verzorgingsplaatsen en het onderliggend wegennet. Er is daarbij onderscheid gemaakt in zaken die juridisch niet in orde zijn en zaken waarvan het wenselijk is deze te wijzigen, zoals het invoeren van een parkeerduurbepanking.

2.1. Probleem en oorzaken

Er is sprake van een toenemende overlast door en voor vrachtwagenchauffeurs en hun geparkeerde voertuigen³. Gemeenten krijgen hier dan ook klachten over. Een van de oorzaken is een tekort aan parkeerplaatsen waar vrachtwagenchauffeurs veilig kunnen overnachten met daarvoor geschikte voorzieningen⁴. Dit is van belang voor het voldoen aan de wettelijke rusttijden en daarmee het uitgerust kunnen vervolgen van hun reis. Vooral de (gratis) verzorgings- en parkeerplaatsen op rijks- en provinciale wegen zijn regelmatig overvol, vooral aan het eind van de middag, de avonden, nachten en weekenden, zo blijkt uit onderzoek⁵ naar de bezetting op verzorgingsplaatsen. Maar overbezetting en overlast is ook regelmatig te vinden binnen gemeenten, op bedrijventerreinen en andere plekken. Hierdoor zijn er problemen met:

a) Verkeersveiligheid (veel foutgeparkeerde voertuigen, verkeerd beladen voertuigen ed.)

De problematiek rondom verkeersveiligheid bestaat uit voertuigen die op de vluchtstrook staan en voertuigen die elders op een VZP of bedrijventerrein foutief geparkeerd staan. Ook het nemen van een goede rust komt de verkeersveiligheid ten goede, omdat overschrijdingen van rij- en rusttijdenregelgeving kunnen leiden tot gevaarlijke situaties. Vermoeide chauffeurs kunnen namelijk een bedreiging vormen voor de verkeersveiligheid.

b) Sociale veiligheid

De problematiek rondom sociale veiligheid bestaat uit slechte faciliteiten, het ontbreken van verlichting, overmatige drukte en rommel. Maar ook is er een gevoel van onveiligheid en gebrek aan sociale contacten onder vrachtwagenchauffeurs.

c) Criminaliteit

De problematiek op gebied van criminaliteit bestaat bijvoorbeeld uit ladingdiefstal of inklimmers (mensenhandel). Op openbare terreinen is het moeilijk om iets hiertegen te doen omdat hier voldoende toezicht en/of beveiliging ontbreken. Mede om die reden worden er daarom beveiligde vrachtwagenparkeerplaatsen gerealiseerd. In dit kader wordt ook gedacht aan de invoering van toezicht met slimme camera's (Sensing) om criminaliteit (diefstal) te registreren op het hoofdwegennet en VZP's. De bedoeling is om criminelen enerzijds hiermee te ontmoedigen, anderzijds om de pakkans te verhogen.

³ Kwalitatief onderzoek voorzieningen weg, MIRT onderzoeken goederenvervoercorridors Zuidoost en Oost, Studio Bereikbaar, 2017, updated 2018

⁴ De Europese Commissie heeft een studie laten uitvoeren naar welke voorzieningen benodigd zijn, zowel van uit het oogpunt van veiligheid als service. Zie hiervoor: <https://sstpa.eu-study.eu/results/>

⁵ Kwalitatief onderzoek voorzieningen weg, MIRT onderzoeken goederenvervoercorridors Zuidoost en Oost, Studio Bereikbaar, 2017, updated 2018

2.2. Belemmeringen met betrekking tot handhaving

Er is geconstateerd dat de handhaving op foutief geparkeerde vrachtwagens en naleving van de rij- en rusttijden verbeterd kan worden. De problematiek is tweeledig: belemmeringen kunnen een meer algemeen karakter hebben of juist specifiek zijn. De onderstaande tabel geeft een overzicht van belemmeringen met een algemeen karakter.

Belemmeringen met een algemeen karakter	
Op gebied van handhavende instanties	<ul style="list-style-type: none"> • Versnippering van bevoegdheden onder handhavende instanties; • Ontbreken van samenwerking en coördinatie tussen handhavende instanties; • Ontoereikende informatie-uitwisseling tussen handhavende instanties. • Verschillende prioriteiten van handhavende instanties en daarmee de allocatie van schaarse budgetten ten behoeve van handhaving; • Zeer beperkt gebruik van moderne technologische mogelijkheden om handhavingscapaciteit beter te benutten.
Op gebied van wettelijk kader	<ul style="list-style-type: none"> • In een aantal gevallen ontbreekt een wettelijk kader, bijvoorbeeld bij lang-parkeren op VZP's; • In een aantal gevallen ontbreekt juridische grondslag, bijvoorbeeld bij het ontbreken van een gemeentelijke Algemene plaatselijke verordening.

Uit het bovenstaande blijkt dat een belangrijk deel van de problemen voortkomt uit de versnippering van bevoegdheden en verantwoordelijkheden van de verschillende handhavende instanties⁶. In het volgende onderdeel worden deze nader toegelicht.

2.3. Verantwoordelijkheden van de handhavende instanties

Op basis van de handhavingsstrategie die in juli 2020 is vastgesteld, wordt geconstateerd dat de verantwoordelijkheden verspreid liggen over verschillende handhavende instanties. Inzicht in elkaars verantwoordelijkheden is essentieel voor een efficiënte en effectieve handhaving. De handhavende instanties vullen elkaar immers aan. Op de volgende pagina is een overzicht opgenomen van instanties met hun bevoegdheden en een inschatting van de beschikbare capaciteit voor handhaving in het kader van vrachtwagenparkeren.

⁶ Een voorwaarde voor een effectieve handhaving is dat opgelegde parkeerboetes internationaal geïnd kunnen worden.

Instantie	Bevoegdheden	Beschikbare capaciteit
Politie	Handhaving door politie is zonder aanpassingen mogelijk, zowel voor parkeerproblematiek als overlast.	De politie geeft aan dat capaciteit een knelpunt is. Inzet en prioritering zullen de wegbeheerders in het zogenaamde driehoeksoverleg moeten afstemmen of als knelpunt bij de politiek op de agenda zetten. Wat kan helpen is dat capaciteit kan worden geclaimd om de overlast op het gebied van criminaliteit en sociale veiligheid aan te pakken.
Gemeentelijke boa's	Gemeentelijke boa's zijn bevoegd om op de parkeerproblematiek te handhaven.	Gemeenten geven aan beperkte boa capaciteit te hebben. Middelen om te handhaven op verkeerd geparkeerde vrachtwagens zijn beperkt. Fiscale boeteafhandeling biedt eventueel mogelijkheden, dit vereist aanpassing afhandeling via wet Mulder.
Rijkswaterstaat wegininspecteur (WIS)-boa's	RWS WIS-boa's zijn thans niet bevoegd om op te treden tegen de parkeer-problematiek en de vervolgoverlast. RWS dient bereid te zijn bevoegdheden van de WIS-boa's aan te passen.	Aantal WIS-boa's is zeer beperkt. Huidige capaciteit zal niet toereikend zijn voor toezicht/handhaving op foutgeparkeerde vrachtwagens.
Rijkswaterstaat Regionale boa's	RWS Regionale boa's zijn bevoegd op te treden tegen sociale overlast maar niet bevoegd om op te treden tegen de parkeeroverlast. Hiervoor dienen de beleidsregels voor boa's aangepast te worden.	Aantal regionale boa's is zeer beperkt. Capaciteit zal echter niet toereikend zijn.
Inspectie Leefomgeving en Transport (IL&T)	Inspecteurs van de IL&T zijn aangewezen om te handhaven op rij- en rusttijden en het doorbrengen in of rond de cabine tijdens de 45-uurs rustperiode.	De IL&T heeft beperkte capaciteit (16 inspecteurs). De inspecteurs zijn gericht op handhaving van rij- en rusttijden waar de problematiek rond de 45-uurs rustperiode deel van uit maakt. Huidige capaciteit zal niet toereikend zijn voor toezicht op foutgeparkeerde vrachtwagens.
Ministerie van Justitie en Veiligheid (J&V)	Er is een uitvoeringprogramma gestart in opdracht van het ministerie van Justitie en Veiligheid (proeftuin Sensing). Hiervoor is samenwerking vereist tussen veel partijen. Het gaat hier ten minste om: politie, de Koninklijke Marechaussee, private parkings, ministerie van Justitie en Veiligheid, Rijkswaterstaat, provincie, gemeenten en TLN.	Nader te bepalen
Ministerie van Financiën	Voor het instellen van en handhaven op parkeerduur is één landelijk verkeersbesluit vereist. Het verkeersbesluit is een concretisering op het RVV 1990 zodat per verzorgingsplaats aangegeven kan worden of en op welke wijze de parkeerduurbepending geldt. Met een Verkeersbesluit geldt altijd dat de overtreding bestuursrechtelijk via de Wet Mulder wordt afgehandeld, en niet strafrechtelijk.	N.v.t.

Provincies	Provinciale boa's hebben alleen taken in relatie tot Provinciale verordeningen, Waterwet, Wet hygiëne en veiligheid Badinrichtingen (WhVBZ), Wet op de Economische Delicten (WeD, en Wet natuurbescherming (Wabo). Provincies hebben dus géén bevoegdheden in de aansturing en uitvoering van handhaving vrachtwagenparkeren. Provincies kunnen enkel een faciliterende rol vervullen ten aanzien van de handhaving.	N.v.t.
------------	--	--------

Uit het bovenstaande overzicht kan worden afgeleid dat de partijen die voor handhaving op foutparkeren het meest van belang zijn, niet zijn vertegenwoordigd in het Programma voor de Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost. Het beleidsdepartement van het ministerie van IenW coördineert zowel de interdepartementale contacten met ministeries van Financiën, BZK en J&V en de intradepartementale contacten met RWS, IL&T en benadert genoemde partijen met het verzoek om proactieve deelname in de werkgroep handhaving en om het handhavingsplan mee helpen uit te voeren. Voor de verdere uitwerking van de verantwoordelijkheden wordt verwezen naar bijlage 1.

Onderdeel van dit plan is om met de betrokken partijen in gesprek te gaan om het inzicht in de taken en verantwoordelijkheden verder aan te scherpen en na te gaan hoe handhaving onderling kan worden afgestemd, beleidsmatig en/of in de beleidsuitvoering, leidend tot structurele verbetering van de gemeenschappelijke handhavingsaanpak. De eerder genoemde belemmeringen staan daarbij centraal. Het benutten van kansen voor inzet van innovatieve technologie bij de handhaving is daarbij een aandachtspunt.

3. Algemeen maatregelenpakket

De aanwezigheid van een dekkend netwerk van beveiligde truckparkings met goede servicevoorzieningen is een noodzakelijke voorwaarde bij het tegengaan van foutparkeren. Op zichzelf vormt dit echter geen oplossing. De praktijk wijst uit dat ook wanneer er voldoende parkeerplekken zijn, chauffeurs vaak toch nog op het onderliggend wegennet en de ('gratis') verzorgingsplaatsen van RWS gaan staan, of zelfs op de vluchtstrook. Daarom zijn ook flankerende maatregelen op gebied van handhaving nodig. Het uitgangspunt is echter dat intensivering van de handhaving in relatie moet staan tot het bieden van een goed alternatief voor de chauffeurs om te parkeren. Het maatregelenpakket voor de handhaving is dus bedoeld als het sluitstuk van een bredere aanpak van de parkeerproblematiek in de Goederenvervoercorridors.

In de strategienotitie "Ondersteunende handhavingsinzet overlast vrachtwagenparkeren op/rond goederenvervoercorridors"⁷ worden twee varianten onderscheiden, de nul-variant (voortzetting van de huidige situatie) en de plus-variant. Bij de plus-variant wordt de handhaving beter afgestemd en wordt deze tevens aangevuld met extra elementen. Bestaande tekortkomingen worden hiermee aangepakt. Deze variant kan dan ook als stip op de horizon gezien worden, waar geleidelijk naar wordt toegewerkt.

Bij de plus-variant wordt ingezet op:

- het vergroten van de verkeerveiligheid;
- het vergroten van de sociale veiligheid;
- het tegengaan van diefstal en andere criminaliteit;
- een slimme en efficiënte inzet van boa capaciteit.

Binnen de uit te voeren acties is een splitsing gemaakt tussen acties voor de korte en de middellange termijn. Hierna worden deze in een tweetal overzichten getoond. Onderdeel hiervan is ook een drietal pilots om de toepasbaarheid en effectiviteit van nieuwe methoden en technieken te toetsen. Alle pilots worden op elkaar afgestemd om te zien hoe deze elkaar kunnen versterken in het bereiken van de handhavingsdoelen. Hieronder worden deze drie pilots toegelicht. Meer achtergrondinformatie over de pilots is opgenomen in bijlagen 2 t/m 4.

3.1. Pilots

Pilot Parkeerduurbepering Vrachtwagenparkeren

Doel van deze pilot is om de sociale veiligheid te vergroten en diefstal en andere criminaliteit tegen te gaan. Hiermee wordt een bijdrage geleverd aan het oplossen van de problematiek van te lang en foutgeparkeerde vrachtwagens. Tijdens de pilot wordt gekeken wat de effecten zijn van het instellen en handhaven van parkeerduurbepering op verzorgingsplaatsen en de toe- en afritten leidend naar verzorgingsplaatsen. Voor deze pilot is – vanwege de financiële consequenties – instemming vereist van het Directeurenoverleg GVC.

Pilot Vluchtstrookparkeren

Doel van deze pilot is om de verkeerveiligheid te vergroten en om daarmee een bijdrage te leveren aan het oplossen van de problematiek van te lang en foutgeparkeerde vrachtwagens. Voor deze pilot worden door RWS hotspots geselecteerd voor de aanpak van vluchtstrookparkeren. Per hotspot is nagegaan wat de oorzaak is van de overlast (geen

⁷ Ondersteunende handhavingsinzet overlast vrachtwagenparkeren op/rond goederenvervoercorridors, sub-werkgroep Handhaving Vrachtwagenparkeren, 2020

geschikte vrachtwagenparkeerplaats aanwezig, onduidelijke verwijzing naar de locatie of sociaal aspect). Per oorzaak wordt een oplossingsrichting bepaald. Voorbeelden van oplossingsrichtingen zijn (i) het inrichten van een tijdelijke parkeerplaats (ii) maatregelen om te borgen dat duidelijk is waar de nabijgelegen parking is, (iii) waar aan de randvoorwaarden voldaan is, intensivering van handhaving door inzetten extra capaciteit of technologische middelen. Het voorkomen van vluchtstrookparkeren is essentieel, omdat het leidt tot kopieergedrag. Dergelijk gedrag moet ten eerste worden voorkomen.

Proeftuin Sensing

De proeftuin Sensing is een uitvoeringsprogramma dat is gestart in opdracht van het ministerie van Justitie en Veiligheid. Op openbare parkeerplaatsen is veel criminaliteit in vele vormen. Door de inzet van het sensornetwerk worden de vormen van criminaliteit bestreden zoals mobiel banditisme⁸, ladingdiefstallen, drugsmokkel, mensenhandel en mensensmokkel, heling en het illegaal dumpen van afval. Afwijkende en verdachte gedragingen worden dan "real-time" gemonitord met een netwerk van slimme camera's. Met sensing kan criminaliteit gericht tegen chauffeurs, ladingen en voertuigen met relatief beperkte handhaving capaciteit worden aangepakt. Het toepassen van technologische oplossingen zoals "sensing" (sensornetwerken), kan een substantiële bijdrage leveren aan de veiligheid. Voor de uitvoering is samenwerking vereist tussen veel partijen. Het gaat hier tenminste om: politie, de Koninklijke Marechaussee, private parkings, ministerie van Justitie en Veiligheid, Rijkswaterstaat, provincie, gemeenten en TLN.

3.2. Korte termijn (2021)

Als eerste stap in dit handavingsplan wordt in het eerste en tweede kwartaal van 2021 in kaart gebracht hoe de partijen kunnen gaan samenwerken en wat de daarvoor benodigde capaciteit en middelen zullen zijn. De opzet hiervoor wordt verder uitgewerkt in een kwartiermakersfase waarin ook een representatieve deelname van betrokken partijen wordt bewerkstelligd. Het gaat in dit plan daarom om "work in progress". Voor de korte termijn (2021) wordt een aantal acties onderscheiden. Focus ligt daarbij op het uitbreiden van de capaciteit en bevoegdheden van handhavers en wordt bezien of de regeling aangaande de financiële incentives van boetes aangepast kan worden. Tevens worden partijen betrokken bij de handavingspraktijk die dat nog niet waren. Dit geldt vooral voor gemeenten en betreft zowel de betrokkenheid bij pilots als het sluiten van samenwerkingsconvenanten, overeenkomsten en Algemene plaatselijke verordeningen. Een belangrijke rol is ook weggelegd voor de eerdergenoemde pilots. In de tabel op de volgende pagina zijn de korte termijnacties weergegeven. Daarbij is ook aangegeven wie trekker is.

⁸ Zie ook de studie "Doorbraak verzocht", Onderzoek naar kwetsbaarheden voor crimineel misbruik en (publiek-private) maatregelen in het beroepsgoederenvervoer over de weg, Van de Ven management training en advies, 2021

Korte termijn acties (2021)	Deliverable	Trekker
Kwartiermaken (Q1/Q2 2021)	Eindrapportage in juli	Sub-werkgroep Handhaving
Pilot 1 Vluchtstrookparkeren Opzet en start uitvoering pilot Vluchtstrookparkeren. Samen met RWS VWM voorkomen van vluchtstrookparkeren door verwijzing naar vrachtwagenparkeerplaatsen waar goed kan worden geparkeerd. Onderdeel daarvan zijn: <ul style="list-style-type: none"> • Locaties selecteren. • Extra capaciteit handhavers creëren. • Verbeteren verwijzingen naar vrachtwagenparkeerplaatsen. • In-car route informatie 	- Verwijsborden geplaatst - Een significante afname in vluchtstrookparkeren. -Inzicht in effectiviteit methode (handhaven, informeren, verleiden) om vluchtstrook parkeren terug te dringen -Betere benutting private truckparkings	RWS
Pilot 2 Parkeerduurbeperving Opzet en start uitvoering pilot parkeerduurbeperving verzorgingsplaatsen <ul style="list-style-type: none"> • Gemeenten in corridor benaderen t.b.v. een regionaal afgestemde APV (onderdeel vrachtwagenparkeren) • Selecteren van locaties. 	Haalbaarheidsonderzoek of randvoorwaarden voldoen om pilot uit te gaan voeren.	Werkgroep Truckparking
Proeftuin Sensing Proeftuin sensing inrichten. Samenwerkingskansen inventariseren met proeftuin Sensing	Implementatie advies	Ministerie J&V sub-werkgroep Handhaving
Pilot + Uitwerking verbetering samenwerking <ul style="list-style-type: none"> • Overzicht en inzicht in rollen en verantwoordelijkheden bij handhaving op hoofdwegennet, VZP's, onderliggende wegennet, • Acties in kaart brengen wat voor een eenduidige handhavingsaanpak moet worden veranderd volgens betrokken partijen. • Vastleggen verbeteracties 	Gezamenlijke pilot opzetten en als randvoorwaarden ingevuld zijn; realiseren van de pilot. Rapportage lessons learnt met aanbevelingen/ verbeteracties	Sub-werkgroep Handhaving

3.3. Middellange termijn (2022-2023)

Voor de middellange termijn ligt de focus van de acties op de uitvoering van de handhaving en de pilots die daarmee samenhangen. In de tabel op de volgende pagina zijn de middellange termijnacties weergegeven. Waar mogelijk is ook aangegeven wie trekker is.

Middellange termijn acties (2022-2023)	Deliverables	Trekker
<p>Pilot 1 Vluchtstrookparkeren</p> <ul style="list-style-type: none"> • Uitvoering op basis van geselecteerde locaties. • 'Lessons learned' gedragsbeïnvloeding chauffeurs i.r.t. effectiviteit verleiden overlast te verminderen door VZP's te ontlasten en (een deel van) de chauffeurs te bewegen naar TP's te gaan + ontmoedigen op VZP's te staan • Conclusies op basis van pilots voor landelijk beleid 	<p>-Een significante afname in vluchtstrookparkeren. -Inzicht in effectiviteit methode (handhaven, informeren, verleiden) om vluchtstrook parkeren terug te dringen -Betere benutting private Truckparkings -Rapportage over de effectiviteit en evt. landelijke uitrol</p>	RWS
<p>Pilot 2 Parkeerduurbepering</p> <ul style="list-style-type: none"> • Uitvoering op basis van geselecteerde locaties • Conclusies op basis van pilots voor landelijk beleid en een solide juridische basis voor handhaving 	<p>Realiseren pilot parkeerduurbepering en uitrollen toepassingen op basis van lessons learnt naar andere locaties.</p>	N.t.b.
<p>Proeftuin Sensing Proeftuin sensing inrichten. Samenwerkingskansen inventariseren met proeftuin Sensing</p>	<p>Realiseren proeftuin en uitrollen naar andere locaties.</p>	N.t.b.
<p>Pilot + Uitwerking Verbetering samenwerking</p> <ul style="list-style-type: none"> • Invulling geven aan brede randvoorwaarden rondom samenwerking. • Conclusies Handhaven met ruimere inzet boa's op verzorgingsplaatsen door uitgebreide bevoegdheden en capaciteit en inzet nieuwe technologie • Samenwerkingsconvenant opstellen en afsluiten (boa's, IL&T, politie) op een aantal locaties 	<p>Realiseren pilot+ en opschaling naar andere locaties.</p>	N.t.b.

4. Governance en financiering

Vanuit het programma voor de Goederenvervoercorridors werkt de werkgroep Vrachtwagenparkeren aan het oplossen van het tekort aan parkeergelegenheid voor vrachtwagenchauffeurs én aan een serie flankerende maatregelen die van het vrachtwagenparkeren een werkend, toekomst-bestendig systeem moeten maken. Voor de flankerende maatregelen op het gebied van handhaving is de sub-werkgroep Handhaving opgericht.

4.1. Governance

De governance voor de uitrol van het handhavingsplan is als volgt ingericht:

- Het Programma Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost is de opdrachtgever van de werkgroep Vrachtwagenparkeren. In de werkgroep Vrachtwagenparkeren zijn de volgende partijen vertegenwoordigd: provincies Noord-Brabant, Gelderland, Limburg en Zuid-Holland, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, RWS, het Havenbedrijf Rotterdam, TLN en Evofenedex.
- De werkgroep Vrachtwagenparkeren is opdrachtgever van de sub-werkgroep Handhaving.
- In de sub-werkgroep Handhaving zijn naast de provincies Noord-Brabant, Limburg, Gelderland en Zuid-Holland, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijkswaterstaat ook de Inspectie Leefomgeving en Transport (IL&T) en de politie vertegenwoordigd.
- De sub-werkgroep Handhaving start met de kwartiermakersrol en zal vervolgens voor aansturing/coördinatie zorgdragen. Er zijn relaties met de volgende partijen:
 - Politie als afstemmings- en uitvoerende partner;
 - IL&T als beleids- en uitvoerende partner;
 - Boa's (WIS en Regio en gemeente) als afstemmings- en uitvoerende partner;
 - Truckparking (beveiligers) als afstemmings- en uitvoerende partner;
 - RWS WVM als afstemmings- en uitvoerende partner;
 - Decentrale overheden (provincies, gemeenten en stadsregio's) als realisatiepartners;
 - Aangrenzende projecten (raakvlakken) als afstemmingspartners.

Om het handhavingsplan uit te voeren is samenwerking vereist met partijen buiten het programma voor de Goederenvervoercorridors, zoals politie en gemeenten. In de eerste fase van het plan in 2021 (Q2) ligt daarom het accent op het bewerkstelligen van een representatieve deelname van alle benodigde partijen. Hiervoor zal een beroep gedaan worden op deze partijen. Het ministerie van IenW neemt hierin de lead door voorbereiding in de werkgroep en waar nodig inzet te leveren.

De sub-werkgroep Handhaving zal tijdens deze kwartiermakersfase (Q2/Q3-2021) in principe maandelijks bijeen komen. Tijdens de daarop volgende implementatiefase worden de bijeenkomsten om de 6 weken gehouden. De deelnemers aan de werkgroep zorgen voor afstemming met hun beleidsafdelingen. Indien geen consensus in de werkgroep bereikt kan worden over onderwerpen die van essentieel belang zijn voor de voortgang, wordt opgeschaald van sub-werkgroep Handhaving (voorzitter) naar werkgroep Vrachtwagenparkeren (voorzitter/projectmanager), waarna indien nodig verder naar Directeurenoverleg (DO) van het Programma Goedervervoercorridors.

4.2. Financiering

De financieringsstroom van activiteiten van betrokken organisaties verloopt grotendeels intern. Het gaat daarbij om kerntaken en aanvullende taken die door eigen capaciteit of ingehuurde capaciteit of uitbestedingen al dan niet projectmatig worden uitgevoerd. Ambtelijke capaciteit valt hier ook onder.

Naast de reguliere handhavingstaken zijn er de pilots. Een aantal pilots is reeds bekend, de mogelijkheid bestaat dat er later nog pilots bijkomen. In gevallen waar een breder corridor belang wordt gediend, kan een financieringsaanvraag voorgelegd worden via de werkgroep Vrachtwagenparkeren aan DO en BO MIRT.

Mogelijk blijkt tijdens het kwartiermaken (Q1/Q2-2021) dat extra middelen nodig zijn om dit plan goed te organiseren, te ondersteunen en te monitoren tijdens de implementatiefase 2021 en verder. In de onderstaande tabel is de stand van zaken met betrekking tot de financiering van onderdelen van het handavingsplan weergegeven.

Omschrijving te maken kosten	2021	2021-2023
Kwartiermaken en benodigde ondersteuning	PM	PM
Financiering initiatieven handhaving	PM	PM
Opzet/ uitvoeren Pilot parkeerduurbepering	PM	PM
Opzet/ uitvoeren Pilot vluchtstrookparkeren	Financiering is geregeld	PM
Proeftuin Sensing <ul style="list-style-type: none"> • Inrichting • Uitvoering 	Financiering is geregeld PM	PM

5. Communicatie en monitoring

Om vanuit de huidige situatie te groeien naar de plus-variant in 2023 is goede communicatie en afstemming, zowel tussen de verschillende samenwerkende partijen als met de doelgroepen, cruciaal. In de volgende onderdelen wordt hierop ingegaan.

5.1. Communicatieaanpak en -wijze

De formele interne communicatie over het handavingsplan en monitoring verloopt via de sub-werkgroep Handhaving naar de werkgroep Vrachtwagenparkeren. Vervolgens communiceert de portefeuillehouder Vrachtwagenparkeren met het Kernteam GVC en het Kernteam met het Directeurenoverleg GVC.

Voor de externe communicatie met o.a. chauffeurs kan de sub-werkgroep Handhaving een beroep doen op de beheerders van Truckparkings. De communicatie aan de Tweede Kamer en, afhankelijk van raakvlakken en overlappingsen, andere ministeries, verloopt via beleidsdirecties van het ministerie van IenW. Communicatie met een breder publiekelijk karakter zoals communicatie via de media verloopt via de communicatieadviseurs van de betrokken partijen.

5.2. Monitoring voortgang

De monitoring sluit aan op de voortgangsrapportages van de betrokken organisaties. De administratieve last blijft hierdoor tot een minimum beperkt. Er ontstaat hierdoor wel een waardevol overkoepelend inzicht in het bereiken van de gemeenschappelijke doelstellingen.

Over de voortgang wordt door de sub-werkgroep Handhaving periodiek gecommuniceerd aan de werkgroep Vrachtwagenparkeren. De werkgroep Vrachtwagenparkeren kan vervolgens een voortgangsmelding doen richting het management van het Programma Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost.

Bijlagen

1. Handhavende instanties: wie heeft welke verantwoordelijkheden?
2. Pilot Vluchtstrookparkeren
3. Pilot Parkeerduurbepering verzorgingsplaatsen
4. Proeftuin "Sensing"

Bijlage 1: Handhavende instanties: wie heeft welke verantwoordelijkheden?

Deze bijlage bevat een overzicht van de huidige manier van handhaven (partijen, bevoegdheden, verantwoordelijkheden) en mogelijke knelpunten. Dit is belangrijke input voor de toekomstige opzet van de handhaving langs de goederenvervoercorridors. Gegeven is dat onvoldoende kan worden gehandhaafd door betrokken organisaties, vooral vanwege beperkingen in de handhavingscapaciteit. Dit is een knelpunt dat duidelijk in kaart moet worden gebracht. Een oplossing hiervoor is een noodzakelijke voorwaarde voor een effectieve handhaving.

Toezichthoudende e/of handhavende partijen, bevoegdheden en verantwoordelijkheden

Per toezichthoudende/handhavende organisatie staan in onderstaande tabel de bevoegdheden en verantwoordelijkheden genoteerd voor zover deze een relatie met vrachtwagenparkeren hebben. Onderwerpen zijn gerubriceerd onder verkeersveiligheid, criminaliteit en sociale onveiligheid. In de tabel staan de letters "T" voor toezicht, "H" voor handhaving.

Tabel: Toezichthoudende en/of handhavende partijen, bevoegdheden en beschikbaarheid

Knelpunt	Politie	Gemeentelijke boa's	RWS WIS-boa's	RWS Regio-boa's	IL & T	Douane	Terrein beveiligers (parkings)
Verkeersveiligheid							
Verkeersgedrag	T, H	T	T	T	T	T	T
Parkeeroverlast	T, H	T, H	T	T	T	T	T
Buiten vakken parkeren	T, H	T, H	T	T	T	T	T
Vluchtstrookparkeren	T, H	-	T, H	-	-	-	-
Oververmoeidheid	T, H	-	-	-	T, H	-	-
45-uursrust					T, H		
Criminaliteit							
Illegaal transport	T, H	-	-	-	T, H	T, H	-
Illegale handel	T, H	-	-	-	-	T, H	-
Mensen	T, H	-	-	-	-	T, H	-
Verdovende middelen	T, H	-	-	-	-	T, H	-
Wapens	T, H	-	-	-	-	T, H	-
Goederen (sigaretten ed)	T, H	-	-	-	-	T, H	-
Lading diefstal	T, H	-	-	-	T, H	T, H	T
Sociale Onveiligheid							
Afval	T, H	T, H	T	T, H	T	T	T
Geluidsoverlast	T, H	T, H	T	T, H	T	T	T
Behoeft	T, H	T, H	T	T	T	T	T
Hinder bezoekers	T, H	T, H	T	T	T	T	T

Het verschil tussen toezicht en handhaving is dat de toezichthouder alleen mag aanspreken en niet handhavend/sanctionerend optreden (bijv. boete uitschrijven, wielklem plaatsen, wegslepen). De handhaver is wel bevoegd is om handhavend/sanctionerend op te treden bij een overtreding.

Hierna volgt per partij een toelichting:

1. politie
 - Heeft een algemene opsporingsbevoegdheid voor alle strafbare feiten;
 - Taakwijziging en prioritering bepalen de aanpak in opsporing van strafbare feiten.

Door schaarse middelen en het moeten aken van keuzes bij de aanwending daarvan is er weinig capaciteit beschikbaar om te handhaven op parkeer- en verzorgingsplaatsen. Gevolg hiervan is, dat de zware criminaliteit (ladingdiefstal, illegale handel, drugsdelicten, mobiel banditisme⁹, inklimmers, prostitutie, dumpen van afval) op parkeer- en verzorgingsplaatsen toeneemt.

2. Buitengewoon Opsporingsambtenaren (boa's)
 - Hebben een buitengewone opsporingsbevoegdheid;
 - Werken in één van de zes door het ministerie van Veiligheid en Justitie aangewezen domeinen.

De aangewezen domeinen zijn:

- 1) Openbare Ruimte,
- 2) Milieu, Welzijn en Infrastructuur,
- 3) Onderwijs,
- 4) Openbare Orde,
- 5) Werk, Inkomen en Zorg,
- 6) Generieke Opsporing.

De boa's worden aangesteld door overheidsdiensten en openbaar vervoerdiensten en zijn ondersteunend in het domein waarin deze diensten werkzaam zijn. De beleidsregels voor boa's bepalen dat een boa slechts in één domein tegelijkertijd werkzaam mag zijn.

3. Gemeentelijke boa's
 - Voor handhaving op eenvoudige verkeersovertredingen hebben veel gemeenten boa's aangesteld. Deze boa's opereren in domein 1, de openbare ruimte.
 - Het gaat om overtredingen zoals fout (fiets)parkeren, niet betaald parkeren en handhaving op rijrichtingen bij gesloten verklaringen. Maar ook op openbare orde handhaving, zoals het niet juist aanbieden van huisvuil langs de straat. Parkeerovertredingen op verzorgingsplaatsen kunnen door de gemeentelijke boa's gehandhaafd worden.

Gemeentelijke boa's opereren voornamelijk in duo's. Inzet van gemeentelijke boa's heeft daarmee als voordeel dat zij op sociaal onveilige locaties als duo sterker voor de dag komen. Nadeel voor de gemeentelijke boa's is dat de parkeer- en verzorgingsplaatsen waar de overlast door vrachtwagenparkeren plaatsvindt, niet in het centrum van een stad of dorp zijn en het beheer/onderhoud van de verzorgingsplaatsen langs snelwegen niet de verantwoordelijkheid is van de gemeenten. Gemeentelijke boa's moeten hiervoor speciaal ter plaatse gaan. Er is bij gemeenten beperkte boa capaciteit. Inzet is om de schaarse middelen zo aan te wenden dat zo veel mogelijk overlast voor de burger wordt voorkomen. Veelal blijft geen capaciteit over voor verkeerd geparkeerde vrachtwagens. Gemeenten lobbyen om aanpassing Belastingwetgeving (Wet Mulder) moet daarvoor aangepast worden. Fiscale boeteafhandeling voor meerdere strafbare feiten moet mogelijk gemaakt worden.

⁹ Zie ook de studie "Doorbraak verzocht", Onderzoek naar kwetsbaarheden voor crimineel misbruik en (publiek-private) maatregelen in het beroepsgoederenvervoer over de weg, Van de Ven management training en advies, 2021

4. Rijkswaterstaat WIS-boa's
 - Sinds 2015 heeft de operationele dienst van Rijkswaterstaat, Verkeer en Watermanagement (VWM) de bevoegdheid om boa's te hebben. De primaire doelen van deze handhaving zijn het verbeteren van de veiligheid van de weggebruiker en hulpdiensten en het verbeteren van de doorstroming.
 - VWM heeft, in afstemming met het Contact Parket Centrale Verwerking OM (CVOM) slechts een zeer beperkt mandaat (vier overtredingen) binnen domein 6 om te handhaven en deze handhaving dient op het hoofdwegennet plaats te vinden.

De verzorgingsplaatsen liggen aan het hoofdwegennet. Wanneer de parkeeroverlast zich uitbreidt naar de vluchtstroken op het hoofdwegennet, kan en zal de WIS-boa optreden. Er is echter slechts een beperkt aantal weginspecteurs dat de boa-bevoegdheid heeft. Bovendien heeft Rijkswaterstaat (Dienst Verkeer en Watermanagement) niet de intentie zich als primaire handhavingdienst te ontwikkelen. Nadeel van de inzet van WIS-boa's op handhaving op de verzorgingsplaatsen is dat de weginspecteurs alleen werken. Bij handhaving op sociaal onveilige plekken zijn zij dus kwetsbaarder.

5. Rijkswaterstaat Regionale boa's
 - Naast de nieuwe WIS-boa, hebben de regionale diensten sinds de jaren '80 de beschikking over toezichthouders die mogen handhaven. Iedere dienst heeft ongeveer twee van deze boa's, dit is dus een zeer kleine basis.
 - Deze boa's treden voornamelijk op tegen milieuovertredingen en in vergunningskwesities. Ook deze boa's werken voornamelijk alleen.
6. IL&T
 - De Inspectie Leefomgeving en Transport handhaaft de voorschriften voor beroepsmatig goederenvervoer over de weg. Vooral richt IL&T zich op de naleving van de regels met betrekking tot arbeids-, rij- en rusttijden van chauffeurs, de regels voor toegang tot het beroep van wegvervoersondernemer (bijvoorbeeld vergunningseisen) en die voor toegang tot de vervoersmarkt (zoals de regels voor cabotage).
 - De boa's van de IL&T zijn aangewezen binnen domein 2 van de handhavingdomeinen. Ook kunnen inspecteurs van de IL&T optreden op tegen overtredingen van de regels voor ladingzekering en overbelading. Daarnaast zijn de opsporingsambtenaren van de IL&T bevoegd op te treden tegen overtredingen van de Wegenverkeerswet 1994 en een aantal andere, bijzondere wetten, zoals die voor gevaarlijke stoffen.
7. Douane
 - Het doel van rechtshandhaving door de Douane is vooral preventief. Rechtshandhaving is in principe niet risicogericht. Het gaat om "zichtbare" fysieke aanwezigheid van de Douane op belangrijke controlemomenten en rustpunten in het logistieke proces.
 - Handhavingsmaatregelen bestaan uit steekproefsgewijze controles, vaste controledichtheden of vaste aantallen controles.
8. Terrein beveiligers
 - Terrein beveiligers zijn particuliere beveiligers, bijvoorbeeld van een truckparking of een bedrijventerrein.
 - De beveiligers hebben een toezichthoudende rol en beschikken niet over handhavingsbevoegdheden.

Bijlage 2: Pilot Vluchtstrookparkeren

Memo: Tegengaan vluchtstrookparkeren op reguliere dagen en Duitse feestdagen (update meest recente stand van zaken, start in maart 2021)

Deze bijlage is een uitwerking van het Plan van Aanpak “Vluchtstrook parkeren door vrachtwagens” (Eeltje Hoekstra, RWS, juli 2020) en gaat in op de te nemen maatregelen op korte termijn, stakeholders en de geprognosticeerde kosten om het (landelijke) vluchtstrookparkeerprobleem op te lossen. Bij de uitvoering wordt continu gemonitord en geëvalueerd om te onderzoeken of het gedrag onder truckers daadwerkelijk verandert. Hierdoor kan de strategie steeds aangepast worden. Een mijlpaal is de aanleg van extra parkeercapaciteit inclusief een opwaardering van geleidende voorzieningen zoals bijvoorbeeld bewegwijzering en ‘In-Vehicle-routeinformatie’. Gestart wordt in de regio Zuid-Oost (A67 en A73 tussen Venlo en Gennepe).

Doel is het tegengaan van vluchtstrook parkeren door vrachtauto’s bij verzorgingsplaatsen en pechhavens gedurende zowel reguliere dagen als Duitse feestdagen (andere benaming is Duitse zondag) waarbij er prioriteit gegeven wordt aan het leeghouden van de vluchtstroken. Een gedragsverandering bij chauffeurs is daarvoor nodig zodat zij gebruik gaan maken van de daarvoor bestemde vrachtwagenparkeerplaatsen. Tijdens Duitse feestdagen is de vraag naar vrachtautoparkeerplaatsen op dit moment vele malen groter dan het aanbod.

Vrachtwagenchauffeurs worden dan doorgestuurd naar (gratis) beschikbare parkeerplekken. Een additioneel doel is om inzicht krijgen in de bezettingsgraden van verzorgingsplaatsen en truckparkings (realtime). Deze aanpak staat gepland om 3 jaar te duren, totdat het volume truckparkeerplaatsen is uitgebreid, naar verwachting in 2024. In het volgende overzicht wordt de aanpak in het geval van reguliere dagen puntsgewijs beschreven.

Aanpak op reguliere dagen	
<i>Activiteiten</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Inventariseren waar de hotspots optreden en hoeveel overtredingen dagelijks plaats vinden. 2. Inzetten van extra handhavingscapaciteit (WIS-BOA) in samenspraak met politie (Regionaal, Landelijke eenheid). 3. Inzicht krijgen in realtime bezettingsgraden van truckparkings (bezettingsgraden door koppelvlakken te realiseren tussen truckparkings en NDW waarbij deels aansluiting gezocht wordt bij de Pilot Provincie Zuid-Holland/NDW). 4. Bezettingsgraden van truckparking op strategische locaties langs snelwegen projecteren om vrachtautochauffeurs “te geleiden”. 5. Overleg met provincies en gemeenten over een gezamenlijke aanpak van het probleem om de huidige versnippering van het truckparkeerprobleem tegen te centraliseren.
<i>Benodigde middelen</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Beschikbaarheid parkeerplaatsen op truckparkings weergeven op (mobiele) informatiepanelen (tekstkarren en Drips). 2. Mogelijkheid tot verbeteren van statische bewegwijzering in samenspraak met NBd/WVL (Nationale Bewegwijzering Dienst). 3. Mogelijkheid tot informatie delen met NDW (Nationaal Databank Wegverkeergegevens) met het doel om bruikbare data aan te leveren aan serviceproviders zodat zij weggebruikers kunnen informeren en verwijzen over/naar beschikbare vrije vrachtautoparkeerplaatsen (geldt ook voor handhavers om chauffeurs gericht ergens naar toe te sturen indien een overtreding is begaan)

Aanpak op reguliere dagen	
	<ol style="list-style-type: none"> 4. Medewerking IL&T (Inspectie Leefomgeving en Transport), Regionale Politie en Landelijke eenheid via unithoofden. 5. Mogelijkheid tot inzet WIS-boa (tevens organiseren en optimaliseren). 6. Mogelijkheid tot inzet TLN (Transport Logistiek Nederland) en RWS voor actieve communicatie richting leden en buitenland.

Gedurende Duitse feestdagen is de vraag naar vrachtoparkeerplaatsen bij grensovergangen met Duitsland het grootst. Om de parkeeroverlast in de grensgebieden te beperken is het belangrijk dat chauffeurs vooraf goed op de hoogte worden gebracht van de parkeersituatie. Zo moet voorkomen worden dat chauffeurs richting Duitsland, op goed geluk, naar de grens rijden om daar een parkeerplaats te vinden. Door informatie te delen met vrachtwagenchauffeurs over de parkeersituatie wordt vermeden dat zij op de vluchtstrook gaan parkeren wanneer zij geen geschikte parkeerplaats kunnen vinden. Het voorkomen van vluchtstrook parkeren is zeer belangrijk, omdat het leidt tot kopieergedrag.

Voor de Duitse feestdagen wordt grotendeels hetzelfde proces gevolgd worden als voor de reguliere dagen. Verschil is dat er voor de duur van 24u een vrachtwagenparkeerplaats of ander terrein afgehuurd wordt om vrachtwagen(combinatie)s gratis te laten parkeren. Het aanbieden van gratis parkeerplaatsen aan truckers moet bijdragen aan het voorkomen van vluchtstrook parkeren en daarbij zorgen voor verlichting van de handhavingstaak van WIS-boa en politie. Het beboeten en doorsturen van chauffeurs, die op de vluchtstroken geparkeerd staan, kost veel tijd. In de situatie dat er voldoende gratis parkeerplaatsen (in 2025) beschikbaar zijn worden vrachtautochauffeurs, die op de vluchtstroken parkeren, beboet en gericht doorgestuurd naar een 'gratis' beschikbare parkeerplaats in de buurt. Het volgende overzicht vat dit samen voor de Duitse feestdagen.

Aanpak op Duitse feestdagen	
<i>Activiteiten</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Afhuren voor 24 uur van truckparkings of grote private parkeerterreinen en voorlopig, om in ieder geval gedurende een jaar, gratis beschikbaar stellen van parkeercapaciteit. <ul style="list-style-type: none"> • Zorgen voor verlichting en voorzieningen op alternatieve terreinen die mogelijk ingezet worden als tijdelijke parking (kan ook door de 'markt' verzorgd worden). • Vooraf communiceren over beschikbare locaties. • Na verloop van tijd handhaven op overtredingen indien chauffeurs vertrouwd zijn geraakt met de beschreven strategie en parkeerlocaties. • Doorsturen van gehandhaafde naar tijdelijke vrije parkings.

Kosten

Hierna wordt een schatting gegeven voor de kosten van deze aanpak.

Reguliere dagen

De kosten die voor de reguliere dagen benodigd gemaakt worden bestaan hoofdzakelijk uit het huren van mobiele DRIPs en/of tekstkarren om de bezettingsgraden van truckparkings daarop weer te geven, het realiseren van een datastroom tussen truckparkings en NDW om de bezettingsgradentoegekankelijk te maken voor serviceproviders en het verbeteren van de statische bewegwijzering.

Duitse Feestdagen

De kosten van een ‘Duitse feestdag’ bedragen ongeveer € 80.000 per feestdag. Gemiddeld zijn er 5 feestdagen per jaar waarvoor Rijkswaterstaat inzet moet leveren. Een groot deel van de kosten betreft de plaatsing van tekstkarren en baakschilden. Doelstelling is om een transitie op gang te brengen door het volume fysieke maatregelen af te bouwen en deze kosten aan te wenden voor het huren van terreinen om tijdelijk vrachtautochauffeurs gratis te laten parkeren. De kosten voor de Duitse feesten zijn geborgd.

De kosten voor de aanpak voor vluchtstrookparkeren op reguliere dagen zijn hieronder nader gespecificeerd.

Toelichting

Onderstaande kosten zijn indicatief. Gedurende het eerste jaar van uitvoering worden de resultaten dagelijks gemonitord om trends (waardoor gerichtere handhaving toegepast kan worden) te signaleren en eventueel nieuwe hotspots te ontdekken. Elk jaar worden de kosten opnieuw tegen het licht gehouden. Vermindering van het probleem kan betekenen dat de fysieke maatregelen afgeschaald kunnen worden of dat tijdelijke maatregelen vervangen worden door permanente maatregelen. Op deze wijze kunnen problemen op het onderliggend wegennet ook aangepakt worden. De kosten voor de pilot zijn in de onderstaande tabel verder uitgewerkt en toegelicht.

Item	Kosten (€)	Toelichting
Mobiele DRIPs en tekstkarren t.b.v. weergeven bezettingsgraad vrachtwagenparkeerplaatsen	€ 1.500.000,-	Mobiele DRIPs of tekstkarren worden ingezet om de actuele bezettingsgraad van vrachtwagenparkeerplaatsen weer te geven nabij hotspots. Door twee tekstkarren voor de hotspots te plaatsen kunnen de realtime gegevens aan chauffeurs/truckers onderweg gepresenteerd worden. Op deze wijze kunnen zij een afweging maken wanneer het voor hun het beste uitkomt om te rusten (en dan vooral de lange rust). Vrachtwagenparkeerplaatsen hebben systemen om de bezettingsgraad inzichtelijk te maken, alleen is de verbinding met NDW en serviceproviders nog niet op orde. Tekstkarren kunnen voorlopig in deze leemte voorzien. Het toevoegen van bezettingsgraden op verzorgingsplaatsen is nog niet mogelijk. Om de bezettingsgraden realtime te presenteren zal een communicatielijn tussen vrachtwagenparkeerplaatsen en tekstkarren moeten worden opgezet. Doelstelling is om dit vanuit de vrachtwagenparkeerplaatsen te organiseren met hulp van NDW. De tekstkarren die gehuurd worden kunnen op afstand (automatisch) bediend worden.
Aanpassen bewegwijzering	€ 100.000,-	De huidige bewegwijzering naar Vrachtwagenparkeerplaatsen voldoet niet en heeft een update nodig. Het gaat daarbij om zaken als een betere positionering/frequentie en aanpassing van het huidige pictogram. Verder wordt onderzocht op welke wijze op verzorgingsplaatsen een aanduidingsbord of borden geplaatst kunnen worden die chauffeurs informeren naar de dichtstbijzijnde vrachtwagenparkeerplaats.
Totaal (ex. btw.)	€ 1.600.000,-	

Bijlage 3: Pilot Parkeerduurbeperving verzorgingsplaatsen

Dit plan van aanpak beschrijft doel, scope, wijze van en de volgorde van besluitvorming om te komen tot het uitvoeren van een pilot “Parkeerduurbeperving verzorgingsplaatsen” in 2021, op een aantal verzorgingsplaatsen langs het hoofdwegennet van de goederencorridors.

Doel pilot

Doel van deze pilot is om effecten te meten van het instellen van parkeerduurbeperving als handhavingsmaatregel voor te lang (en foutief) geparkeerde vrachtwagens op (toe- en afritten van) verzorgingsplaatsen op de verkeers- en sociale veiligheid. Dit in relatie tot betere benutting van beveiligde TP (tijdens de pilot en in de toekomst) welke gezien wordt als een maatschappelijke oplossing. Uit de pilot volgen aanbevelingen over parkeerduurbeperving als handhavingsmaatregel.

Effecten

In het volgende overzicht staan de te verwachten effecten:

Veiliger	<ul style="list-style-type: none"> • Anticiperen op onveilige verkeerssituaties; minder kans op ongelukken bij uitpuilende verzorgingsplaatsen (langs hoofdwegennet/corridor) door vluchtstrookparkeren • Minder kans op ladingdiefstallen en andere vormen van criminaliteit (op een verzorgingsplaats)
Ordelijker gebruik verzorgingsplaats	<ul style="list-style-type: none"> • Van ongepast lang parkeren vrachtwagens naar korte gemaximaliseerde parkeerduur van vrachtauto's op de verzorgingsplaats
Betere benutting vrachtwagen-parkeerplaatsen	<ul style="list-style-type: none"> • Lang parkeren op een verzorgingsplaats verplaatsen naar beschikbare beveiligde truck parkings in de nabijheid, -> TP in de nabijheid worden tijdens de pilot beter benut • Gedragsverandering om beveiligde truck parkings in de toekomst als normaal goed te gebruiken. -> TP gaan in de toekomst beter benut worden
Effectiviteit van gehanteerde handhavingswijze(n) en techniek(en)	<ul style="list-style-type: none"> • Wijze van handhaving en controle door boa's en/of (automatische) systemen • Ervaringen voor bijsturing e.d.
Communicatie en informatievoorziening	<ul style="list-style-type: none"> • Van geen naar beschikbare informatie (bijvoorbeeld realtime informatie beschikbare beveiligde truck parkings, bekendheid parkeerduurbeperving) • Effect van communicatie pilot/maatregel naar gedrag
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> • Uitvoeringskosten van de pilot, zoals uitbestedingen, inzet boa's, ontwikkeling en inzet (automatische) systemen • Kosten voor partijen in de logistieke keten of voor specialistisch advies

Scope-bepaling

Algemeen worden als pilot locaties verzorgingsplaats(en) gekozen waar de maatschappelijke problematiek van ongewenst langdurig en foutparkeren van vrachtwagens herkenbaar groot is. Daarnaast moet er minstens één beveiligde vrachtwagenparkeerplaats nabij gelegen zijn die parkeercapaciteit beschikbaar heeft. Meer specifiek kunnen op basis van de volgende criteria locatie(s) worden geselecteerd:

- Aantal ongevallen (gewond, dodelijk) door foutgeparkeerde vrachtwagens;
- Aantal en ernst van sociale onregelmatigheden waaronder diefstallen;
- Drukke op verzorgingsplaatsen, ernst en de duur daarvan;
- Ongewenste en onbeveiligde langdurig geparkeerde vrachtwagens op het OWN.
- Beschikbaarheid van (onderbenutte) beveiligde truck parkings in de nabijheid

De scope van de pilot moet representatief zijn voor de problematiek rond ongewenst langdurig en foutparkeren van vrachtwagens. Hiervoor relevante zaken worden opgenomen in de scope. De volgende onderwerpen maken geen deel uit van de pilot:

- Het oplossen van de parkeerproblematiek in een gemeente;
- Het voorkomen van zwerfvuil veroorzaakt door vrachtwagenchauffeurs.

Nulmeting

Verder moet aan de hand van monitoring op een betrouwbare wijze geconcludeerd kunnen worden of de doelstellingen van de pilot zijn behaald. Daarbij is het nodig om de huidige parkeerproblematiek zonder parkeerdurbeperking op verzorgingsplaatsen en de (onder)benuttingsgraad van beveiligde vrachtwagen-parkeerplaatsen in de buurt voorafgaande aan de handhaving vast te leggen in een nulmeting. Dit geeft een referentiekader voor meting van de impact van de in te voeren maatregel.

De nulmeting geeft een expliciet beeld ('foto') over relevante onderwerpen, zoals:

- Huidige status veiligheid; verkeersonveiligheid en diefstallen (of andere sociale onregelmatigheden);
- Huidige status langdurig parkeren op en nabij verzorgingsplaatsen; statistiekgegevens;
- Huidige (onder)benutting van beveiligde truck parkings (of anderszins parkeren op private gronden) in de regio;
- Huidige status handhaving; capaciteitsinzet (boa's), middelen (ANPR-systemen) en resultaten (statistische gegevens van aantal overtredingen en aantal geverbaliseerd);
- Huidige juridische status; wet en regelgeving, mogelijkheid van Nederland om boetes van overtredende buitenlandse vrachtwagens – via internationale juridische weg – te kunnen innen, relatie met wettelijk voorgeschreven rusttijden in het beroepsvervoer enz;
- Huidige (onder)benutting beveiligde truck parkings in de regio (straal x-km) en (mate van toegankelijke) informatievoorziening aan doelgroep vrachtwagens en andere stakeholders in het algemeen en in het bijzonder de actuele informatie over de beschikbaarheid over beschikbare parkeerplekken voor vrachtwagens;

Effectmetingen

Bij het meten van de effecten is het van belang om ook rekening te houden met het feit dat foutparkerende vrachtwagenchauffeurs zich slechts verplaatsen naar een andere, nabijgelegen verzorgingsplaats of langdurig gaan parkeren op het onderliggend wegennet (bijvoorbeeld op een industrieterrein, niet een vrachtwagenparkeerplaats). Het meten van effecten op de verzorgingsplaats is daarmee niet voldoende. Bij het invullen van de pilot moet daarom met een bredere (geografische) scope rekening gehouden worden.

Inrichting pilot

Een pilot kan ingericht worden op basis van de keuze voor een bepaalde controle en handhavingwijze. De pilot kan daarmee worden benut om ervaring op te doen met de inzet van boa's en het gebruik van ANPR-systemen. Eerder onderzoek heeft drie haalbare varianten opgeleverd¹⁰:

1. Controle en handhaving door een bijzondere opsporingsambtenaar (boa)
2. Controle met een ANPR-systeem (kenteken en (parkeer)duurregistratie van in- en uitgaande vrachtwagens) in combinatie met handhaving door een boa
3. Automatische handhaving op basis van controle met ANPR-systeem

In het algemeen is er beperkte boa capaciteit beschikbaar voor het uitvoeren van de maatschappelijke taken waarvoor boa's op basis van politieke keuzes primair worden ingezet. Een herprioritering van deze keuzes ten gunste van structurele handhaving van parkeerduurbepaling op verzorgingsplaatsen ligt niet voor de hand. Variant 1 (alleen boa's) vergt meer capaciteit dan variant 2 (boa's met systemen). Variant 2 verdient dan de voorkeur. Voor variant 3 is zelfs helemaal geen boa inzet nodig. Voorwaarde is echter dat controle en verbaliseren met geautomatiseerde systemen goed functioneert. Dit wordt meer gezien als een perspectief voor de toekomst.

De voorkeur voor deze pilot gaat uit naar variant 2, waarbij incidentele georganiseerde boa capaciteit met hulp van geautomatiseerde controlesystemen elkaar juist kunnen versterken in kennis, kunde en ervaring. Het interpersoonlijke contact tussen een boa met een (potentieel) overtreder biedt perspectief voor acceptatie en een beter langdurig parkeergedrag, terwijl kennis en ervaring van systemen de verdere doorontwikkeling op gang brengt om controle en handhaving via vol geautomatiseerde systemen werkbaar en dus betrouwbaar te maken. Dit laatste sluit aan bij de voorkeursvariant 3 uit het rapport van Royal HaskoningDHV.

De pilot zorgt voor meer praktische ervaring met deze werkwijze. Ook geeft de pilot meer inzicht in wat de kosten en de baten zijn. Op basis van de resultaten uit de pilot kunnen vervolgstappen worden genomen, bijvoorbeeld ook met betrekking tot uitrol binnen de Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost of de andere goederenvervoercorridors.

Communicatieplan

Communicatie rondom de invoering van de maatregel parkeerduurbepaling wordt door markt en overheid gezamenlijk gedaan. Richting de directe doelgroep, vrachtwagenchauffeurs en vervoersbedrijven, moet vooraf en tijdens de pilot gecommuniceerd worden dat:

- langdurig parkeren op verzorgingsplaatsen ongewenst is;
- dat geverbaliseerd wordt;
- dat er alternatieve mogelijkheden om langdurig (en veilig) te parkeren in de buurt beschikbaar zijn. Om het buitenlandse deel van de doelgroep te bereiken zal de communicatie in verschillende talen moeten plaatsvinden.

Over de resultaten van de pilot wordt ook gecommuniceerd met de relevante partijen in de logistieke sector en andere belanghebbenden.

Randvoorwaarden pilot

¹⁰ Parkeerduurbepaling van vrachtverkeer op verzorgingsplaatsen, RHDHV, 24 februari 2020

Voor een pilot die bij positieve resultaten kan worden opgeschaald naar een corridorbrede toepassing, moet voldaan worden aan de volgende randvoorwaarden:

- Voldoende draagvlak voor de pilot bij de wegbeheerders (Rijkswaterstaat, Provincies, Gemeentes), Politie en IL&T;
- Voldoende kennis van de problematiek op specifieke verzorgingsplaatsen (in nabijheid van TP) om te prioriteren én om effecten te meten;
- Voldoende juridische basis om boetes van buitenlandse chauffeurs internationaal te innen;
- Er moet inzicht zijn in de synergie die mogelijk behaald kan worden door combinatie met andere handhavingsmaatregelen en de hiervoor vereiste samenwerking tussen instanties;
- Er moet bereidheid zijn om boa capaciteit beschikbaar te stellen gedurende de looptijd van de pilot;
- Met beschikbare technische middelen dient de pilot technisch haalbaar te zijn;
- Er dient een kostenraming beschikbaar te zijn voor een toereikend budget ten behoeve van besluitvorming.

Advies over vervolg

Voordat met de pilot begonnen kan worden is het eerst zaak om meer helderheid te verkrijgen over de genoemde randvoorwaarden. Concreet betekent dit het verder onderzoeken en onderbouwen van:

- Draagvlak onder stakeholders (standpunten en belangen)
- Technische keuzes en technische haalbaarheid
- Juridische haalbaarheid
- Pilotlocaties
- Budgetindicatie
- Projectplan

Bijlage 4: Proeftuin “Sensing”

Achtergrond

Op openbare parkeerplaatsen is veel criminaliteit in vele vormen. Door de inzet van het sensornetwerk worden de vormen van criminaliteit bestreden zoals mobiel banditisme¹¹, ladingdiefstallen, drugssmokkel, mensenhandel en mensensmokkel, heling en het illegaal dumpen van afval. Afwijkende en verdachte gedragingen worden "real-time" gemonitord met een netwerk van slimme camera's. Met sensing kan criminaliteit gericht tegen chauffeurs, ladingen en voertuigen met relatief beperkte handhavingcapaciteit worden. Omdat zowel de overheid, als het bedrijfsleven gediend zijn met Sensing, maakt de wegvrij voor publiek-private financiering. Dit wordt binnen de proeftuin Sensing nader uitgewerkt.

Het Nationaal Platform Criminaliteitsbeheersing (NPC) heeft in december 2018 het Actieprogramma Veilig Ondernemen 2019-2022 vastgesteld. Het Actieprogramma Mobiel Banditisme 2018-2020 maakt daar onderdeel van uit. TLN is bij de uitvoering van zowel het Actieprogramma Veilig Ondernemen als het Actieprogramma Mobiel Banditisme betrokken. Een van de onderdelen van het Actieprogramma Mobiel Banditisme betreft fase 3 “Gebruik Infrastructuur in Nederland” en omvat actie 9 “Monitoren ontwikkelingen in toepassing van ANPR en Sensing t.b.v. aanpak mobiel banditisme (en transportcriminaliteit inzake hoofdwegennet en parkeerplaatsen), bijvoorbeeld door het toepassen van slimme camerasystemen en inzet sensornetwerk”.

In zowel Taskforce als werkgroep Mobiel Banditisme is het voorstel besproken om een neutrale projecteider aan te stellen. Transport en Logistiek Nederland en de afdeling Integrale Veiligheid van het ministerie van Justitie en Veiligheid hebben de opdracht van de projectleider afgestemd. Overeengekomen is dat TLN als opdrachtgever voor de projectleider “Sensing” fungeert en dat het ministerie van Justitie en Veiligheid deze inzet financieel mogelijk maakt. De betreffende projectleider is per 15 september 2020 gestart. De gemaakte afspraken binnen het Actieprogramma Mobiel Banditisme in het kader van sensing zijn tot stand gekomen in overleg met de Nationale Politie, Openbaar Ministerie en het ministerie van Justitie en Veiligheid.

Terugblik

Om de aanpak van criminaliteit te versterken, is na een pilot in 2008 in opdracht van het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat, de transportcorridor Rotterdam – Venlo beveiligd. Het programma “Secure Lane” bestond destijds uit een intelligent camerasysteem op 15 verzorgingsplaatsen en een aantal vrachtwagenparkeerplaatsen en bedrijventerreinen langs deze corridor. Over meerdere jaren heeft er op de gehele beveiligde route hierdoor geen voertuigcriminaliteit plaats gevonden. Het toezicht vond plaats vanuit de voormalige Regionale Toezicht Ruimte (RTR-NL Zuid) te Eindhoven, en waar nodig werd de politie bij incidenten ingeschakeld. Bij gebrek aan funding werden de camera's in 2015 en 2016 niet meer live uitgekeken. Er werd alleen nog gereageerd op hits van ANPR-camera's. In 2016 heeft RTR-NL (Nationale Politie) de volledige exploitatie uit eigen kas gefinancierd. Het project genoot internationale belangstelling.

In de omgeving rond Venlo vindt na de beëindiging van de voornoemde ‘Secure Lane’ sinds 2016 weer een groot aantal ladingdiefstallen plaats op parkeerplaatsen gelegen aan het hoofdwegennet. Een veilige logistieke keten is een cruciale factor voor het behoud van het

¹¹ Zie ook de studie “Doorbraak verzocht”, Onderzoek naar kwetsbaarheden voor crimineel misbruik en (publiek-private) maatregelen in het beroepsgoederenvervoer over de weg, Van de Ven management training en advies, 2021

vertrouwen dat opdrachtgevers moeten hebben om hun producten via Nederland te laten vervoeren. Venlo is hierbij een belangrijke logistieke hotspot.

Private partijen waaronder transportondernemers en logistiek dienstverleners, verladers, verzekeraars, benzinestation- en wegrestanthouders hebben destijds in overleg met de Stichting Secure Lane een transitie-model gepresenteerd in het Nationaal Platform Criminaliteitsbeheersing (NPC). Het doel van het transitie-model is het borgen van voldoende, veilige, parkeerplaatsen langs (inter)nationale transportcorridors. Het is noodzakelijk om de parkeerduur te beperken op parkeerplaatsen gelegen op het hoofdwegennet en zo te zorgen voor een transitie naar beveiligde parkings gelegen aan het onderliggend wegennet. Het beperken van de verblijfsduur kan door inzet van intelligente camera's plaatsvinden en de benodigde transitie structureel inbedden.

Kansrijke toekomst

Inmiddels is duidelijk welke besparingen Sensing in de huidige tijd en context op kan leveren. Het afgelopen jaar bedroeg de schade vanwege bijvoorbeeld ladingdiefstallen alleen al 350 miljoen Euro. Eerder is al gebleken dat een goederencorridor, voorzien van Sensing, het aantal ladingdiefstallen heeft doen afnemen met 99%. Al zou er elk jaar een afname van 10% landelijk zijn, dan betekent dit 35 miljoen minder schade per jaar, dus winst. Winst voor zowel publiek- als privaat. Hiernaast is de techniek inmiddels verder doorontwikkeld, zijn de kosten voor apparatuur een stuk lager en kan de inzet van fysieke toezicht en handhaving dankzij Sensing gericht ingezet worden, waarmee de personele kosten ook enorm gereduceerd kunnen worden. Zaak hierbij is dat door middel van dit project de verschillende belanghebbenden betrokken worden en waar mogelijk vanuit gemeenschappelijk belang een sluitende (publiek-private) businesscase ontwikkeld kan worden.

Uitgangspunten

Belangrijk is om te starten met de initiatiefase waarin alle kennis en informatie wordt opgehaald, betrokken partijen geconsulteerd/betrokken worden, er toegewerkt wordt naar een integraal meerjarig uitvoeringsprogramma waarin continuïteit, borging en doorontwikkeling van belang is en uiteindelijk eigenaarschap wordt belegd. In de voorgestelde proeftuin dient gecontroleerd en transparant en in samenwerking met Nationale Politie, RWS en overige stakeholders vanuit zowel private als publieke kant geëxperimenteerd te worden ten aanzien van zowel nieuwe als bestaande sensoren.

Doelstelling fase 1, de initiatiefase:

Het doel van de beoogde initiatiefase is om te komen tot commitment over de inrichting van een proeftuin op de corridor rond Venlo op basis van het gezamenlijk in PPS verband tot stand gebrachte- en (financieel) gedragen uitvoeringsprogramma. Waar mogelijk worden tussentijds onderdelen van de proeftuin al geoperationaliseerd. Uiteindelijk doel is een fundament en een financieel, economische en juridische onderbouwing uitgewerkt te hebben op basis van de ervaringen uit fase 1 waarmee een landelijke uitrol over alle goederencorridors in Nederland mogelijk is.

Het plan om een proeftuin Sensing in te richten omvat concrete maatregelen op de corridor rond Venlo (A67 en A73) waaronder:

- intelligent cameratoezicht, zorgend voor veiligheid op zowel het hoofdwegennet als verzorgingsplaatsen langs het hoofdwegennet;
- bespreekbaar maken van het beperken van parkeerduur op verzorgingsplaatsen langs het hoofdwegennet en zorgen voor een transitie van parkeren langs het hoofdwegennet naar parkeren op private vrachtwagenparkeerplaatsen langs het onderliggend wegennet (mits aanwezigheid in nabije omgeving van private parkings met voldoende capaciteit);

- verbinding en kennisuitwisseling met proeftuin Roermond.

Na implementatie en evaluatie van de proeftuin op de corridor rond Venlo is het streven om Sensing zoals eerder genoemd uit te rollen over de belangrijke goederencorridors in tenminste Nederland en bij voorkeur in samenwerking met omliggende landen, waaronder België en Duitsland. In Benelux verband wordt ook gesproken over de inrichting van een veilige goederencorridor tussen Rotterdam en Antwerpen door de inzet van sensing. De ervaringen die opgedaan worden in de proeftuin rond Venlo zullen worden ingebracht t.b.v. verdere uitrol over de goederencorridors.

De projectleider is in de hiervoor beschikbare periode van 8 maanden verantwoordelijk voor de volgende activiteiten:

- Documentanalyse
- Stakeholdersanalyse (verkenning PPS ketenpartners)
- Verkenning juridisch kader waaronder privacy regelgeving
- Benchmark/vergelijk bestaande initiatieven (NL/Benelux) synergie/samenhang lopende initiatieven
- Inrichten projectgroep
- Opstellen implementatie advies/mogelijk uitvoeringsprogramma