
Veilig parkeren langs de A67

Een onderzoek naar de haalbaarheid van een
beveiligd parkeerterrein langs de A67



Maart 2008

Prof. Dr. J van Nunen
Dr. Victor Scholten
Drs Marja Roza

Rotterdam School of Management
Erasmus University

Veilig parkeren langs de A67

Een onderzoek naar de haalbaarheid van een beveiligd parkeerterrein langs de A67

In opdracht van

Regionaal Platform Criminaliteitsbeheersing Oost Brabant

Kempisch Bedrijven Park

Kempisch Logistiek Centrum

Group4Securicor

TVM Verzekeringen

Opstellers

Prof. Dr. Jo van Nunen, Rotterdam School of Management, Erasmus University

Dr. Victor Scholten, Technische Universiteit Delft

Drs. Marja Roza, Rotterdam School of Management Erasmus University

Datum & plaats

Maart 2008, Rotterdam

Dit onderzoek is mede mogelijk gemaakt door een subsidie van Provincie Noord Brabant in het kader van Sociale Veiligheid.

Vooraf

Voor u ligt een rapport dat de haalbaarheid onderzoekt van een beveiligd parkeerterrein langs de A67 ter hoogte van Bladel. Het rapport is uitgevoerd door de Erasmus Universiteit in opdracht van het Publiek Privaat Samenwerkingsverband Kempisch BedrijvenPark (PPS KBP). In dit publiek-private samenwerkingsverband nemen vertegenwoordigers van het Regionaal Platform Criminaliteitsbeheersing Oost Brabant, het Kempisch Bedrijvenpark, Group4Securicor, TVM Verzekeringen, van Steensel Consultants en de samenwerkende transport ondernemingen Daris Expeditie, Van Dingenen Transport en Van der Heijden Transport zitting. Het onderzoek is mede mogelijk gemaakt door een subsidie van Provincie Noord Brabant om de sociale veiligheid in de regio te verbeteren.

Het rapport is niet mogelijk geweest zonder de hulp van vele organisaties die ons het nodige materiaal hebben geleverd. In de eerste plaats willen wij de vertegenwoordigers van het Publiek Private Samenwerkingsverband bedanken voor de ondersteuning en de hulp bij het uitvoeren van het onderzoek. Daarnaast willen wij Transport Logistiek Nederland (TLN) bedanken voor de ondersteuning bij het uitvoeren van het marktonderzoek onder de logistieke dienstverleners. Medewerkers van de Gemeente Bladel willen om diezelfde reden bedanken voor het helpen bij het verzamelen van data onder de ondernemers die zich op het Kempisch Bedrijventerrein willen gaan vestigen. Deze medewerkers willen wij ook bedanken voor de gastvrijheid om gebruik te maken van de locatie Gemeentehuis Bladel zodat wij met de werkgroep de gesprekken over de voortgang van het onderzoek konden voeren. Een vierde groep van organisaties die wij graag willen bedanken voor de gedetailleerde informatie over de infrastructuur, exploitatie en uitvoering van beveiligd parkeren zijn De Maat Groep, ECS Infra en Smartloxs. Vertegenwoordigers van deze organisaties hebben ons inzicht gegeven in belangrijk cijfermateriaal over de exploitatie van beveiligd parkeren. De Belgische Federale Politie en vertegenwoordigers van de Vlaamse Overheid hebben ons geholpen inzicht te geven in de plannen die in België bestaan omtrent beveiligd parkeren. Daarvoor onze dank.

Vele anderen zijn van groot belang geweest bij de totstandkoming van dit rapport. Voor de interviews, de expertmeeting en het marktonderzoek hebben vertegenwoordigers van vele

ondernemingen, zelfs vanuit het buitenland: Duitsland, België, Polen, Oostenrijk, ons informatie gegeven die essentieel was om de haalbaarheid van beveiligd parkeren langs de A67 goed in te kunnen schatten. Het gaat te ver al deze personen individueel te bedanken maar zonder hun informatie was het rapport niet mogelijk geweest. Wij willen deze personen hier graag bedanken voor hun inzet.

Rotterdam, Maart 2008.

Inhoudsopgave

| | |
|---|-----------|
| 1. Het onderzoek | 7 |
| 1.1 Achtergrond en van het onderzoek | 7 |
| 1.2 Doelstelling en onderzoeksvragen | 9 |
| 1.3 Onderzoeksaanpak | 11 |
| 1.4 Leeswijzer | 13 |
| 2. Veilig parkeren in Nederland en Europa. | 14 |
| 2.1 Criminaliteit in het wegtransport. | 14 |
| 2.2 Ervaringen van chauffeurs | 16 |
| 2.3 Opdrachtgevers en ontvangers | 16 |
| 2.4 Nederlandse overheid en nationale belangen organisaties | 17 |
| 2.5 Europese ontwikkelingen | 18 |
| 2.6 Samenvatting | 19 |
| 3. Het Kempisch Bedrijvenpark | 20 |
| 3.1 Het Kempisch bedrijvenpark | 20 |
| 3.2 Noodzaak voor de regio Eindhoven. | 22 |
| 3.3 Regionale ontwikkelingen | 22 |
| 3.4 Samenvatting | 23 |
| 4. Expertmeeting voor beveiligd parkeren aan de A67 | 24 |
| 4.1 Inleiding | 24 |
| 4.2 Onderzoeksaanpak van de expertmeeting | 24 |
| 4.3 Doelgroepen | 26 |
| 4.4 Beveiliging van het parkeerterrein | 32 |
| 4.5 Voorzieningen en faciliteiten | 35 |
| 4.6 Beheer van exploitatie | 38 |
| 4.7 Conclusie en aanbevelingen Expertmeeting | 42 |

| | |
|--|-----------|
| 5. Marktonderzoek | 44 |
| 5.1 inleiding | 44 |
| 5.2 Aanpak onderzoek | 44 |
| 5.3 Marktonderzoek producenten en handelsondernemingen | 46 |
| 5.4 Marktonderzoek logistieke dienstverleners | 50 |
| 5.5 Marktonderzoek lokale ondernemingen KBP | 57 |
| 5.6 Prognose en samenstelling vrachtverkeer A67 | 60 |
| 5.7 Conclusie marktonderzoek | 63 |
| 6. Haalbaarheidsanalyse | 66 |
| 6.1 Inleiding | 66 |
| 6.2 Benchmark beveiligd parkeerterreinen | 66 |
| 6.3 De berekening van de haalbaarheid | 72 |
| 6.4 Conclusie Haalbaarheid | 80 |
| 7. Conclusie Beveiligd parkeren langs de A67 | 82 |
| 7.1 Inleiding | 82 |
| 7.2 De Haalbaarheid van beveiligd parkeren langs de A67. | 84 |
| 7.3 Aanbeveling voor het beveiligde parkeerterrein langs de A67 | 86 |
| 7.4 Visie op het beveiligd parkeren | 87 |
| 7.5 Vitaliteit voor de ondernemers die het beveiligde parkeerterrein exploiteren | 89 |
| 7.6 Risico's voor de politiek | 90 |
| Geraadpleegde bronnen | 91 |
| Publicaties | 91 |
| Websites met betrekking tot wegtransport en criminaliteit in het wegvervoer | 91 |

1. Het onderzoek

1.1 Achtergrond en van het onderzoek

In de Europese Unie neemt het wegtransport ruim 70% van al het transport voor zijn rekening. Er worden veel waardevolle goederen vervoerd die aantrekkingskracht uitoefenen op criminele groeperingen. Goede cijfers over de omvang van de criminaliteit in het wegtransport zijn niet voldoende voorhanden om een juiste inschatting van de schade hiervan te kunnen maken. Daarbij worden niet alle gestolen goederen of schade als gevolg van een inbraak gemeld. Ook kunnen incidenten gerelateerd aan de diefstal van transportgoederen in verschillende databases terechtkomen of verschillende aanduidingen in de database krijgen. Politiediensten proberen door betere informatie uitwisseling meer grip op de criminaliteitsbeheersing te krijgen. Het initiatief van het Regionaal Platform Criminaliteitsbeheersing (RPC) is hier een voorbeeld van. De wegtransport sector probeert zelf ook meer grip te krijgen op de criminaliteitsbeheersing. Logistieke dienstverleners nemen individueel maatregelen zoals betere planning, waardoor er minder overnachtingen met waardevolle goederen nodig zijn, en ook wordt bij het aannemen van nieuw personeel strenger gecontroleerd aan de hand van een uitgebreid antecedentenonderzoek. Daarnaast wordt in het collectieve verband van de Transportation Asset Protection Association (TAPA) hard gewerkt aan een database voor incidenten en regelgeving ter preventie van criminaliteit.

De zogenaamde TAPA EMEA IIS incident database is opgericht om inzicht te krijgen in de criminele activiteiten. De database wordt helaas enkel bijgehouden door de leden van TAPA organisatie waardoor de database niet een volledig overzicht geeft van de criminele activiteiten. De database maakt wel een grove indicatie van de omvang en toename van criminaliteit mogelijk¹. Het totale verlies aan waarde als gevolg van diefstal in Europa wordt geschat op 8,2 miljard Euro per jaar. Gerelateerd aan het aantal ritten betekent dit een kostenpost van ca. 6,7 Euro per rit. In de periode 2003 en 2006 heeft circa 41% van de incidenten plaatsgevonden gedurende de rit en circa 60% gedurende de stop. Van alle incidenten is meer dan 60% zonder gevaar geweest voor de bestuurder en is er geen schade aan de vrachtwagen combinatie geconstateerd. In ruim vijftien procent van de gevallen wordt, in afwezigheid van de chauffeur,

¹ Engel, A.W. van den , en Prummel, E. "Organized theft of commercial vehicles and their loads in the European Union." Rapport No.IP/B/TRAN/IC/2006-194 van NEA Transport research and training, Rijswijk, April 2007.

de gehele lading inclusief vrachtwagen combinatie gestolen. In de overige gevallen wordt onder bedreiging de lading inclusief vrachtwagen combinatie van de bestuurder ontnomen.

Een aantal trends worden de laatste jaren waargenomen. De eerste trend is de toename van het aantal diefstallen van de gehele vrachtwagen combinatie. De tweede trend die genoemd wordt, is de toename van de doelgerichtheid van de diefstallen; dit duidt op voorkennis ten aanzien van de lading die gekozen wordt om te ontvreemden. Hieraan gerelateerd is de derde trend, namelijk dat er sprake is van georganiseerde criminaliteit. Deze georganiseerde activiteiten gaan in toenemende mate samen met zorgvuldige en/ of agressieve methoden. Voorbeelden hiervan zijn nepagenten, valse afleveradressen, en het gebruik van knock-out gassen en bruto geweld.

De Europese Unie, de nationale en lokale overheden ondersteunen een aantal initiatieven om de diefstallen met betrekking tot het wegtransport in kaart te brengen en te bestrijden. In april 2007 is er in opdracht van het Europese Parlement een rapport² verschenen dat de omvang van de georganiseerde diefstallen van commerciële wegtransporteurs in Europa in kaart probeert te brengen. Daarnaast hebben de Ministeries van Verkeer en Waterstaat en van Economische Zaken opdracht gegeven om in een rapport³ de achtergrond van de georganiseerde criminaliteit in kaart te brengen. Ook zijn in navolging van de studies naar de omvang van de criminaliteit in de wegtransportsector een aantal haalbaarheidsstudies⁴ uitgevoerd met als doel de mogelijkheden voor een netwerk van beveiligde parkeerhavens langs de Europese snelwegen in kaart te brengen. Op lokaal niveau zien gemeentes en overheidsinstanties het belang in van samenwerking met de wegtransportsector om bestaande en nieuwe bedrijven terreinen te voorzien van parkmanagement en beveiligde parkeergelegenheid. Hiertoe heeft de Nederlandse overheid een aantal regelingen ondergebracht bij SenterNovem die de ontwikkeling van dergelijke duurzame bedrijvenparken faciliteren.

Naast de aandacht voor duurzame bedrijventerreinen is er toenemende interesse om meer direct bescherming te bieden aan het wegtransport door het opzetten van beveiligde parkeerterreinen. Het project Beveiligd Parkeren aan de A67 op het Kempisch Bedrijven Park is een haalbaarheidsstudie dat direct invulling geeft aan deze interesse. Het project bestaat uit een drietal deelprojecten. Voor een uitleg van het gehele project verwijzen wij naar paragraaf 1.3. De focus

² Engel, A.W. van den, en Prummel, E. "Organized theft of commercial vehicles and their loads in the European Union." Rapport No.IP/B/TRAN/IC/2006-194 van NEA Transport research and training, Rijswijk, April 2007.

³ Kuppens, J., Vries Robbe, E. de, Leiden, I. van, en Ferwerda, H. "Zware jongens op de weg. Een onderzoek naar georganiseerde diefstal in de wegtransportsector." Rapport van Advies- en onderzoeksgroep Beke, Arnhem, juni 2006.

⁴ Visser, H., en Engel, A. van den. "Study on the Feasibility of organising a network of secured parking areas for road transport on the Trans European Road Network." Rapport R20060258/30466000/jvi/cwi van NEA Transport research and training, Rijswijk, January 2007.

van dit rapport richt zich op het identificeren van de factoren die de haalbaarheid beïnvloeden van een beveiligd parkeerterrein. Gezien de ligging van het beoogde parkeerterrein nabij de Belgische grens, zijn belangrijke stakeholders in België en Nederland benaderd. Doordat het beveiligd parkeren een raakvlak heeft met verschillende beleidsgebieden zijn stakeholders uit een diverse publieke en private achtergrond bij het project betrokken. Deze stakeholders zijn gevraagd naar de kennis die zij hebben over beveiligd parkeren. Naast de stakeholders zijn de directe gebruikers van het beveiligd parkeren, de logistieke dienstverleners, benaderd. Daarnaast zijn verschillende informatie bronnen gebruikt om een inschatting te maken van de haalbaarheid van beveiligd parkeren langs de A67.

1.2 Doelstelling en onderzoeksvragen

De doelstelling van het onderzoek is in de eerste plaats het leveren van inzicht in de wensen en eisen die gebruikers en andere belanghebbenden hebben en eisen die zij stellen aan beveiligd parkeren met de bijbehorende faciliteiten. Dit inzicht in de wensen en eisen vormt de kern van het haalbaarheidsonderzoek ten behoeve van beveiligd parkeren langs de A67. De aanpak van het onderzoek loopt via een drietal rapportages die in deze eindrapportage zijn samengebracht: 1) de ontwikkeling van het parkeerconcept; 2) marktonderzoek naar behoeftestelling bij stakeholders; en 3) de bedrijfseconomische haalbaarheidsanalyse van het concept beveiligd parkeren langs de A67. Deze eindrapportage ondersteunt hiermee de besluitvorming van de werkgroep Publiek Private Samenwerking ten aanzien van de realisatie van beveiligd parkeren langs de A67.

Op grond van de voorgaande beschouwing luiden de onderzoeksvragen als volgt:

1. Welke ontwikkelingen zijn er op het gebied van veilig parkeren in Nederland en in Europa?

Om een goed beeld te krijgen van de slagingskansen van het beveiligde parkeerterrein is het belangrijk om globaal inzicht te hebben in de ontwikkelingen op het gebied van veilig parkeren in Nederland en Europa. Het gaat daarbij om het identificeren van de belangrijke organisaties die met beveiligde parkeerterreinen actief zijn op de markt en de plannen die zij hebben voor de ontwikkeling van dergelijke terreinen met name in de regio van zuidoost Brabant.

2. Wat zijn de plannen voor het Kempisch Bedrijvenpark?

Naast de plannen die in Nederland en Europa bestaan op het gebied van beveiligd parkeren is het goed om kennis te nemen van de plannen met betrekking tot het Kempisch

Bedrijvenpark. Het soort bedrijven dat zich er gaat vestigen heeft invloed op de uitvoering van het beveiligd parkeerterrein. Daarnaast gaat het ook om de specifieke kenmerken die zijn vastgelegd in het bestemmingsplan.

3. Welke eisen en wensen stellen gebruikers en andere belanghebbenden aan het concept van beveiligd parkeren?

De wensen en eisen kunnen uitgewerkt worden in termen van doelgroepen, beveiliging, voorzieningen en de manier van exploitatie. Het herkennen van de relevante doelgroepen en het uitwerken van een toegangssysteem waarmee de relatie met de doelgroepen kan worden gehandhaafd heeft speciale aandacht. Voor het beveiligen van het parkeerterrein is het voor een juiste inschatting van belang om bij verschillende stakeholders te identificeren welke eisen zij stellen aan de beveiliging. Daarnaast gaat de onderzoeksvraag in op de manieren om het beveiligde parkeerterrein onder de aandacht te brengen bij de verschillende doelgroepen. Met betrekking tot de voorzieningen richt de deelvraag zich op de minimale vereisten die wenselijk worden geacht om voldoende interesse te wekken bij de chauffeurs en andere doelgroepen die gebruik willen maken van het beveiligde parkeerterrein. De eisen en wensen hebben invloed op uitvoeringsmogelijkheden van beheer en de gevolgen voor de exploitatie. De manier van exploitatie bepaald in grote mate de continuïteit van het beveiligde parkeerterrein. De formulering van de economische doelstelling van het beveiligde parkeerterrein en het creëren en handhaven van een draagvlak voor continuïteit staan daarin centraal.

4. Wat is de intentie bij de verschillende doelgroepen om gebruik te gaan maken van beveiligd parkeren?

Met het inzicht in de wensen en eisen die verschillende stakeholders stellen aan het beveiligd parkeren worden de directe gebruikers van het beveiligde parkeerterrein benaderd. Een aantal groepen van gebruikers wordt geïdentificeerd en van elke groep wordt gevraagd naar de intentie die zij hebben om op termijn gebruik te gaan maken van beveiligd parkeren. Dit inzicht in intentie wordt aangevuld met de wensen die zij hebben ten aanzien van beveiligd parkeren. Deze informatie wordt gebruikt bij de berekening van de prognose van de aantallen gebruikers die interesse hebben naar beveiligd parkeren langs de A67.

5. Wat is de verwachte omvang en samenstelling van het vrachtverkeer dat gebruik maakt van beveiligd parkeren langs de A67?

Om tot een goede inschatting te komen ten aanzien van de omvang van het aantal gebruikers van beveiligd parkeren is het van belang inzicht te hebben in het aantal vrachtauto's dat van de A67 gebruik maakt. Naast het aantal is het tevens van belang goed inzicht te hebben in de samenstelling van de vrachtauto stromen: nationaal en internationaal verkeer. De verwachting is dat internationaal verkeer eerder gebruik zal maken van beveiligd parkeren langs snelwegen dan het nationale verkeer.

6. In welke mate is beveiligd parkeren langs de A67 haalbaar?

Voor de haalbaarheidsanalyse worden de voorgaande gegevens samengevoegd. Het inzicht in de doelgroepen en hun wensen en eisen geeft informatie over de uitvoering van het beveiligde parkeerterrein en daarmee de hoogte van de benodigde investeringen. Vervolgens geeft het inzicht in de intentie en de prognose van de vrachtauto bewegingen op de A67 informatie over de verwachte gebruikersaantallen van beveiligd parkeren voor het beveiligde parkeerterrein. De haalbaarheidsanalyse wordt vervolgens onderbouwd door een benchmarkanalyse van een aantal beveiligde parkeerterreinen in Nederland en in Europa. Deze informatie geeft kentallen over de investeringen en inzicht in het prijsniveau dat gehanteerd kan worden. Deze informatiestromen samen geven antwoord op deze laatste deelvraag, namelijk in welke mate is beveiligd parkeren langs de A67 haalbaar.

Door beantwoording van de deelvragen wordt inzicht gegeven in de belangen, probleempercepties en oplossingsrichtingen die de verschillende actoren hebben. Op basis van deze inzichten kunnen de ontwerpcriteria vastgesteld worden die de haalbaarheidskansen van een beveiligd parkeerterrein beïnvloeden.

1.3 Onderzoeksaanpak

Om antwoord te kunnen geven op de bovengenoemde vragen zijn een aantal activiteiten uitgevoerd. Deze activiteiten zijn op te delen in vier fases. De eerste fase is de *literatuurstudie* om meer inzicht te krijgen in de aanwezige kennis ten aanzien van beveiligd parkeren en zodoende antwoord te kunnen geven op deelvragen 1 en 2. De literatuurstudie wordt gevolgd door de *expertmeeting*. Met de expertmeeting wordt inzicht verschaft in de eisen en wensen die gebruikers en andere belanghebbenden stellen aan het concept van beveiligd parkeren, en daarmee geeft het antwoord op deelvraag 3. Na de expertmeeting wordt in de derde fase het *marktonderzoek* uitgevoerd. Het marktonderzoek richt zich op deelvragen 4 en 5: de intentie die doelgroepen hebben ten aanzien van beveiligd parkeren en de verwachte aantallen en samenstelling van de vrachtautobewegingen op de A67. De laatste fase is die van de *haalbaarheidsanalyse*. In deze fase

wordt antwoord gegeven op de deelvraag 6. Tevens wordt een toelichting gegeven ten aanzien van de implicaties van de haalbaarheidsanalyse.

1.3.1 Literatuurstudie

Deze eerste activiteit bestaat uit deskresearch waarbij gezocht is naar Nederlandse en internationale literatuur op het gebied van beveiligd parkeren. De literatuur is gezocht op de websites van verschillende stakeholders, zoals ministeries en branche organisaties, die actief zijn op het gebied van beveiligd parkeren. Omdat het onderwerp beveiligd parkeren een relatief nieuw en actueel onderwerp is, zijn er naast de beschikbare literatuur ook de persberichten en andere media gebruikt. Het doel van de deskresearch is om inzicht te krijgen in de ontwikkelingen op het gebied van beveiligd parkeren in Nederland en Europa.

1.3.2 Expertmeeting

De expertmeeting identificeert de uitgangspunten van beveiligd parkeren door de formulering van de ontwerpcriteria van een beveiligd parkeerterrein. Op basis van individuele interviews met experts van belangrijke stakeholders en aansluitend een aantal workshops in de expertmeeting worden de ontwerpcriteria geformuleerd. Deze ontwerpcriteria vormen in grote mate de afbakening van de ontwerpmogelijkheden van het beveiligde parkeerterrein.

1.3.3 Marktonderzoek

De ontwerpcriteria dienen als basis voor de derde fase van het onderzoek dat zich richt op de wensen en eisen die gebruikers hebben ten aanzien van het gebruik van een beveiligd parkeerterrein. De wensen en eisen die gebruikers stellen aan een beveiligd parkeerterrein worden onderzocht door middel van een marktonderzoek. Het marktonderzoek geeft daarmee de mogelijkheid om de meest wenselijke uitvoering van het beveiligde parkeerterrein te identificeren. Daarnaast wordt aan de hand van het marktonderzoek onderzocht in welke mate er verwacht kan worden dat er gebruik gemaakt gaat worden van beveiligd parkeren langs de A67.

1.3.4 Haalbaarheidsanalyse

De vierde fase van het onderzoek richt zich op de haalbaarheid van het beveiligde parkeerterrein. De meest wenselijke uitvoering en de prognose van het gebruik die volgen uit het

marktonderzoek worden nader uitgewerkt om goed zicht te krijgen op de slagingskansen van het beveiligde parkeerterrein aan de A67. Daarnaast zullen een aantal aanbevelingen gedaan worden om de slagingskansen te vergroten en volgt er een discussie over de implicaties van beveiligd parkeren voor de exploiterende ondernemingen en de betrokken overheidsorganisaties.

1.4 Leeswijzer

De hoofdstukken van het rapport volgen de onderzoeksvragen zoals deze eerder geformuleerd zijn. Hoofdstuk 2 geeft een beschrijving van de ontwikkelingen die op dit moment in Nederland en Europa gaande zijn met betrekking tot het beveiligd parkeren. Vervolgens gaat Hoofdstuk 3 in op de specifieke kenmerken van het Kempisch bedrijventerrein waar het beveiligd parkeerterrein beoogd is. In Hoofdstuk 4 wordt antwoord gegeven op de derde deelvraag. Op basis van de expertmeeting worden de thema's van de workshops verder uitgewerkt en wordt een toelichting gegeven op de aanbevelingen voor de ontwerpcriteria van beveiligd parkeren zoals die voortkomen uit de workshops. In Hoofdstuk 5 wordt het marktonderzoek besproken en inzicht gegeven in de intentie van belangrijke doelgroepen om gebruik te maken van beveiligd parkeren en inzicht in de vrachtautobewegingen over de A67. De ontwerpcriteria uit hoofdstuk vier en de intentie en verkeersstromen uit Hoofdstuk 5 zijn de belangrijke ingrediënten voor de haalbaarheidsanalyse. Deze haalbaarheidsanalyse wordt in Hoofdstuk 6 uitgewerkt. Naast de gegevens uit de eerdere hoofdstukken wordt de haalbaarheidsanalyse ondersteund door informatie uit een benchmark van een aantal beveiligde parkeerterreinen in Nederland en Europa. In Hoofdstuk 7, het laatste hoofdstuk, wordt de conclusie geformuleerd ten aanzien van de haalbaarheid van beveiligd parkeren langs de A67. Deze conclusie wordt toegelicht met een visie ten aanzien van beveiligd parkeren en een discussie met betrekking tot de vitaliteit van de betreffende ondernemingen die het beveiligde parkeerterrein willen exploiteren. Tenslotte worden de politieke risico's die verbonden zijn aan de beslissing betreffende beveiligd parkeren besproken.

2. Veilig parkeren in Nederland en Europa.

Veilig parkeren voor het wegtransport is een onderwerp dat de afgelopen jaren in toenemende mate terug is te vinden op de agenda's van verschillende overheidsinstanties, belangenorganisaties en particuliere ondernemingen. In dit hoofdstuk zullen wij een inzicht geven in een aantal belangrijke ontwikkelingen op dit gebied zoals die in de media zijn verschenen. Daarnaast worden in dit hoofdstuk de ervaringen en percepties verwerkt die de vertegenwoordigers van verschillende stakeholder organisaties hebben met betrekking tot beveiligd parkeren.

2.1 Criminaliteit in het wegtransport.

Om meer inzicht te krijgen in de mate van georganiseerde criminaliteit in de wegtransportsector en de beleidsmaatregelen die nodig zijn om het probleem te beheersen zijn een aantal rapporten opgesteld. In opdracht van het Europees Parlement, DG-IPOL, heeft NEA Transport Research and Training een onderzoek⁵ uitgevoerd naar de omvang van de georganiseerde misdaad in het wegtransport in de Europese Unie. Op basis van dit onderzoek zijn een aantal zogenaamde hotspots geïdentificeerd waar diefstal van wegtransport vooral plaatsvindt en onder welke condities dat gebeurt. Het rapport concludeert dat 60% van alle diefstallen plaatsvindt gedurende een stop. Daarnaast geeft het rapport aan dat de registratie van de georganiseerde diefstallen van het wegtransport in de Europese landen op verschillende wijze ingevuld wordt. Zo kan het voorkomen dat in het ene geval het type incident gerapporteerd wordt en in het andere geval de waarde van de gestolen goederen. Hierdoor is het lastig om een goede inschatting te maken van de omvang van de georganiseerde diefstal en zijn de geregistreerde gegevens slechts een indicatie. Meer samenwerking en coherentie in de rapportages is een aanbeveling die uit het rapport volgt.

De Beke Groep heeft in opdracht van de Ministeries van Economische Zaken en Verkeer en Waterstaat een onderzoek⁶ uitgevoerd naar de georganiseerde diefstal in de wegtransportsector in Nederland. Zij richten zich in het onderzoek op de organisatie en werkwijze van criminele groeperingen. Met betrekking tot de werkwijze van de daders blijkt dat de voorkeur wordt gegeven aan verlaten bedrijventerreinen. Hierbij worden de doelwitten min of meer toevallig gekozen. Meer dan verwacht is het voertuig zelf de beoogde buit van de diefstal. De interesse

⁵ Engel, A.W. van den , en Prummel, E. "Organized theft of commercial vehicles and their loads in the European Union." Rapport No.IP/B/TRAN/IC/2006-194 van NEA Transport research and training, Rijswijk, April 2007.

⁶ Kuppens, J., Vries Robbe, E. de, Leiden, I. van, en Ferwerda, H. "Zware jongens op de weg. Een onderzoek naar georganiseerde diefstal in de wegtransportsector." Rapport van Advies- en onderzoeksgroep Beke, Arnhem, juni 2006.

gaat uit naar oudere vrachtwagens, specifieke merken en koeltrailers. Met betrekking tot de goederen blijken consumenten goederen zoals elektronica, cosmetica en kleding en industriële goederen zoals kostbare metalen de voorkeur te genieten. Met name de zeiltrailers zijn een makkelijk doelwit omdat deze het mogelijk maken even snel te kijken welke goederen er in de trailer aanwezig zijn. Ten slotte komen de auteurs met een aantal aanbevelingen voor convenantafspraken om de criminaliteit in de wegtransportsector terug te dringen. Opleiding en voorlichting van medewerkers in de wegtransport om criminaliteit te voorkomen worden het eerste genoemd. Vervolgens wordt er aandacht gegeven aan de procedures voor werving en selectie van personeel en het gebruik maken van beveiligde parkeerterreinen. Optimalisering van de interne samenwerking en het stroomlijnen van informatie bij politiediensten zijn aanbevelingen om meer preventief een reductie van criminaliteit te bewerkstelligen. Met betrekking tot de ketenbenadering wordt gepleit voor meer samenwerking tussen de transportbedrijven en opdrachtgevers van transport ten aanzien van preventie.

De ketenbenadering komt ook naar voren in een rapport⁷ naar de haalbaarheid van een georganiseerd netwerk van beveiligde parkeerterreinen uitgevoerd door NEA Transport Research en Training. In het rapport wordt een analyse gemaakt van de vraag en aanbod van beveiligde parkeerplaatsen in de Europese Unie. Vervolgens worden een aantal aanbevelingen gedaan ten aanzien van de veiligheidsmaatregelen die genomen moeten worden op parkeerplaatsen die zich bevinden in de buurt van een hotspot en op parkeerplaatsen op minder gevoelige locaties. Uit het onderzoek blijkt dat er vooral vraag is naar relatief kleine beveiligde terreinen met de hoogste mate van beveiliging. Ten aanzien van de haalbaarheid wordt de analyse gemaakt dat de uurkosten van parkeren in de buurt van een hotspot op een kleine parkeerplaats (ca. 100 plaatsen) bij een bezettingsgraad van 50% al gauw met een factor 1,5 toeneemt (tot Euro 4,02 per uur) ten opzichte van parkeren op minder gevoelige plaatsen (Euro 2,74 per uur). In vergelijking met grote parkeerterreinen op een niet hotspot locatie (Euro 1,71 per uur), neemt bij 50% bezettingsgraad de prijs voor een kleine parkeerplaats op een hotspot al gauw met factor 2,4 toe tot Euro 4,02 per uur. Om de haalbaarheidskansen van een relatief klein beveiligd parkeerterrein op een hotspot locatie te vergroten wordt gepleit voor subsidiemogelijkheden op het gebied van de grondprijzen. Tenslotte worden er aanbevelingen gedaan ten aanzien van publiek-privaat samenwerking om continuïteit van het beveiligd parkeren beter te waarborgen en dient de uitwisseling van verschillende informatie stromen beter tot stand te komen.

⁷ Visser, H., en Engel, A. van den. "Study on the Feasibility of organising a network of secured parking areas for road transport on the Trans European Road Network." Rapport R20060258/30466000/jvi/cwi van NEA Transport research and training, Rijswijk, Januari 2007.

2.2 Ervaringen van chauffeurs

Het vrachtverkeer op snelwegen neemt elk jaar toe. De verwachting is dat het vrachtverkeer in Nederland tot 2020 met circa 20% zal groeien⁸. Door de toenemende drukte wordt er ook meer gebruik gemaakt van de parkeerplaatsen langs snelwegen. De chauffeurs ervaren dit doordat er steeds minder ruimte is voor het parkeren van vrachtauto's langs snelwegen. Mede door de naleving van de rijtijdenwet wet ondervindt de chauffeur steeds meer moeite met het vinden van een (goede) parkeerplaats. Daarbij komt dat chauffeurs vaste tijden aangewezen krijgen waarop ze de goederen moeten leveren. De combinatie van minder parkeerruimte, de druk op de rijtijden en de steeds krappere wordende levermomenten van goederen maakt het dat chauffeurs in toenemende mate moeite hebben om hun rustmomenten goed in te plannen. Daar bovenop komt dat de parkeerplaatsen langs snelwegen in toenemende mate als onveilig worden ervaren. De berichtgeving dat de criminaliteit in het wegtransport steeds professioneler en agressiever wordt, resulteert in een enorme interesse bij chauffeurs naar beveiligd parkeren, zelfs als de lading van weinig waarde is. Dit is duidelijk te zien bij het wegrestaurant Nobis Asten in Zuid Oost Brabant. Hier is een beveiligd parkeerterrein ontwikkeld dat een sterke aantrekkingskracht heeft op chauffeurs. Als het beveiligde parkeerterrein vol is, parkeren zij op het nabij gelegen industrieterrein.

2.3 Opdrachtgevers en ontvangers

Met de toenemende criminaliteit in de wegtransportsector en de mogelijkheid tot veilig parkeren zullen opdrachtgevers ertoe overgaan om in toenemende mate van transportbedrijven te eisen dat zij veilig parkeren. Deze trend is al zichtbaar in het feit dat opdrachtgevers het in mindere mate toestaan dat vrachtauto's een dag van te voren geladen worden. Steeds meer opdrachtgevers vragen om beveiligde parkeermogelijkheden en beveiligde opslag als de vrachtauto een dag voor aanvang van de rit geladen wordt. Op dit moment zijn beveiligde parkeerterrein nog niet voldoende aanwezig om door opdrachtgevers de eis kracht bij te zetten. De trend bij ontvangers van goederen is, zoals al eerder genoemd, dat zij steeds vaker ertoe overgaan om te werken op basis van tijdsvensters voor het laden en lossen. Transporteurs dienen hier de ritten op af te stemmen maar door de drukte op snelwegen is het vaak lastig in te schatten hoelang een rit gaat duren. Chauffeurs kunnen daardoor vaak al eerder op of in de buurt van een locatie zijn waardoor er interesse ontstaat naar de mogelijkheden van veilig parkeren. De interesse bij

⁸ Rapport Rijkswaterstaat, "Fileverkenning, De ontwikkeling van de vertragingen op het Nederlandse autosnelwegennet." Rotterdam, Juli 2004.

opdrachtgevers en ontvangers gebruik te maken van beveiligde parkeerterreinen gecombineerd met een constructie waarin transportbedrijven aangemoedigd worden om gebruik te maken van beveiligd parkeerterrein vergroot de kans voor het parkeerterrein aan de A67. Als gevolg hiervan kan de criminaliteit in de wegtransportsector aangepakt worden vanuit een benadering die door meerdere stakeholders in de keten gedragen wordt.

2.4 Nederlandse overheid en nationale belangen organisaties

Een aantal organisaties zetten zich in om het rendement van de logistieke sector te verbeteren. Deze organisaties richten zich op de bevordering van de bereikbaarheid en op maatregelen om het beheer van goederenstromen doelmatiger te laten verlopen. De verkeersbewegingen van trucks spelen een belangrijke rol en er is een trend om deze bewegingen meer te stroomlijnen. Het Rotterdams havengebied speelt met het idee om in de toekomst te gaan werken met slottijden voor vrachtwagens. De slottijden, die in afstemming met de vervoerder door de terminal worden vastgelegd, voor het aan- en afleveren van containers moet een meer gelijkmatige stroom creëren en dus een lagere capaciteitsbehoefte opleveren⁹. De gedachtegang met betrekking tot de slottijden is in het Rotterdams havengebied nog niet op grote schaal doorgevoerd maar op een kleinere schaal is reeds een trend waarneembaar dat de ontvangende partij van goederen een tijdvenster aanbiedt aan de transporteur om de goederen af te leveren. Zoals eerder gezegd kan, door het lastig inschatten van de duur van een bepaalde rit, de chauffeur eerder op plaats van bestemming zijn waardoor de vraag naar beveiligde parkeerterreinen toe kan nemen.

In het afgelopen jaar hebben een aantal organisaties zoals Les Routiers, TLN, EVO, en KLPD het gezamenlijke initiatief genomen om tot richtlijnen van parkeerplaatsen te komen. In navolging van België probeert men in Nederland tot een systeem van categorisatie te komen om parkeerplaatsen te kunnen beoordelen. Het doel is om deze parkeerplaatsen in categorieën in te delen die aangeven welke mate van bewaking/veiligheid en voorzieningen aanwezig zijn op verschillende parkeerplaatsen langs de snelwegen. Er wordt gewerkt aan een systeem met 4 categorieën. Deze categorieën zijn nu in ontwikkeling maar er wordt gedacht aan:

Cat 0: basisvoorzieningen met een veilig gevoel als gevolg van slimme infrastructuur;

Cat 1: is Cat 0 ondersteund met praatpalen en informatievoorziening;

Cat 2: is Cat 1 met betaald parkeren, slagbomen, hekwerk en camera's;

⁹ Rapport Connekt, "Truckafhandeling." Eindrapport FAMAS.MV2, Delft, Oktober 2003.

Cat 3: is Cat 2 ondersteund door personeelsbewaking.

Afgelopen zomer hebben de deelnemers van het initiatief een enquête afgenomen bij onder andere chauffeurs, transportbedrijven en wegrestaurants over het veilig parkeren, de criminaliteit en de benodigde voorzieningen en gewenste capaciteit. De doelstelling is om tot een systeem te komen waardoor het makkelijker wordt om in te schatten welke locaties in meer of mindere mate veilige parkeerterreinen zijn. Hierbij houdt men rekening met de ontwikkelingen in Europa omdat men zich bewust is van het belang om een uniform Europees systeem te hebben.

2.5 Europese ontwikkelingen

De ontwikkelingen op Europees niveau bevinden zich in de startfase. De Europese Commissie heeft het probleem onderkend. Mede op aansporen van Europarlementariër Corine Wortman zijn een aantal initiatieven ontwikkeld om meer zicht te krijgen op de criminaliteit in de transportsector en de beleidsmaatregelen die nodig zijn om de criminaliteit beter te beheersen.

In 2006 heeft de Belgische overheid een aantal stappen ondernomen om inzichtelijk te maken in welke staat de verschillende parkeergelegenheden langs haar snelwegen zich bevinden. Er is een sterrenstelsel ontwikkeld dat loopt van 1 tot 3 sterren. Het sterrenstelsel geeft aan welke mate van voorzieningen, veiligheid en hygiëne een bepaalde parkeergelegenheid voldoet. Een parkeergelegenheid dat valt binnen de categorisatie van één ster voldoet aan de minimale eisen van hygiëne en overzichtelijkheid van het terrein. De hoogste categorie beschrijft een bewaakt terrein met verschillende voorzieningen.

Op Europees niveau is de Transported Asset Protection Association (TAPA) actief om meer zicht te krijgen op de maatregelen die genomen kunnen worden om criminaliteit in het wegtransport beter te beheersen. De Transported Asset Protection Association (TAPA) is een organisatie waarbij de leden, zoals producenten, transportbedrijven, overheidsorganisaties en andere stakeholders op het gebied van transport, zich hebben verenigd om het verlies van goederen in internationale transportketens te verminderen. Een van de initiatieven is het opzetten van een informatiesysteem met betrekking tot criminele activiteiten gericht op vracht van TAPA EMEA leden, het zogenaamde 'Incident Information Service IIS'.¹⁰ Daarnaast werkt men aan een lijst van minimale voorwaarden, de Trucking Security Requirements (TSR)¹⁰, die de veiligheid van het transport van de goederen van TAPA leden moet garanderen.

¹⁰ Op de website van TAPA, www.tapaemea.com kunnen een aantal concept documenten geraadpleegd worden die de voorwaarden bespreken en toelichten. Zie hiervoor het draft document van TAPA EMEA: "Freight Supplier Minimum Trucking Security Requirements (TSR).

De Europese commissie heeft in navolging van de rapportages en het onderschrijven van de problematiek een subsidie¹¹ uitgegeven. De subsidie is in de zomer van 2007 uitgegaan en richt zich op het opzetten van een pilot project om beveiligde parkeerplaatsen langs de Trans-European Road Network (TEN-T) te promoten.

2.6 Samenvatting

Een aantal rapporten hebben de criminaliteit in het wegtransport inzichtelijk gemaakt. Op basis van deze rapporten zijn verschillende organisaties, belangengroepen en overheden actief om de criminaliteit in de wegtransportsector beter te beheersen. Er is in het bijzonder meer focus op beveiligde parkeerterreinen gekomen. In navolging van België zijn belangenorganisaties ook in Nederland actief om een systeem op te zetten om parkeerplaatsen te kunnen indelen naar bijvoorbeeld de mate van hygiëne, voorzieningen en beveiliging. Dit teneinde meer duidelijkheid te scheppen voor de wegtransportsector waar deze beveiligde terreinen zich bevinden. Het is duidelijk dat hierbij voor een brede benadering wordt gekozen. De criminaliteit treft niet alleen de chauffeurs en de transportbedrijven maar bijvoorbeeld ook de producenten van goederen, verzekeraars en politiediensten. Hiermee is het probleem van criminaliteit een probleem voor de gehele keten van goederentransport en als zodanig verdient het de voorkeur dat de oplossing gezocht wordt door samenwerking van de partijen in de sector.

¹¹ De informatie over de subsidie is te vinden op de website van het Directorate-general Energy and Transport: http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/grants/proposal_en.htm

3. Het Kempisch Bedrijvenpark

In het voorgaande hoofdstuk is inzicht gegeven in de ontwikkelingen op het gebied van veilig parkeren op Europees en nationaal niveau. Duidelijk is dat steeds meer organisaties het belang van het nemen van maatregelen om de criminaliteit in de transportsector te beheersen inzien. Het initiatief om een veilig parkeerconcept langs de A67 te ontwikkelen is één van die maatregelen. In dit hoofdstuk gaan we dieper in op de ontwikkelingen die gaande zijn betreffende het Kempisch Bedrijvenpark. Daarnaast wordt ook gekeken naar de ontwikkelingen in de directe regio van het Kempisch Bedrijventerrein om de criminaliteit te beheersen.

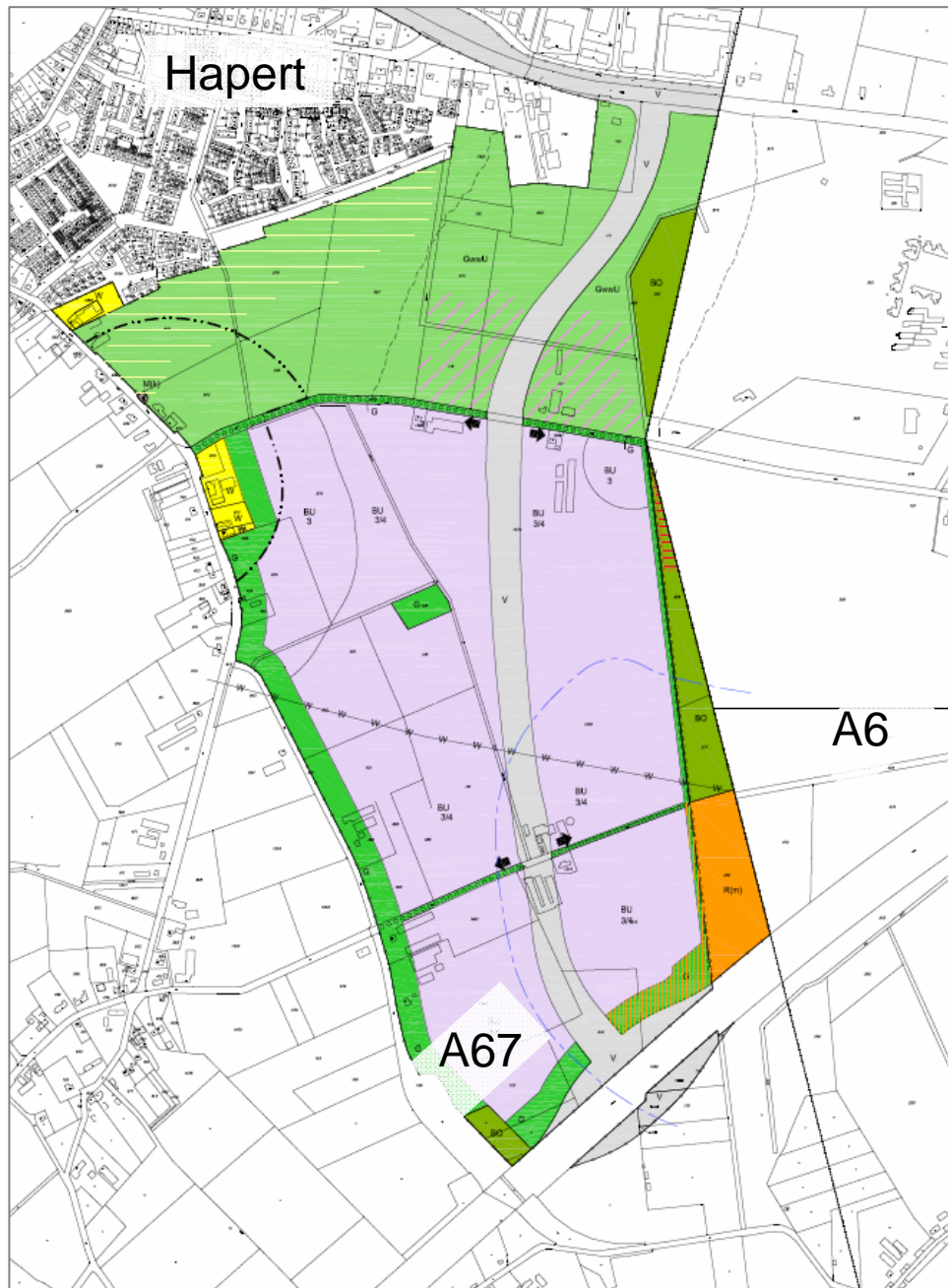
3.1 Het Kempisch bedrijvenpark

Het Kempisch Bedrijvenpark (KBP) is een gezamenlijk bedrijventerrein voor de gemeenten Bergeijk, Bladel, Eersel, Reusel-De Mierden. Figuur 1 geeft een overzicht van de ligging en uitvoering van het bedrijventerrein. Het bedrijventerrein richt zich op ondernemingen met een minimale kavelgrootte van 5.000m². Het Kempisch Bedrijvenpark heeft een totale oppervlakte van circa 120 hectare waarbij ongeveer 60 hectare uitgeefbaar terrein is¹². Het overige oppervlak wordt gebruikt voor infrastructuur, groenvoorziening en een woon-/werkbos. De ruimte wordt intensief en duurzaam gebruikt waarbij het bebouwingspercentage minimaal 50% bedraagt. Het type bedrijven dat beoogt wordt, valt in de categorie 3 en 4, waarbij wordt uitgegaan van een clustering van de bedrijven per bedrijfstype. De bedrijven die een grote verkeersproductie hebben van en naar de snelweg worden aan de zuidzijde van het bedrijventerrein gepositioneerd. Hiermee komt de logistieke sector met de transportondernemingen en het beveiligde parkeerterrein direct aan de snelweg A67 te liggen. Het bedrijvenpark wordt naar de snelweg A67 ontsloten door een nieuw aan te leggen provinciale weg met nieuwe toe- en afritten aan de zuidzijde van het bedrijvenpark.

Met betrekking tot het parkeren wordt in het bestemmingsplan aangegeven dat in het openbaar gebied geen auto's en vrachtauto's geparkeerd mogen worden. Hierdoor dienen de ondernemingen op het Kempisch Bedrijvenpark gebruik te maken van eigen terrein of een gezamenlijke parkeervoorzieningen, bijvoorbeeld het beveiligd parkeerterrein. Ten aanzien van het beeldkwaliteit plan is het advies om hekwerken achter de voorgevelrooilijn, of in het verlengde van de rooilijn te plaatsen met een maximale hoogte van 2 meter. Voor de

¹² De gegevens zijn gebaseerd op het bestemmingsplan Kempisch Bedrijvenpark van de Gemeente Bladel, doc.nr.: 172764/51/R/002d en de adviezen van de werkgroep Werk-woonbos en werkgroep Bedrijven.

voorgevelrooilijn kan een hekwerk bij uiterste noodzaak geplaatst worden. Dit hekwerk is dan maximaal 1 meter hoog en bij voorkeur achter een haagbeuk. De maatregelen voor de interne en externe milieuzonering geven aan dat milieucategorieën 3 en 4 direct worden toegelaten. Milieucategorie 2 en 5 kunnen indirect via vrijstelling toegelaten worden.



Figuur 1: Ligging van het Kempisch Bedrijvenpark (bron: Bestemmingsplan KBP)

Het type bedrijven dat zich gaat vestigen op het Kempisch Bedrijvenpark beïnvloed in hoge mate de vrachtverkeersstromen. Een afgeleide daarvan heeft effect op de vraag naar het beveiligd parkeren. Grote ondernemingen in de industrie en handel van hoogwaardige consumenten producten zullen de noodzaak van een veilige parkeerhaven vergroten. Met een minimaal

kavelgrootte van 5.000m² en een relatief hoog bebouwingspercentage (min. 60% en max. 85%) voor de industrie en handelsondernemingen zal de vraag naar een beveiligd parkeerterrein op het Kempisch Bedrijvenpark versterken. Met betrekking tot het beeldkwaliteitplan moet worden onderzocht welke bepalingen er zijn omtrent het plaatsen van een hekwerk op de erfafscheiding en welke invloed dit heeft op de exploitatie van het beveiligd parkeerterrein.

3.2 Noodzaak voor de regio Eindhoven.

De rapportages van NEA¹³ over de georganiseerde criminaliteit in het wegtransport en de haalbaarheid van een netwerk van beveiligde parkeerterreinen in Europa geven aan dat de regio Eindhoven een drukpunt voor het wegtransport is. De belangrijke routes naar Duitsland en het internationale verkeer van en naar Frankrijk, België, Duitsland en verder de Baltische staten lopen door dit gebied. De drukte op het wegennet komt daarbij ook voort uit industriële activiteit in de regio Eindhoven, de regio van Vlaanderen in België en het Ruhrgebied in Duitsland. Daarnaast is de snelweg A67 ter hoogte van het beoogde beveiligde parkeerterrein direct een doorvoerroute vanuit de havens van Antwerpen, Zeebrugge en Calais in de richting van Duitsland, Polen Baltische Staten en vice versa. De drukte op het wegennet heeft tot gevolg dat de behoefte naar parkeren en in het bijzonder veilig parkeren groot is. Op het traject Eindhoven – Venlo, van de A67, is bij Nobis Asten de mogelijkheid tot beveiligd parkeren. De locatie biedt ruimte aan circa 60 vrachtauto's maar in de weekenden en op de avonden doordeweeks is nauwelijks voldoende ruimte. Op basis van de verkeersdrukke en het gebrek aan beveiligde parkeergelegenheden wordt in de rapportages van NEA het gebied rondom Eindhoven dan ook aangemerkt als hotspot.

3.3 Regionale ontwikkelingen

In de regio Eindhoven zijn een aantal initiatieven om de criminaliteit in het wegtransport te beheersen. In 2004 is het Regionaal Platform Criminaliteitsbeheersing (RPC) Oost Brabant van start gegaan, met het doel alle vormen van criminaliteit in de regio te voorkomen en te beheersen. Het platform werkt met een centraal informatiesysteem en heeft de beschikking over een regionaal toezicht ruimte om de beheersing van criminaliteit bij verschillende bedrijventerreinen te besturen. Dit informatiesysteem is aangesloten op het landelijke informatiesysteem. Het

¹³ Zie de rapporten van Visser, H., en Engel, A. van den. "Study on the Feasibility of organising a network of secured parking areas for road transport on the Trans European Road Network." Rapport R20060258/30466000/jvi/cwi van NEA Transport research and training, Rijswijk, Januari 2007.

En het rapport van Engel, A.W. van den, en Prummel, E. "Organized theft of commercial vehicles and their loads in the European Union." Rapport No.IP/B/TRAN/IC/2006-194 van NEA Transport research and training, Rijswijk, April 2007.

systeem voorziet in de combinatie van cameratoezicht in het publieke en private domein waardoor informatie snel uitgewisseld kan worden tussen publieke en private partijen. Onder regie van de politie kan de observant de beelden en informatie beoordelen en indien nodig de beveiliger, politie en/of andere hulpdiensten aansturen. Het centrale informatiesysteem en de regionale toezicht ruimte bieden de mogelijkheid om de beheersing van criminaliteit op het beveiligd parkeerterrein aan de A67 in een groter geheel van criminaliteits-beheersing mee te nemen.

3.4 Samenvatting

Het Kempisch Bedrijvenpark is volop in ontwikkeling. Het bedrijvenpark is gelegen aan de snelweg A67 welke een brugfunctie heeft voor de lange afstandstransporten tussen bijvoorbeeld België, Frankrijk, Duitsland en verder Scandinavië, de Baltische Staten of Spanje. Daarnaast verwerkt de A67 tevens het verkeer van en naar de haven van Antwerpen, Zeebrugge en Calais. De drukte op het wegennet zorgt ervoor dat het Kempisch Bedrijvenpark en het beveiligd parkeerterrein zich op een hotspot bevinden. Het beveiligde parkeerterrein dat op het Kempisch Bedrijvenpark gepland is, is een initiatief van het Kempisch Logistiek Centrum, het Regionaal Platform Criminaliteitsbeheersing Oost Brabant en het Kempisch Bedrijvenpark. Het is een voorbeeld waarbij concurrenten in samenwerking met publieke instanties werken aan het verlagen van de criminaliteit in de regio. Hierdoor kan de beveiliging van het beveiligde parkeerterrein ondersteund worden vanuit de publieke sector door de toezichtruimte van het Regionaal Platform voor Criminaliteitsbeheersing. Deze factoren samen maken het beveiligde parkeerterrein op het Kempisch Bedrijvenpark een interessante mogelijkheid om een bijdrage te leveren aan de beheersing van criminaliteit in de (internationale) goederenketens.

4. Expertmeeting voor beveiligd parkeren aan de A67

4.1 Inleiding

De expertmeeting heeft het doel inzicht te verschaffen in een aantal onderwerpen. Dit is in de eerste plaats de identificatie van relevante doelgroepen. De wensen die zij hebben, hebben in grote mate invloed op de uitvoering van het beveiligd parkeerterrein. Ook gaat de expertmeeting in op de manieren om het beveiligde parkeerterrein onder de aandacht te brengen bij de verschillende doelgroepen. Een tweede belangrijk onderwerp van de expertmeeting is het pakket van eisen dat gesteld wordt aan de beveiliging van het parkeerterrein. Een juiste inschatting van de omvang en vorm van beveiliging die verschillende stakeholders identificeren draagt bij aan het inzicht in het effect van de beveiliging op de exploitatiekosten. Het derde onderwerp heeft betrekking op de benodigde voorzieningen en faciliteiten op het beveiligde parkeerterrein. Deze voorzieningen en faciliteiten bepalen de aantrekkelijkheid van het terrein voor de chauffeurs om gebruik te maken van het beveiligde parkeren. Het vierde aandachtsgebied betreft de exploitatie van het beveiligde parkeerterrein. De manier van exploitatie bepaald in grote mate de continuïteit van het beveiligde parkeerterrein. De formulering van de economische doelstelling van het beveiligde parkeerterrein en het creëren en handhaven van een draagvlak voor continuïteit staan daarin centraal.

Door bovenstaande onderwerpen uit te werken wordt inzicht gegeven in de belangen, probleempercepties en oplosrichtingen die de verschillende actoren hebben. Op basis van deze inzichten kunnen de ontwerpcriteria vastgesteld worden die de haalbaarheidskansen van een beveiligd parkeerterrein beïnvloeden.

4.2 Onderzoeksaanpak van de expertmeeting

Om antwoord te kunnen geven op de bovengenoemde vragen zijn een aantal activiteiten uitgevoerd. Deze activiteiten zijn op te delen in drie fases; 1) het achtergrond onderzoek door middel van deskresearch, 2) het inventariseren van de kennis bij stakeholders door middel van interviews, en 3) het formuleren van de ontwerpcriteria op basis van de expertmeeting.

4.2.1 Deskresearch

De eerste activiteit is deskresearch waarbij aan de hand van beschikbare literatuur zoals rapportages en persberichten inzicht wordt verkregen in de belangrijke stakeholders voor op het gebied van beveiligd parkeren in Nederland.

4.2.2 Interviews

In samenwerking met de werkgroep Publiek Private Samenwerking Kempisch Bedrijven Park (PPS KBP) is een lijst opgesteld van de stakeholders die belang hebben bij een beveiligd parkeerterrein. Een aantal vertegenwoordigers van de stakeholders zijn vervolgens uitgenodigd voor een interview en expertmeeting. De interviews en de expertmeeting hebben het doel om de vertegenwoordiger te informeren over het verkenningsonderzoek en om kennis en informatie te verzamelen over de bestrijding van transportcriminaliteit. Daarnaast zijn de vertegenwoordigers gevraagd naar de gewenste faciliteiten voor beveiligd parkeren en is een inventarisatie gemaakt van de opvattingen die vertegenwoordigers hebben om tot de nodige maatregelen voor beveiligd parkeren te komen. Deze informatie draagt bij aan het formuleren van een gezamenlijke richting en doelstelling met betrekking tot de ontwerpcriteria van het beveiligde parkeerconcept. De selectie zal zich beperken tot een aantal relevante stakeholders vanuit verschillende achtergronden. Dit vanwege praktische overwegingen en omdat in deze fase van het onderzoek een indicatie van het krachtenveld en speelveld van groter belang is dan een uitputtende inventarisatie en analyse. Volgens de onderzoekers is het wel van groot belang dat met de selectie in voldoende mate de verschillende schakels en stakeholders afgedekt worden.

De interviews zijn gebaseerd op open vragen. De onderwerpen die aan bod komen zijn meer gestructureerd. In Bijlage I is een topiclijst van de onderwerpen die tijdens een interview aan bod zijn gekomen opgenomen. De personen die geïnterviewd zijn, zijn te vinden in Bijlage II. Van elk interview is een transcript opgesteld om indien nodig op een later tijdstip opnieuw te kunnen raadplegen. Vervolgens zijn de transcripten verwerkt en aan de respondent overlegd om de betrouwbaarheid van de verzamelde gegevens te vergroten.

4.2.3 De Expertmeeting

De interviews met vertegenwoordigers van de stakeholders hebben een lijst van onderwerpen opgeleverd die gebruikt zijn voor een verdere discussie in de workshops van de expertmeeting. De vertegenwoordigers van de verschillende stakeholders zijn telefonisch en/of via e-mail

benaderd om deel te nemen aan de expertmeeting. In Bijlage III is een lijst opgenomen van de personen die zijn uitgenodigd voor de expertmeeting. Het eerste gedeelte van de expertmeeting werd ingevuld door een drietal presentaties. De eerste presentatie van de Burgemeester van Bladel, Burgemeester S.P. Grem, ging in op de achtergrond van het Kempisch Bedrijvenpark. De tweede presentatie betrof een uiteenzetting met betrekking tot de laatste ontwikkelingen op het gebied van beveiliging in de transportsector door Professor J.A.E.E. van Nunen van de RSM Erasmus Universiteit. Vervolgens heeft een audiovisuele presentatie inzicht gegeven in de problematiek rondom de transportcriminaliteit en de mogelijke rol van een beveiligd parkeerterrein aan de A67 hierbij. Deze audiovisuele presentatie was gemaakt door Peter van den Ende van het Regionaal Platform van Criminaliteitsbeheersing Oost Brabant. De drie presentaties hadden het doel om achtergrond informatie mee te geven en de gedachten van de aanwezige experts op scherp te zetten. Aansluitend aan de presentaties zijn de workshops georganiseerd. Het grote aantal deelnemers maakte het mogelijk om een viertal thematische workshops te houden. Deze thematische workshops gingen in op 1) de doelgroepen, 2) de beveiliging, 3) de voorzieningen en 4) de manier van exploitatie van het beveiligde parkeerterrein. Gedurende de workshop zijn voor elk thema de criteria besproken waaraan een beveiligd parkeerterrein moet voldoen om op de lange termijn continuïteit te kunnen waarborgen. Van de belangrijkste maatregelen wordt door de experts de aanwezige en eventueel ontbrekende kennis en informatie aangegeven die zij nodig achten om een beveiligd parkeerterrein effectief te implementeren. De resultante van de expertmeeting is een inzicht in de ontwerpcriteria voor een beveiligd parkeerterrein aan de A67. Deze ontwerpcriteria vormen de uitgangssituatie voor het marktonderzoek welke de volgende stap is in het onderzoek van de haalbaarheidsanalyse van een beveiligd parkeerterrein aan de A67. De volgende paragrafen gaan per thema in op de bevindingen van elke workshop.

4.3 Doelgroepen

Het voorgaande richtte zich op de brede context waarin het beveiligde parkeerterrein aan de A67 ontwikkeld wordt. In dit hoofdstuk wordt meer ingegaan op het beveiligde parkeerterrein zelf. Hier richten wij ons op de doelgroepen die gebruik maken van het beveiligde parkeerterrein. Een aantal onderwerpen en criteria worden op basis van de informatie die verkregen is tijdens de interviews en de expertmeeting in deze paragraaf uiteengezet.

4.3.1 Internationaal transitoverkeer

Het transitoverkeer bestaat uit de vrachtauto's die op de internationale routes zitten en niet een specifieke binding met het beveiligde parkeerterrein langs de A67 hebben. Voor hen geldt dat zij stoppen op momenten dat de rijtijdenwet dit voorschrijft. Het kan dan gaan om overnachtingen of een korte stop.

Voor de chauffeurs die overnachten in de cabine geldt dat het de kans op inbraak kleiner is dan wanneer zij de vrachtauto verlaten. Desondanks blijft de kans op inbraak aanwezig. Temeer omdat de chauffeur tijdens een overnachting wel eens gebruik zal maken van het sanitair of van een eenvoudig restaurant. Gedurende de overnachtingen zal er dus de behoefte bestaan en interesse zijn naar veilige parkeerhavens.

De reacties uit de interviews en de expertmeeting geven aan dat de ontsluiting met de snelweg A67 van groot belang is om voldoende transitoverkeer aan te kunnen trekken. Internationale vrachtwagenchauffeurs zijn niet geneigd om de snelweg te verlaten en te zoeken naar een parkeerlocatie. Het voorstel dat nu op tafel ligt, waarbij rekening wordt gehouden met een nieuwe provinciale weg die het bedrijvenpark met de snelweg ontsluit, voldoet aan de wens van internationale chauffeurs. Om een goed beeld te krijgen van de omvang van het internationale transitoverkeer is het van belang om de bewegingen langs de A67 in kaart te brengen. Meer specifiek is het goed te weten welke transportbedrijven er veel op de route zitten en welke wensen zij hebben ten aanzien van het parkeren. Hierbij dient opgemerkt te worden dat de transportbedrijven vanuit de Oostblok-landen snel moderniseren en verwacht kan worden dat ook zij op kort termijn interesse hebben naar beveiligde parkeerlocaties.

Omdat transitoverkeer een belangrijke doelgroep vormt om het concept van beveiligd parkeren rendabel te maken zou men geneigd zijn om zoveel mogelijk chauffeurs uit die doelgroep aan te spreken. Technisch zijn er eigenlijk ook geen belemmeringen om verschillende vrachtauto's toe te staan. Echter tijdens de interviews en expertmeeting wordt wel benadrukt dat er een middel moet zijn om het transitoverkeer te kunnen vertrouwen. Een keurmerk kan daarbij tot zekere hoogte helpen. Men zou kunnen werken aan een systeem dat enkel de chauffeurs van transportbedrijven die aan een keurmerk voldoen toelaat. Echter volledige uitsluiting van criminaliteit wordt niet door een keurmerk gewaarborgd.

4.3.2 Lokaal verkeer

Een tweede interessante doelgroep betreft het lokale verkeer. Het lokale verkeer zijn de vrachtwagens van de bedrijven die op het Kempisch bedrijvenpark zitten en de vrachtauto's die bij de bedrijven goederen afleveren of komen ophalen. Daarnaast behoort tot het lokale verkeer de vrachtwagens van chauffeurs die in de regio wonen. Voor de laatste groep is het parkeerterrein een mogelijkheid om de vrachtauto gedurende de nacht veilig te parkeren terwijl de chauffeur 's nachts thuis kan slapen. Voor het vrachtverkeer dat bij de bedrijven de goederen toelevert of afhaalt geldt dat indien zij 's avonds of 's nachts aankomen de mogelijkheid wordt geboden van een goede parkeervoorziening. Tijdens de interviews en expertmeeting werd echter wel de verwachting uitgesproken dat de bedrijven op het KBP waar de goederen gebracht of gehaald worden weinig bereid zijn hun deel te nemen in de kosten voor het parkeren. De kans is dan groot dat de transportbedrijven die toeleveren en afhalen zelf de kosten van het parkeren moeten dragen. Ondanks dat er niet in openbare ruimte en niet in de gemeente geparkeerd mag worden zullen deze transportbedrijven daar wel op zoek naar gaan. Het is daarmee van groot belang dat de regels met betrekking tot de verordening van parkeren van vrachtauto's nauwgezet nageleefd en gehandhaafd worden. Tevens verdient het de aanbeveling om een constructie te zoeken waarbij de bedrijven op het Kempisch Bedrijventerrein hun toeleveranciers een goedkope overnachting op het beveiligd parkeerterrein kunnen aanbieden.

Daarnaast speelt de lading van de vrachtauto's een belangrijke rol. Op dit moment is men van mening dat de toeleveranciers van de ondernemingen op het Kempisch Bedrijvenpark niet veel hoogwaardige goederen hebben waardoor de vraag naar beveiligd parkeren minder zal zijn. Tijdens het marktonderzoek zal dit verder uitgewerkt moeten worden. Een ander onderwerp dat tijdens de expertmeeting genoemd is, is de behoefte aan het verrichten van kleine logistieke handelingen, zoals het omkoppelen van vrachtauto's en het tijdelijk opslaan van trailers. Technisch is er geen beperking om het terrein voor deze handelingen in te richten omdat alles goed geregistreerd kan worden. Lengte en gewicht van de vrachtauto bij aankomst en uitrijden meten is geen probleem. Daarmee is overnachting, lossen, overpakken van trailers en allerlei type vrachtauto's toelaten mogelijk. Echter naar aanleiding van de discussie in de expertmeeting is de verwachting dat de behoefte aan deze activiteiten waarschijnlijk klein is en het daarom niet direct nodig is om daarin te voorzien.

4.3.3 Opdrachtgevers

De opdrachtgevers van het transport van goederen is een belangrijke doelgroep die druk op de transporteur kan uitoefenen om gebruik te maken van beveiligd parkeren. In paragraaf 2.2 zijn we al ingegaan op de ontwikkeling dat opdrachtgevers in toenemende mate eisen dat een vrachtwagen veilig geparkeerd wordt indien de goederen een dag voor aanvang van transport worden opgehaald. Nu wordt in dat geval vaak geparkeerd op eigen terrein dat in meer of mindere mate beveiligd is. Naarmate er meer gelegenheid is veilig te parkeren zullen de opdrachtgevers meer en meer de eis stellen dat de transporteurs daar gebruik van gaan maken. In de voorwaarden¹⁴ om tot meer veilige transporten te komen, heeft de TAPA organisatie voorgesteld dat de transporteur bij aanvaarding van de opdracht aangeeft welke route er gereden gaat worden. Tijdens de expertmeeting en de interviews bleek dat opdrachtgevers nu eigenlijk geen verschil maken of het transport een relatief goedkope of dure lading betreft. De kans op diefstal is bij een dure lading wel groter waarmee het risico voor de transporteur ook groter wordt. Het blijkt tijdens de discussies in de interviews en de expertmeeting dat het gebruik van beveiligde parkeerterreinen gestimuleerd kan worden door een ritprijssysteem waarbij de vergoeding voor transport afhankelijk is van de waarde van de lading. Om het gebruik van beveiligde parkeerterreinen verder te stimuleren spelen ook de verzekeringsmaatschappijen een belangrijke rol. Zij hebben vooral bij kostbare ladingen een belang in het intensiever gebruik van beveiligd parkeerterreinen. Een meer dynamische constructie voor het systeem van verzekeren zou het mogelijk moeten maken dat het beveiligd parkeren minder kostbaar wordt waardoor het gebruik gestimuleerd wordt.

4.3.4 Bijzondere doelgroepen

Tijdens de interviews en de expertmeeting zijn een aantal bijzondere doelgroepen genoemd. Het betreffen de doelgroep van gevaarlijke stoffen ook wel ADR genoemd, de doelgroep van koelwagens en de doelgroep van luxe personen auto's.

Met betrekking tot de ADR goederen bleek dat er tijdens de expertmeeting en interviews verschillende visies bestonden. De vraag naar parkeermogelijkheden voor ADR gerelateerd vervoer is de laatste jaren toegenomen. In de regio zijn geen bijzondere voorzieningen en indien naast het parkeren de mogelijkheid wordt geboden tot tankcleaning, denken een aantal respondenten wel dat er mogelijkheden zijn deze doelgroep aan te trekken. De vrachtwagens met

¹⁴ Zie hiervoor het draft document van TAPA EMEA: "Freight Supplier Minimum Trucking Security Requirements (TSR), www.tapaemea.com.

ADR goederen dienen zich echter wel te houden aan bepaalde regelgeving die voorschrijft op welke manier de vrachtauto's in de buurt van elkaar geparkeerd mogen worden. Het toepassen van een parkeersysteem dat de plaatsen aanwijst voor ADR vrachtwagens is mogelijk maar het is maar zeer vraag in welke mate de investering die samenhangt met de regelgeving de haalbaarheid negatief zal beïnvloeden. Een aantal respondenten gaf aan de het belangrijker is om het beveiligd parkeren te richten op de criteria zoals die door de TAPA worden opgesteld. In het marktonderzoek zal de parkeerbehoefte voor ADR goederen nader onderzocht worden.

Uit de discussies van de expertmeeting blijkt dat ten aanzien van het koeltransport er een grote behoefte is naar parkeerplaatsen. Vooral parkeerplaatsen met voorzieningen die de koelsystemen van het koeltransport ondersteunen zijn in trek omdat hiermee de geluidsoverlast wordt tegengegaan. Minder geluidsoverlast is direct prettig voor de chauffeur van het koeltransport zelf en de andere chauffeurs op het parkeerterrein.

Luxeauto's zijn ook een doelgroep die door een aantal respondenten is genoemd. In de discussie werd al snel duidelijk dat het toelaten van deze doelgroep op het beveiligde parkeerterrein vermeden dient te worden. In de eerste plaats maakt het toelaten van luxeauto's de beheersing van criminaliteit lastiger. Met luxeauto's kunnen criminelen sneller een kijkje nemen welke goederen getransporteerd worden en vervolgens kunnen zij ook sneller hun slag slaan. Voor bestelbusjes geldt dat zij door criminelen met hetzelfde doel ingezet kunnen worden; deze dienen net als luxeauto's vermeden te worden. De tweede reden om luxeauto's niet toe te staan is de logistieke complexiteit van het toewijzen van parkeerplaatsen. Vanuit economisch oogpunt is het aantrekkelijk om overdag luxeauto's van werknemers die werken op het bedrijventerrein toe te staan. Wanneer zij 's avonds wegrijden kunnen de vrijgekomen plekken gebruikt worden door de vrachtauto's. Het probleem kan zijn dat de economische efficiency van het gebruik van het terrein verloren gaat wanneer luxeauto's langer blijven staan, waardoor de beschikbare ruimte minder goed gebruikt wordt.

Het toestaan van opslag zou onder bepaalde voorwaarden kunnen worden toegestaan. Net als bij de luxe auto's kan de opslag van goederen het gebruik van het parkeerterrein minder efficiënt maken. Tijdens de discussie werd aangegeven dat de functie van het terrein zich duidelijk moet richten op het voorzien van een beveiligde parkeerplaats voor het wegtransport. Opslag van goederen kan voorkomen worden door het instellen van een maximum parkeerduur. Langdurig parkeren kan ook een vorm van opslag zijn. Bijvoorbeeld dat een ondernemer uit de regio zijn vrachtauto voor langere tijd wil parkeren, of dat de vrachtauto op vaste dagen in de week of maand intensief nodig is. Om die reden is het aan te bevelen om met duidelijke regels te komen

wanneer er sprake is van opslag van goederen en wanneer er gebruik gemaakt wordt van lang parkeren.

4.3.5 Publiciteit

Tijdens de discussies werd duidelijk dat chauffeurs en transportbedrijven nu niet weten waar men veilig kan parkeren. Er worden verschillende manieren genoemd om publiciteit aan het beveiligd parkeerterrein te geven. In de eerste plaats is het voor chauffeurs belangrijk te weten waar het beveiligde parkeerterrein zich bevindt. In september 2006 heeft het Europees Parlement geld uitgetrokken om het blauwe vlagsysteem te ontwikkelen. Daarmee kan een Europees keurmerk ontwikkeld worden voor veilige parkeerplaatsen, met duidelijke wegwijzers langs de snelwegen. Aan de blauwe vlaggen kunnen chauffeurs herkennen dat er veilig geparkeerd of overnacht kan worden. Naast een herkenningspunt langs de snelweg spelen andere media ook een belangrijke rol in de publiciteit. Navigatiesystemen zouden moeten worden uitgerust met de informatie waar beveiligd geparkeerd kan worden en daarnaast zouden de informatiekkanalen van de verschillende branche en belangenorganisaties aangewend kunnen worden om te informeren over het beveiligd parkeerterrein.

Ten tweede is het voor chauffeurs belangrijk om te weten welke mate van beveiliging en voorzieningen aanwezig zijn op een bepaalde parkeergelegenheid. De herkenning dat er een beveiligd parkeerterrein is, zou dus ook de informatie in zich moeten dragen met betrekking tot het niveau van beveiliging en voorzieningen. In paragraaf 2.3 is al vermeld dat verschillende organisaties actie ondernemen om de parkeergelegenheden in Nederland in te delen op basis van een sterrensysteem. In dit systeem vertegenwoordigen de sterren de mate van beveiliging en voorzieningen. Een Europees keurmerk zou hier een belangrijke bijdrage in kunnen hebben.

4.3.6 Samenvatting workshop doelgroepen

Voor de chauffeurs is het erg belangrijk dat zij rustig kunnen parkeren en overnachten. Gedurende de overnachting hebben de genoemde doelgroepen wel verschillende wensen en eisen ten aanzien van de voorzieningen en mogelijkheden. Zo is er verschil in de lengte van de pauze en zijn er verschillende wensen bij chauffeurs die overnachten op het terrein en de chauffeurs die een uur moeten stoppen in verband met de rijtijdenwet. Het terrein zou hierop ingericht moeten worden. Voor het marktonderzoek is het aan te bevelen om de verschillende doelgroepen te identificeren en apart te analyseren. Hoe groot is de omvang van de doelgroep, welke wensen

hebben zij en welke ontwikkelingen zijn er te verwachten? De doelgroepen die in de eerste plaats aandacht verdienen zijn het transitoverkeer en het lokale verkeer. Daarnaast spelen de opdrachtgevers zoals grote producenten en verzekeringsmaatschappijen een belangrijke rol in de verdeling van kosten dat het beveiligen van een parkeerterrein en daarmee de beveiliging van de keten met zich meebrengt. De speciale doelgroepen zoals ADR en koelwagens dienen verder onderzocht te worden in het marktonderzoek. Verder blijkt uit de discussie van de expertmeeting dat men moet afzien van de mogelijkheid om luxeauto's toe te staan op het terrein.

Voor de publiciteit en het beheren van de doelgroepen blijkt dat internationale samenwerking belangrijk is. Het is aan te bevelen om aansluiting te vinden bij een bestaand passysteem en een keurmerk zodat de kosten van een groot aantal activiteiten door meerdere partijen gedragen wordt.

4.4 Beveiliging van het parkeerterrein

Het tweede thema dat in de interviews en in de expertmeeting uitgebreid aan bod is geweest is het pakket van eisen dat gesteld wordt om het parkeerterrein te beveiligen. Hierbij gaat het om de kennis die voorhanden is en welke onderwerpen in beschouwing genomen moeten worden om het parkeerterrein goed te kunnen beveiligen. Ten eerste zal worden ingegaan op het onderscheid dat gemaakt kan worden tussen verschillende niveaus van beveiliging. Vervolgens wordt de beveiliging van het parkeerterrein breder getrokken naar de maatregelen die genomen moeten worden in de directe omgeving. Ten slotte worden de wensen geïdentificeerd ten aanzien van de beveiliging zoals die genoemd zijn tijdens de interviews en de expertmeeting.

4.4.1 Mate van beveiliging

Voor de beveiliging wordt een onderscheid gemaakt in veilig, beveiligd en bewaakt parkeren.

Veilig parkeerterrein

Veilig parkeren richt zich op een gevoel van veiligheid bij de chauffeur. De mate van overzichtelijkheid en het schoon zijn van het terrein zijn belangrijk om bij de gebruikers een veilig gevoel te bereiken. Betere verlichting en het verwijderen van lage bosjes en vreemde objecten geven meer overzicht. De sociale controle is een ander belangrijk aspect dat bijdraagt aan een veilig gevoel. Indien het parkeerterrein niet opgeruimd is en er onoverzichtelijk gebruik

gemaakt wordt van de ruimte geeft het parkeerterrein een onrustige indruk dat het gevoel van onveiligheid verhoogt. De opstelling van de vrachtauto's op de parkeerplaatsen heeft ook een effect op de gepercipieerde veiligheid. Deze opstelling is nu nog vaak met de cabine naar de weg gericht waardoor de chauffeur in het lawaai van het voorbijgaande verkeer moet slapen en de achterkant van de oplegger uit het zicht is en interessant wordt voor criminelen. Door de oplegger in het zicht van andere weggebruikers te plaatsen en door een net en vriendelijk ogend terrein te creëren heeft men een sterker gevoel van sociale controle met als gevolg een veiliger gevoel.

Beveiligd parkeerterrein

Voor het beveiligd parkeerterrein worden een aantal eenvoudige maatregelen genoemd die de beveiliging verhogen. Zo is er een hek met toegangspoorten via een vorm van passysteem. Hierbij wordt gewezen op de voorkeur van een bestaand passysteem dat erkend wordt door een keurmerk. Voor de keuze van het passysteem moet verder rekening gehouden worden met de moderne ontwikkelingen zoals toegang aanvragen via telefoon, de mogelijkheden van reservering en bijvoorbeeld het kunnen aanvragen van een specifieke plaats. Voor het passysteem is het een belangrijk uitgangspunt dat men weet wie op het terrein is en om welke reden men er is. Dat betekent dat de vrachtauto en de inzittenden geregistreerd moeten worden. Hiervoor moet dan naast de toegangspoort voor de vrachtauto ook een tourniquet geïnstalleerd worden voor de personen die het terrein betreden. Voor een goede registratie van het verkeer van vrachtauto's en personen op het beveiligde parkeerterrein spelen camera's een cruciale rol. In het bijzonder heeft de plek waar de camera's opgehangen worden een sterke preventieve uitstraling en speelt dit een belangrijke rol bij de opsporing. De camera's moeten gericht zijn op de herkenning van de chauffeur. Daarnaast is het van belang dat de camera's de eventuele vluchtroutes van criminelen registreren. Een open terrein werkt daarbij zeer preventief.

Bewaakt parkeerterrein

Om de hoogste mate van veiligheid te kunnen bereiken wordt het parkeerterrein actief bewaakt en wordt dit eventueel fysiek ondersteunt door bewakingspersoneel. Naast aandacht voor het hekwerk en de slagbomen wordt er grote nadruk gelegd op de camera's en, zoals eerder gezegd, de plek waar deze staan. Voor de toegang tot het terrein vindt verificatie van de auto, bestuurder, en eventuele medepassagiers plaats. Dit kan door een beveiligingsmedewerker maar nieuwe toegangssystemen staan het ook toe om dit op afstand te doen. Belangrijk is dat de persoon die

het terrein op en af wil zich moet kunnen identificeren en dat er camerabeelden zijn van het gezicht van de persoon. Hierbij is het van belang dat alles precies op tijd geregistreerd wordt met beelden bij ingang en uitgang. Vervolgens kan het meten en wegen van de vrachtauto's een ondersteunende rol vervullen bij het vaststellen of er goederen verloren zijn gegaan tijdens de overnachtingen. Om nog meer problemen uit te sluiten wordt er gewezen op de verzegeling van deuren etc. van de vrachtauto door beveiligingspersoneel bij het in- en uitrijden van het beveiligde parkeerterrein. Echter wordt er wel door de respondenten opgemerkt dat het de voorkeur heeft beveiligingspersoneel geen onderdeel van het beveiligingssysteem te laten zijn. De mens blijkt namelijk te vaak de zwakste schakel te zijn. Bewakingspersoneel dient ondersteunend te zijn en kan een rol spelen bij de sociale controle. Verkeerd gebruik van het terrein en het achterlaten van rommel kan op deze wijze worden tegengegaan.

4.4.2 Het parkeerterrein en de omgeving

Naast de beveiliging van het parkeerterrein zelf is het belangrijk dat ook de verkeersbewegingen op de uitvalswegen van het parkeerterrein worden geregistreerd. Wanneer er veel uitvalswegen voor het bedrijventerrein zijn, is het aantrekkelijk voor criminelen omdat zij kunnen kiezen uit de vele vluchtroutes. De situatie van het Kempisch Bedrijvenpark is nu dat er ten noorden een uitvalsweg is naar het dorp Hapert en ten zuiden een uitvalsweg is naar de snelweg. Aan de zuidzijde is er direct een aansluiting op de A67 wat het minder aantrekkelijk maakt voor criminelen, omdat het een vluchtroute is met beperkte mogelijkheden. De uitvalsweg naar het dorp wordt wel genoemd als een punt van aandacht. Bij de uitvalswegen is het belangrijk dat het duidelijk zichtbaar is dat er maatregelen getroffen zijn en dat er bij verdacht handelen meteen actie wordt ondernomen. Dit kan gebeuren door bij de uitvalswegen borden en camera's te plaatsen.

4.4.3 Wensen ten aanzien van de beveiliging

Onder de geïnterviewden is er een sterke drang om de hoogste mate van beveiliging na te streven. De hoogste mate van beveiliging is vereist vanwege het behoud van de reputatie. Eén keer een criminele handeling en de goede naam van het beveiligd parkeerterrein is beschadigd. De beveiliging van het parkeerterrein dient zich daarom te richten op de vrachtauto en grote ladingen maar ook moet men te allen tijde proberen te voorkomen dat er handel wordt gedreven op het terrein. Tegelijkertijd wordt, met het oog op de commerciële haalbaarheid, aangegeven dat de mate van beveiliging moet samengaan met een relatief eenvoudige en gebruiksvriendelijke

uitvoering. Een eenvoudige uitvoering om de kosten laag te houden en gebruiksvriendelijkheid om voldoende interesse bij chauffeurs te laten ontstaan om het parkeerterrein te gaan gebruiken.

Met het oog op de ontwikkeling van een categorisatie van parkeerterreinen is het belangrijk dat de beveiliging van het terrein aansluit op één van de categorieën. Door de aansluiting op een bepaalde categorisatie of keurmerk is het duidelijker naar de gebruiker toe welke mate van beveiliging en voorzieningen verwacht kunnen worden. Een keurmerk wordt ook genoemd om het de gebruiker duidelijk te maken aan welke criteria het parkeerterrein voldoet. Voor het toegangspassysteem geldt dat het moet aansluiten op bestaande systemen zodat de acceptatie bij de gebruikers vergroot kan worden en dat er een lijst is van vrachtauto's of transportbedrijven die toegang hebben. De voorkeur wordt gegeven aan het niet toelaten van vreemde passanten.

4.4.4 Samenvatting workshop beveiliging

Het parkeerterrein kan op verschillende niveaus van beveiliging ingericht worden. Uit de discussies in de interviews en expertmeting wordt al snel duidelijk dat men de voorkeur geeft aan de hoogste mate van beveiliging. Registratie en identificatie van personen en vrachtauto's door camerabeelden staan hierbij centraal. Hierbij dient zoveel mogelijk op afstand te gebeuren zodat de operationele kosten laag kunnen blijven en de inmenging van menselijk handelen zo min mogelijk van invloed is op het beveiligingssysteem. Er wordt benadrukt dat het beveiligingspersoneel ondersteunend aan het beveiligingssysteem dient te zijn.

De indirecte omgeving van het beveiligde parkeerterrein speelt ook een belangrijke rol. Het plaatsen van camera's langs de uitvalswegen van het Kempisch Bedrijventerrein heeft een sterke preventieve werking om crimineel gedrag te voorkomen. Daarbij is het een belangrijk middel bij de opsporing van de criminelen.

Ondanks de hoge mate van beveiliging wordt er door de experts op gewezen dat deze beveiliging niet als vervelend door de chauffeur dient te worden ervaren. De maatregelen en het beveiligde parkeerterrein moeten een vriendelijke uitstraling hebben zodat men het prettig vindt om er gebruik van te maken. Het gebruik van het beveiligde parkeerterrein kan verder versterkt worden wanneer het parkeerterrein voldoet aan een bepaald keurmerk en dat het passysteem dat de toegang verschaft aansluit op bestaande systemen.

4.5 Voorzieningen en faciliteiten

In het voorgaande hebben we de doelgroepen besproken en de mate en manier van beveiliging die wenselijk wordt geacht. Om het beveiligde parkeerterrein aantrekkelijk te maken voor de

doelgroepen gaan we in dit hoofdstuk in op de mogelijke voorzieningen. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in basisvoorzieningen en aanvullende voorzieningen. De basisvoorzieningen zijn de minimale wensen die men kan verwachten terwijl de aanvullende voorzieningen de aantrekkelijkheid kunnen verhogen. Voor de aanvullende voorzieningen geldt dat er meer geïnvesteerd moet worden. Echter het gebruik kan wel weer meer inkomsten genereren. Deze afweging zal in de latere fases van het onderzoek naar de haalbaarheid aan bod komen. Hier gaat het om de voorzieningen die wenselijk zijn. Naast de fysieke voorzieningen wordt ook de bereikbaarheid van het beveiligde parkeerterrein besproken.

4.5.1 Basis voorzieningen en faciliteiten

De voorzieningen zullen afhankelijk zijn van de verkeersbewegingen en de doelgroepen die men wil benaderen. In ieder geval moeten ze gericht zijn op de rustende chauffeur. Basisvoorzieningen, zoals douche en wc, hebben hierbij de voorkeur. Deze voorzieningen kunnen ondersteund worden door eenvoudige horeca-voorzieningen zodat de chauffeur net iets meer mogelijkheden heeft dan het nuttigen van eenvoudige snacks. Nu zoekt men vaak een parkeerplaats met een kleine eetgelegenheid en/of een kleine shop. Voor de indeling van de voorzieningen wordt wederom gewezen op de ontwikkeling van het systeem van categorisatie en/of keurmerken zoals die door een aantal belangenorganisaties en andere partijen in de wegtransportsector voorgesteld wordt. Een andere belangrijke voorziening, die door chauffeurs in toenemende mate als een basisvoorziening wordt gezien, is de mogelijkheid tot gebruik van Internet. Deze verbinding zou bij voorkeur draadloos moeten zijn. Het blijkt dat veel chauffeurs op deze wijze contact houden met de transportonderneming of met familie.

4.5.2 Aanvullende voorzieningen en faciliteiten

Een aantal respondenten heeft de wens uitgesproken om een aantal aanvullende voorzieningen te overwegen. Deze voorzieningen betreffen bijvoorbeeld een wasstraat, een tankstation en een werkplaats voor kleine reparaties zoals bandenservice. Daarnaast wordt er gewezen op een restaurant met een kleine kaart. De locatie voor deze aanvullende voorzieningen zou bij voorkeur buiten het beveiligd parkeerterrein zijn. Hierdoor kan er een hogere mate van beveiliging worden verkregen en is handhaving eenvoudiger. Daarnaast wijst men op de wensen om het restaurant een soort van huiskamer functie mee te geven, waarbij ook de mogelijkheid is om een eigen maaltijd te bereiden. Andere onderwerpen die genoemd worden, zijn bijvoorbeeld de eventuele mogelijkheden voor fitness. Voor het opzetten van de voorzieningen wijst men op het belang om

deze niet allemaal direct bij de start te initiëren. Belangrijk is om rekening te houden met uitbreiding in de toekomst. Het blijkt namelijk dat er in het verleden al meerdere initiatieven geweest zijn met betrekking tot deze truckservice gerelateerde diensten. Een aantal van deze initiatieven hebben het moeilijk gehad en daarom is er het advies om het terrein in eerste aanleg eenvoudig op te zetten en zoveel mogelijk diensten zien uit te besteden. Indien nodig moeten de plannen voor de mogelijke uitbouwopties wel in het bestemmingsplan opgenomen worden. Op dit moment dienen de voorzieningen gericht te zijn op het dekken van de kosten. Het voordeel van het aanbieden van voorzieningen net buiten het beveiligde parkeerterrein is dat zij ook toegankelijk worden voor de werknemers van de bedrijven op het bedrijventerrein. Hierdoor kunnen meer inkomsten gegenereerd worden. Een andere methode om het gebruik van het restaurant te vergroten is het instellen van een kortingsregeling voor het restaurant wanneer de chauffeur de vrachtauto de hele nacht op het terrein parkeert.

Voor bepaalde doelgroepen zijn extra voorzieningen nodig. Voor gevaarlijk transport wordt vereist dat deze niet direct bij elkaar staan. Het toegangssysteem dient daarmee de mogelijkheid te hebben dat het plaatsen aan de vrachtwagens kan toewijzen. Verder dienen voor de koelwagens elektriciteitsvoorzieningen te zijn zodat de motor van de vrachtwagen niet continue hoeft te draaien. Voor beide doelgroepen kan een keurmerk een belangrijke rol spelen.

4.5.3 Bereikbaarheid

Naast de fysieke voorzieningen die voor het parkeerterrein zijn genoemd, wordt er ook gewezen op de bereikbaarheid van het parkeerterrein. Hieronder wordt verstaan dat het parkeerterrein goed te benaderen is vanaf de snelweg en een goede verbinding heeft met de omliggende dorpen. Een snelle en directe verbinding met de snelweg heeft de voorkeur zodat vrachtwagen chauffeurs niet te veel manoeuvres hoeven te maken om bij het parkeerterrein uit te komen.

Voor de lokale chauffeurs die hun vrachtwagen laten overnachten op het terrein en zelf naar huis gaan heeft de bereikbaarheid betrekking op de verbinding met de dorpskern. De aanwezigheid van fietsverbindingen en busverbindingen zijn hierbij belangrijk.

Een derde vorm van bereikbaarheid van het parkeerterrein zijn de reserveringsmogelijkheden en de betalingsmogelijkheden. Ook het instellen van een vast facility point maakt het parkeerterrein gebruiksvriendelijker.

4.5.4 Samenvatting workshop voorzieningen

In het verleden zijn er meerdere initiatieven geweest om een centrum voor vrachtauto gerelateerde diensten op te zetten. Deze diensten vereisen bepaalde voorzieningen en faciliteiten die vaak gepaard gaan met hoge investeringen. Niet alle initiatieven zijn even succesvol geweest en het beveiligde parkeerterrein kan hier goede lering uittrekken. Zo is het belangrijk dat er een onderscheid gemaakt wordt in basis voorzieningen en aanvullende voorzieningen. De basisvoorzieningen komen tegemoet aan de minimale eisen die gebruikers aan het beveiligde parkeerterrein stellen. De aanvullende voorzieningen zijn extra en kunnen het beveiligde parkeerterrein onderscheiden van andere parkeerterreinen. De aanvullende voorzieningen leggen wel meer druk op de investeringshoogte. Om die reden wordt de suggestie gedaan om deze in de plannen voor het beveiligde parkeerterrein de optie in te bouwen om op later tijdstip de aanvullende voorzieningen en faciliteiten te implementeren. Door deze uitbouw mogelijkheden zijn de investeringen en risico's lager.

4.6 Beheer van exploitatie

De ontwerpcriteria die betrekking hebben op de uitvoering en het aantrekken van de doelgroepen voor het beveiligd parkeren geven inzicht in de minimale set van eisen waaraan een beveiligd parkeerterrein moet voldoen. Deze zullen direct de exploitatiekansen van een beveiligd parkeerterrein beïnvloeden. Hier richten wij ons op het beheer van die exploitatie. Wat zijn de uitgangspunten van het beheer, welke partijen hebben invloed op het beheer en op welke manier kan het beheer van exploitatie worden vormgegeven?

4.6.1 Uitgangspunten bij exploitatie

Om een goed inzicht te krijgen in de exploitatie dienen een aantal uitgangspunten helder te zijn. Deze uitgangspunten voor het beheer van het beveiligde parkeerterrein moeten voldoen aan de eisen van duurzaamheid. Duurzaam in de zin van bestendig zijn en bestemd om lang te bestaan houdt in dat er voldoende draagvlak is bij de gebruikers van het beveiligde parkeerterrein en dat de continuïteit van het beheer gewaarborgd is.

Om voldoende draagvlak te kunnen genereren is het van belang dat er voor de exploitatie een lange termijn visie wordt aangehouden. De kosten voor de aanleg van het beveiligde parkeerterrein zullen relatief hoog zijn terwijl de inkomsten relatief laag zijn waardoor het rendement per vierkante meter grond laag is. Ten opzichte van beveiligd parkeren zullen andere economische activiteiten meer rendement per vierkante meter opleveren. Maar het is belangrijk

om in deze vergelijking het bredere speelveld van het beveiligde parkeerterrein te onderkennen. Het rendement van het beveiligde parkeerterrein wordt direct bepaald door de gegenereerde inkomsten die het beveiligde parkeerterrein oplevert uit de parkeertarieven en uit de aanwezige voorzieningen. Daarnaast is er een indirect rendement dat bestaat uit de besparingen als gevolg van lagere kosten door minder verlies van goederen en minder emotionele stress die daarmee gepaard gaat. Omdat de economische waarde van de laatste categorie lastig te bepalen is, zal men geneigd zijn de waarde van het parkeerterrein eerder te laag in te schatten. Een deel van het rendement komt namelijk in het maatschappelijke domein terecht. Tijdens de discussie in de expertmeeting werd duidelijk dat indien het maatschappelijke belang gediend wordt, de grondslagen voor het bepalen van bijvoorbeeld de economische waarde van de grondprijs en de hoogte van verzekeringen aangepast moeten worden. Door deze aanpassing worden de exploitatie kosten van het beveiligde parkeerterrein lager en is het terrein voor gebruikers meer aantrekkelijk. Het toepassen van een keurmerk kan het draagvlak bij gebruikers ook positief beïnvloeden. Een keurmerk kan het beveiligde parkeerterrein de uitstraling geven dat het aan minimale kwaliteitseisen voldoet en wordt daarmee aantrekkelijker voor haar gebruikers. Met name de combinatie van een aangepaste verzekering bij parkeren op een parkeerterrein dat aan een bepaald keurmerk voldoet kan de gehele keten van goederentransport een versterking geven.

Met betrekking tot de continuïteit wordt tijdens de expertmeeting aangegeven dat het beveiligde parkeerterrein een maatschappelijk doel dient. Om die reden is het belangrijk dat de exploitatie van het beveiligde parkeerterrein onafhankelijk is van andere economische activiteiten van de beheerder. Door het kiezen van een bepaalde organisatievorm voor het beheer van het beveiligde parkeerterrein kan voorkomen worden dat de continuïteit in gevaar komt door bijvoorbeeld een faillissement van één van de andere bedrijfsactiviteiten van de beheerder. Dit zou bijvoorbeeld voorkomen kunnen worden door het beheer van de exploitatie van het parkeerterrein onder te brengen in een stichting of in een coöperatie van ondernemingen waarbij het beveiligde parkeerterrein ondergebracht kan worden in een mandeligheid. Dit zou uitgevoerd kunnen worden door de transportondernemingen die deelnemen in het Kempisch Logistiek Centrum of breder door het Kempisch Ondernemersplatform. Het Kempisch Logistiek Centrum heeft het voordeel dat er gebruik gemaakt kan worden van synergetische effecten van de daar al geplande voorzieningen op het punt van infra-structuur zoals gebouwen, terreinafscheiding, toegangscontrole, primaire voorzieningen zoals toiletten, douches, eenvoudige kantine etc. In het geval dat het Kempisch Ondernemersplatform het voortouw neemt is het van belang dat de spelregels goed gecommuniceerd worden naar de ondernemers en dat dit in het bestemmingsplan

wordt opgenomen. Hiermee kan er dan voldoende draagvlak bij de deelnemende bedrijven van het Kempisch bedrijvenpark gecreëerd worden.

4.6.2 Interactie met ander partijen

Het voorgaande maakt duidelijk dat een relatief lange adem en een gezamenlijk (lokaal) optreden belangrijk is. Een lange termijnvisie en een gezamenlijk optreden verhogen de continuïteit en het draagvlak bij de gebruikers, investeerders en andere stakeholders zoals hulpdiensten. Zoals al eerder is aangegeven spelen verzekeringsmaatschappijen een belangrijke rol. Zij kunnen het gebruik stimuleren door de transportbedrijven te verleiden met lagere premies of een lager eigen risico indien er geparkeerd wordt op een beveiligd parkeerterrein. Voor de opdrachtgevers van het transport geldt in principe hetzelfde. Zij kunnen de transporteurs verleiden tot het gebruik van het beveiligde parkeerterrein door de ritprijs aan te passen. Hierbij geldt wel dat de wens van verzekeringsmaatschappijen en transporteurs beter tot uiting komt indien er meerdere beveiligde parkeerterreinen bestaan.

De interactie met hulpdiensten is belangrijk om de beveiliging van het parkeerterrein kracht bij te zetten. Indien er bij onregelmatigheden en vreemd gedrag direct actie wordt ondernomen door politie en beveiligingsbedrijven kan criminaliteit preventief afgewend worden. Hiervoor is het van belang dat de exploitant snel en goed samenwerkt met hulpdiensten. Deze hulpdiensten kunnen vooraf bij de planning en het opzetten van het beveiligde parkeerterrein tevens een goede adviserende rol hebben.

4.6.3 Beheer

Tijdens de expertmeeting blijkt dat het initiatief voor het beheer van de exploitatie op dit moment ligt bij de drie transportbedrijven die zich op het Kempisch bedrijvenpark zullen gaan vestigen in het Kempisch Logistiek Centrum. Deze drie transportbedrijven zijn Van Dingenen Transport, Van der Heijden Transport en Daris Expeditie. Op dit moment zijn de drie transporteurs terughoudend positief. Positief omdat zij graag een bijdrage willen leveren aan het bestrijden van de criminaliteit maar tegelijkertijd terughoudend omdat zij weten dat een doelmatige bestrijding van het probleem in de bredere context van de goederentransport keten moet plaatsvinden. De problematiek van de criminaliteit in de wegtransportsector is een probleem dat op regionaal, nationaal en zelfs op internationaal niveau aangepakt dient te worden. Verschillende partijen die op deze niveaus actief zijn, hebben hun interesse in het onderwerp

getoond. De opkomst tijdens de expertmeeting getuigt van het draagvlak en de eensgezindheid bij de verschillende stakeholders om het probleem aan te pakken. Echter de precieze bijdrage die zij kunnen leveren om de criminaliteit door middel van een beveiligd parkeerterrein aan te pakken moet zich nog verder ontwikkelen.

4.6.4 Samenvatting workshop beheer van exploitatie

Ondanks dat tijdens de expertmeeting werd aangegeven dat het initiatief voor de exploitatie van het beveiligde parkeerterrein ligt bij de drie transportbedrijven wijst men ook op de continuïteit van het beheer. De drie transportbedrijven laten een gedeeld initiatief zien waarbij ze samen werken en hun onafhankelijke identiteit behouden. Het maakt de organisatie en exploitatie van beveiligd parkeren complex met betrekking tot de juridische aansprakelijkheid maar vergroot het draagvlak en de haalbaarheid. Vooral doordat de transportondernemingen diensten kunnen leveren waar zij zelf ook gebruik van maken neemt de synergie toe en daarmee wordt de haalbaarheid vergroot. Voor de transportondernemingen geldt tevens dat zij met het beveiligde parkeren hun onderscheidend vermogen kunnen versterken ten opzichte van andere transportondernemingen. Voor wat betreft de activiteiten waar zij minder kennis van hebben en hun ambitie niet naar uitgaat, bijvoorbeeld beveiliging en horeca activiteiten, zou samengewerkt kunnen worden met lokale partijen die bijvoorbeeld ook op dit moment al een eetgelegenheid of een tankstation in de nabijheid van het Kempisch Bedrijventerrein exploiteren. Hiermee kan het draagvlak verder versterkt worden en ontstaat er geen concurrentie met deze ondernemers. Er wordt wel opgemerkt dat tijdens de aanleg van het beveiligde parkeerterrein men een aantal belangrijke onderwerpen goed moet weten aan te sturen. Bijvoorbeeld de plaatsing van camera's, die van groot belang is voor de identificatie en opsporing, dient bij voorkeur in overleg met politiediensten uitgevoerd te worden.

4.7 Conclusie en aanbevelingen Expertmeeting

De expertmeeting heeft de doelstelling inzicht te leveren in de belangen, probleempercepties, en oplossingsrichtingen die experts van verschillende stakeholders hebben ten aanzien van de criminaliteitsbeheersing door middel van een beveiligd parkeerterrein. Met dit inzicht wordt antwoord gegeven op de derde deelvraag van het onderzoek. Het inzicht draagt bij aan het creëren van een draagvlak onder de belangrijke stakeholders in de wegtransportsector om het criminaliteitsprobleem aan te pakken. De expertmeeting inventariseert de aanwezige kennis bij de stakeholders en draagt bij aan de kennisdeling. De inventarisatie van de kennis en oplossingsrichtingen die stakeholders hebben levert het inzicht in de ontwerpcriteria van een beveiligd parkeerterrein dat gericht is op continuïteit voor de lange termijn. Aan de hand van een viertal onderwerpen kunnen aanbevelingen betreffende de ontwerpcriteria voor een beveiligd parkeerterrein worden gedaan. Deze vier onderwerpen zijn.

4.7.1 Doelgroepen.

De belangrijke doelgroepen die onderscheiden kunnen worden zijn het internationale transitoverkeer en het lokale verkeer. Deze doelgroepen maken direct gebruik van het beveiligde parkeerterrein. Andere belangrijke doelgroepen zijn de producenten en handelsondernemingen die opdracht geven tot transport en de verzekeraars die het risico van criminaliteit afdekken. Voor het aantrekken van vrachtauto's op het parkeerterrein is het van belang dat men zich naast de transporteurs ook wendt tot de producenten en verzekeraars. De laatste groep kan door het gebruik van slimme constructies de transportbedrijven stimuleren om meer gebruik te maken van het beveiligde parkeerterrein.

4.7.2 De beveiliging van het parkeerterrein

Er zijn verschillende vormen van beveiliging mogelijk en al snel wordt duidelijk dat men de voorkeur geeft aan de hoogste mate van beveiliging. Om de kosten laag te houden wordt gewezen op de mogelijkheden van beveiliging op afstand met beveiligingspersoneel ter ondersteuning. Naast de directe beveiliging van het parkeerterrein wordt er ook gewezen op het belang van bewaking in de indirecte omgeving van het terrein. Hier kan een sterke preventieve werking van uit gaan en ook is dit belangrijk bij de opsporing.

4.7.3 De voorzieningen en faciliteiten die wenselijk zijn op het parkeerterrein.

Op basis van ervaringen die zijn opgedaan bij truckcentra wordt de aanbeveling gedaan een onderscheid te maken in basisvoorzieningen en aanvullende voorzieningen. De aanvullende voorzieningen vereisen een hoge investering en kunnen het rendement en daarmee de continuïteit van het beveiligde parkeerterrein onder druk zetten. Om die reden wordt de voorkeur gegeven aan een relatief eenvoudige start voor de voorzieningen waarbij wel de mogelijkheid is ingebouwd om op termijn de aanvullende voorzieningen op te nemen.

4.7.4 De manier van exploitatie van het beveiligde parkeerterrein.

Uitgangspunt bij het beheer is een duurzaam beveiligd parkeerterrein. Duurzaam kan bereikt worden door te werken aan draagvlak en continuïteit. Voor het draagvlak is het belangrijk dat verschillende stakeholders uit de wegtransportsector betrokken worden bij de uitvoering van het parkeerterrein. Naast de stakeholders zijn er ook de lokale ondernemers die buiten het beveiligde parkeerterrein één of meer van de beoogde voorzieningen voor het beveiligde parkeerterrein exploiteren. Hierbij moet gedacht worden aan pompstationhouders en horeca ondernemers door wie de voorzieningen geëxploiteerd kunnen worden. Hiermee wordt voorkomen dat men in concurrentie treedt met deze ondernemers wat het draagvlak kan ondermijnen.

4.7.5 Samenvatting

De ontwerpcriteria die voortvloeien uit de expertmeeting zijn het uitgangspunt voor het marktonderzoek. Deze informatie helpt bij de identificatie van de belangrijke doelgroepen en de mate van beveiliging en voorzieningen. Het volgende hoofdstuk analyseert op basis van een marktonderzoek hoe de gebruikers denken over de beveiliging en de manier waarop het beveiligde parkeerterrein uitgevoerd moet worden.

5. Marktonderzoek

5.1 inleiding

Doelstelling van het marktonderzoek is om antwoord te geven op de vierde en vijfde deelvraag van het onderzoek. Deze deelvragen waren respectievelijk: wat is de intentie bij de verschillende doelgroepen om gebruik te gaan maken van beveiligd parkeren en wat is de verwachte omvang van het vrachtverkeer dat gebruik maakt van beveiligd parkeren langs de A67. Beantwoording van beide deelvragen geeft inzicht in de omvang van het aantal vrachtauto's dat de intentie heeft gebruik te maken van beveiligd parkeren langs de A67.

5.2 Aanpak onderzoek

De mate van beveiligd parkeren langs de A67 wordt beïnvloed door verschillende factoren. In de eerste plaats gaat het om de intentie die logistiek dienstverleners hebben om gebruik te maken van de dienst beveiligd parkeren. De intentie kan ook opgelegd worden door de opdrachtgevers tot transport, de producenten en handelsondernemingen van de te vervoeren goederen. Zij vormen in globale zin een tweede factor die het gebruik beïnvloed. De derde factor is meer locatie gebonden en betreft het aantal vrachtauto bewegingen over de A67. Een combinatie van deze factoren geeft inzicht in de mate van gebruik van beveiligd parkeren langs de A67. Om inzicht in de verschillende factoren te krijgen zijn voor het marktonderzoek vier specifieke deelvragen opgesteld:

Deelvraag 1: wat is de intentie bij de producenten en handelsondernemingen om de eis neer te leggen bij hun logistiek dienstverlener dat zij gebruik gaan maken van beveiligd parkeren?

De verwachting is dat de intentie bij producenten en handelsondernemingen bepaald wordt door de houding die zij hebben ten aanzien van beveiligd parkeren en de controle die zij kunnen uitvoeren over de eis. Daarnaast verwachten wij dat de intentie mede beïnvloed wordt door de waarde van de lading en het gebruik van 'overnacht' ritten.

Deelvraag 2: Wat is de intentie bij de logistiek dienstverlener om gebruik te gaan maken van beveiligd parkeren?

De verwachting is dat de intentie bij de logistiek dienstverleners bepaald wordt door de houding die zij hebben en verwachting van anderen ten aanzien van beveiligd parkeren en de financiële mogelijkheden (controle over het gebruik) die zij hebben. Daarnaast kan de intentie mede

bepaald worden door de waarde van de lading, het gebruik van overnachtingen bij ritten, en de manier waarop het beveiligde parkeerterrein is uitgevoerd. Denk bij het laatste aan de mate van beveiliging, prijsstelling en voorzieningen.

Deelvraag 3: Wat is de houding bij andere ondernemingen op het Kempisch Bedrijvenpark ten aanzien van beveiligd parkeren?

Naast de logistiek dienstverleners die gebruik maken van de A67 zijn er ook de lokale ondernemers die gebruik kunnen maken van beveiligd parkeren. Dit kan zijn voor de parkeermogelijkheden gedurende de weekenden of voor tijdelijke opslag van materieel.

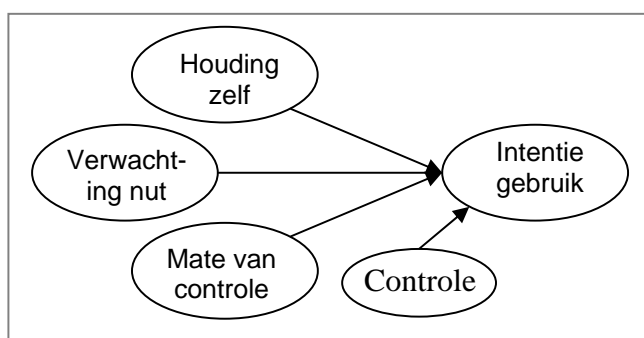
Deelvraag 4: Wat is de omvang van het vrachtverkeer dat gebruik maakt van de A67?

Voor de omvang van het vrachtverkeer is het van belang inzicht te hebben in de absolute aantallen vrachtauto's die de A67 gebruiken en de opbouw van het vrachtverkeer. Met het laatste wordt bedoeld de omvang van regionaal en internationaal verkeer.

De eerste twee deelvragen van het marktonderzoek worden geanalyseerd aan de hand van het intentie model van gepland gedrag van Ajzen (1980). Dit model bepaalt de intentie tot het gebruik van beveiligd parkeren op basis van drie onderwerpen (zie figuur 2.):

1. de houding die men heeft ten aanzien van beveiligd parkeren;
2. de verwachting van het nut dat de respondent of partners hebben bij het gebruik van beveiligd parkeren;
3. de mate waarin men in staat is om gebruik te maken van beveiligd parkeren.

Daarnaast zijn een aantal controle vragen gesteld over de onderneming zelf en het gebruik van overnachtingen en het type lading. De vragenlijsten zijn te vinden in Bijlagen IV en V.



Figuur 2. Onderzoeksmodel voor intentie van het gebruik van beveiligd parkeren (bron: Ajzen, 1980)

De derde deelvraag wordt onderzocht aan de hand van een korte vragenlijst onder de ondernemingen die interesse hebben om zich te vestigen op het Kempisch Bedrijvenpark. Deze vragenlijst is opgenomen in Bijlage VI. De data voor de vierde deelvraag met betrekking tot de omvang en samenstelling van het aantal vrachtauto bewegingen op de A67 is verzameld aan de hand van secundaire data. Deze secundaire data is op basis van gegevens van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV), van Rijkswaterstaat.

5.3 Marktonderzoek producenten en handelsondernemingen

5.3.1 Inleiding

De producenten en handelsondernemingen zijn niet de directe gebruikers van de beveiligde parkeerterreinen. De reden dat wij ze hebben onderzocht naar hun houding en intentie ten aanzien van beveiligd parkeren komt voort uit het feit dat zij de logistieke dienstverleners opdracht geven tot transport en daarmee de mogelijkheid hebben het beveiligd parkeren bij hun logistieke dienstverleners af te dwingen. Het onderzoek is opgezet aan de hand van een vragenlijst. De eerste vragen behandelen de intentie die producenten hebben om beveiligd parkeren bij hun logistieke dienstverlener af te dwingen. Vervolgens hebben we navraag gedaan waardoor deze intentie beïnvloed wordt. Figuur 2. laat zien dat de intentie veroorzaakt kan worden door de houding van producenten, de verwachting van het nut en de mate waarmee ze controle kunnen uitoefenen. In de volgende paragrafen gaan we in op de datacollectie en de beschrijving van de respons die we hebben ontvangen.

5.3.2 Datacollectie

De database is samengesteld op basis van Kamer van Koophandel adresgegevens. Er is een selectie gemaakt van handelsondernemingen en producenten van goederen in onder andere de sectoren, computers, software, parfums, cosmetica, overige elektrische huishoudelijke apparaten, modeartikelen, bouwmaterialen, overige instrumenten en farmaceutische producten. De selectie was tevens op ondernemingen groter dan 50 medewerkers. Deze eerste selectie resulteerde in ruim 850 ondernemingen. Vervolgens is de database gecontroleerd op volledige adresgegevens, naam van directeur en dubbele vermeldingen. Na het opschonen bleven 600 ondernemingen over, waarnaar de vragenlijst is verstuurd.

De eerste respons gaf 63 reacties waarvan 32 foutief geadresseerd terugkwamen zodat er 31 bruikbare reacties overbleven. Vervolgens is uit de non-respons een selectie gemaakt van 80 ondernemingen. Deze selectie was gebaseerd op herkenbare en relevante bedrijfsnamen. De 80 ondernemingen zijn gebeld. In 58 gevallen is gesproken met een vertegenwoordiger van de onderneming. Van deze 58 ondernemingen hebben 18 ondernemingen aangegeven mee te willen werken en gaven een e-mail of postadres door. Deze zijn nadien toegestuurd en 9 hebben alsnog gereageerd. Uiteindelijk hebben wij een reactie ontvangen van 40 ondernemingen.

Met betrekking tot de omvang van de 40 ondernemingen, kan vastgesteld worden dat bij deze ondernemingen in totaal 2944 vrachtauto bewegingen op weekbasis plaatsvinden. Hiervan komen 1533 (52%) vrachtauto's vanuit het buitenland of hebben een buitenlandse bestemming, en hebben 1125 (38%) vrachtauto's een waardevolle lading.

5.3.3 Beschrijving van de data

In het totaal zijn dertien vragen gesteld aan de handelsondernemingen over de intentie en de achtergrond van deze intentie bij beveiligd parkeren. De beantwoording van de vragen is in hoge mate consistent geweest (een betrouwbaarheid van minstens 79% per onderwerp van vragen). De respons over de vragen wordt gegeven door Tabel 1.

Tabel 1. Vragen over de intentie van beveiligd parkeren bij opdrachtgevers van transport.

| Vraag | Onderwerp | Mee eens |
|-------|--|----------|
| 1 | Intentie om het gebruik te eisen van de logistieke dienstverlener | 16% |
| 2 | Intentie alleen met logistieke dienstverleners werken die veilig parkeren | 17% |
| 3 | Waardevolle toevoeging in de logistieke keten | 49% |
| 4 | Goede ontwikkeling om de criminaliteit tegen te gaan | 70% |
| 5 | Geeft meer zekerheid over de levering van goederen | 40% |
| 6 | Betere planning door kleinere kans op zoek raken van goederen | 21% |
| 7 | Minder risico door kleinere kans op zoek raken van goederen | 32% |
| 8 | Meer zekerheid over de levertijden | 33% |
| 9 | Geen financieel probleem om logistiek dienstverlener tegemoet te komen | 14% |
| 10 | Wij bepalen in hoge mate het gebruik bij onze logistieke dienstverlener | 30% |
| 11 | Wij zijn in staat om het gebruik af te dwingen | 29% |
| 12 | Criminaliteit willen wij graag samen met logistiek dienstverlener oplossen | 40% |
| 13 | Criminaliteit is vooral een probleem voor de logistieke dienstverleners | 38% |

Intentie om het gebruik van beveiligd parkeren bij logistiek dienstverlener te vereisen (vragen 1& 2)

Met de eerste stelling was 16% van de respondenten het eens en met de tweede stelling 17%. De reactie op de vragen laat zien dat de intentie tot gebruik relatief laag is. Gemiddeld wordt over de twee vragen een 2,4 gescoord. Van de respondenten scoort 43% een 3 en hoger op de 5-puntsschaal voor de intentie. Dit betekent dat het merendeel van de handelsondernemingen de komende 5 jaar het gebruik van beveiligd parkeren niet zal vereisen van hun logistiek dienstverlener, maar bijna twee op de vijf overweegt wel het gebruik te zullen gaan afdwingen.

Houding van producenten en handelsondernemingen ten aanzien van beveiligde parkeerterreinen (vragen 3,4 & 5)

De houding ten aanzien van beveiligd parkeren is positiever. Gemiddeld is het overgrote deel van de handelsondernemingen ermee eens dat beveiligde parkeerterreinen een positieve bijdrage leveren aan de keten, aan de preventie van criminaliteit en (in iets mindere mate) het geeft meer zekerheid over de levering van goederen.

De verwachting van indirecte voordelen voor de producenten en handelsondernemingen wanneer de logistiek dienstverlener gebruik maakt van beveiligd parkeren (vragen 6,7 & 8)

Directe voordelen voor de handelsonderneming wanneer de logistiek dienstverlener gebruik maakt van beveiligd parkeren wordt minder onderkend dan de voordelen in het algemeen. Gemiddeld zijn de meeste handelsondernemingen niet van mening dat het gebruik van beveiligde parkeerterreinen door hun logistiek dienstverlener een positief effect zal hebben op hun bedrijfsproces. Met betrekking tot de levertijden is de houding nog het meest positief, dit waarschijnlijk omdat het plannen van pauzes door het gebruik van beveiligd parkeren beter is en daarmee de totale reistijd.

Mate waarin producenten en handelsondernemingen denken controle te hebben over het gebruik van beveiligd parkeren (vragen 9,10 & 11)

Ten aanzien van de controle zijn de meningen meer verdeeld. Duidelijk is dat de meerderheid aangeeft dat het een probleem is om de logistieke dienstverlener tegemoet te komen in de kosten van beveiligd parkeren. Slechts 14% wil de logistiek dienstverlener daarin tegemoet komen. Ten aanzien van de eis tot gebruik geeft ongeveer een derde van de respondenten aan dat te kunnen bepalen en eveneens een derde geeft aan het gebruik bij hun logistiek dienstverlener zelf te kunnen bepalen.

Gezamenlijk probleem (vragen 12 & 13)

Ten aanzien van het gezamenlijke probleem is te zien dat van de handelsondernemingen een klein merendeel (40% wel tegenover 30% niet) wel met hun logistiek dienstverlener het probleem

wil aanpakken. Men is verder redelijk verdeeld of het probleem enkel een probleem is voor de logistieke dienstverlener of ook een probleem is van de opdrachtgever van het transport.

5.3.4 Analyse van de achtergrond van de intentie

Een analyse van de invloed van houding, verwachting van voordelen voor opdrachtgevers en de mate van controle over het gebruik laat zien dat er geen samenhang is tussen een positieve houding ten aanzien van beveiligd parkeren en de intentie tot gebruik. Wel is er een sterke positieve invloed op de intentie door de verwachting en de mate van controle. Met andere woorden, na mate de opdrachtgevers meer de directe voordelen zelf ondervinden doordat zij beter hun processen kunnen plannen en het gebruik meer kunnen afdwingen is de intentie het gebruik bij hun logistiek dienstverlener af te dwingen groter. Er is verder geen samenhang gevonden tussen internationale transportbewegingen of transport van waardevolle goederen.

5.3.5 Samenvatting marktonderzoek onder producenten en handelsondernemingen.

De bovenstaande beschrijving laat zien dat bijna 20% een intentie heeft om op termijn het beveiligd parkeren bij de logistieke dienstverlener te gaan vereisen. In de eerste plaats geldt de intentie voor de producenten en ontvangers van transport die gebruik maken van lange afstand transporten waarbij overnachtingen gebruikelijk zijn. Daarnaast is de intentie voornamelijk hoger bij die producenten en ontvangers van goederen die het voordeel van beveiligd parkeren inzien voor hun interne logistieke processen en het productie proces. Wanneer hun logistiek dienstverlener gebruik gaat maken van beveiligd parkeren is de verwachting dat er minder diefstal van goederen is en kunnen de stops tijdens de ritten beter gepland worden. Het gevolg is dat er meer zekerheid in de keten van goederenstromen ontstaat waardoor de ontvangers en producenten van goederen hun processen ook weer beter kunnen plannen.

5.4 Marktonderzoek logistieke dienstverleners

5.4.1 Inleiding

De logistieke dienstverleners zijn de directe gebruikers van het beveiligde parkeerterrein. Dit deel van het marktonderzoek richt zich op de intentie die zij hebben om gebruik te gaan maken van beveiligd parkeren. Daarnaast wordt onderzocht welke factoren een rol spelen bij de intentie en wordt onderzocht welke mate van beveiliging, voorzieningen en welk prijsniveau de logistieke dienstverlener wenselijk acht. Deze gegevens zijn van belang om inzicht te krijgen in de verwachting en de condities waaronder de logistiek dienstverlener gebruik gaat maken van beveiligd parkeren. Voor de analyse is dezelfde aanpak gebruikt als voor de bepaling van de intentie bij de opdrachtgevers van transport, de producenten en ontvangers van goederen.

5.4.2 Datacollectie

De database is samengesteld op basis van de ledengegevens die Transport Logistiek Nederland (TLN) en een selectie van grote transportondernemingen (20+ werknemers) uit de Kamer van Koophandel gegevens. Aan de contact personen van de transport bedrijven is de vragenlijst per e-mail toegestuurd. De respondenten konden deze vragenlijst in het worddocument invullen en retourneren naar het e-mail adres van een van de leden van het onderzoeksteam. Daarnaast kon de vragenlijst uitgeprint worden en na invulling opgestuurd worden naar een antwoordnummer van de Erasmus Universiteit. De vragenlijst is toegestuurd aan transportbedrijven in Nederland, België (regio Antwerpen) en Duitsland. Tabel 2 laat de respons zien. In totaal zijn 84 bruikbare vragenlijsten terug ontvangen. De vragenlijst die gebruikt is, is terug te vinden in Bijlage V.

Met betrekking tot de omvang van de 84 logistieke dienstverleners, kan vastgesteld worden dat deze ondernemingen gemiddeld 113 vrachtauto's tellen met een spreiding van de kleinste van 6 vrachtauto's tot de grootste met 1000 vrachtauto's. In het totaal vertegenwoordigt de respons 9469 vrachtauto's waarvan ca. 2370 (25%) doordeweeks overnachtingen maakt op openbare parkeerplaatsen en 1890 (20%) met een waardevolle lading rijdt. Bijna de helft van de logistieke dienstverleners rijdt ook met koeltransporten en in ongeveer in 20% van de gevallen wordt met gevaarlijke stoffen gereden. Ongeveer twee derde van de respondenten geeft aan de lading die zij vervoeren in een hogere mate gevoelig is voor diefstal.

Tabel 2. Overzicht van de data verzameling.

| Doelgroep | Opdrachtgevers tot transport | | Transportbedrijven | | |
|------------------------|----------------------------------|----------------------------------|---|------------------------------|--|
| | Producenten Nederland | Expediteurs Antwerpen | Nederland | Regio Antwerpen | Duitsland |
| Wijze van verzameling | Per brief | Per e-mail | Per e-mail | Per e-mail | Per e-mail |
| Totaal verstuurd | (begin nov.07) ca. 400 | (04-01-08) ca. 155 | (08-01-08) ca. 450 | (11-01-08) ca. 120 | (14-01-08) ca. 700 |
| Respons direct: | 62 | 12 | 83 | 12 | 48 |
| Niet bruikbare respons | 22x geen deelname | 9x geven geen transport-opdracht | 18x geen overnachting 5x geen deelname | 6x geen overnachting | 20x geen vrachtauto 16x geen overnachting |
| Bruikbare respons | 40 | 3 | 60 | 6 | 16 |

5.4.3 Beschrijving van de data

In het totaal zijn 24 vragen gesteld aan de logistieke dienstverleners over het gebruik en de houding ten aanzien van beveiligd parkeren. De beantwoording van de vragen is in redelijke mate consistent geweest (een betrouwbaarheid van minstens 70% per onderwerp van vragen). De onderwerpen waarover de respondent is gevraagd zijn de volgende:

Tabel 3. Vragen over de intentie van beveiligd parkeren bij de logistieke dienstverleners.

| Vraag | Onderwerp | Mee eens |
|-------|--|----------|
| 1 | Er is een grote kans dat wij (in de toekomst) gebruik gaan maken van beveiligde parkeerterreinen | 67% |
| 2 | Bepaalde goederen die wij vervoeren zijn diefstalgevoelig | 67% |
| 3 | Beveiligde parkeerterreinen zien wij als een waardevolle toevoeging | 89% |
| 4 | Beveiligde parkeerterreinen zien wij als een goede rustplek voor onze chauffeurs | 89% |
| 5 | Zelfs met een 'lege' vrachtauto is het beter om beveiligd te parkeren | 78% |
| 6 | Onze opdrachtgevers verlangen steeds vaker beveiligd parkeren | 53% |
| 7 | Opdrachtgevers staan een dag vooraf laden steeds minder toe | 35% |
| 8 | Chauffeurs horen steeds vaker over de mogelijkheden van beveiligd parkeren | 47% |
| 9 | Het is geen financieel probleem om gebruik te maken van beveiligde parkeerterreinen | 32% |
| 10 | Wij bepalen zelf het gebruik van beveiligd parkeren | 57% |
| 11 | Opdrachtgevers zijn bereid meer te betalen bij beveiligd parkeren | 14% |
| 12 | Regio Noord Oost is interessant voor beveiligd parkeren | 49% |
| 13 | Regio Midden is interessant voor beveiligd parkeren | 63% |
| 14 | Regio West is interessant voor beveiligd parkeren | 61% |
| 15 | Regio Zuid Oost is interessant voor beveiligd parkeren | 65% |

Intentie tot het gebruik van beveiligde parkeerterreinen (vraag 1)

De intentie tot beveiligd parkeren is gevraagd met de statement “Er is een grote kans dat wij (in de toekomst) gebruik gaan maken van beveiligde parkeerterreinen”. Meer dan tweederde (67%) was het eens met deze stelling. Gemiddeld is er een 3,9 op een vijf punt schaal gescoord. In tabel 4 is te zien dat de respons uit het buitenland in een lichte mate hoger scoorde dan de Nederlandse respons.

De totale intentie is te berekenen op basis van de volgende aannames.

- Het beeld dat de Nederlandse logistieke dienstverleners hebben ten aanzien van het gebruik en intentie van beveiligd parkeren is vergelijkbaar met het beeld dat logistieke dienstverleners in het buitenland hebben.
- Een berekening van de intentie laat zien dat 67% van de 82 respondenten een intentie heeft om gebruik te maken van beveiligd parkeren, dit zijn 55 ondernemingen. In het totaal hebben in Nederland 83 ondernemingen en in het buitenland 40 ondernemingen gereageerd die met vrachtauto's rijden. De totale intentie uit de sample komt hiermee op $55/(83+40)$. Dit betekent dat 45% van het passerende verkeer een intentie heeft tot het gebruik van beveiligd parkeren.

Diefstalgevoeligheid (vraag 2)

De mate waarin men met diefstalgevoelige lading rijdt is gevraagd door de volgende stelling: “Bepaalde goederen die wij vervoeren zijn diefstalgevoelig.” Ook hierop geeft 67% aan het ermee eens te zijn, en is de gemiddelde score op een 5 punt schaal 3,9. De intentie hangt in lichte mate samen met de mate van diefstalgevoeligheid (correlatie $r=0.31$; $p=0.07$).

Tabel 4. Intentie van beveiligd parkeren en de mate van diefstalgevoelige goederen

| | N | Diefstal gevoelig | Intentie tot gebruik |
|-----------|----|-------------------|----------------------|
| Nederland | 60 | 3,7 | 3,7 |
| Duitsland | 15 | 4,2 | 4,2 |
| België | 6 | 5,0 | 4,0 |
| Overig | 3 | 3,0 | 5,0 |
| Totaal | 83 | 3,9 | 3,9 |

Houding ten aanzien van beveiligde parkeerterreinen (vragen 3,4 & 5)

Door de drie vragen samen te nemen hebben we zicht op een ‘overall’ houding. Deze ‘overall’ houding heeft een gemiddelde score van 4.3 op een 5 punt schaal. De logistiek dienstverleners hebben een zeer positieve houding ten aanzien van het beveiligd parkeren. Zij geven aan dat het zowel een waardevolle toevoeging en een goede rustplek is. Zelfs in het geval van een lege truck ziet men de voordelen van beschermd parkeren.

De verwachting ten aanzien van het gebruik door de logistieke dienstverlener (vragen 6,7 & 8)

De tweede set van variabelen die invloed heeft op de intentie tot het gebruik is de verwachting die anderen hebben ten aanzien van beveiligd parkeren. De perceptie van logistieke dienstverleners over de verwachting van opdrachtgevers of de logistiek dienstverlener gebruik maakt van beveiligd parkeren laat zien dat deze in lichte mate bevestigd wordt. In 53% van de gevallen wordt het gebruik in toenemende mate verlangd door de opdrachtgevers van transport, terwijl 25% daar geen mening over heeft. Met de stelling dat opdrachtgevers het niet toestaan om vooraf te laden is slechts 35% het mee eens tegenover 27% mee oneens. Wel hoort men steeds vaker over de mogelijkheden van beveiligd parkeren: 47% mee eens.

Mate van controle over het gebruik (vragen 9, 10 & 11)

Met betrekking tot de betaling van beveiligd parkeren geeft 32 procent van de logistieke dienstverleners aan dat het geen financieel probleem is om gebruik te maken van beveiligde parkeerterreinen. Wel opvallend is dat de logistieke dienstverleners aangeven zelf de controle te hebben over de beslissing wel of niet gebruik te maken van beveiligd parkeren (57% mee eens). Daarnaast heeft men niet de verwachting dat de opdrachtgevers mee betalen aan beveiligd parkeren (slechts 14% is het ermee eens). Dit correspondeert met de 14% opdrachtgevers die bereid zijn mee te betalen aan beveiligd parkeren (zie Tabel 1).

Voorkeur voor locatie van beveiligd parkeren. (vragen 12, 13, 14 & 15)

Deze vraag is opgenomen om te bepalen hoe interessant een locatie voor beveiligd parkeren in het zuiden van Nederland is. De respons laat zien dat er niet een bepaalde voorkeur is voor bepaalde regio's. Voor de regio Zuid Oost Nederland geeft ongeveer tweederde (65%) van de

respondenten aan deze regio als belangrijk te vinden voor beveiligde parkeer mogelijkheden. Opvallend is verder dat ook de regio West hoog scoort met 61%. Dit kan duiden op het gebruik van beveiligd parkeren vlak voor of vlak na het laden en lossen van goederen in West Nederland.

5.4.4 De manier waarop het beveiligde parkeerterrein uitgevoerd dient te worden

De volgende serie van vragen hebben betrekking op de beveiliging en de voorzieningen op het beveiligde parkeerterrein. Voor de beveiliging is een vraag gesteld die een combinatie maakt tussen prijs en beveiliging zie Tabel 5, en een vraag naar welke andere gebruikers men zou willen toestaan op het beveiligde parkeerterrein.

Tabel 5. Beveiliging – Prijs combinatie

| | Alle respondenten | Intentie >3 | Diefstal >3 |
|--|--------------------------|-----------------------|-----------------------|
| Lage prijs: afscherming door slagbomen, hekwerk en camera's | 53% | 54% | 50% |
| Gemiddelde prijs: afscherming en registratie, vrachtauto, in en uitrijden | 26% | 22% | 25% |
| Hoge prijs: afscherming en controle vrachtauto en inzittenden, in en uitrijden | 21% | 24% | 25% |

Voor de beveiliging in combinatie met een corresponderend prijsniveau zien we dat de meeste respondenten de voorkeur geven aan een lage prijs met een minimale beveiliging. Het is redelijk opvallend dat wanneer we naar de gebruikers met een hogere mate van intentie of die meer diefstalgevoelige goederen vervoeren (scoren 3 of meer op een 5-punts schaal), zien we een vrijwel identiek patroon. Dit geeft aan dat men niet bereid is om gebruik te maken van meer beveiliging tegen hogere kosten, bij toenemende intentie of diefstalgevoelige goederen.

Tabel 6. Toestaan van transportbedrijven voor beveiligd parkeren

| | Alle respondenten | Intentie >3 | Diefstal >3 |
|---|--------------------------|-----------------------|-----------------------|
| Alle chauffeurs / transportbedrijven die betalen | 43% | 48% | 46% |
| Alleen chauffeurs/ transportbedrijven die geregistreerd staan in een bepaald systeem | 34% | 25% | 29% |
| Alleen chauffeurs/ transportbedrijven die geregistreerd staan en voldoen aan een bepaald keurmerk | 23% | 27% | 26% |

Voor het toestaan van andere gebruikers zien we dat ruim 40 procent van de respondenten het prima vindt dat iedereen die betaalt toegang krijgt tot het beveiligde parkeerterrein. Eén derde van de respondenten ziet wel iets in een bepaald registratie systeem en ongeveer een kwart in een

registratie systeem met een bepaald keurmerk. In het totaal is er een licht voorkeur dat de gebruikers van het beveiligde parkeersysteem zich hebben geregistreerd in een bepaald systeem.

Voor wat betreft de uitvoering van de faciliteiten van het beveiligd parkeren zijn op basis van de bevindingen van de expertmeeting een aantal voorzieningen genoemd waarover de respondent is gevraagd of zij de betreffende voorziening belangrijk vonden. In Tabel 7 wordt weergegeven welk percentage van de respondenten de voorziening belangrijk acht. In de derde kolom is een verbijzondering gemaakt voor de respondenten die een hogere mate van intentie van gebruik van beveiligd parkeren aangaven.

Tabel 7. Voorkeur voor bepaalde voorzieningen op het beveiligde parkeerterrein

| Voorziening | Geeft de voorkeur aan (in % van respons) | |
|---------------------------------------|--|-------------|
| | Alle respondenten | Intentie >3 |
| Automaat met koffie | 76 | 76 |
| Automaat met broodjes | 55 | 53 |
| Eethuis met eenvoudige kaart | 71 | 70 |
| Klein restaurant met keuzekaart | 58 | 66 |
| Sport voorzieningen | 19 | 25 |
| Draadloos internet | 39 | 38 |
| Onbemande benzinepomp (24h) | 46 | 45 |
| Bemande benzinepomp (6-22h) | 33 | 34 |
| Wasstraat | 15 | 17 |
| Spiegel afstelplaats | 28 | 25 |
| Kleine reparaties | 28 | 34 |
| Mogelijkheid abonnement | 51 | 53 |
| Mogelijkheid vaste plek | 31 | 29 |
| Voorzieningen voor koeltransport | 37 | 39 |
| Voorzieningen voor gevaarlijk stoffen | 42 | 37 |
| Aanwezigheid beheerder | 85 | 83 |

Met betrekking tot de voorzieningen komen de eenvoudige faciliteiten sterk naar voren. Deze worden eventueel aangevuld met een abonnement. De aanwezigheid van een beheerder wordt door bijna alle logistieke dienstverleners die aan het marktonderzoek meededen van groot belang geacht. Wensen ten aanzien van een bemande benzinepomp, wasstraat, sportvoorzieningen en voorzieningen voor gevaarlijk transport zijn voor een klein aantal (circa 30%) van belang. Opvallens is dat er bijna geen verschil zit tussen de respons van alle respondenten en de respondenten die een hogere intentie van beveiligd parkeren hebben.

5.4.5 Analyse en nadere verklaring van de achtergrond van de intentie

De intentie tot het gebruik van beveiligd parkeren wordt voornamelijk beïnvloed door de houding die de logistieke dienstverlener heeft en de verwachting van opdrachtgevers dat de logistiek dienstverlener gebruik gaat maken van beveiligd parkeren. De analyse modellen hiervoor staan in Bijlage VII. Het model verklaart bijna 50% van de intentie (Adj. $R^2=0,49$). De intentie wordt verder verklaart door het aantal overnachtingen. Er is wel een samenhang tussen intentie en de grootte van de onderneming, en tussen intentie en waarde van de lading maar in de causaliteitsanalyse wordt de intentie er niet door beïnvloed. Uit de interviews en open vragen komt ook naar voren dat transportbedrijven zelfs bij een niet bijzondere of geen lading gebruik willen maken van beveiligd parkeren. Dit vanwege bescherming voor chauffeur en vrachtauto en de rust voor de chauffeur. Nadere analyse geeft aan dat beveiligd parkeren in combinatie met een abonnement meer zekerheid ten aanzien van de planning geeft.

5.4.6 Samenvatting marktonderzoek logistieke dienstverleners

Het marktonderzoek naar de intentie bij logistieke dienstverleners laat duidelijk zien dat een groot deel van de respondenten een intentie heeft de komende 5 jaar gebruik te gaan maken van beveiligde parkeerterreinen. Indien we dit voorzichtig uitwerken naar de respons kunnen we stellen dat circa 45% verwacht gebruik te gaan maken van beveiligd parkeren. Nadere uitwerking van de intentie laat zien dat deze voornamelijk voortkomt uit de houding die men heeft en de verwachting van opdrachtgevers dat de logistiek dienstverlener gebruik gaat maken van beveiligd parkeren. De respondenten geven verder aan dat ze voor de voorzieningen een voorkeur hebben voor een eenvoudige uitwerking en daar circa 10 tot 15 Euro per nacht voor wilt betalen. Voor wat betreft de mate van beveiliging is het opvallend is dat deze niet afhankelijk is van de intentie die de logistieke dienstverleners hebben en ook niet afhankelijk is van de mate waarin zij diefstalgevoelige goederen vervoeren.

5.5 Marktonderzoek lokale ondernemingen KBP

5.5.1 Inleiding

Onder de toekomstige bedrijven van het Kempisch Bedrijvenpark is onderzocht welk belang en welke interesse zij hebben ten aanzien van beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtauto's op het Kempisch Bedrijventerrein. Het belang en de interesse dat ondernemingen op het Kempisch Bedrijventerrein hebben, kan invloed hebben op de aantallen abonnementen voor vaste parkeerplekken die waarschijnlijk verkocht kunnen worden en heeft daarmee invloed op de haalbaarheid van beveiligd parkeren.

5.5.2 Datacollectie

De datacollectie is gedaan door de toekomstige bedrijven van het Kempisch Bedrijvenpark een korte vragenlijst toe te sturen. De vragenlijst is te vinden in Bijlage VI en is opgesteld door het team van de Erasmus Universiteit. Het uitsturen van de vragenlijst is verzorgd door de Gemeente Bladel. In het totaal zijn 72 vragenlijsten verstuurd waarvan er 15 zijn terug ontvangen. Deze vijftien vragenlijsten zijn gebruikt voor nadere analyse van het belang en interesse voor beveiligde parkeerterreinen.

5.5.3 Beschrijving van de data

De ondernemingen zijn in de eerste plaats gevraagd naar de aantallen vrachtauto's die de onderneming toelevert of goederen komt ophalen. Deze aantallen variëren sterk over de respondenten, uiteenlopend van 1 vrachtauto per week tot 300 vrachtauto's per week. In het totaal wordt door de 15 ondernemingen 863 vrachtauto bewegingen als gevolg van toeleveringen en afhalen van goederen aangegeven. Met betrekking tot de internationale vrachtauto's laat een nadere verdiscontering over de respondenten zien dat van de 863 vrachtautobewegingen ongeveer 480 vrachtauto's een internationale herkomst of bestemming heeft. Vervolgens zijn acht vragen gesteld met betrekking tot het belang en de interesse naar beveiligd parkeren op het Kempisch bedrijventerrein. De uitwerking van de beantwoording van de vragenlijst is te vinden in Tabel 8.

Tabel 8. Vragen over het belang en interesse van beveiligd parkeren bij ondernemers op het KBP.

| Vraag | Onderwerp | Mee eens |
|-------|--|----------|
| 3 | Beveiligd parkeren is een waardevolle toevoeging voor het Kempisch Bedrijventerrein (KBP). | 67% |
| 4 | Beveiligd parkeren op het KBP is een goede manier om tijdelijk of op bepaalde momenten goederen en/of rijdend materieel op te slaan. | 46% |
| 5 | Beveiligd parkeren op het KBP zien wij als een goede rustplek voor onze toeleveranciers als ze te vroeg aankomen, bijvoorbeeld 's nacht. | 67% |
| 6 | Beveiligd parkeren op het KBP zien wij als een goede manier om lokale parkeerproblemen op te lossen. | 60% |
| 7 | Beveiligd parkeren op het KBP maakt het mogelijk ons productie proces beter te plannen. | 33% |
| 8 | Er is een grote kans dat wij gebruik gaan maken van beveiligd parkeren op het KBP. | 33% |
| 9 | Voor ons is het huren van een vaste beveiligde parkeerplaats op het KBP voor het hele jaar een interessante optie. | 40% |
| 10 | Voor ons is het inkopen van een aantal overnachtingen per jaar op het beveiligd parkeerterrein op het KBP een interessante optie. | 33% |

Hoe waardevol is beveiligd parkeren volgens de ondernemingen op het KBP (vragen 3, 4, 5, 6 & 7)

Tweederde van de respondenten geeft aan dat zij een beveiligd parkeerterrein een waardevolle toevoeging vinden voor het Kempisch Bedrijventerrein. De overige respondenten (33%) geeft aan neutraal te staan tegenover het beveiligd parkeren. Ten aanzien van tijdelijke opslag geeft 46% (7 respondenten) aan dit interessant te vinden. Veertig procent is neutraal en twee respondenten (13%) geven aan het niet belangrijk te vinden. Met de stelling of het beveiligde parkeerterrein een goede rustplek is voor toeleverende chauffeurs is tweederde van de respondenten het eens en is het overige deel neutraal. Dat het beveiligde parkeerterrein eventuele parkeerproblemen op het parkeerterrein kan oplossen wordt door 60% (9) van de respondenten bevestigd. Eén derde van de respondenten is neutraal en één respondent is het niet met de stelling eens. Tenslotte werd gevraagd of het beveiligde parkeerterrein de planning van het productieproces flexibeler kan maken. Ten aanzien van deze stelling is eenderde het eens, 53% geeft aan neutraal te zijn en 13% (2 respondenten) denken niet dat een beveiligd parkeerterrein het productieproces meer flexibel zal maken.

Hoe interessant is het gebruik van beveiligd parkeren op het KBP (vragen 8, 9 & 10)

Ten aanzien van de interesse voor beveiligd parkeren op het Kempisch Bedrijvenpark zijn drie stellingen geformuleerd. De eerste stelling heeft betrekking op de kans dat men gebruik zal gaan maken van beveiligd parkeren. Een derde van de respondenten is het met deze stelling eens, 40% geeft aan neutraal te zijn en 26% geeft aan geen gebruik te gaan maken. De tweede stelling

behandeld of het huren van een vaste plek voor een heel jaar een interessante optie is. Zes respondenten (40%) geven aan dat het huren van een vaste plek voor een geheel jaar interessant is. Een derde is neutraal en 26% geeft aan geen interesse te hebben. De derde optie gaat in op het vooraf inkopen van een aantal overnachtingen. Hiervan geeft een derde van de respondenten aan dat dit een interessante optie is. Zes respondenten (40%) geven aan dit niet interessant te vinden.

5.5.4 Achtergrond van de interesse voor het beveiligd parkeren

Een nadere analyse van de data laat zien dat de kans op gebruik van beveiligd parkeren met name wordt veroorzaakt door de internationale transporten (correlatie $r= 0,75$). Het huren van een vaste plek is daarbij de meest interessante optie (correlatie $r= 0,65$). Verder zien we dat de kans op gebruik voortkomt uit de waarde die het heeft voor tijdelijk opslag (correlatie $r= 0,65$). De respondenten geven aan dat deze tijdelijke opslag vooral gunstig is voor de planning van het productieproces (correlatie $r= 0,73$). Het vooraf inkopen van een aantal overnachtingen op het Kempisch bedrijvenpark heeft minder samenhang met de waarde die het voor de respondenten oplevert.

Om een inschatting te maken van de aantallen abonnementen die verkocht zullen worden maken we een selectie van de respondenten die aangeven gebruik te willen maken van het beveiligde parkeerterrein. In het totaal zijn dit 5 ondernemingen en vertegenwoordigen deze ondernemingen wekelijks 595 vrachtauto's waarvan 370 vrachtauto's een internationale bestemming of herkomst hebben. Per dag zijn dit er ruim 70 vrachtauto's. Op basis van deze gegevens kan afgeleid worden dat ongeveer 5 tot 8 abonnementen voor beveiligde parkeerplaatsen verkocht zullen worden.

5.5.5 Samenvatting marktonderzoek ondernemers KBP

Onder de ondernemers van het Kempisch Bedrijvenpark is een redelijke interesse naar beveiligd parkeren. Het merendeel van de respondenten geeft aan dat zij beveiligd parkeren een goede ontwikkeling vinden vanwege de rust en orde die het meebrengt ten aanzien van parkeren op het bedrijventerrein. De grotere ondernemingen die door veel vrachtauto's worden toegeleverd of van veel vrachtauto's gebruik maken voor het ophalen van goederen geven aan dat zij ook interesse hebben in beveiligd parkeren. Met deze gegevens is een voorzichtige schatting van circa 5 abonnementen mogelijk. De verzamelde informatie laat ook zien dat de ondernemers op het Kempisch bedrijvenpark interesse hebben in een beveiligd parkeerterrein waar het gaat om de tijdelijke opslag van goederen en/ of materiaal.

5.6 Prognose en samenstelling vrachtverkeer A67

5.6.1 Inleiding

Om tot een goede inschatting te komen van het verwachte gebruik van beveiligd parkeren langs de A67 dienen gegevens verzameld te worden over de vrachtautobewegingen langs de A67. Deze vrachtautobewegingen kunnen uitgesplitst worden naar het aantal vrachtauto's dat gebruik maakt van de A67 en de samenstelling. Voor wat betreft de samenstelling gaat het om de verdeling van vrachtautobewegingen gedurende de dag en de omvang van het internationale verkeer. De verwachting is dat vrachtauto chauffeurs voornamelijk in de avonduren gaan zoeken naar parkeerplaatsen voor overnachting en dat dit vooral de vrachtauto's zijn van of naar een internationale bestemming.

5.6.2 Datacollectie

Op basis van meetgegevens van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat en gegevens van Eurostat zijn verschillende data verzameld. De data laat zien dat in augustus 2005 er per etmaal circa 10.000 truckbewegingen zijn op de route A2 Veldhoven – De Hogt en eenzelfde aantal voor de route vice versa. De vrachtauto's maken circa 20% deel uit van het totale verkeer. In 2006 staat de A67 met 28.000 vrachtauto ritten in beide richtingen in de top drie drukste vrachtcorridors op werkdagen (zie Figuur 3). De A2 staat met 23.000 ritten op plaats 7. In Bijlage VIII staan de gegevens verder uitgewerkt.

Met betrekking tot de samenstelling van de vrachtauto's zijn de gegevens van Eurostat uit 2005 geraadpleegd. Deze gegevens hebben betrekking op de regio Zuid-Nederland en laten zien dat er dagelijks 80.000 truckbewegingen in de regio gemeten worden. Hiervan is circa 16% regionaal verkeer, heeft circa 17% een interregionale herkomst en een regionale bestemming, heeft circa 17% een regionale herkomst en een interregionale bestemming en circa 50% een interregionale herkomst en bestemming.

Voor het beveiligde parkeerterrein aan de A67 betekent dit dat ongeveer 67% van het voorbijgaande vrachtverkeer een interregionale herkomst heeft. Voor de A67 zouden dit circa 19.000 vrachtauto's per etmaal zijn. Deze schatting moet waarschijnlijk naar boven bijgesteld worden omdat de verhouding vracht verkeer/ totaal verkeer op de A67 aanzienlijk hoger ligt vergeleken met andere hoofdwegen in de regio.

Als we verder kijken naar de dagverdeling van de A2 zien we dat circa 500 vrachtauto's/ uur/ baan in de avondspits over de snelweg rijden. Drie uur avond spits (16:00 tot 19:00) geeft ongeveer 3.000 vrachtauto's (beide richtingen). Een vergelijking van vrachtautobewegingen op de A2 en A67, laat zien dat een aanname van 3000 vrachtauto's (beide richtingen) op de A67 aan de voorzichtige kant is. Hiervan is ongeveer 67% van interregionale afkomst. Maakt dat 2.000 vrachtauto's in aanmerking komen als klant van het beveiligd parkeren. Een prognose van het gebruik kan als volgt vastgesteld worden aan de hand van de formule: Prognose gebruik = (Verwachting van de intentie) x (Indicatie van bewegingen).

Verwachting van de intentie = 45% van de passerende vrachtauto's

Indicatie van bewegingen = 2.000 vrachtauto's per etmaal

Prognose gebruik = $0,45 * 2.000 = 895$ vrachtauto's

Bij deze berekening zijn een aantal aannames gedaan waardoor de aantallen aan de lage kant uitvallen. In de eerste plaats gaat het om data die verzameld is in de jaren 2005 en 2006. Ten tweede is de A2 is het uitgangspunt, terwijl de algemene getallen laten zien dat de A67 relatief meer vrachtverkeer heeft te verwerken. En ten derde wordt de aanname gemaakt dat alleen vrachtauto's die in de periode van 16:00 tot 19:00 passeren gebruik van het beveiligd parkeren gaan maken.

5.6.3 Samenvatting marktonderzoek naar de vrachtautobewegingen A67

De A67 is een van de drukste snelwegen in Nederlands als het gaat om vrachtverkeer. Op basis van data verzameld door Rijkswaterstaat kan een inschatting gemaakt worden dat in de avondspits in beide richtingen circa 3000 vrachtauto's gebruik maken van de A67. De gegevens over de herkomst en bestemming van het vrachtverkeer in de regio laten zien dat circa 67% een internationale herkomst heeft en/ of een international herkomst en bestemming heeft. Samen met de geïdentificeerde verwachting van de intentie (45%) uit hoofdstuk 5.4 kan een schatting gemaakt worden dat 895 vrachtauto's dagelijks in aanmerking komen voor beveiligd parkeren langs de A67 ter hoogte van Bladel.

Figuur 3. Intensiteit van vrachtcorridors.
Verhouding vrachtauto/
totaal verkeer

- 0% tot 10%
- 10% tot 20%
- 20% tot 30%
- 30% tot 40%
- 40% en meer



5.7 Conclusie marktonderzoek

Het marktonderzoek heeft het doel antwoord te geven op de vraag in hoeverre verschillende doelgroepen gebruik gaan maken van beveiligd parkeren. Om antwoord te kunnen geven op deze deelvraag van het onderzoek zijn drie verschillende doelgroepen aangeschreven en is een prognose gemaakt van de vrachtautobewegingen op de A67. De eerste doelgroep zijn de opdrachtgevers van transport (de producenten en ontvangers van goederen), de tweede doelgroep zijn de logistieke dienstverleners en de derde doelgroep zijn de ondernemers die zich willen vestigen op het Kempisch Bedrijvenpark. De opdrachtgevers en logistieke dienstverleners zijn gevraagd naar de intentie die zij hebben om de komende vijf jaar gebruik te gaan maken van beveiligd parkeren. Daarnaast zijn de logistieke dienstverleners gevraagd naar de voorzieningen op het parkeerterrein, de mate van beveiliging en de prijs voor een overnachting die zij wenselijk en acceptabel achten. De combinatie van intentie en prognose van het vrachtverkeer over de A67 geeft inzicht in het aantal vrachtauto's waarvan verwacht kan worden dat ze gebruik gaan maken van beveiligd parkeren. De gegevens van de intentie van de ondernemers op het Kempisch Bedrijvenpark zijn gebruikt om een inschatting te maken ten aanzien van het aantal abonnementen waarvan verwacht wordt dat die worden afgenomen.

5.7.1 De intentie om gebruik te maken van beveiligd parkeren.

De opdrachtgevers van transport, de producenten en ontvangers van goederen, hebben in lichte mate de intentie (bijna 20% van de respondenten) om van hun logistieke dienstverlener de komende jaren te eisen dat zij beveiligd gaan parkeren. Bij de logistieke dienstverleners zelf is het percentage aanzienlijk hoger. Hiervan denkt ongeveer 67% dat zij gebruik gaan maken van beveiligd parkeren. Indien we dit getal uitwerken naar de respons, dan kunnen we stellen dat circa 45% van het vrachtverkeer interesse heeft in beveiligd parkeren.

De intentie tot het gebruik van beveiligd parkeren wordt bij de opdrachtgevers en de logistieke dienstverleners voornamelijk beïnvloed door de houding die zij hebben ten aanzien van beveiligd parkeren. De opdrachtgevers van transport hebben daarbij de verwachting dat beveiligd parkeren ondersteunend is aan de interne logistieke processen. De logistieke dienstverleners geven aan dat de intentie tevens wordt beïnvloed door de verwachting dat hun opdrachtgevers het beveiligd parkeren de komende jaren zullen gaan eisen. De intentie wordt verder verklaart door het aantal overnachtingen. Opvallend is dat uit de interviews en open vragen naar voren komt dat transportbedrijven ook bij niet bijzondere of geen lading wel gebruik willen maken van beveiligd

parkeren. Dit vanwege bescherming voor chauffeur en vrachtauto en de rust voor de chauffeur. Nadere analyse geeft aan dat beveiligd parkeren in combinatie met een abonnement meer zekerheid ten aanzien van de planning geeft.

De prognose van de aantallen vrachtauto's die gebruik maken van beveiligd parkeren is gebaseerd op gegevens van Rijkswaterstaat. Aan de hand van de samenstelling van het vrachtverkeer (nationale en internationale transporten) en de verdeling van het vrachtverkeer is een schatting gemaakt van circa 2.000 internationale vrachtauto's die in de avondspits, van 16:00 tot 19:00, over de A67 rijden. Samen met de intentie van 45% is de verwachting dat circa bijna 900 vrachtauto's per dag een potentiële klant zijn voor beveiligd parkeren. Dit is een voorzichtig getal vanwege de aanname dat enkel vrachtauto's uit de avondspits gebruik van beveiligd parkeren zullen gaan maken.

Het onderzoek onder de ondernemers die zich willen vestigen op het Kempisch Bedrijvenpark geeft aan dat naar verwachting ongeveer 5 abonnementen op jaarbasis verkocht zullen gaan worden. Deze abonnementen zullen gebruikt gaan worden voor eigen transport materieel, voor transportmaterieel van de logistieke dienstverleners waar zij gebruik van maken en voor de tijdelijke opslag van goederen.

5.7.2 De voorzieningen, beveiliging en prijsstelling van beveiligde parkeerterreinen.

De analyse van de uitvoering van het beveiligde parkeerterrein laat zien dat een krappe 50% genoeg neemt met een basis beveiliging van slagbomen, hekwerk en camera's. Hogere mate van beveiliging is wel wenselijk maar weegt vaak niet op tegen de hogere prijs. Verder zien we dat de groep die een hogere intentie of diefstalgevoeligheid aangeeft niet een duidelijke voorkeur heeft voor een hogere mate van bescherming. Opvallend is dat de groep van respondenten die een hogere mate van intentie en/ of meer diefstalgevoelige lading vervoert niet meer beveiliging wenst of bereid is daar meer voor te betalen. De oorzaak hiervoor kan liggen in de interesse naar beveiligd parkeren zelfs wanneer er geen waardevolle lading vervoerd wordt.

Voor de faciliteiten en voorzieningen geven de respondenten de voorkeur geven aan een sobere uitvoering. Wel is er een sterke voorkeur voor de aanwezigheid van een beheerder. Dit kan in het voordeel van het Kempisch Logistiek Centrum omdat de drie deelnemende transportbedrijven zich zullen gaan vestigen naast het beveiligde parkeerterrein.

5.7.3 Samenvatting

Het marktonderzoek heeft inzicht gegeven in de intentie die logistieke dienstverleners hebben om gebruik te gaan maken van beveiligd parkeren. In combinatie met de prognose en samenstellingen van het vrachtverkeer op de A67 kunnen we voorzichtig uitspraak doen betreffende de aantallen vrachtauto's die dagelijks in potentie gebruik gaan maken van beveiligd parkeren. Daarnaast heeft het onderzoek onder de toekomstige ondernemers op het Kempisch Bedrijvenpark informatie verschaft ten aanzien van het aantal verwachte abonnementen. Deze informatie geeft zicht in de omvang van het aantal potentiële gebruikers van beveiligd parkeren langs de A67 en staat centraal bij haalbaarheidsanalyse in het volgende hoofdstuk.

6. Haalbaarheidsanalyse

6.1 Inleiding

De haalbaarheidsanalyse geeft direct antwoord op de hoofdvraag van dit onderzoek naar de haalbaarheid van beveiligd parkeren langs de A67 de verzamelde informatie uit de voorgaande hoofdstukken worden in dit hoofdstuk samengebracht. Daarnaast wordt voor de haalbaarheidsanalyse gebruik gemaakt van informatie over beveiligd parkeren elders in Nederland en Europa. Op basis van deze informatie wordt een benchmark opgesteld en de gegevens hiervan dienen als input voor de haalbaarheidsanalyse van het Beveiligd Parkeren langs de A67. De haalbaarheidsanalyse is gebaseerd op de methodiek van de residuele grondwaarde. Deze methodiek is gebruikelijk bij de bepaling of een (bouw)plan praktisch haalbaar is.

6.2 Benchmark beveiligd parkeerterreinen

De benchmark is een vergelijking van bestaande beveiligde parkeerterreinen in binnen en buitenland. Met de Benchmark worden een aantal kengetallen geïdentificeerd die gebruikt worden bij de haalbaarheidsanalyse van het beveiligde parkeerterrein langs de A67. Voor de Benchmark worden twee beveiligde parkeerterreinen in Nederland nader onderzocht en een aantal beveiligde parkeerterreinen in het buitenland. De twee Nederlandse beveiligde parkeerterreinen zijn De Maat Truck Parking en Beveiligd Parkeerterrein Medel. De buitenlandse beveiligde parkeerterreinen zijn in Frankrijk en in het Verenigd Koninkrijk.

6.2.1 Nederlandse beveiligde parkeerterreinen.

De Maat Truck Parking

Het beveiligde parkeerterrein van De Maat Truck Parking ligt op het bedrijventerrein Nieuwland in de gemeente Alblasterdam op ongeveer 700 meter van de snelweg A15. Het beveiligde parkeerterrein is geopend op 12 mei 2006 en heeft met een oppervlakte van circa 7.000 m² ruimte voor 85 vrachtauto's. Het parkeerterrein richt zich op alle mogelijke doelgroepen zoals de passanten die over de A15 of A16 rijden en de transportbedrijven in de regio. Daarnaast biedt het parkeerterrein de mogelijkheid voor ondernemers om hun materiaal voor kortere periodes te stallen of om opleggers om te koppelen. Om al deze handelingen goed te laten verlopen heeft De Maat Truck Parking een persoonsgebonden smartcard ontwikkeld. Met deze smartcard wordt geïdentificeerd wie het terrein betreedt en verlaat. In combinatie met de smartcard kan gebruik

gemaakt worden van verschillende parkeertarieven. De Maat Truck Parking maakt onderscheid in onder andere een abonnement, een zwerfkaart, en een passantenkaart. Een abonnement geeft recht op een vaste plek het hele jaar. Een zwerfkaart is een soort strippenkaart waarbij men een aantal overnachtingen vooraf inkoop. Met de passantenkaart kunnen passanten die incidenteel gebruik willen maken van het beveiligde parkeerterrein een enkele overnachting boeken. De tarieven voor het beveiligd parkeren worden in tabel 9 weergegeven.

Tabel 9. Tarieven voor beveiligd parkeren bij de Maat Truck Parking (bron: www.truckparkingnieuwland.nl)

| Parkeertarief | Bedrag ecl. BTW |
|--|---------------------|
| Jaarabonnement | 2880 Euro per jaar |
| Zwerfkaart (opwaarderen met 50,- ; 100,-; 200,-) | 0.84 Euro per uur |
| Passantenkaart | 80 Euro voor 24 uur |

De smartcard maakt het ook mogelijk om vrachtauto's met gevaarlijke goederen toe te staan. Hiertoe wijst de smartcard de vrachtauto met gevaarlijke goederen een parkeerplek aan zodat deze niet dicht op andere gevaarlijke goederen geparkeerd staat. De smartcard is een belangrijk onderdeel van de beveiliging en wordt aangevuld door een hekwerk met powerfence, cameraobservatie, goede verlichting en een beveiligingsbedrijf dat het terrein observeert en fysiek bewaakt.

Tabel 10. Financieel overzicht beveiligd parkeren bij de Maat Truck Parking (bron: NEA, 2007)

| Financiële kosten overzicht | |
|--|---------------|
| Investerings: | |
| Aankoop grond en grondwerkzaamheden (ca. 7000 m ²) | € 1.000.000,- |
| Beveiligingscamera's, etc. | € 60.000,- |
| Infrastructuur, verlichting en hekwerken | € 470.000,- |
| Faciliteiten | € 120.000,- |
| Ontwikkeling Soft- en hardware (identificatie, etc.) | € 130.000,- |
| Extern advies | € 100.000,- |
| Totaal | € 1.880.000,- |
| Exploitatie kosten per jaar | |
| Rente en afschrijving over investeringen | € 250.000,- |
| Rente over grond | € 40.000,- |
| Totaal | € 290.000,- |

Voorzieningen op het beveiligde parkeerterrein zijn onder andere was-, douche- en toiletfaciliteiten, de mogelijkheid voor het opbergen van persoonlijke eigendommen, een eenvoudige horecafaciliteit met koffieautomaat en drankuitgifte, en is er een internetaansluiting/hotspot aanwezig. Voor de vrachtauto's zijn er voorzieningen voor het schoonhouden van de cabine door middel van de aanwezigheid van een stofzuiger en mattenklopper en verder is er voor koelwagens een 400 volt, e-net aansluiting aanwezig en is er

een 220 volt aansluiting voor diverse machines en apparaten. Buiten het beveiligde parkeerterrein is een onbemand tankeiland aanwezig. De exploitatie van het beveiligde parkeerterrein is in handen van de 'De Maat Groep'. De technische uitwerking van het parkeerterrein wordt door Tabel 10 gegeven.

Bedrijventerrein Medel

Het beveiligde parkeerterrein Medel ligt op het bedrijventerrein Medel in de gemeente Tiel op ongeveer 1500 meter van de snelweg A15. Het beveiligde parkeerterrein is in de zomer van 2007 geopend en heeft met een oppervlakte van bijna 7.000 m² ruimte voor 80 vrachtauto's. Het beveiligde parkeerterrein is een privéterrein van de coöperatie Bedrijventerrein Medel en richt zich enkel op de ondernemingen die gevestigd zijn op het Bedrijventerrein Medel. Alle ondernemingen op het bedrijvenpark Medel zijn lid van de coöperatie Bedrijventerrein Medel die de exploitatie van het beveiligde parkeerterrein beheert. Hiermee is het beveiligde parkeerterrein niet toegankelijk voor externe ondernemingen of passanten. Alle ondernemingen op het bedrijven kunnen via een verrekenmodel gebruik maken van het beveiligde parkeerterrein. Op het bedrijventerrein van Medel geldt een verordening dat er niet op de openbare weg geparkeerd mag worden. De logistieke dienstverleners die de ondernemingen op het bedrijven toeleveren kunnen wel gebruik maken van het beveiligde parkeerterrein. Hiervoor kan het bedrijf dat toegeleverd wordt de logistiek dienstverlener een code meegeven op de vrachtbrief waarmee toegang kan worden verkregen tot het beveiligde parkeerterrein.

Tabel 11. Financieel overzicht beveiligd parkeren op Bedrijventerrein Medel.

| Financiële kosten overzicht | |
|--|-------------|
| Investeringskosten: | |
| Aankoop grond (ca. 6770 m ²) | € 81.000,- |
| Grondwerk | € 90.000,- |
| Verharding incl. riolering | € 354.000,- |
| Hekwerken | € 48.000,- |
| Camera's | € 12.000,- |
| Verlichting | € 24.000,- |
| Groen | € 1.000,- |
| Totaal investeringen | € 610.000,- |
| VTU-kosten (12% totaal) | € 73.000,- |
| Exploitatiekosten: | |
| Onderhoud terrein, incl reservering groot onderhoud (15jr) | € 5.000,- |

Doordat het beveiligde parkeerterrein enkel toegankelijk is voor de ondernemingen van het bedrijventerrein Medel wordt al voor een groot deel aan de beveiliging voldaan. Daarnaast wordt

er gebruik gemaakt van een hekwerk van 1,5 meter hoogte een tweetal en een viertal camera's. Vier 4 masten met elk 2 schijnwerpers zorgen voor de verlichting. De verharding van het terrein is speciaal voor zwaar verkeer met een toplaag van koolstofasfalt aangebracht. Om de uitvoering verder zo eenvoudig mogelijk te houden is gekozen voor een afwateringssysteem rondom de parkeerplaats. Om het water van het terrein naar de afwatering te laten stromen is het midden van het parkeerterrein bijna een meter hoger dan aan de randen.

De voorzieningen op het beveiligde parkeerterrein zijn minimaal. Veel ondernemingen op het bedrijventerrein hebben zelf de benodigde voorzieningen. Voor de aankoop van de grond is destijds (ca. 2000) € 10,- tot 14,- betaald. Nu is een waarde toekenning aan de grond gegeven van € 125,- tot 130,-.

6.2.2 Internationale beveiligde parkeerterreinen.

Frankrijk

In Frankrijk zijn een aantal initiatieven ten aanzien van het beveiligd parkeren. De volgende projecten zijn:

- a. Park+, een initiatief van Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR) en Egis Projects;
- b. Truck Etape, een initiatief van ASF;
- c. Sanef, een initiatief langs de A1 Lille-Paris.

Park+

Park+¹⁵ is een joint venture van Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR) and Egis Projects met het doel om beveiligd parkeren te gaan exploiteren. APRR en Egis Projects zijn beide grote ondernemingen op het gebied van wegwerkzaamheden en wegexploitatie. Via deze joint venture wilt men een aantal beveiligde parkeerterreinen gaan ontwikkelen langs de grote hoofdsnelwegen in Europa.

De joint-venture gaat uit van een basisconcept, waarbij de beveiliging wordt verkregen door een 2,5 meter hoog hek, een aantal camera's en de aanwezigheid van beveiligingspersoneel. Met betrekking tot de voorzieningen voor de vrachtwagen chauffeurs wordt gedacht aan een restaurant, bar, overnachting, sanitair en verkeersinformatie.

¹⁵ Meer informatie is te vinden op: <http://www.parkplus.fr/> en <http://www.smaepl.com/uk/offre/langresSud/parkplus.php>

Langs de snelweg in de buurt van Langres is in de zomer van 2007 een eerste beveiligd parkeerterrein geopend. Dit terrein heeft een omvang van circa 5 hectare en biedt plaats aan ongeveer 230 vrachtauto's, en een restaurant voor ongeveer 140 gasten. De investering wordt geschat op circa 5 à 6 miljoen Euro. Voor een overnachting wordt een tarief van € 15, - gehanteerd.

Truck Etape

Een tweede initiatief voor een beveiligd parkeerterrein is Truck Etape¹⁶. Dit initiatief is genomen door ASF, de exploitant van de tolwegen in Frankrijk en in Europa. ASF (Autoroutes du Sud de la France) heeft op dit moment twee beveiligde parkeerterrein opgezet. Een parkeerterrein vlakbij Communay langs de A46 en een parkeerterrein in het zuiden van Frankrijk vlakbij Béziers. Daarnaast wordt een parkeerterrein in de regio van Valenciennes ontwikkeld.

Het parkeerterrein in Communay geeft ruimte voor 135 vrachtauto's en wordt beveiligd door een hekwerk, verlichting en camera's. Deze beveiligingsinfrastructuur wordt verder ondersteund door bewaking met honden. Het parkeertarief bedraagt hier € 16 per 12 uur.

Het parkeerterrein in Béziers is met 350 plekken voor vrachtauto's aanzienlijk groter. Voor wat betreft de uitvoering is het verder gelijk aan het terrein in Communay en er wordt een tarief van € 16,5 (excl. BTW) per overnachting gehanteerd en € 34, - voor een weekend.

Sanef¹⁷

Sanef is een exploitant van snelwegen in het noorden van Frankrijk. In de regio van Vémars Ouest is er direct langs de A1 richting Parijs een beveiligd parkeerterrein ontwikkeld dat ruimte biedt aan 156 vrachtauto's. Beveiliging vindt plaats door een 2 meter hoog hekwerk en video camera's. Voorzieningen zijn er in de vorm van restaurant, overnachting en een service station. Voor het beveiligde parkeren wordt een tarief gehanteerd van € 2 per uur.

UK

In Groot-Brittannië worden de parkeergelegenheden langs snelwegen geëxploiteerd door de zogenaamde "Motorway Service Operators" (MSO). Deze organisaties richten zich sterk op de diensten en voorzieningen die zij aanbieden en minder op het beveiligde parkeren. Daardoor zijn

¹⁶ Meer informatie is te vinden op: <http://www.trucketape.net/eu/accueil.html>

¹⁷ Bron: Jaarverslag Sanef, geraadpleegd op www.sanef.com/fr/pdf/rapports_2003/pdf/en/metiers_sanef.pdf

deze parkeerterreinen vaak toegankelijk voor al het verkeer. Een klein aantal parkeerplaatsen is specifiek bedoeld voor vrachtverkeer. Deze beveiligde parkeerplaatsen kunnen vaak enkel rendabel opereren door de extra diensten die zij leveren.

Een voorbeeld van een beveiligd parkeerterrein is Ashford Truckstop¹⁸, nabij de Eurotunnel in de regio van South Eastern Kent. Het beveiligde parkeerterrein wordt geëxploiteerd door GSE (Groundwork South East). De locatie biedt plaats voor 302 vrachtauto's en is vrijwel altijd vol. Ondanks een verhoging voor een overnachting van £12,50 naar £14,90 is het aantal overnachtingen niet afgenomen.

Een ander voorbeeld is de onderneming Nightowl Truckstops¹⁹ die beveiligd parkeren exploiteert in Carlisle en Rugby. Carlisle biedt plaats voor 200 vrachtauto's en Rugby voor 240 vrachtauto's. Beide locaties maken voor de beveiliging gebruik van elektrische hekwerken en camera's met nummerbord herkenning. Voor de chauffeurs zijn er ruime voorzieningen in de vorm van een restaurant, bar, overnachting en winkels. Voor de overnachtingen worden twee tarieven gehanteerd:

Tariff 1: £11.50 plus VAT Parking & Shower;

Tariff 2: £13.92 plus VAT Parking shower & £4 meal voucher.

6.2.3 Samenvatting Benchmark

De benchmark geeft relevante informatie over de manier waarop op dit moment verschillende beveiligde parkeerterreinen zijn uitgevoerd. Duidelijk is dat de buitenlandse beveiligde parkeerterreinen groter zijn opgezet dan de Nederlandse initiatieven. De reden hiervoor kan zijn dat verwachte schaalvoordelen de haalbaarheid positief beïnvloeden. Daar staat tegenover dat de investeringen en daarmee het risico ook hoger wordt. Een andere observatie die de benchmark oplevert is dat de extra diensten die met het beveiligd parkeren worden geleverd voor synergie effecten zorgt die de haalbaarheid positief beïnvloeden. De inkomsten uit de extra diensten kunnen exploitatie kosten van het beveiligd parkeren opvangen. Met betrekking tot de prijsstelling is een prijs van ongeveer € 15 per nacht gehanteerd. Omdat de beveiligde parkeerterreinen nog een relatief nieuwe ontwikkeling is, is onduidelijk of deze prijsstelling voldoende interesse wekt bij de logistieke dienstverleners om gebruik te gaan maken van beveiligde parkeerterreinen.

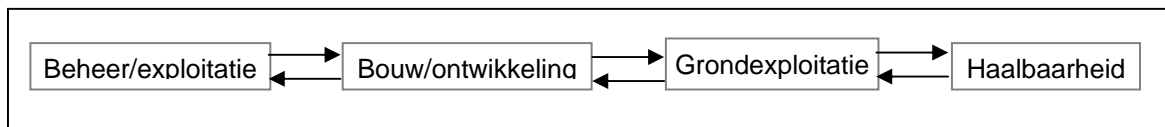
¹⁸ Bron: Kent Overnight Lorry Parking Study.

¹⁹ Voor meer informatie zie http://www.nt-truckstops.com/company/secure_parking.htm

6.3 De berekening van de haalbaarheid

6.3.1 Inleiding

In dit deel van het rapport wordt de haalbaarheidsanalyse van het beveiligde parkeerterrein uitgewerkt. De voorgaande hoofdstukken hebben informatie verzameld die in de haalbaarheidsanalyse verder verwerkt worden. De haalbaarheidsanalyse bestaat uit vier stappen, zie Figuur 4. De eerste stap is een indicatie van de kosten en opbrengsten van het beheer en de exploitatie van het beveiligde parkeerterrein. Deze indicatie is gebaseerd op informatie uit de visie van beveiligd parkeren die volgt uit de expertmeeting en de informatie die volgt uit het marktonderzoek. De tweede stap bepaalt de hoogte bouw en ontwikkelingskosten van het beveiligde parkeerterrein en zijn gebaseerd op de informatie uit de benchmark analyses. Hierbij worden de kosten voor de aankoop van de grond niet meegenomen. Deze kosten van de grond worden bepaald in de derde stap aan de hand van de berekening van de grondexploitatie op basis van de residuele grondprijsmethode. Aan de hand van de exploitatie balans en de kosten van de investering is terug te rekenen hoeveel ruimte er is voor de grondprijs. Aan de hand van deze residuele grondprijs methode kan de haalbaarheid van het beveiligde parkeerterrein bepaald worden.



Figuur 4. Methodiek van residuele grondwaarde benadering

6.3.2 Uitwerking van scenario's

De haalbaarheid wordt bepaald aan de hand van zes scenario's. Deze zes scenario's zijn uitgewerkt naar de mate van concurrentie en omvang van het beveiligde parkeerterrein. De eerste drie scenario's gaan uit van een omvang van 6.000 m² en de laatste drie scenario's van 12.000m².

Scenario 1 (6.000m²): Er is een hoge mate van concurrentie doordat er in de regio meerdere mogelijkheden bestaan voor beveiligd parkeren. Het gevolg is tevens dat er minder abonnementen worden verkocht.

Scenario 2 (6.000m²): De concurrentie is gemiddeld met het gevolg dat er iets meer abonnementen worden verkocht en dat de bezettingsgraad gemiddeld is.

Scenario 3 (6.000m²): De concurrentie is minder hevig met het gevolg dat er meer abonnementen worden verkocht en dat de aanloop van internationaal zeer goed loopt. De bezettingsgraad is daarmee redelijk hoog is.

Scenario 4 (12.000m²): Dit scenario gaat weer uit van een hoge mate van concurrentie waardoor de bezettingsraad en het aantal verkochte abonnementen laag is. De omvang van het terrein is met 1,2 hectare groter dan in de eerste drie scenario's.

Scenario 5 (12.000m²): De concurrentie is gemiddeld met het gevolg dat er iets meer abonnementen worden verkocht en dat de bezettingsgraad gemiddeld is.

Scenario 6 (12.000m²): De concurrentie is minder hevig met het gevolg dat er meer abonnementen worden verkocht en dat de bezettingsgraad redelijk hoog is.

Voor de zes scenario's wordt aangenomen dat er een aanlooptijd is van 5 jaar. Na die 5 jaar wordt ongeveer een stabiele eindsituatie verwacht. Voor de berekeningen betekent dit dat bovengenoemde kenmerken van een bepaald scenario zich pas na 5 jaar zullen voordoen. Tot die tijd is een aanloop periode waarbij wij aannemen dat in jaar 1: 40% van de eindsituatie wordt gebruikt, in jaar 2: 65%, in jaar 3: 82%, in jaar 4: 94% en in jaar 5 de 100% van de eindsituatie van een bepaald scenario.

Elk scenario wordt doorgerekend aan de hand van vier stappen:

Stap 1. Beheer en Exploitatie

Voor de uitwerking van de exploitatie worden de karakteristieken van het beveiligd parkeren gebruikt, deze karakteristieken bepalen de inkomsten van exploitatie en de kosten van exploitatie. De karakteristieken van het beveiligde parkeerterrein worden door Tabel 12 gegeven.

Tabel 12. Inkomsten van exploitatie bij de zes verschillende scenario's

| | Scenario 1 | Scenario 2 | Scenario 3 | Scenario 4 | Scenario 5 | Scenario 6 | |
|--|------------|------------|------------|------------|------------|------------|--------------|
| Oppervlakte parkeerterrein: | 6000 | 6000 | 6000 | 12000 | 12000 | 12000 | m2 |
| Beschikbaarheid voor ^a | 60 | 60 | 60 | 120 | 120 | 120 | vrachtauto's |
| Parkeertarief per uur ^b | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | Euro |
| Bezettingsgraad passanten ^d | 35 | 45 | 80 | 35 | 45 | 80 | Procent |
| Aantal dagen gebruik passanten ^e | 250 | 250 | 250 | 250 | 250 | 250 | Dagen |
| Bezettingsgraad eigen gebruik ^f | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | Procent |
| Aantal vrachtauto's eigen gebruik ^g | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | Vrachtauto's |
| Aantal dagen eigen gebruik ^h | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | Dagen |
| Verkoop aantal abonnementen ⁱ | 3 | 5 | 8 | 3 | 5 | 8 | Stuks |
| kosten abonnement/ plek/ jaar ^j | 2750 | 2750 | 2750 | 2750 | 2750 | 2750 | Euro |

- a) de beschikbaarheid is berekend op basis van ongeveer 100m² dat elke vrachtauto nodig heeft voor parkeren en manoeuvreerruimte.
- b) Een parkeertarief van 1 Euro wordt gehanteerd. Deze komt overeen met parkeertarieven die wij bij de beveiligde parkeerterreinen in Europa hebben geïdentificeerd.
- c) Het Smartlox kaartstelsel is ontwikkeld door De Maat Truckparking. Dit stelsel wordt ook op andere plaatsen toegepast. De toepassing van dit stelsel heeft het voordeel dat de exploitant van het beveiligd parkeren op het KBP zelf kan bepalen welke ondernemingen/ personen toegang krijgen tot het beveiligd parkeren. Daarnaast heeft het stelsel het voordeel dat organisatie van Smartlox de financiële administratie overneemt.
- d) De bezettingsgraad van 35% wordt gehanteerd bij een hoge mate van concurrentie. Dit kan het geval zijn dat de grenslocatie Postel ook een beveiligd parkeerterrein wordt. In het geval van gemiddelde concurrentie wordt de bezettingsgraad op 45% gezet. Bij een lage concurrentie wordt een bezettingsgraad van 80% verwacht. Dit getal komt overeen met de situatie van Nobis Asten. De bezettingsgraad geeft aan welk percentage van de parkeerplaatsen per dag één keer gebruikt wordt. Bij 100 plaatsen en 50 % bezettingsgraad parkeren dagelijks 50 vrachtauto's.
- e) Het gebruik van beveiligd parkeren door passanten wordt geschat op de vijf werk dagen. In werkelijkheid zal er in de weekenden ook gebruik gemaakt worden van beveiligd parkeren maar deze cijfers zijn relatief lastig te onderbouwen. Met deze benadering blijven de berekeningen aan de voorzichtige kant.
- f) De bezettingsgraad voor eigen gebruik wordt geschat op 50%. Niet alle eigen vrachtauto's hoeven waarschijnlijk beveiligd te worden.
- g) Het aantal eigen vrachtauto's voor eigen gebruik is op 60 geschat. Het totale wagenpark van de drie transportbedrijven is ruim 120 stuks, echter zal een deel daarvan in de weekenden in het buitenland zijn.
- h) Voor de dagen eigen gebruik wordt het weekend gekozen, hier staat tegenover dat de transportondernemingen doordeweeks ook gebruik zullen maken van beveiligd parkeren. Ook hier hebben we een voorzichtige aanname gemaakt.
- i) De inschatting van het aantal abonnementen is gedaan naar aanleiding van de vragenlijst voor de lokale ondernemingen op het Kempisch Bedrijvenpark. Tevens zijn deze getallen gebaseerd op observaties die gedaan zijn bij De Maat Truckland.

- j) De kosten voor een abonnement zijn eveneens gebaseerd op de getallen van De Maat Truckland.

Uitgaven bij exploitatie zijn deels gebaseerd op de bouw en ontwikkeling van het beveiligde parkeerterrein. Hieronder worden daarom de stukprijzen kosten per onderwerp besproken. De exploitatiekosten zijn gebaseerd op de volgende posten (in Tabellen 14 en 15 worden ze voor de scenario's uitgewerkt):

- a) de afdracht voor het gebruik van het toegangspassysteem van Smartlox. Dit bedraagt 1 Euro per parkerende vrachtauto. Voor dit bedrag verzorgt de onderneming Smartlox²⁰ de administratieve afhandeling van de aanvraag van parkeerpassen en toegang tot het beveiligde parkeerterrein.
- b) De kosten voor de beveiliging op afstand. Voor deze kosten is uitgegaan van een aansluiting op de RTR (Regionale Toezicht Ruimte) van het RPC Oost Brabant²¹. De kosten voor de aansluiting zijn opgebouwd uit:
- de kosten van de overbrenging van de beelden via breedband of glasvezel vanaf het KBP naar de RTR in Eindhoven. Indicatief zullen deze liggen tussen de 5.000 en 10.000 euro per jaar. Wij hebben via RWS een rechtstreekse verbinding op het glasvezelnetwerk langs de A 67. Als het KBP daarop kan worden aangesloten, zullen de kosten lager kunnen zijn.
 - de kosten voor het observeren en verwerken, incidentregistratie en zorg dragen voor de eventuele alarmopvolging bedragen per camera per jaar circa 2.000 euro, afhankelijk van de nader af te spreken observatietijden, rapportagewensen etc.
- c) De rente die betaald moet worden over de gemaakte investeringen. Deze betreffen op de exploitatie rekening enkel de kosten van de infrastructurele werken, de camera's en de grondwerkzaamheden. Door de methodiek van de residuele grondprijsberekening worden de kosten van aanschaf van de grond pas later bepaald.
- d) De kosten van de afschrijvingen.
- e) De kosten van klein onderhoud. Dit betreft meestal onderhoud van groen en schoonhouden van het terrein.
- f) De kosten voor elektra en eventueel van gebruik van water.

²⁰ Voor meer informatie: <http://www.smartloxs.com/>

²¹ Informatie is gebaseerd op gegevens van de regionale toezichtruimte van het Regionaal Platform Criminaliteitsbeheersing oost Brabant, www.criminee.nl.

- g) De kosten voor marketing om de bekendheid van het terrein onder logistieke dienstverleners te verhogen.

Stap 2. Bouw en Ontwikkeling

De tweede stap betreft de bouw en ontwikkeling van het beveiligde parkeerterrein. Dit zijn de investeringen die gedaan moeten worden om het beveiligde parkeerterrein te realiseren. Voor de situatie van een parkeerterrein van 6.000m² wordt gewerkt met de getallen die uit de benchmark met de Maat Truck Parking en Bedrijvenpark Medel volgen:

Voor de verharding en grondwerkzaamheden inclusief riolering wordt een bedrag van €400.000 gehanteerd. Hierbij wordt rekening gehouden met asfalt voor zwaar verkeer, met een toplaag van koolstofasfalt en met belijning.

De infrastructurele werken betreffen de verlichting en de hekwerken. Er zijn twee poorten, waarvan een dient als in en uitgang en de tweede niet gebruikt wordt maar beschikbaar moet zijn voor brandweer in geval van calamiteiten. Het terrein is verder voorzien van 4 lichtmasten met welk twee schijnwerpers. Het gereserveerde bedrag hiervoor wordt geschat op 100.000.

De camera's zijn als een aparte post opgenomen en de kosten hiervoor worden geschat op 5000 Euro per camera. Voor een parkeerterrein van 6.000m² moeten 4 camera's toereikend zijn.

De laatste post voor de investering is die van advies. Dit betreft de VTU kosten (kosten van voorbereiding, toezicht en uitvoering). In de regel wordt hiervoor 12% van de infrastructurele werken genomen, zie Tabel 13.

De infrastructurele werken dienen te worden afgeschreven zodat er een voorziening is voor groot onderhoud. De gehanteerde periode voor afschrijving is voor de verharding 15 jaar, en voor de infrastructurele werken en de camera's 10 jaar.

Tabel 13. Afschrijvingen bij een parkeerterrein van 6.000 m².

| | € | Jaar afschrijving |
|---------------------------------------|----------------|-------------------|
| Verharding riolering | 400.000 | 15 |
| Infrastructuur (verlichting/ hekwerk) | 100.000 | 15 |
| Camera's 4 stuks | 20.000 | 5 |
| Advies | 62.400 | 0 |
| Totaal | 582.400 | |

3. Residuele grondprijsberekening

De residuele grondprijsberekening volgt uit de exploitatierekening. Deze wordt in Tabellen 14 en 15 uitgevoerd voor de zes scenario's. De berekening is uitgevoerd over een aanloopperiode van 5

jaar. In het eerste jaar wordt verwacht dat 40% van de eindsituatie van het betreffende scenario wordt gehaald. In het tweede en de volgende jaren zijn de percentages respectievelijk, 65%, 82%, 94% en in het vijfde jaar is de eindsituatie van het betreffende scenario bereikt.

De aanloopperiode heeft invloed op de inkomsten. Van de uitgaven wordt verwacht dat deze over de jaren constant blijven, omdat ze voornamelijk gebaseerd zijn op de investeringen. Over het bruto omzet resultaat wordt een marge of risicovoet van 5% berekend. Dit om onvoorziene situaties aan te kunnen. Na aftrek van de risicovoet van het bruto omzet resultaat blijft een residueel bedrag over. Dit residu is de ruimte die er is voor de aankoop van de grond. Op de grond kan niet worden afgeschreven, waardoor het bedrag gebruikt kan worden voor de afdracht van de rente.

4. Haalbaarheidsanalyse

De haalbaarheid van het beveiligd parkeren kan afgeleid van de vergelijking van de verschillende scenario's. De situatie van een parkeerterrein met een oppervlakte van 6.000m² laat zien dat bij een hoge mate van concurrentie er geen voldoende inkomsten gegenereerd worden om de grond aan te kopen. Bij een gemiddeld scenario (scenario 2) is op de lange termijn een grondprijs van 30 Euro haalbaar en bij een zeer succesvolle situatie kan een reguliere grondprijs gehanteerd worden waarbij de exploiterende ondernemingen voldoende rendement overhouden. In de situatie dat het parkeerterrein bestaat uit 12.000m² volgt uit de berekeningen dat pas in het meest gunstige geval (situatie 6) het parkeerterrein haalbaar is. De reden waarom het omslagpunt voor de haalbaarheid bij het grote parkeerterrein pas bij een relatief hogere bezettingsgraad ligt, komt voort uit de relatief lagere bezetting. Het is namelijk niet de verwachting dat bij een groter parkeerterrein het eigen gebruik navenant toeneemt.

Tabel 14. Beheer/ exploitatie rekening per jaar na 5 jaar aanloop periode, bij 6.000m²

| | Scenario 1 | | | | | Scenario 2 | | | | | Scenario 3 | | | | |
|------------------------------------|----------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | Jaar 1 | Jaar 2 | Jaar 3 | Jaar 4 | Jaar 5 | Jaar 1 | Jaar 2 | Jaar 3 | Jaar 4 | Jaar 5 | Jaar 1 | Jaar 2 | Jaar 3 | Jaar 4 | Jaar 5 |
| Aanloop ratio | 0,4 | 0,65 | 0,82 | 0,94 | 1 | 0,4 | 0,65 | 0,82 | 0,94 | 1 | 0,4 | 0,65 | 0,82 | 0,94 | 1 |
| <i>Inkomsten (in Euro's)</i> | | | | | | | | | | | | | | | |
| Parkeren passanten | 21000 | 34125 | 43050 | 49350 | 52500 | 27000 | 43875 | 55350 | 63450 | 67500 | 48000 | 78000 | 98400 | 112800 | 120000 |
| Abonnementen | 8250 | 8250 | 8250 | 8250 | 8250 | 13750 | 13750 | 13750 | 13750 | 13750 | 22000 | 22000 | 22000 | 22000 | 22000 |
| Eigen gebruik | 30000 | 30000 | 30000 | 30000 | 30000 | 30000 | 30000 | 30000 | 30000 | 30000 | 30000 | 30000 | 30000 | 30000 | 30000 |
| Bruto inkomsten / jaar | 59250 | 72375 | 81300 | 87600 | 90750 | 70750 | 87625 | 99100 | 107200 | 111250 | 100000 | 130000 | 150400 | 164800 | 172000 |
| <i>Uitgaven (in Euro's)</i> | | | | | | | | | | | | | | | |
| Afdracht Smartlox | 2100 | 3412,5 | 4305 | 4935 | 5250 | 2700 | 4387,5 | 5535 | 6345 | 6750 | 4800 | 7800 | 9840 | 11280 | 12000 |
| Beveiliging op afstand (RPC) | 15000 | 15000 | 15000 | 15000 | 15000 | 15000 | 15000 | 15000 | 15000 | 15000 | 15000 | 15000 | 15000 | 15000 | 15000 |
| Rente over investeringen | 29120 | 29120 | 29120 | 29120 | 29120 | 29120 | 29120 | 29120 | 29120 | 29120 | 29120 | 29120 | 29120 | 29120 | 29120 |
| Afschrijvingen | 37333 | 37333 | 37333 | 37333 | 38667 | 37333 | 37333 | 37333 | 37333 | 37333 | 37333 | 37333 | 37333 | 37333 | 37333 |
| Onderhoud | 2000 | 2000 | 2000 | 2000 | 2000 | 2000 | 2000 | 2000 | 2000 | 2000 | 2000 | 2000 | 2000 | 2000 | 2000 |
| Overig (marketing, elektra) | 5000 | 5000 | 5000 | 5000 | 5000 | 5000 | 5000 | 5000 | 5000 | 5000 | 5000 | 5000 | 5000 | 5000 | 5000 |
| Exploitatie kosten / jaar | 90553 | 91866 | 92758 | 93388 | 95037 | 91153 | 92841 | 93988 | 94798 | 95203 | 93253 | 96253 | 98293 | 99733 | 100453 |
| Bruto-omzet resultaat | -31303 | -19491 | -11458 | -5788 | -2953 | -20403 | -5216 | 5112 | 12402 | 16047 | 6747 | 33747 | 52107 | 65067 | 71547 |
| Risicovoet over bruto-omzet | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| Risicobuffer | 2962,5 | 3618,75 | 4065 | 4380 | 4537,5 | 3537,5 | 4381,25 | 4955 | 5360 | 5562,5 | 5000 | 6500 | 7520 | 8240 | 8600 |
| Ruimte rente grondaankoop | -34266 | -23110 | -15523 | -10168 | -7491 | -23941 | -9597 | 157 | 7042 | 10484 | 1747 | 27247 | 44587 | 56827 | 62947 |
| Rente over grond | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| Bedrag voor grondaankoop | -685317 | -462192 | -310467 | -203367 | -149817 | -478817 | -191942 | 3133 | 140833 | 209683 | 34933 | 544933 | 891733 | 1136533 | 1258933 |
| Residuele grondprijs (€/m2) | -114,22 | -77,03 | -51,74 | -33,89 | -24,97 | -79,80 | -31,99 | 0,52 | 23,47 | 34,95 | 5,82 | 90,82 | 148,62 | 189,42 | 209,82 |

Tabel 15. Beheer/ exploitatie rekening per jaar na 5 jaar aanloop periode, bij 12.000m²

| | Scenario 4 | | | | | Scenario 5 | | | | | Scenario 6 | | | | |
|---|----------------|----------------|---------------|---------------|---------------|----------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | Jaar 1 | Jaar 2 | Jaar 3 | Jaar 4 | Jaar 5 | Jaar 1 | Jaar 2 | Jaar 3 | Jaar 4 | Jaar 5 | Jaar 1 | Jaar 2 | Jaar 3 | Jaar 4 | Jaar 5 |
| Aanloop ratio | 0,4 | 0,65 | 0,82 | 0,94 | 1 | 0,4 | 0,65 | 0,82 | 0,94 | 1 | 0,4 | 0,65 | 0,82 | 0,94 | 1 |
| <i>Inkomsten</i> | | | | | | | | | | 13500 | | | | | |
| Parkeren passanten | 42000 | 68250 | 86100 | 98700 | 105000 | 54000 | 87750 | 110700 | 126900 | 0 | 96000 | 156000 | 196800 | 225600 | 240000 |
| Abonnementen | 8250 | 8250 | 8250 | 8250 | 8250 | 13750 | 13750 | 13750 | 13750 | 13750 | 22000 | 22000 | 22000 | 22000 | 22000 |
| Eigen gebruik | 30000 | 30000 | 30000 | 30000 | 30000 | 30000 | 30000 | 30000 | 30000 | 30000 | 30000 | 30000 | 30000 | 30000 | 30000 |
| Bruto inkomsten op jaarbasis | 80250 | 106500 | 124350 | 136950 | 143250 | 97750 | 131500 | 154450 | 170650 | 178750 | 148000 | 208000 | 248800 | 277600 | 292000 |
| <i>Uitgaven</i> | | | | | | | | | | | | | | | |
| Afdracht Smartlox | 4200 | 6825 | 8610 | 9870 | 10500 | 5400 | 8775 | 11070 | 12690 | 13500 | 9600 | 15600 | 19680 | 22560 | 24000 |
| Beveiliging op afstand (RPC) | 19000 | 19000 | 19000 | 19000 | 19000 | 19000 | 19000 | 19000 | 19000 | 19000 | 19000 | 19000 | 19000 | 19000 | 19000 |
| Rente over investeringen | 57680 | 57680 | 57680 | 57680 | 57680 | 57680 | 57680 | 57680 | 57680 | 57680 | 57680 | 57680 | 57680 | 57680 | 57680 |
| Afschrijvingen | 72667 | 72667 | 72667 | 72667 | 72667 | 72667 | 72667 | 72667 | 72667 | 72667 | 72667 | 72667 | 72667 | 72667 | 72667 |
| Onderhoud | 2000 | 2000 | 2000 | 2000 | 2000 | 2000 | 2000 | 2000 | 2000 | 2000 | 2000 | 2000 | 2000 | 2000 | 2000 |
| Overig (marketing, elektra) | 5000 | 5000 | 5000 | 5000 | 5000 | 5000 | 5000 | 5000 | 5000 | 5000 | 5000 | 5000 | 5000 | 5000 | 5000 |
| exploitatie kosten op jaarbasis | 160547 | 163172 | 164957 | 166217 | 166847 | 161747 | 165122 | 167417 | 169037 | 169847 | 165947 | 171947 | 176027 | 178907 | 180347 |
| Bruto-omzet resultaat | -80297 | -56672 | -40607 | -29267 | -23597 | -63997 | -33622 | -12967 | 1613 | 8903 | -17947 | 36053 | 72773 | 98693 | 111653 |
| Risicovoet over bruto omzet (%) | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| Risicobuffer | 4012,5 | 5325 | 6217,5 | 6847,5 | 7162,5 | 4887,5 | 6575 | 7722,5 | 8532,5 | 8937,5 | 7400 | 10400 | 12440 | 13880 | 14600 |
| Ruimte rente voor grondaankoop | -84309 | -61997 | -46824 | -36114 | -30759 | -68884 | -40197 | -20689 | -6919 | -34 | -25347 | 25653 | 60333 | 84813 | 97053 |
| Rente over grond | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5% | 5% | 5% | 5% | 5% |
| Bedrag voor grondaankoop | -1686183 | -1239933 | -936483 | -722283 | -615183 | -1377683 | -803933 | -413783 | -138383 | -683 | -506933 | 513067 | 1206667 | 1696267 | 1941067 |
| Residuele grondprijs (€/m²) | -140,52 | -103,33 | -78,04 | -60,19 | -51,27 | -114,81 | -66,99 | -34,48 | -11,53 | -0,06 | -42,24 | 42,76 | 100,56 | 141,36 | 161,76 |

6.4 Conclusie Haalbaarheid

De haalbaarheidsanalyse van beveiligd parkeren langs de A67 is gebaseerd op de residuele grondprijs benadering. Deze methodiek, die veel wordt gebruikt om de haalbaarheid van investeringen in onroerend goed gaat, uit van de inkomsten en kosten van de exploitatie. Deze inkomsten en kosten zijn weer gebaseerd op de bouw en ontwikkeling van het beveiligde parkeerterrein. Aan de hand van de exploitatierekeningen kan een bedrag berekend worden dat overblijft nadat alle inkomsten en uitgaven zijn verrekend. Dit residu kan vervolgens aangewend worden voor de rente van de aankoop van de grond. De informatie die nodig is om de exploitatierekening op te stellen, is verzameld via de verschillende deelonderzoeken.

6.4.1 Bepaling van de haalbaarheid.

De haalbaarheidsanalyse laat zien dat de kansen voor een rendabele exploitatie groter zijn wanneer het beveiligde parkeerterrein een kleinere omvang heeft. De oorzaak hiervan ligt voornamelijk in het eigen gebruik van beveiligd parkeren. De verwachting is namelijk dat het eigen gebruik niet zal toenemen met de omvang van het beveiligde parkeerterrein. Bij een groter parkeerterrein zijn er vervolgens relatief meer parkeerplekken onbenut. Daarnaast neemt het risico van hogere investeringen bij een groter parkeerterrein ook toe. Op basis van de haalbaarheidsanalyse volgt dat beveiligd parkeren haalbaar wordt in scenario 2. Dat is voor een relatief klein parkeerterrein (6.000m²) bij gemiddelde concurrentie met een bezettingsgraad van 45% en worden er 5 abonnementen verkocht. Voor het relatief grote parkeerterrein (12.000m²) wordt het beveiligd parkeren haalbaar in scenario 6, welke de meest gunstige situatie is met 80% bezettingsgraad en 8 abonnementen verkocht.

Indien we deze bezettingsgraden uitwerken naar aantallen vrachtauto's per dag betekent dit dat het kleine parkeerterrein dagelijks 27 vrachtauto's moet aantrekken terwijl het grote parkeerterrein dagelijks 96 vrachtauto's moet aantrekken. Aan de hand van het marktonderzoek is de prognose dat het aantal vrachtauto's dat in aanmerking komt voor het gebruik van beveiligd parkeren langs de A67 dagelijks ongeveer 895 vrachtauto's zal zijn. Voor het kleine parkeerterrein (6.000m²) zijn voor de haalbaarheid 27 vrachtauto's per dag nodig en dit is ongeveer 3% van het passerende verkeer. Voor het grote parkeerterrein (12.000m²) zijn dagelijks 96 vrachtauto's nodig en dit is ongeveer 11% van het passerende verkeer.

6.4.2 Aanbeveling voor het beveiligde parkeerterrein langs de A67

De aanbeveling die volgt uit de haalbaarheidsanalyse is dat een relatief klein parkeerterrein voor beveiligd parkeren minder financiële risico's met zich meebrengt. Daarnaast sluit een relatief klein parkeerterrein ook beter aan op de vraag naar beveiligd parkeren die bestaat langs de A67 en het aantal abonnementen dat waarschijnlijk door de andere ondernemers op het Kempisch Bedrijvenpark zullen worden afgenomen.

Met betrekking tot de uitvoering van het beveiligde parkeerterrein volgt uit het marktonderzoek dat eenvoudige faciliteiten met basis voorzieningen voor het merendeel van de respondenten voldoende interessant is. Samen met het toepassen van het Smartlox passysteem voor de toegang en bewaking met video camera's op afstand door de regionale toezichtruimte van het Regionaal Platform Criminaliteitsbeheersing kunnen de kosten laag gehouden worden.

Doordat het beveiligde parkeerterrein gepland staat op de locatie van het Kempisch Logistiek Centrum waar ook de transportondernemingen zich zullen gaan vestigen, kunnen zich synergie effecten voordoen. Uit de benchmark blijkt dat deze synergie effecten belangrijk zijn om deels de investeringen die nodig zijn voor het beveiligde parkeren te kunnen dragen. Een eerste belangrijke synergie voordeel is de aanwezigheid van de transportondernemingen direct naast het beveiligde parkeerterrein. Hiermee wordt de sociale veiligheid verhoogt en kunnen de transportbedrijven optreden als aanspreekpunt voor het beveiligde parkeerterrein. Aan de belangrijke wens van de aanwezigheid van een beheerder wordt dan voldaan. Andere extra diensten die kunnen leiden tot synergie effecten zijn de aanwezigheid van een pompstation, wasstraat, eetvoorziening etc. die gepland staan op het Kempisch Bedrijvenpark.

6.4.3 Samenvatting haalbaarheidsanalyse.

Beveiligd parkeren langs de A67 ter hoogte van Bladel is onder bepaalde condities een haalbare investering. De locatie heeft het voordeel dat de investering gecompenseerd kan worden door inkomsten die indirect weer uit het beveiligde parkeren voortvloeien. Dit kunnen diensten zijn zoals een eetgelegenheid, brandstofverkoop of het gebruik van een wasstraat. In het volgende hoofdstuk wordt de conclusie van dit rapport besproken. Daarnaast zal er dieper worden ingegaan op de implicaties van de beslissing omtrent beveiligd parkeren voor de exploiterende ondernemingen en de lokale politiek.

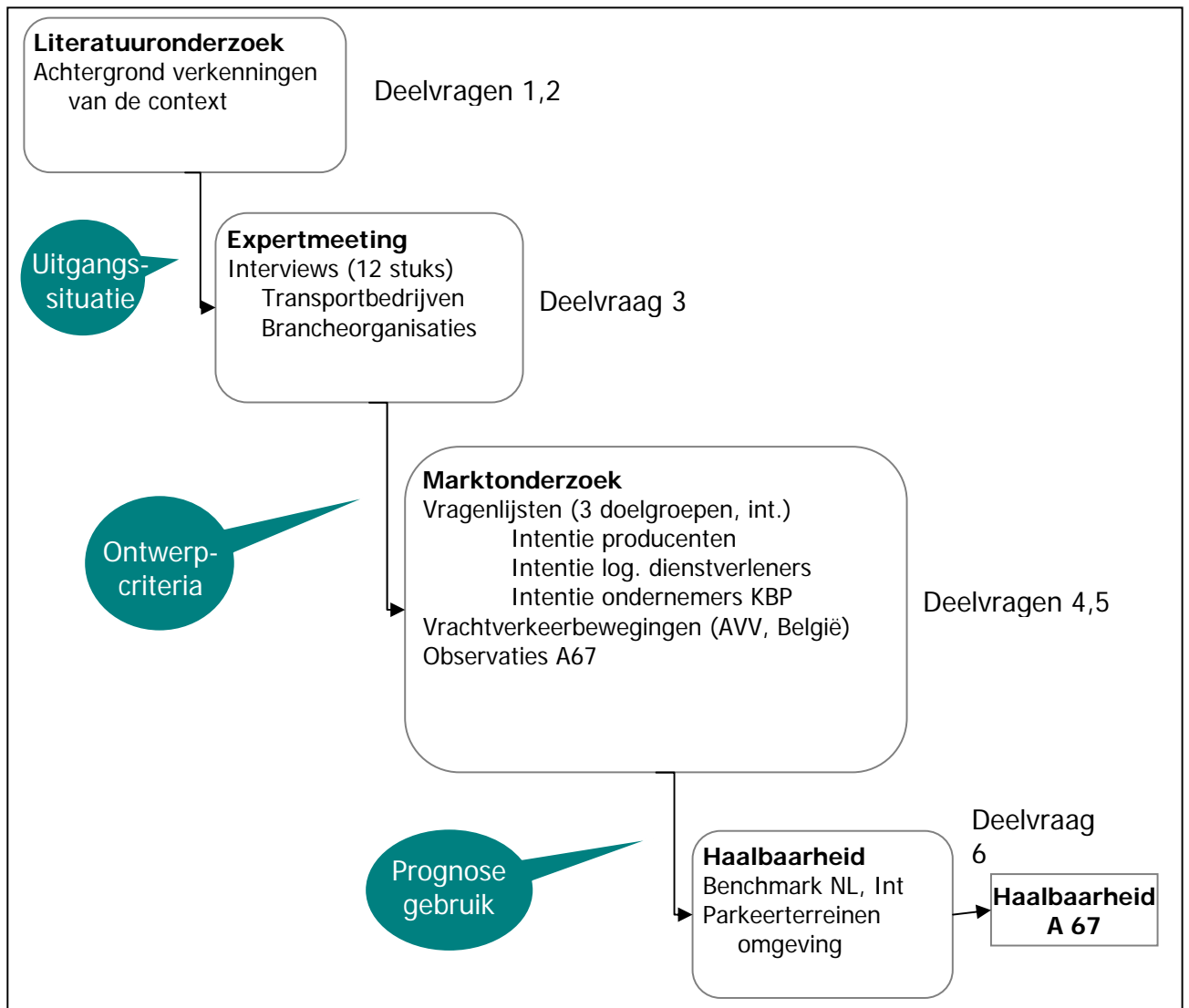
7. Conclusie Beveiligd parkeren langs de A67

7.1 Inleiding

Beveiligd parkeren is een belangrijke ontwikkeling voor de transportsector en de gehele goederenketen. Wellicht zal wetgeving een zekere beveiliging van de transportketens in de nabije toekomst zelfs gaan eisen. Door goederen gedurende het transport te beschermen is de kans op zoekraken en diefstal van goederen kleiner. Minder verdwenen goederen geeft bovendien meer zekerheid over de processtromen in de goederenketen. Minder risico hoeft afgedekt te worden en de planning van productieprocessen kan beter verlopen. De vruchten van beveiligd parkeren worden door de gehele productieketen, zij het niet altijd in gelijke mate, gedeeld. Dat de vruchten door de gehele sector gedeeld worden, maakt tevens dat beveiligd parkeren een niet eenvoudige zaak is. De investeringen die vaak door een enkele partij gedragen moeten worden zijn soms relatief hoog ten opzichte van de opbrengsten en bovendien zijn de directe inkomsten niet zeker. In het buitenland, voornamelijk in Frankrijk en de het Verenigd Koninkrijk zien we dat de private sector in staat is om beveiligd parkeren aan te bieden. Of het aanbieden van enkel beveiligd parkeren voldoende winstgevend is, valt op basis van onze analyse echter te betwijfelen. De private sector is vaak in combinatie met andere service activiteiten in staat een beveiligd parkeerterrein operationeel te houden. In Frankrijk gebeurt het in combinatie met de exploitatie van tolwegen en in het Verenigd Koninkrijk zien we dat de locatie beveiligd parkeren bij de Eurotunnel succesvol is. Een rapport van NEA berekent dat voor een nieuw te realiseren beveiligd parkeerterrein, zonder hulp van subsidie of andere inkomsten, een break even haalbaar is bij overnachtingtarieven van € 50,--. De transportsector is vaak niet in staat om dergelijke bedragen voor beveiligd parkeren opzij te zetten. Door een goede afstemming tussen de wensen van gebruikers en de configuratie van het beveiligde parkeerterrein kan de exploitatie optimaal gemaakt worden waarbij de kosten laag kunnen blijven. Daarnaast kunnen slimme constructies, zoals synergie met andere activiteiten die wel winstgevend zijn, de haalbaarheid van een beveiligd parkeerterrein verhogen.

Ons onderzoek is gebaseerd op een brede aanpak waarin zowel van een expertmeeting als van een marktonderzoek gebruik is gemaakt om tot een goede afweging ten aanzien van beveiligd parkeren te komen. In Figuur 5 wordt een overzicht gegeven van de verschillende informatie bronnen die zijn geraadpleegd om tot de afweging te komen. De doelstelling van het onderzoek is om inzicht te krijgen in de haalbaarheid van een beveiligd parkeerterrein langs de A67. Een zestal deelvragen zijn geformuleerd die door beantwoording het inzicht in de haalbaarheid van beveiligd parkeren dichterbij brengt. De beantwoording van de deelvragen vindt in de volgende

paragraaf plaats. Vervolgens wordt een visie gegeven op het onderwerp beveiligd parkeren. De bevindingen hebben implicaties voor de vitaliteit van de ondernemingen die het beveiligd parkeren willen exploiteren en voor de politieke risico's die verbonden zijn aan de beslissing ten aanzien van beveiligd parkeren. Het rapport wordt afgesloten met een discussie over deze implicaties.



Figuur 5. Overzicht van de onderzoeks aanpak

7.2 De Haalbaarheid van beveiligd parkeren langs de A67.

De doelstelling van het onderzoek is om antwoord te geven op de vraag of een beveiligd parkeerterrein langs de A67 haalbaar is. Deze onderzoeksvraag is uitgewerkt in een zestal deelvragen die afzonderlijk zijn beantwoord.

De eerste deelvraag richt zich op de Nederlandse en Europese ontwikkelingen op het gebied van beveiligd parkeren. De toename van de verschillende rapporten op het gebied van veilig parkeren en beheersing van criminaliteit in de wegtransportsector geeft aan dat het onderwerp op steeds meer agenda's is komen te staan. Een aantal belangenorganisaties zijn in Nederland actief om in navolging van België een systeem te ontwikkelen waarin parkeerterreinen ingedeeld kunnen worden op basis van de voorzieningen, hygiëne en beveiliging. Een dergelijk systeem kan een handvat zijn voor de beveiliging van het transport van goederen in de gehele keten. Duidelijk is dat er een brede interesse is in de problematiek van de criminaliteit in de wegtransportsector en het verdient de aanbeveling om de oplossing te zoeken in de samenwerking van de partijen in de sector. Wettelijke regelgeving ten aanzien van beveiligd parkeren ligt wellicht zelfs in het verschiet.

De interesse van verschillende partijen naar een beveiligd parkeerterrein aan de A67 wordt waarschijnlijk gevoed door de rapporten die zijn verschenen. Een aantal rapporten geven aan dat de regio Eindhoven een hotspot van verkeersdrukke is en het de interesse heeft bij criminele groeperingen. De tweede deelvraag bespreekt de ontwikkelingen op het Kempisch Bedrijvenpark en in de regio. Door een beveiligd parkeerterrein te plaatsen op het Kempisch Bedrijvenpark wordt invulling gegeven aan de wens om meer beveiligde locaties voor het wegtransport in de regio Eindhoven te ontwikkelen. Daarbij geldt dat in de regio in de publieke sfeer het initiatief is genomen om de criminaliteit beter te beheersen door het instellen van een regionale toezichtruimte bij het Regionaal Platform Criminaliteitsbeheersing. Samen met de regionale toezichtruimte heeft het beveiligde parkeerterrein een sterke troef in handen om de criminaliteit in de internationale transportketens aan te pakken.

De belangrijke doelgroepen, de beveiliging, de wenselijke voorzieningen en de manier van exploitatie worden door de derde deelvraag van het onderzoek behandeld. Aan de hand van interviews en workshops tijdens de expertmeeting is inzicht gekregen in de rol die deze factoren spelen bij het ontwikkelen van een beveiligd parkeerterrein. Drie belangrijke doelgroepen zijn geïdentificeerd. Dit zijn het internationale transitoverkeer, het lokale verkeer, de producenten en handelsondernemingen die opdracht geven tot transport en de verzekeraars die het risico

afdekken. Voor wat betreft de beveiliging worden verschillende vormen van beveiliging genoemd waarbij de voorkeur uit gaat naar de hoogste mate van beveiliging. Om de kosten laag te houden wordt gewezen op de mogelijkheden van beveiliging op afstand met beveiligingspersoneel ter ondersteuning. Daarnaast wordt gewezen op het belang van bewaking van de indirecte omgeving van het terrein in verband met de preventieve werking die daar vanuit gaat en het belang voor opsporing. Voor de voorzieningen wordt gewezen op eenvoud en de mogelijkheden van uitbouw van extra faciliteiten in de toekomst zodat de investering laag blijft en de continuïteit versterkt wordt. De continuïteit en het draagvlak kan verder versterkt worden door bij het beveiligd parkeerconcept andere lokale ondernemers te betrekken zoals pompstationhouders en horeca ondernemers aan wie de extra diensten uitbesteed kunnen worden.

De volgende stap in het haalbaarheidsonderzoek is de inventarisatie van de omvang van de potentiële gebruikers van het beveiligde parkeerterrein. Hiermee wordt de vierde deelvraag beantwoord. De doelgroepen die tijdens de expertmeeting zijn geïdentificeerd worden via vragenlijsten benaderd over de intentie die zij hebben om gebruik te maken van beveiligd parkeren en de wijze van beveiliging, voorzieningen en prijsstelling die zij wenselijk en acceptabel achten. Het marktonderzoek geeft aan dat de opdrachtgevers van transport, de producenten en ontvangers van goederen, een lichte mate van intentie (bijna 20% van de respondenten) hebben om van hun logistieke dienstverlener de komende jaren het gebruik van beveiligd parkeren te gaan eisen. Bij de logistieke dienstverleners is het percentage aanzienlijk hoger. Ongeveer twee derde denkt gebruik te gaan maken van beveiligd parkeren. Uitgewerkt naar de respons betekent dat circa 45% van het vrachtverkeer interesse heeft in beveiligd parkeren. Opvallend is dat zelfs de transportbedrijven die met minder diefstalgevoelige of zelfs met een lege truck rijden gebruik willen maken van beveiligd parkeren. Dit vanwege de bescherming van chauffeur en vrachtauto en de zekerheid om op vaste plekken te kunnen stoppen. Dat laatste geeft weer meer zekerheid ten aanzien van de planning.

De prognose van het aantal vrachtauto's waarvan verwacht kan worden dat zij interesse hebben in beveiligd parkeren volgt uit de intentie in combinatie met het aantal internationale vrachtauto's dat gebruik maakt van de A67. Het antwoord op deze vijfde deelvraag komt met een voorzichtige schatting uit op bijna 900 vrachtauto's per dag. Daarnaast is de verwachting dat ongeveer 5 abonnementen op jaarbasis verkocht zullen gaan worden aan de ondernemers die zich willen vestigen op het Kempisch Bedrijvenpark.

Naast de intentie tot het gebruik van beveiligd parkeren is in dit onderzoek de wenselijke uitvoering van het parkeerterrein onderzocht. Een krappe 50% neemt genoegen met basis beveiliging door middel van slagbomen, hekwerken en camera's. Een hogere mate van beveiliging

is wel wenselijk maar weegt vaak niet op tegen de hogere prijs. Met betrekking tot de faciliteiten en voorzieningen geven de respondenten de voorkeur aan een sobere uitvoering. Wel is er een sterke voorkeur voor de aanwezigheid van een beheerder. Dit kan in het voordeel van het Kempisch Logistiek Centrum omdat de drie deelnemende transportbedrijven zich zullen gaan vestigen naast het beveiligde parkeerterrein.

De haalbaarheidsanalyse wordt behandeld door de zesde deelvraag en geeft meteen antwoord op de hoofdvraag van dit onderzoek. De analyse laat zien dat de kansen voor een rendabele exploitatie groter zijn wanneer het beveiligde parkeerterrein een kleinere omvang heeft. De oorzaak hiervan ligt voornamelijk in het eigen gebruik van beveiligd parkeren. De verwachting is namelijk dat het eigen gebruik niet zal toenemen met de omvang van het beveiligde parkeerterrein. Bij een groter parkeerterrein zijn er vervolgens relatief meer parkeerplekken onbenut. Daarnaast neemt het risico van hogere investeringen bij een groter parkeerterrein ook toe. Op basis van de haalbaarheidsanalyse volgt dat een beveiligd parkeren met een oppervlakte van 6.000 m² haalbaar wordt bij een gemiddelde concurrentie. Dagelijks moeten er dan minimaal 27 vrachtauto's gebruik gaan maken van beveiligd parkeren en moeten er 5 abonnementen verkocht worden. Voor het relatief grote parkeerterrein (12.000m²) wordt het beveiligd parkeren pas haalbaar bij de meest gunstige situatie waarbij minimaal 96 vrachtauto's zich voor dagelijks voor beveiligd parkeren moeten melden en waarbij 8 abonnementen verkocht moeten worden.

7.3 Aanbeveling voor het beveiligde parkeerterrein langs de A67

De aanbeveling die volgt uit de haalbaarheidsanalyse is dat een relatief klein parkeerterrein voor beveiligd parkeren minder financiële risico's met zich meebrengt. Daarnaast sluit een relatief klein parkeerterrein ook beter aan op de vraag naar beveiligd parkeren die bestaat langs de A67 en het aantal abonnementen dat waarschijnlijk door de andere ondernemers op het Kempisch Bedrijvenpark zullen worden afgenomen.

Met betrekking tot de uitvoering van het beveiligde parkeerterrein volgt uit het marktonderzoek dat eenvoudige faciliteiten met basis voorzieningen voor het merendeel van de respondenten voldoende interessant is. Samen met het toepassen van het Smartloxs passysteem voor de toegang en de bewaking met video camera's op afstand door de regionale toezichtruimte van het Regionaal Platform Criminaliteitsbeheersing kunnen de kosten laag gehouden worden.

Doordat het beveiligde parkeerterrein gepland staat op de locatie van het Kempisch Logistiek Centrum waar ook de transportondernemingen zich zullen gaan vestigen, kunnen zich synergie effecten voordoen. Uit de benchmark blijkt dat deze synergie effecten belangrijk zijn om deels de

investeringen die nodig zijn voor het beveiligde parkeren te kunnen dragen. Een eerste belangrijk synergie voordeel is de aanwezigheid van de transportondernemingen direct naast het beveiligde parkeerterrein. Hiermee wordt de sociale veiligheid verhoogt en kunnen de transportbedrijven optreden als aanspreekpunt voor het beveiligde parkeerterrein. Aan de belangrijke wens van de aanwezigheid van een beheerder wordt dan voldaan. Andere extra diensten die kunnen leiden tot synergie effecten zijn de aanwezigheid van een pompstation, wasstraat, eetvoorziening etc. die gepland staan op het Kempsich Bedrijvenpark.

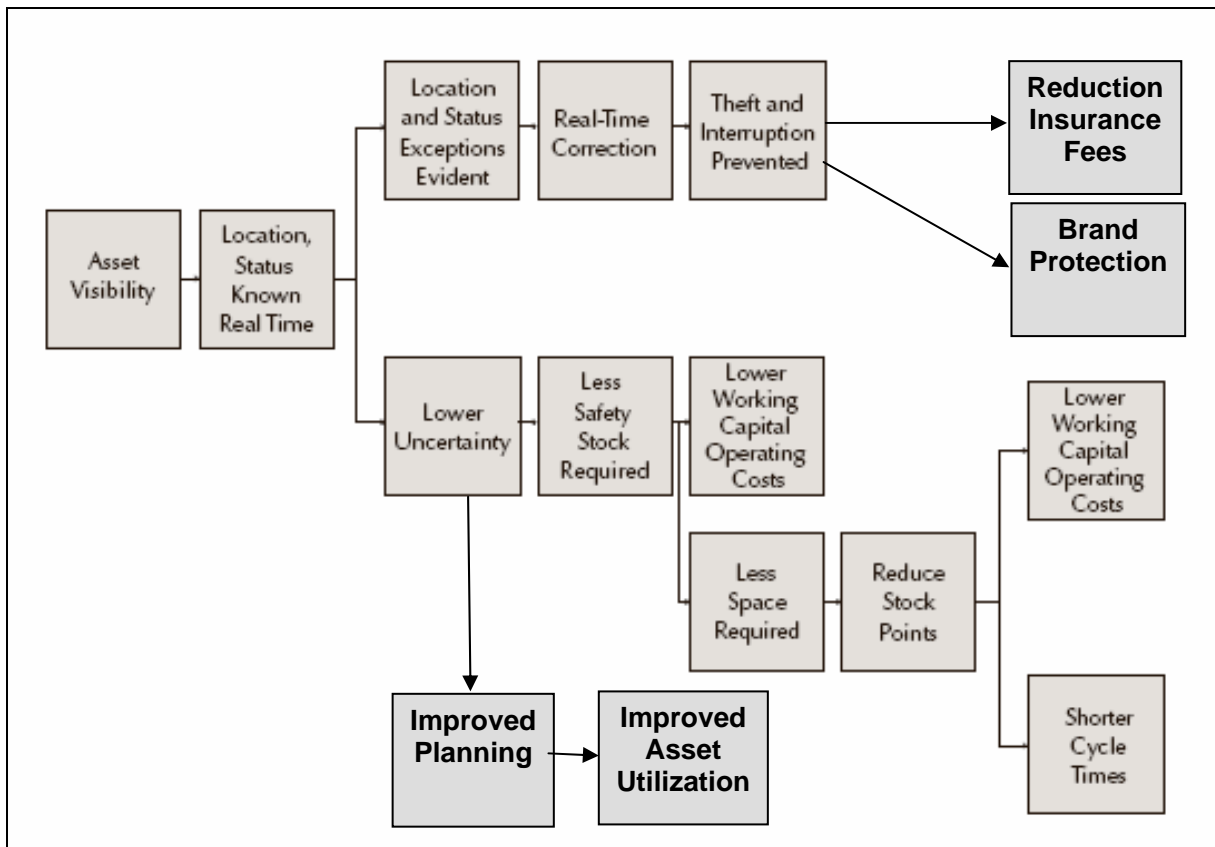
7.4 Visie op het beveiligd parkeren

Het beveiligde parkeerterrein heeft een belangrijke rol in het beveiligen van goederenstromen. Een rol die verder reikt dan het beveiligen van de vrachtwagens op het parkeerterrein. Door het beveiligen van de goederen wordt de parkeerplaats een belangrijke hub in de logistieke keten met nieuwe diensten voor nieuwe markten. Niet alleen transportondernemingen maar in toenemende mate ook de producenten en ontvangers²² zien er streng op toe dat de goederen die zij ontvangen veilig en compleet zijn. Zij hechten veel belang aan tracking en tracing van de goederen die zij versturen en ontvangen.

Een beveiligd parkeerterrein is een hub in de gehele keten van het goederen transport. Door de beveiliging van het wegtransport gedurende een stop wordt de beveiliging in de gehele keten beter. Producenten en handelsondernemingen hebben daarbij meer zicht op de zorg die aan hun producten wordt gegeven. De beveiliging van de goederen verhoogt ook de zichtbaarheid van de mate waarin goederen aanwezig zijn. De verhoging van de zichtbaarheid resulteert enerzijds in een betere preventie van het verlies van goederen en anderzijds in minder onzekerheden (*Rice en Spayd, 2005*), zie Figuur 6. Betere preventie verlaagt het risico van criminaliteit in de wegtransportsector waardoor de kosten om het risico af te dekken ook lager kunnen zijn. Daarnaast kunnen de producenten en handelsondernemingen naar hun klanten meer zekerheid bieden ten aanzien van de levering van goederen waardoor de reputatie van deze ondernemingen versterkt wordt. Minder onzekerheden over de levering heeft tot gevolg dat de planning van goederenstromen meer efficiënt georganiseerd kan worden. Het risico dat goederen verdwijnen is kleiner waardoor producenten en handelsondernemingen beter hun voorraden kunnen plannen. Zowel het versterken van de reputatie en het verhogen van de efficiëntie van de

²² Zie “PROTECT: Beveiliging in de logistieke keten”: <http://www.transumo.nl/Nl/Projecten/Protect.aspx>

goederenstromen zijn belangrijke middelen om de concurrentiepositie van een onderneming en daarmee de winstgevendheid te waarborgen.



Figuur 6. De gedeelde opbrengsten en kosten van Supply Chain Beveiliging. (Bron: aangepast model van Rice en Spayd, 2005).

Het beveiligde parkeerterrein aan de A67 kan aan deze wens voldoen. Door het beveiligde parkeerterrein dynamisch in te richten kan voorzien worden in de verschillende wensen die opdrachtgevers stellen aan het beveiligd parkeren. Daarbij dient rekening gehouden te worden met de vroege fase waarin het beveiligen van parkeerterreinen zich op dit moment in Europa bevindt. Er is nog weinig ervaring met een succesvolle exploitatie daarom is het goed om in de plannen rekening te houden met opschaal- en uitbreidingsmogelijkheden. Draagvlak in de lokale omgeving is elementair maar de oplossing reikt verder. De drie transporteurs nemen het initiatief om tot een veiligere keten te komen, maar het succes op de lange termijn zal mede bepaald worden door de inzet van andere belanghebbenden.

7.5 Vitaliteit voor de ondernemers die het beveiligde parkeerterrein exploiteren

Het exploiteren van een beveiligd parkeerterrein is een relatieve nieuwe bedrijvigheid in het buitenland en in Nederland. De Maat Groep heeft er enige jaren ervaring mee, maar de transportsector is nog onvoldoende bekend met het onderwerp. Deze onbekendheid verlaagt in zekere mate de acceptatie van beveiligd parkeren. De transportsector ziet het belang in van beveiligd parkeren maar over de financiële afhandeling en wie de verantwoording moet nemen voor de exploitatie zijn de meningen verdeeld. Vaak wordt de criminaliteit in de transportsector gezien als een maatschappelijk probleem waar een oplossing voor moet komen vanuit de politiek. Het gevolg is dat transportbedrijven niet te veel willen betalen voor het gebruik van beveiligd parkeren. Dit heeft consequenties voor de haalbaarheid en verhoogt het risico voor de ondernemers die het beveiligd parkeren willen exploiteren.

Daar staat tegenover dat de ondernemers die het relatief nieuwe concept van beveiligd parkeren willen exploiteren een voorsprong kunnen hebben in de transportsector. Zij geven aan daadwerkelijk de problemen in de transportsector aan te willen pakken. Hun reputatie als innovatieve en betrokken logistiek dienstverlener kan in het voordeel werken bij het aantrekken van nieuwe opdrachten. Daarbij is de verwachting dat in de nabije toekomst op logistieke dienstverleners steeds meer druk wordt gezet om gebruik te gaan maken van beveiligd parkeren. Opdrachtgevers van transport en verzekeringsmaatschappijen, maar ook overheden, willen onnodig risico zoveel mogelijk uitsluiten. Dit betekent dat op termijn de vraag naar beveiligd parkeren zal toenemen. Door deze ontwikkeling niet af te wachten maar tijdig te beginnen met de exploitatie van beveiligd parkeren kunnen de ondernemers een competitief voordeel voor de toekomst opbouwen.

Een opportunity van een andere orde is dat de ondernemingen die het beveiligd parkeren willen exploiteren zelf logistiek dienstverlener zijn. Zij kunnen zelf gebruik maken van beveiligd parkeren en de kosten daarvan laag houden door andere logistieke dienstverleners ook toe te staan gebruik te maken van het beveiligd parkeerterrein. Hiermee wordt de flexibiliteit van de onderneming verhoogd en de operationele kosten verlaagd.

Indien het beveiligd parkeren na een aantal jaar niet haalbaar blijkt te zijn, zijn de verliezen relatief laag. Eventueel de investeringen voor hekwerk, camera's en de kosten voor marketing zijn verliezen maar daar staat tegenover dat grond geen afschrijving heeft en er een grote kans bestaat dat het omheinde en verharde terrein nog voor andere doeleinden bruikbaar is.

7.6 Risico's voor de politiek

Voor de politiek zijn de risico's relatief laag. De directe verliezen die kunnen voortvloeien uit het ondersteunen van beveiligd parkeren is dat de grond meer waarde heeft wanneer er andere activiteiten op plaatsvinden. Daar staat tegenover dat de Gemeente Bladel zich in de regio kan onderscheiden door een goed ondernemersklimaat en de ontwikkeling van een veilige regio. De Gemeente laat zien dat zij betrokken is bij de activiteiten van haar ondernemers en haar inwoners waardoor indirect economische en sociale voordelen zijn te behalen. Economische voordelen zijn er bijvoorbeeld wanneer grote ondernemingen zich in de regio willen gaan vestigen. Een ander economisch voordeel kan voortvloeien uit de bedrijvigheid die het beveiligde parkeerterrein met zich meebrengt. Secundaire activiteiten zoals restaurant en tankstation brengen economisch verkeer met zich mee, waar de Gemeente van mee kan profiteren. Een ander kostenvoordeel voor de overheid kan behaald worden doordat politiediensten minder uitgaven hoeven te doen voor opsporing en vervolg. Naar verwachting heeft het beveiligd parkeerterrein minder criminaliteit tot gevolg en zijn minder agenten voor opsporing of surveillance nodig. De inwoners van de gemeente zullen de toegenomen veiligheid toejuichen.

Een lastig te kwantificeren voordeel is het gemeenschappelijk voordeel van een beveiligd parkeerterrein. Door het beveiligde parkeerterrein kunnen de criminaliteitscijfers in de regio voor het wegtransport omlaag. Lagere criminaliteit geeft minder onrust onder ondernemers en bevolking en verhoogt de waarde van de onroerend goederen in regio.

Met het beveiligd parkeerterrein kan de Gemeente Bladel direct laten zien dat zij betrokken is bij het ondernemerschap in haar regio en het veiligheidsgevoel van haar bevolking. De kosten hiervoor zijn duidelijk te kwantificeren echter de opbrengsten die breed gedragen worden zijn lastiger te identificeren.

Geraadpleegde bronnen

Publicaties

- Bladel, “Bestemmingsplan Kempisch Bedrijvenpark” Rapport van de gemeente Bladel, doc.nr.: 172764/51/R/002d
- Connekt, “Truckafhandeling.” Eindrapport FAMAS.MV2, Delft, Oktober 2003.
- Engel, A.W. van den, en Prummel, E. “Organized theft of commercial vehicles and their loads in the European Union.” Report No.IP/B/TRAN/IC/2006-194 by NEA Transport research and training, Rijswijk, April 2007.
- Kuppens, J., Vries Robbe, E. de, Leiden, I. van, en Ferwerda, H. “Zware jongens op de weg. Een onderzoek naar georganiseerde diefstal in de wegtransportsector.” Rapport van Advies- en onderzoeksgroep Beke, Arnhem, juni 2006.
- Parsec; “Study on the Feasibility of organising a Network of Secured Parking Areas for Road Transport Operators on the Trans European Road Network”, NEA for DGTREN, 2007
- Rice, J.B., Spayd, P.W. (2005). “Investing in Supply Chain Security: Collateral Benefits”, IBM Centre for the business of the government: <http://www.businessofgovernment.org/>
- Rijkswaterstaat, “Fileverkenning, De ontwikkeling van de vertragingen op het Nederlandse autosnelwegennet.” Rotterdam, Juli 2004
- TAPA EMEA. “Freight Supplier Minimum Trucking Security Requirements (TSR).”, January 2006.
- Visser, H., en Engel, A. van den. “Study on the Feasibility of organizing a network of secured parking areas for road transport on the Trans European Road Network.” Rapport R20060258/30466000/jvi/cwi van NEA Transport research and training, Rijswijk, January 2007.

Websites met betrekking tot wegtransport en criminaliteit in het wegvervoer

Beveiliging in de logistieke keten PROTECT

<http://www.transumo.nl/Nl/Projecten/Protect.aspx>

Beveiligd parkeren in Frankrijk

<http://www.parkplus.fr/>
<http://www.trucktape.net/eu/accueil.html>
www.sanef.com/fr/pdf/rapports_2003/pdf/en/metiers_sanef.pdf
<http://www.smaepl.com/uk/offre/langresSud/parkplus.php>

Beveiligd parkeren in Groot-Britannië

http://www.nt-truckstops.com/company/secure_parking.htm

Beveiligd parkeerterrein Nieuwland:

www.truckparkingnieuwland.nl

European Conference of Ministers of Transport:

www.cemt.org

International Road Transport Union: <http://www.iru.org/>

Regionaal Platform Criminaliteitsbeheersing
Oost Brabant www.criminee.nl.

Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit: <http://www.stavc.nl/>

Transportation Asset Protection Association: www.tapaemea.com

Smartloxs BV <http://www.smartloxs.com/>

Bijlage I. Topiclijst voor de interviews en de expertmeeting

Kunt u aangeven op welke manier u betrokken bent bij het onderwerp beveiligd parkeren voor vrachtverkeer?

Beveiliging

Welke doelstelling heeft men bij de beveiliging?

Op welke manier zou de beveiliging moeten worden vormgegeven?

Welk effect heeft de manier van beveiliging op de exploitatiebegroting?

Doelgroepen

Welke doelgroepen van chauffeurs laat men op het terrein toe?

Op welke manier kan de selectie van doelgroepen worden gehandhaafd?

In hoeverre en op welke manier moet er publiciteit worden gegeven?

Voorzieningen en faciliteiten

Welke voorzieningen zijn minimaal vereist en welke zijn wenselijk?

Op welke manier dienen de voorzieningen beheerd te worden?

Welk effect hebben de voorzieningen en het beheer daarvan op de exploitatiebegroting?

Welke doelstelling m.b.t. termijn en rendement heeft men bij de exploitatie?

Manier van exploitatie

Hoe kan het draagvlak en de continuïteit gewaarborgd worden?

Op welke manier, en door welke partijen dient de exploitatie uitgevoerd te worden?

Aanbevelingen en overige opmerkingen

Welk effect heeft de selectie van doelgroepen op de exploitatiebegroting?

Heeft u nog aanvullende opmerkingen of vragen?

Bijlage II. Lijst van geïnterviewden.

| Naam | Organisatie |
|----------------------------|----------------------------------|
| M. Aalbers | DHL Security |
| J. van den Berg | AGS-Freightwatch |
| A. Daris | Daris Expeditie |
| J. van Dingenen | Van Dingenen Transport |
| J. Eerens | Bedrijvenpark Medel |
| P. Eerligh | Inspectie Rijksdienst Wegverkeer |
| H. van Engelen | Parking and Protection BV |
| D. Gevers Deynoot-De Booij | EVO |
| G.J. van der Heijden | Van der Heijden Transport |
| S. van der Heijden | Van der Heijden Transport |
| M. Keppens | Vlaams Instituut voor Mobiliteit |
| R. Kokshoorn | Les Routiers |
| A. Kwinten | Faes Groep |
| H. Minderman | Transport Logistiek Nederland |
| W. van den Ven | Politie ZO-Brabant |

Bijlage III. Experts van verschillende stakeholders betrokken bij de expertmeeting

| Naam | |
|----------------------------|---|
| M. Aalbers | DHL Security |
| G. Aldershof* | VNO-NCW |
| H. Achten | Politie ZO-Brabant |
| J. van den Berg | AGS – Freightwatch |
| J. de Boo | Aveco de Bondt |
| M. Bosman | Movares Nederland BV |
| A. Daris | Daris Expeditie |
| J. van Dingenen | van Dingenen Transport |
| P. Dries | Instituut voor Wegtransport (België) |
| J. Eerens | Bedrijvenpark Medel, in Tiel |
| P. van den Ende | Regionaal Platform Criminaliteitsbeheersing |
| H. van Engelen | Parking & Protection b.v. |
| J. Faes | Faes Groep |
| D. Gevers Deynoot-de Booij | EVO |
| H. Goijer | InfrA2 |
| M. van haastrecht | Heras |
| Th. van Hattum | Kamer van Koophandel Eindhoven |
| S. van der Heijden | Van der Heijden Transport |
| G.-J. van der Heijden | Van der Heijden Transport |
| S. Hemstra | InfrA2 |
| P. Jans | Politie ZO-Brabant |
| M. Keppens | Vlaams Instituut voor Mobiliteit, België |
| H. Kessels | RPC Limburg Zuid |
| H. Keulens | Politie ZO-Brabant |
| D. Kierkels | NV Industriebank LIOF |
| A. Klaassen | Mobility Managers vof |
| A. Klip | Movares Nederland BV |

| | |
|---------------------|---|
| R. Kokshoorn | Les Routiers |
| A. Kwinten | Kempisch Ondernemersplatform |
| T. van der Lee | Stichting Aanpak Voertuig Criminaliteit |
| M. Ligthart | Ministerie van VROM |
| P. van der Meij | Voorzitter RPC, directielid DHL |
| R. Memelink | Politie IJsselland |
| R. van Midden | NV Industriebank LIOF |
| H. Minderman | Transport en Logistiek Nederland |
| J. van Nunen | RSM Erasmus Universiteit |
| M. van Oosterhout | RSM Erasmus Universiteit |
| B. Oudshoorn | Ministerie van Verkeer en Waterstaat |
| A. van Pel | Raad van Hoofdcommissarissen |
| J. van Pelt | Kamer van Koophandel Oost-Brabant |
| M. Plaisier | De Maat Groep |
| M. Roza – van Vuren | RSM Erasmus Universiteit |
| G. van de Schans | Politie ZO-Brabant |
| V. Scholten | RSM Erasmus Universiteit |
| H. van Steensel | van Steensel Consultants |
| J. Struys | Federale Politie, Turnhout België |
| C. van Rooy | Rijkswaterstaat |
| A. Thijs | Securicor |
| M. van Tiel | Rijkswaterstaat |
| P. Tulner | Projectleider Kempisch Bedrijvenpark |
| F. de Vaan | Telindus |
| F. van Velden | TVM verzekeringen |
| E. van de Voorde | Universiteit Antwerpen |
| G. de Vor | CCV Keurmerken |
| E. de Vries Robbé | Beke Adviesgroep |
| Y. Wijnen | Kempisch Bedrijvenpark |

* Niet alle experts konden aanwezig zijn op de expertmeeting. Zij zijn wel geïnformeerd over de uitkomsten van de expertmeeting.

Bijlage IV. Vragenlijst voor de opdrachtgevers van transport

- 1 Hoeveel vrachtauto's rijden wekelijks ongeveer in opdracht van uw onderneming? vrachtauto's
- 2 Welk percentage van deze vrachtauto's rijdt met relatief waardevolle goederen zoals elektronica, kleding, cosmetica, etc? . % van vraag 1
- 3 Welk percentage van deze vrachtauto's overnacht met een waardevolle lading langs snelwegen? . % van vraag 1
- 4 Welk percentage van deze vrachtauto's rijdt over de E34, traject Antwerpen – Eindhoven? . % van vraag 1

In hoeverre bent u het eens met de volgende stellingen?

- 5 Beveiligde parkeerterreinen zien wij als een waardevolle toevoeging in de logistieke keten.
- 6 Beveiligde parkeerterreinen zien wij als een goede ontwikkeling om de criminaliteit in het wegtransport aan te pakken.
- 7 Beveiligde parkeerterreinen geven ons meer zekerheid over de levering van goederen.

Wanneer onze logistiek dienstverlener gebruikt maakt van beschermde parkeerterreinen ...

- 8 ...is de kans op het zoek raken van goederen kleiner en kunnen wij onze processen beter plannen.
- 9 ...is de kans op het zoek raken van goederen kleiner en hoeven we minder risico af te dekken.
- 10 ...kunnen wij onze klanten meer zekerheid bieden over de levertijden.
- 11 Het is voor ons geen groot financieel probleem om onze logistiek dienstverlener tegemoet te komen in de kosten van beschermd parkeren.
- 12 Wij bepalen in hoge mate of onze logistieke dienstverlener gebruik gaat maken van beschermd parkeren.
- 13 Wij zijn in staat om bij onze logistieke dienstverlener het gebruik van beschermd parkeren af te dwingen.
- 14 Het probleem van criminaliteit in de wegtransportsector willen wij graag samen met onze logistieke dienstverlener aanpakken
- 15 Criminaliteit in de wegtransportsector is vooral een probleem voor de logistieke dienstverleners en niet voor ons
- 16 Er is een grote kans dat wij de komende 5 jaar van onze logistiek dienstverlener eisen dat bij stops geparkeerd wordt op beschermde parkeerterreinen.
- 17 Wij zijn van plan om de komende 5 jaar alleen met logistieke dienstverleners te werken die onderweg alleen stoppen op beschermde parkeerterreinen.

Bijlage V. Vragenlijst voor de logistieke dienstverleners

- | | | |
|---|---|---------------|
| 1 | Hoeveel vrachtauto's (3,5 ton ttm) heeft uw bedrijf | vrachtauto's |
| 2 | Welk percentage van deze vrachtauto's rijdt met waardevolle consumentengoederen zoals elektronica, kleding, cosmetica, etc? | % van vraag 1 |
| 3 | Welk percentage van deze vrachtauto's overnacht met een waardevolle lading langs snelwegen? | % van vraag 1 |
| 4 | Welk percentage van deze vrachtauto's rijdt over de A67 traject Eindhoven – Antwerpen? | % van vraag 1 |
| 5 | Rijdt u koeltransporten? | Ja/ Nee |
| 6 | Rijdt u gevaarlijke stoffen? | Ja/ Nee |

In hoeverre bent u het eens bent met de volgende stellingen?

- 7 Bepaalde goederen die wij vervoeren zijn diefstalgevoelig.
 - 8 Er is een grote kans dat wij (in de toekomst) gebruik gaan maken van beveiligde parkeerterreinen.
 - 9 Beveiligde parkeerterreinen zien wij als een waardevolle toevoeging in de logistieke keten.
 - 10 Beveiligde parkeerterreinen zien wij als een goede rustplek voor onze chauffeurs.
 - 11 Zelfs met een 'lege' vrachtauto is het beter om op een beveiligde parkeerplaats te staan om schade aan bijv. zeilen te voorkomen.
 - 12 Onze opdrachtgevers verlangen steeds vaker dat wij bij het vervoer van waardevolle goederen parkeren op beveiligde parkeerplaatsen.
 - 13 Wij merken steeds vaker dat opdrachtgevers het niet toestaan dat waardevolle goederen een dag voor aanvang van de rit worden geladen.
 - 14 Onze chauffeurs horen steeds vaker over mogelijkheden van beveiligd parkeren.
 - 15 Het is voor ons geen financieel probleem om op beveiligde parkeerplaatsen te parkeren.
 - 16 Wij kunnen zelf bepalen om op beveiligde parkeerplaatsen te parkeren.
 - 17 Onze opdrachtgevers zijn bereid meer te betalen als wij parkeren op beveiligde parkeerplaatsen.
- Wij hechten veel waarde aan beveiligd parkeren in de regio....

...Noord-Oost Nederland.

...Midden Nederland.

...West Nederland/ Randstad.

...Zuid-Oost Nederland.

Naar welke combinatie van **prijs en beveiliging** van een beveiligd parkeerterrein gaat uw voorkeur?

Afscherming door slagbomen, hekwerk en camera's.

Afscherming en registratie van vrachtauto's die in- en uitrijden.

Afscherming en controle van vrachtauto's en inzittenden die in- en uitrijden.

Welke **chauffeurs/ transport bedrijven** zou u toelaten op het beveiligd parkeerterrein?

Alle chauffeurs/ transportbedrijven die betalen.

Alleen chauffeurs/ transportbedrijven die geregistreerd staan in een bepaald systeem.

Alleen chauffeurs/ transportbedrijven die geregistreerd staan en voldoen aan een bepaald keurmerk.

| Welke voorzieningen acht u belangrijk op een beveiligd parkeerterrein? | Niet Belangrijk | Wel Belangrijk |
|--|----------------------------|---------------------------|
| Automaat met koffie | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Automaat met broodjes | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Eethuis met eenvoudige kaart | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Klein restaurant met meer keuze op de kaart | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Sport voorzieningen | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Mogelijkheid voor draadloos Internet | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Onbemande Benzinepomp met passysteem 24 uurs dienst | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Bemande Benzinepomp (tussen 06:00 en 22:00) met kleine shop | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Wasstraat voor vrachtauto's | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Spiegel afstelplaats | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Mogelijkheid voor kleine reparaties zoals bandenservice en zeil reparatie | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Mogelijkheid om een abonnement te nemen | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Mogelijkheid voor één of meer vaste plekken voor het hele jaar | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Voorzieningen voor koeltransport (bijv. 400 volt, e-net aansluiting) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Voorzieningen voor ADR/ gevaarlijke stoffen | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Aanwezigheid van een beheerder of verantwoordelijke van het parkeerterrein | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Bijlage VI. Vragenlijst voor de ondernemers van het Kempisch Bedrijvenpark

- 1 Door hoeveel vrachtauto's wordt uw onderneming wekelijks toegeleverd en/ of vrachtauto's komen goederen halen? vrachtauto's
- 2 Welk percentage van deze vrachtauto's rijdt internationaal?% van vraag 1

| In hoeverre bent u het eens bent met de volgende stellingen? | Geheel mee oneens | Geheel Neutraa | Geheel mee eens |
|---|-------------------------|-----------------------|-----------------------|
| 3 Een beveiligd parkeerterrein zien wij als een waardevolle toevoeging voor het Kempisch Bedrijventerrein (KBP). | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 4 Een beveiligd parkeerterrein op het KBP zien wij als een goede manier om tijdelijk of op bepaalde momenten onze goederen en/of rijdend materieel op te slaan. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 5 Een beveiligd parkeerterrein op het KBP zien wij als een goede rustplek voor onze toeleveranciers als ze te vroeg aankomen, bijvoorbeeld 's nacht. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 6 Een beveiligd parkeerterrein op het KBP zien wij als een goede manier om lokale parkeerproblemen op te lossen. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 7 Een beveiligd parkeerterrein op het KBP maakt het mogelijk ons productie proces beter te plannen doordat wij tijdelijk goederen kunnen opslaan en meer flexibel zijn met levering en toelevering. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 8 Er is een grote kans dat wij gebruik gaan maken van beveiligd parkeren op het KBP. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 9 Voor ons is het huren van een vaste beveiligde parkeerplaats op het KBP voor het hele jaar een interessante optie. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 10 Voor ons is het inkopen van een aantal overnachtingen per jaar op het beveiligd parkeerterrein op het KBP een interessante optie. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

Bijlage VIII. Statistische analyse van intentie tot gebruik

De onderstaande twee Tabellen (B1 en B2) geven de statistische analyse van de respons van de logistieke dienstverleners. Tabel B1 geeft de samenhang (correlatie) tussen de verschillende onderwerpen die zijn gevraagd. De dikgedrukte cijfers geven aan dat er een samenhang tussen de twee onderwerpen is gevonden. Het cijfer is een maat voor de mate waarin er samenhang is, naarmate het cijfer hoger is, is de samenhang sterker (maximaal 1).

Tabel B1, samenhang tussen de onderwerpen

| | Grootte in vrachtautos | Overnachtingen | Waardevolle goederen | Houding zelf | Houding van anderen | Mate van controle |
|---------------------------|------------------------|----------------|----------------------|--------------|---------------------|-------------------|
| 1. Grootte in vrachtautos | | | | | | |
| 2. Overnachtingen | -,049 | | | | | |
| 3. Waardevolle goederen | -,061 | ,296 | | | | |
| 4. Houding zelf | -,224 | ,182 | ,386 | | | |
| 5. Houding van anderen | ,012 | ,200 | ,346 | ,536 | | |
| 6. Mate van controle | -,082 | ,042 | ,099 | ,196 | ,373 | |
| 7. Intentie van gebruik | -,056 | ,328 | ,249 | ,574 | ,524 | ,116 |

De tabel laat in de zevende regel zien dat intentie van het gebruik samenhangt met vooral een positieve houding en de houding van anderen, in dit geval de opdrachtgevers van transport. De intentie hangt verder samen met de mate waarin gebruikt gemaakt wordt van overnachtingen tijdens de ritten. De mate waarin waardevolle goederen vervoerd worden hangt nog wel samen met het gebruik, zij het in mindere mate.

De volgende Tabel B2 analyseert waardoor de intentie van het gebruik wordt beïnvloed. Hiervoor is een regressie analyse gebruikt om vier modellen te analyseren. In het eerste model zijn de belangrijke onderwerpen op basis van het model van Ajzen gebruikt om de onderwerpen te identificeren die de intentie van beveiligd parkeren te beïnvloeden. In Modellen 2,3 en 4 is er telkens een onderwerp toegevoegd die de intentie eveneens kan beïnvloeden.

Tabel B2, analyse van de onderwerpen die het gebruik van beveiligd parkeren beïnvloeden.

| | Intentie van het gebruik van beveiligd parkeren | | | |
|-------------------------|---|-------------|-------------|-------------|
| | Model 1 | Model 2 | Model 3 | Model 4 |
| Houding | ,436 | ,442 | ,413 | ,453 |
| Houding van anderen | ,316 | ,312 | ,290 | ,328 |
| Mate van controle | -,071 | -,068 | -,053 | -,038 |
| Grootte in vrachtautos | | ,018 | | |
| Aantal overnachtingen | | | ,187 | |
| Waarde goederen | | | | -,078 |
| Verklaring van intentie | 38% | 37% | 41% | 38% |

De onderwerpen die statistisch de intentie beïnvloeden zijn in de tabel dikgedrukt. De analyse laat voor alle modellen zien dat de intentie sterk wordt beïnvloed door de houding die de logistiek dienstverleners zelf hebben en de houding van de opdrachtgevers tot transport. In model 3 zien we dat het aantal overnachtingen in mindere mate een invloed heeft op het gebruik van beveiligde parkeerterreinen. Opvallend is dat grotere logistieke dienstverleners (grootte in vrachtauto's) en het vervoeren van waardevolle goederen geen invloed heeft op de intentie van het gebruik van beveiligd parkeren.

Bijlage VIII. Gebruik en samenstelling relevante snelwegen

Voor de bepaling van de intensiteit van het vrachtverkeer over de A67 ter hoogte van Bladel zijn we uitgegaan van een aantal gegevens die door de Adviesdienst Verkeer en Vervoer, van Rijkswaterstaat, zijn verzameld.

Exacte gegevens van vrachtverkeerbewegingen op de A67 ter hoogte van Bladel waren niet aanwezig. Als gevolg daarvan zijn een aantal bronnen met elkaar vergeleken.

Tabel B3. Verdeling van het vrachtverkeer over een etmaal (Vrachtverkeer in de spits AVV- RWS, 2005)

| uren | A2 Veldhoven - De Hogt | | | A2 De Hogt - Veldhoven | | |
|-----------|------------------------|-------------------|---|------------------------|-------------------|---|
| | Vracht verkeer | Totaal verkeer | Percentage vracht van totaalverkeer | Vracht verkeer | Totaal verkeer | Percentage vracht van totaalverkeer |
| 0000-0100 | 75 | 499 | 15 | 77 | 376 | 20,5 |
| 0100-0200 | 63 | 248 | 25,4 | 63 | 211 | 29,9 |
| 0200-0300 | 55 | 150 | 36,7 | 63 | 151 | 41,7 |
| 0300-0400 | 74 | 158 | 46,8 | 81 | 157 | 51,6 |
| 0400-0500 | 176 | 293 | 60,1 | 210 | 363 | 57,9 |
| 0500-0600 | 396 | 705 | 56,2 | 460 | 1080 | 42,6 |
| 0600-0700 | 694 | 1760 | 39,4 | 616 | 2675 | 23 |
| 0700-0800 | 714 | 2908 | 24,6 | 587 | 3871 | 15,2 |
| 0800-0900 | 553 | 2829 | 19,5 | 531 | 3777 | 14,1 |
| 0900-1000 | 662 | 2918 | 22,7 | 635 | 3103 | 20,5 |
| 1000-1100 | 721 | 2762 | 26,1 | 675 | 2770 | 24,4 |
| 1100-1200 | 726 | 2767 | 26,2 | 694 | 2699 | 25,7 |
| 1200-1300 | 694 | 2893 | 24 | 672 | 2783 | 24,1 |
| 1300-1400 | 676 | 2909 | 23,2 | 682 | 2933 | 23,3 |
| 1400-1500 | 665 | 2940 | 22,6 | 688 | 2900 | 23,7 |
| 1500-1600 | 647 | 3297 | 19,6 | 653 | 2863 | 22,8 |
| 1600-1700 | 565 | 3778 | 15 | 584 | 2826 | 20,7 |
| 1700-1800 | 459 | 3875 | 11,8 | 461 | 2495 | 18,5 |
| 1800-1900 | 406 | 3334 | 12,2 | 403 | 2438 | 16,5 |
| 1900-2000 | 345 | 2555 | 13,5 | 334 | 2053 | 16,3 |
| 2000-2100 | 288 | 1979 | 14,6 | 269 | 1582 | 17 |
| 2100-2200 | 219 | 1574 | 13,9 | 197 | 1257 | 15,7 |
| 2200-2300 | 163 | 1270 | 12,8 | 147 | 1077 | 13,6 |
| 2300-2400 | 119 | 914 | 13 | 104 | 741 | 14 |
| 0000-2400 | 10155 | 49315 | 20,6 | 9886 | 47181 | 21 |
| 0700-1900 | 7488 | 37210 | 20,1 | 7265 | 35458 | 20,5 |
| 1900-2300 | 1015 | 7378 | 13,8 | 947 | 5969 | 15,9 |
| 0700-2300 | 1652 | 4727 | 34,9 | 1674 | 5754 | 29,1 |

In de eerste plaats is gekeken naar de verdeling van het vrachtverkeer over een etmaal terhoogte van Veldhoven – De Hocht op de A2. Deze verdeling wordt door Tabel B3 weergegeven. Tabel B4 geeft een overzicht van de top 10 drukste snelwegen in Nederland. De A67 randweg Eindhoven staat met 28.000 vrachtauto's per etmaal op nummer 3. In de derde tabel, Tabel B5, wordt een overzicht gegeven van de samenstelling van het vrachtverkeer in de regio Zuid Holland.

Tabel B4. Top 10 drukste vrachtwagencorridors (Atlas Hoofdwegennet, AVV-RWS, 2006)

| Top 10 Vrachtcorridors werkdagen (2004) | | | | |
|--|--------------------------|----------------------------|-----------------------|-----------------------|
| Weg | Corridor | Aantal vrachtauto's | Totaal verkeer | Aandeel vracht |
| A15 | Rotterdam -Maasvlakte | 30.000 | 135.000 | 22% |
| A12 | Ring Utrecht | 28.000 | 207.000 | 14% |
| A67 | Randweg Eindhoven | 28.000 | 110.000 | 25% |
| A16 | Rotterdam -Dordrecht | 27.000 | 220.000 | 12% |
| A10 | Ring AmsterdamWest | 26.000 | 180.000 | 14% |
| A27 | Ring Utrecht | 24.000 | 190.000 | 13% |
| A2 | Randweg Eindhoven | 23.000 | 107.000 | 21% |
| A16 | Dordrecht Moerdijk | 23.000 | 113.000 | 20% |
| A50 | Nijmegen-Arnhem | 22.000 | 95.000 | 23% |
| A12 | Randweg-Arnhem | 21.000 | 108.000 | 19% |

Tabel B5. Samenstelling van het vrachtverkeer regio Zuid-Nederland (Eurostat, 2006)

| Type rit | Zuid-Nederland |
|---|-----------------------|
| Totaal aantal intra-regionale ritten per dag | 11692 ritten |
| Totaal aantal ritten gestart in de regio en verlaten de regio | 12197 ritten |
| Total aantal ritten gestart buiten de region en met bestemming in de regio | 13514 ritten |
| Totaal aantal ritten die de region passeren, rit aanvang buiten de region en bestemming buiten de regio | 40024 ritten |

