

AANPAK PROBLEMATIEK VRACHTWAGENPARKEREN OP BEDRIJVENTERREIN

Draaiboek lessons learned – case study Ravenshout



Titel	Problematiek vrachtwagenparkeren Ravenshout
Opdrachtgever	Pom Limburg
Contactpersoon opdrachtgever	Tim Vanduren
Indiener	Technum (Tractebel Engineering n.v.) Ilgatlaan 23 - 3500 Hasselt T +32 11 28 86 00- info@technum-tractebel.be
Contactpersoon indiener	Marc Jossa
Datum	17/12/2014
Versienummer	1
Projectnummer	P.006960

KWALITEIT



DOCUMENTGESCHIEDENIS

Versie	Datum	Opmerkingen
1	17/12/2014	Werkgroep 18/12/2014

DOCUMENTVERANTWOORDELIJKHEID

Auteur(s)	Natalie Craeghs Pieter Vrijzen Marloes Cattersel Pieter Dresselaers	Datum
Document screener(s)	Marc Jossa	Datum 17/12/2014

BESTANDSINFORMATIE

Bestandsnaam	P.6960 - draaiboek
Laatst opgeslagen	18/12/2014

INHOUD

1.	Inleidend woord _____	3
	Achtergrond _____	3
	Ontleding van een studieproces _____	3
2.	Samen op weg naar een oplossing _____	5
	Betrek in het proces de juiste partners _____	5
	Verantwoordelijkheid op elk niveau _____	5
3.	Benader de situatie objectief _____	8
	Breng het probleem transparant in de kijker _____	8
	Vergaar relevante data en informatie _____	9
	Geef een heldere voorstelling van de onderzoeksresultaten: _____	11
	Benchmark _____	12
4.	Definieer de focus en uitgangspunten _____	15
	Typering van problematiek _____	15
	Anticiperen op de toekomst _____	16
	Afbakening van de op te lossen probleemlocaties _____	16
	Toetsing aan uitgangspunten _____	17
5.	Formuleer oplossingsrichtingen _____	18
	Overkoepelende en ondersteunende maatregelen _____	19
	Zoeken naar concrete oplossingsrichtingen _____	27

1. INLEIDEND WOORD

Achtergrond

De opmaak van dit draaiboek kadert in het Interregproject Grenzeloze Logistiek dat voor de grensregio Vlaanderen-Nederland is opgezet om de logistieke sector in de grensregio verder uit te bouwen en te verankeren, en vooral ook de nodige grensoverschrijdende samenwerkingsverbanden in de sector te stimuleren.

Voor de uitbouw van een sterke logistieke sector gelden een aantal belangrijke succesfactoren; het streven naar duurzaamheid, efficiënt ruimtegebruik en technologische vernieuwing zijn hierbij belangrijke doelstellingen.

Binnen het facet efficiënt ruimtegebruik vormen het faciliteren van de logistieke bedrijventerreinen en het gericht toewerken naar lokale slimme logistiek investeringen belangrijke streefdoelen.

Het vrachtwagenparkeren op bedrijventerreinen vormt een essentieel onderdeel van het ruimtegebruik. Indien we de ruimte op bedrijfsterreinen efficiënt willen organiseren en structureren, geldt een goede parkeerorganisatie hierbij alvast als randvoorwaarde.

De vaststelling dat grote bedrijfsterreinen stelselmatig kampen met een overlast inzake vrachtwagenparkeren, heeft de POM-Limburg in het kader van het project Grenzeloze Logistiek initiatief genomen om voor het bedrijfsterrein Ravenhout (case-study) deze problematiek te benaderen en te zoeken naar specifieke oplossingsrichtingen.

Op basis van het studieproces dat in de tweede helft van 2014 met diverse belanghebbende partners doorlopen is, wordt in dit draaiboek een reflectie gemaakt. Het draaiboek wordt opgevat als een document waarin, vanuit de opgedane ervaringen uit de case study Ravenhout, aanbevelingen (lessons learned) worden meegegeven voor een systematische probleemaanpak in andere projectgebieden.

Ontleding van een studieproces

Dit draaiboek is een aanzet tot richtlijnen voor de systematische behandeling van de parkeerproblematiek op bedrijventerreinen. Het is gegroeid vanuit de praktijk, en baseert zich op de ervaringen die zijn opgedaan in des studieopdracht voor het vrachtwagenparkeren op het grensoverschrijdend industrieterrein van Ravenhout dat zich uitstrekt over het grondgebied van Tessenderlo-Beringen-Ham.

In functie van het uitdragen van de resultaten en ervaringen van het studieproces, is in het draaiboek gewerkt volgens het stappenplan dat samen met de betrokken partners doorlopen is. In die zin uiten de hoofdstukken van het boek zich ook onder de vorm van een logisch proces; volgende stappen zijn gangbaar :

- De opzet van een samenwerkingsverband
- De probleemanalyse.
- Het formuleren van uitgangspunten en doelstellingen.
- Het toewerken naar oplossingen en mogelijke alternatieven.

Belangrijk is de toepassing van het handboek is dat de verschillende stappen kunnen ingevuld worden met een variabele diepgang. De mate van diepgang hangt uiteraard af van de complexiteit van de problematiek en van de omvang. De aanpak van een case waarbij verschillende types van vrachtwagenparkeren aan de orde zijn, of waar specifieke aspecten zoals leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid in het geding zijn, is uiteraard complexer dan de benadering van een case waarin oplossingsgewijs alleen het aantal aan te leggen parkeerplaatsen in vraag gesteld wordt.

In volgende hoofdstukken rollen we het proces uit, geven we de ervaringen aan en benoemen we een aantal aandachtspunten die bij de aanpak belangrijk zijn.

2. SAMEN OP WEG NAAR EEN OPLOSSING

Betrek in het proces de juiste partners

Bij het opzetten en doorlopen van een gedegen studieproces bepaalt de keuze en betrokkenheid van de partners in belangrijke mate het resultaat van de studie.

Het samenstellen van een goede overlegstructuur is enerzijds van belang om de nodige beslissingen te kunnen nemen, en dus door te groeien naar gedragen oplossingen. Anderzijds stoelt een studie ook op de nodige relevante informatie, documentatie en weetjes, en hebben de partners hierin een belangrijke ondersteunende rol.

In de case study voor Ravenshout zijn de volgende partners in het planproces betrokken, zij het als initiatiefnemer of belanghebbende partij. Alle partners zijn op specifieke momenten in het planproces aan bod gekomen. Hun specifieke bijdrage wordt verderop kort toegelicht.

- Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij
- Gemeente(n) en eventueel buurgemeenten
- Hogere overheid (provincie, gewest, ...)
- Belangenverenigingen
- Vakorganisaties
- (Lokale) politiezone(s) of Wegenpolitie
- Specifieke bedrijven
- ...

Bij de samenstelling van een werkgroep die de begeleiding van het planproces voor haar rekening neemt, is het ook belangrijk dat op beleidsvlak verschillende beleidsdomeinen vertegenwoordigd zijn. Inzonderheid dienen de volgende disciplines mee aan bod te komen.

- Economie
- Ruimtelijke planning
- Mobiliteit
- Infrastructuur en openbare werken

Verantwoordelijkheid op elk niveau

De Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij

Voor de case study te Ravenshout is het initiatief voor de studie opgestart door de Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij en dit specifiek in het kader van een grensoverschrijdend Interregproject "Grenzeloze Logistiek". Initiatieven kunnen uiteraard ook opgezet in de schoot van beheerders van industrieterreinen, alsook door de lokale besturen, of andere partijen.

De opstart van de studie te Ravenshout door de POM-Limburg is ook te kaderen in de situatie dat de POM (dienst Ruimtelijke Economie) vanuit de Provincie Limburg een taak is toegewezen rond de versterken van de economische ontwikkeling van de provincie, en vanuit deze functie diverse planningsinitiatieven opstart en/of opvolgt.

Voorts beschikt de POM (en in andere gevallen de beheerder van het industrieterrein) over belangrijke actuele statistische informatie van het bedrijventerrein en haar bedrijven, inzonderheid info over het bezettingsplan van het terrein.

De lokale besturen

De gemeente is uiteraard sterk betrokken partij gezien de beleidsmatige bevoegdheden op haar grondgebied. In vele gevallen zal de gemeente dan ook wegbeheerder zijn van (een gedeelte van) de wegenis waarlangs de bedrijvigheid plaatsvindt en de hieraan verbonden problematiek zich afspeelt.

De bedrijven die op het industriegebied gelegen zijn, zijn bovendien administratief gebonden aan een specifieke gemeente. Dit betekent dan uiteraard dat de gemeente bepaalde kennis omtrent de bedrijven zal hebben, hetgeen in functie van interpretaties rond en contacten met de bedrijven faciliterend werkt.

Uiteraard is de gemeente (in de meeste gevallen) ook de overheid die bij bepaalde ruimtelijke ingrepen of andere vergunningsplichtige activiteiten (specifiek bedrijfsgebonden én overkoepelend) de nodige vergunningsaanvragen ter beschikking heeft.

Om bij uitvoering tot coherente en op elkaar afgestemde maatregelen te kunnen komen, is het uiteraard van belang dat alle betrokken lokale besturen in het proces participeren.

Last, but not least, is het zo dat in vele gevallen zal de gemeente ook zelf, later bij het implementeren van eventuele maatregelen, (een belangrijke aandeel van) de kosten moeten dragen voor het aanpassingen van infrastructuur (op openbaar domein). De functie als wegbeheerder houdt bovendien ook de verantwoordelijkheid naar verkeersreglementeringen in (snelheidsregimes, parkeerreglementeringen, ...).

Hogere overheden

Ook hogere overheden (of vennootschappen opererend vanuit de overheid) vervullen in de besluitvorming van het studieproces een belangrijke rol. Hun bevoegdheid is zeker belangrijk wanneer ze instaan voor het beheer van specifieke infrastructuur op het bedrijventerrein.

Zo valt op de grotere bedrijventerreinen het beheer van wegenis onder het Agentschap Wegen en Verkeer (gewestwegen), het beheer van waterwegen onder De Scheepvaart nv (inclusief wegenis of kades langs deze waterwegen), en het beheer van spoorinfrastructuur onder Infrabel nv. Uiteraard is het zaak om, zonodig, deze partners ook bij de opdracht te betrekken (al dan niet bilateraal), om allerminst te kunnen aftoetsen welke oplossingsrichtingen mogelijk of bespreekbaar zijn.

De politie

De lokale politiezone die in de gemeente, en dus ook het bedrijventerrein opereert, is de actor die bijdraagt tot het naleven van de geldende verkeersreglementeringen.

Het is de partij die een gedegen kennis heeft over eventuele parkeerproblematiek ter plaatse. Informatie rond verkeersovertredingen, verkeersongevallen of specifieke verkeerssituaties die met het vrachtwagenparkeren te maken hebben, worden bij deze partij best aangevraagd. De terreinbevindingen van de politie leveren alvast ook een grote meerwaarde in de analysefase.

De federale politie kan zonodig betrokken vanuit hun verantwoordelijkheid voor de hoofdwegen waarlangs de grotere bedrijventerreinen meestal gelocaliseerd zijn. Zij hebben specifieke kennis van wat er reilt en zeilt op en langs de autosnelwegen. Parkings langs autosnelwegen of de zones rond op- en afritten van autosnelwegen zijn vast en zeker gebieden waarover zij de nodige ervaring en inzichten rond parkeergedrag van de vrachtwagen hebben.

Belangenverenigingen

Wanneer specifieke ondernemingsclubs of andere overkoepelende organisaties bestaan voor de bedrijven binnen het bedrijventerrein, is het vanzelfsprekend dat contacten met deze organisaties gelegd worden. De gemeente kan hierin best initiatief nemen.

Het betrekken van belangenvereniging in het studieproces is alvast belangrijk in functie van het zoeken van het nodige draagvlak voor de studie, maar kan tegelijkertijd ook essentieel zijn in de contacten/communicatie naar de bedrijven toe.

Vakorganisaties

Vakorganisaties bepalen in grote mate het reilen en zeilen binnen de transportsector.

In de thematiek rond het vrachtwagenparkeren is het evident dat organisaties als FEBETRA (belangenorganisatie van de transporteurs) in het verhaal betrokken worden. Zij leveren, evenwel vanuit hun specifieke belangen en wensen, kennis en ervaringen rond de problematiek van het vrachtwagenparkeren aan.

Specifieke bedrijven

Individuele bedrijven kunnen vast en zeker ook direct betrokken partner zijn.

Eenzijds kunnen bedrijven, soms zeer eenduidig, in bepaalde gebieden van het bedrijventerrein een typische problematiek veroorzaken. De bedrijven zelf kennen uiteraard deze problematiek en staan vaak open om hiervoor oplossingen te zoeken. In bepaalde gevallen zijn ze zelf al oplossingen aan het zoeken, en is dit uiteraard van belang om hier kennis van te hebben.

Anderzijds kunnen bepaalde bedrijven mogelijks ook een prominente rol betekenen in de zoektocht naar oplossingen, bijvoorbeeld als eigenaar van bepaalde gronden, maar ook in relatie tot het omgaan met transporten van en naar hun site.

Lessons learned:

- ✓ *Zet als initiatiefnemer een duidelijke procesorganisatie op.*
- ✓ *Ken uw overlegpartners en definieer hun verantwoordelijkheden binnen het project*
- ✓ *Gebruik de werkgroep niet alleen als klankbord, maar ook als forum om contacten met externe partijen aan te knopen.*
- ✓ *Toets bij de betrokken partijen bepaalde richtingen voor maatregelen goed af.*

3. BENADER DE SITUATIE OBJECTIEF

Zeer vaak wordt, vooraleer er ook maar enige analyse op terrein is uitgevoerd, gesteld dat zich een fundamenteel probleem voordoet. Meestal is dit een vrij subjectieve stelling die wordt ingenomen, veelal voortgaande op een algemene perceptie en op basis van te fragmentaire kennis.

Om tie te werken naar de juiste oplossingen is het noodzakelijk om een goed inzicht te krijgen in de problematiek met al zijn facetten. Dit betekent vooral dat de situatie objectief dient benaderd, geanalyseerd en geïnterpreteerd moet worden.

Breng het probleem transparant in de kijker

Om inzicht te krijgen in de zich stellende problematiek, kunnen diverse onderzoeken uitgevoerd worden:

- *Terreinanalyse:*
Hierbij wordt op een structurele manier het industriegebied afgescand en vaststellingen gedaan van elementen en factoren die het vrachtwagenparkeren kenmerken. Deze analyse wordt best op een aantal representatieve momenten herhaald. Uiteraard is het belang om de analyse voor de verschillende type-momenten op een gelijkaardige manier uit te voeren.
- *Enquête bij betrokken bedrijven:*
Aan de hand van welgerichte vragen bij bedrijven die op of rond het betreffende industriegebied zijn gelegen, kan er vanuit de individuele benadering van het bedrijf zelf heel wat informatie vergaard worden over vrachtwagentransporten, alsook over vrachtwagenparkeren. Bovendien kan men via de enquête-tool de particuliere zijde direct bevragen omtrent de noodzaak/wens/opportuniteit van het voorzien van extra infrastructuur voor vrachtwagenparkeren.
- *Raadpleeg politionele data:*
Een objectieve methode om de impact van vrachtwagens op de verkeersveiligheid na te gaan, is een analyse van pv's waarbij de focus ligt op verkeersongevallen waarin vrachtwagens, trekkers of opleggers betrokken zijn, en de mate waarin het parkeerverhaal hierin meespeelt.
Deze oefening is niet evident (cfr. privacy) en is zeker arbeidsintensief indien men representatieve gegevens wenst te verkrijgen (meerdere jaren). Het resultaat van de zoekoefening doorheen een databank van pv's hangt uiteraard sterk af van de notatie van het proces-verhaal (juiste locatie, juiste omstandigheden).

Alvorens de onderzoeken concreet uitgevoerd worden, is het erg van het grootste belang dat een aantal zaken in de werkgroep worden doorgesproken en dat hier omtrent de nodige afspraken worden gemaakt. Dit kunnen zaken zijn zoals:

- Afbakening studiegebied
- Concrete afspraken rond terreinanalyse-momenten
- Inhoud enquête – aard en wijze van de vraagstelling
- Goede afspraken over timing, verdeling en verzameling van de enquête

Voorts kan er ook in aanloop naar het verder onderzoek, best kennis uitgewisseld worden omtrent:

- Reeds gekende knelpunten of locaties mbt vrachtwagenparkeren
- Specifieke informatie of kennis omtrent bedrijven gelegen op bedrijventerrein
- Contactpersonen bij bedrijven of andere instanties
- Informatie omtrent de gekende ruimtelijke ontwikkelingen

Vergaar relevante data en informatie

Vooraleer met de effectieve onderzoeken en het verzamelen van informatie verder aan de slag te gaan, is het interessant om op voorhand goed vast te leggen wat je precies te weten wil bekomen met een specifiek onderzoek, alsook welke kennis je buiten de onderzoeken zelf best kan verzamelen.

Een niet-limitatieve oplijsting van mogelijks relevante informatie (gegroepeerd in een aantal categorieën) die bruikbaar, maar ook noodzakelijk is om een correcte analyse van het actuele probleem te kunnen doen, omvat :

- *Kenmerken van het terrein*
 - Bestaande (ontsluitings)structuur industriegebied:
Hier staat de verkeersstructuur van het industrieterrein centraal, met daarin de categorie en functie van de wegen binnen het projectgebied. De gewenste routes van/naar het hogere wegennet, de structuur van het vrachtroutenetwerk, ..., het zijn structuren die mede bepalend zijn voor de bereikbaarheid van de bedrijven en hun parkeerfaciliteiten.
De functie van een specifieke weg bepaalt in zekere zin welke maatregelen hier te overwegen zijn of welke niet. Houd ook rekening met het feit dat bepaalde wegen nog niet ingericht zijn naar functie en dat dus de vormgeving van dit wegvak mogelijks naar de toekomst toe kan aangepast worden.
 - Actuele parkeervoorzieningen voor vrachtverkeer:
Het is evident dat een juiste en volledige oplijsting van de huidig bestaande parkeervoorzieningen binnen het industrieterrein vanuit een inventaris voorhanden moet zijn. Dit kunnen openbare parkeerplaatsen betreffen, maar mogelijks ook relevante (privé)parkeerterreinen die al dan niet door verschillende bedrijven (in onderlinge afspraak) worden gebruikt.
- *Parkeergedrag van de vrachtwagens*
 - De locatie en het tijdstip van het vrachtwagenparkeren:
Het is van belang te weten te komen waar er precies wordt geparkeerd en op welke momenten dit gebeurt. De locatie kan teruggebracht worden naar een straat, maar indien mogelijk en zeker wanneer het over een langer wegsegment gaat, kan er beter specifieker gewerkt worden (bijv. nabij een bepaald bedrijf, kan van belang zijn bij concentraties)

M.b.t. tijdstip van de vaststelling kan er best gewerkt worden met type momenten: 's morgens (voor opening van de bedrijven, of indien relevant

voor opening van een welbepaald bedrijf), 's avonds of 's nachts en een typemoment tijdens het weekend.

- Het type van voertuig: het onderscheid tussen vrachtwagen, trekker of oplegger geeft dikwijls een meerwaarde voor de interpretatie van het probleem.
- Het statuut van de parkeerlocatie:
De locatie waar de vrachtwagen of vrachtwagens staat of staan, betreft dit openbaar domein, of is het een privéterrein dat mogelijks publiek wordt gebruikt?
- De vorm (ruimtelijk voorkomen) van het parkeren:
Details over het effectieve vrachtwagenparkeren, worden indien mogelijk onderverdeeld in een aantal klassen of types: bv. parkeren op de rijbaan, in de onverharde berm, op de pechstrook of in een langspaarkeerven, thv een toerit, op een parking of op niet-functioneel terrein, enz
- De optredende hinder van het parkeren:
Hierbij wordt getracht de mate van de hinder die een geparkeerd voertuig met zich meebrengt thematisch te catalogeren. Hinder kan in verschillende vormen : bv. verkeersinbreuk (veiligheid), negatieve invloed op de verkeersdoorstroming, hinder vanuit ergonomische eisen, hinder op aanpalende of nabije woonfunctie, belastend effect voor de kwaliteit van de infrastructuur, neveneffecten als zwerfvuil, verstoring plaatselijke beeldkwaliteit, enz

- *Gegevens betreffende de bedrijfsvoering*

Naar meer specifieke karakteristieken rond transporten in relatie tot individuele bedrijven kan men via de enquête gericht een aantal zaken achterhalen. De aandacht kan/moet gaan naar:

- Vrachtwagenvolume:
Hierbij probeert men het aantal transporten van en naar het bedrijf, en liefst uitgesplitst naar type van transport (leveranciers, klanten of eigen vloot) te achterhalen.
- Uur van aankomst en vertrek van vrachtwagens:
Vraagstelling over de timing van de vrachttransporten (binnen of buiten de reguliere werkuren van het bedrijf, of indien gewenst specifieke bevraging achter exacte uur)
- Parkeerplaatsen op eigen terrein en overige parkeerlocaties:
Vraagstelling over het aantal parkeerplaatsen voor vrachtwagens dat het bedrijf zelf ter beschikking heeft en of hierbij een onderscheid gemaakt wordt tussen het type van transport (eigen vloot, klant of leverancier). Voorts is het ook van belang te weten of de site voor iedereen op elk moment geopend blijft.
Wat betreft parkeerlocaties buiten het eigen terrein, is het interessant om na te vragen of hier informatie over gekend is (parkeren in onmiddellijke

nabijheid van het bedrijf of eerder binnen een ruimere omgeving), en dit voor de verschillende typen van transporten.

- Informatie omtrent herkomstgebieden van leveranciers/klanten
- Verwachtingen rond samenwerkingsverbanden:
Hierbij kan het erg nuttig zijn om te polsen hoe de bedrijven zelf de problematiek van het vrachtwagenparkeren inzien en wat hieromtrent hun verwachtingen naar de toekomst zijn. Voorts kan hierbij ook onmiddellijk inzicht verworven worden in de al dan niet bereidwilligheid om aan de aanpak van het probleem mee te werken.

- *Toekomstige situatie industrieterrein*

Om in een latere fase een inschatting te kunnen maken, hoe de vrachtwagenparkeerproblematiek verder zal evolueren, zijn op zijn minst volgende gegevens of informatie relevant om zich hierop verder te kunnen baseren:

- Huidige bezetting percelen
- Mogelijke of toekomstige bezetting van percelen (inclusief eventuele uitbreidingen)
- Reeds gekende ruimtelijke ontwikkelingen en herbestemmingen van percelen
- Visie over mogelijke of gewenste activiteiten nieuwe invullingen
- Verkeerskundige ontwikkelingen (bijv. herziening verkeersstructuur bedrijventerrein)
- Eventueel info over beleidsvisies inzake omgaan met vergunningen

Geef een heldere voorstelling van de onderzoeksresultaten:

Onderzoeksresultaten vragen om een juiste interpretatie. Daarom is het van uitzonderlijk belang dat de resultaten in de werkgroep op een structurele manier aangereikt worden. Een goed overzicht van de feiten zal leiden tot een goed inzicht rond de problematiek en achteraf leiden tot gerichte oplossingen. Tools voor in de goed heldere voorstelling zijn o.m.:

- Vanuit de terreinanalyse, kan men best een overzichtskaart opmaken waar per locatie op aangeduid staat wanneer, hoeveel en met welk type van voertuig men te maken heeft. Op basis van deze kaart krijgt men snel inzicht in welke zones er de grootste concentraties aan vrachtwagenparkeren vastgesteld werden.

- Om details omtrent het vrachtwagenparkeren per locatie kunnen best in tabelvorm opgemaakt worden, waarin de verdieping met de verschillende facetten en eigenschappen van de diverse vastgestelde locaties overzichtelijk wordt weergegeven.
- De informatie die vanuit de bedrijfsenquête is gekomen, kan ook best in tabelvorm verenigd worden. Op deze manier is het makkelijk om ter synthese overzichtelijke grafieken, tabellen, e.d. te genereren.

Benchmark

Tegelijkertijd met het inzicht verwerven in de problematiek van het betreffende industriegebied, is het vast en zeker ook van belang eens te gaan kijken hoe de “buren” omgaan met een mogelijks gelijkaardige problematiek. Referenties helpen de initiefnemer immers beter op weg naar een oplossing.

Deze stap kan vanuit verschillende invalshoeken benaderd worden, en de manier van omgaan met de benchmarkinformatie hangt ook samen eventuele ideeën die men ter oplossing reeds in het achterhoofd heeft.

Mogelijke denkpistes voor de opzet van een benchmark kunnen zijn:

- Op zoek gaan naar een gelijkaardig industriegebied binnen de landsgrenzen: Rekening houdende met zaken zoals grootte en ouderdom van het industrieterrein met invulling door gelijksoortige bedrijven (naar activiteiten) als het eigen studiegebied. Zijn hier gelijkaardige problematieken aan de orde en op welke manier is hier gezocht achter algemene en/of pragmatische maatregelen?
- Vanuit een mobiliteitsplan van een gemeente wordt vaak onderzoek gedaan naar gelijkaardige problematieken op industriezones gelegen binnen de beschouwde gemeente. In deze mobiliteitsplannen zijn vaak oplossingsrichtingen gesuggereerd die vast en zeker dienst kunnen doen om in een conceptfase ideeën te ontwikkelen en toe te passen. De details omtrent de uitwerking van maatregelen zullen vaak niet in deze referentiestudies terug te vinden zijn; dit is en blijft maatwerk per locatie. Wel strekt het tot de aanbeveling om zich rechtstreeks te richten tot de betrokken actoren die het referentieproject gestalte hebben gegeven.
- Contacten met andere lokale overheden inzake het omgaan met uitbreidingen of invullingen van industriegebieden. Vraagstelling kan gericht zijn op het verwerven van inzicht hoe in kader van bouwaanvragen reeds nagedacht over de problematiek die de transporten, of ook op het inzicht krijgen op de eventuele oplegging van voorwaarden bij het afleveren van vergunningen.
- Bij ideeën rond het uitbouwen van een overkoepelende vrachtwagenparking, zijn er diverse bestaande voorbeelden in binnen- en buitenland terug te vinden. Vaak betreft dit een erg specifiek verhaal waarbij initiatieven vanuit de privé-sector in de meeste gevallen plausibel zijn. In dit geval gaat zal men bij het in contact komen met dergelijke exploitant diverse bedrijfsgerichte vragen kunnen stellen, maar zal men minder snel informatie kunnen inwinnen omtrent de achtergrond van het verhaal.

Lessons learned:

- ✓ *Tracht een eventuele problematiek te objectiveren, vooraleer gevoelsmatig diverse uitspraken te doen.*
- ✓ *Voer doelgerichte onderzoeken uit, waarbij op voorhand goed vastgelegd wordt welke informatie we wensen te weten te komen.*
- ✓ *Werk met een gestructureerde manier ter voorstelling van de resultaten van het onderzoek, om achteraf op een vlotte manier inzicht te kunnen krijgen in de problematiek*
- ✓ *Kijk uit naar een gelijkaardige situatie buiten het eigen studiegebied en neem initiatief om hierover de nodige contacten te leggen*

4. DEFINIEER DE FOCUS EN UITGANGSPUNTEN

Werken naar oplossingsrichtingen vraagt niet alleen om een juiste afbakening van de probleemstelling, maar ook het inbouwen van een aantal criteria om deze oplossingen gericht en kwalitatief uit te werken.

Het is aldus van belang om duidelijk te definiëren wat de uiteindelijke focus van de maatregelen moet zijn, en aan welke uitgangspunten (toetsstenen) zeker niet mag voorbijgegaan worden.

Typering van problematiek

Afhankelijk van het onderbrengen van de problematiek in één van onderstaande vormen van parkeren, varieert heel duidelijk de manier van aanpakken in het verdere proces. Om die reden is het erg belangrijk om in dit stadium duidelijk te formuleren welk type van problematiek er aan de orde is en welke niet. Een bepaalde oplossing kan goed werken voor een bepaald type van problematiek, maar zal juist helemaal niet werken voor het ander type. Wanneer bepaalde oplossingen later zullen gebruikt worden voor een andere vorm van vrachtwagenparkeren waarvoor ze bedoeld waren, zal dit in het algemeen hiervoor ook geen goede oplossing zijn.

Het gaat hier om volgende vormen van parkeren:

- Het parkeren van het transitverkeer: dit verkeer dat gebruik maakt van het hoofdwegennet, zoekt vnl. in functie van de overnachting een parkeerlocatie langs of in de buurt van de autosnelweg;
- Het parkeren van het bestemmingsverkeer: dit verkeer dat een bestemming heeft op het industrieterrein, zoekt vnl. voor en na de sluitingsuren van de bedrijven een parkeerplaats in de omgeving van het bedrijf;
- Het parkeren van vrachtwagens in de woonbuurt: dit verkeer dat zich manifesteert in de plaatselijke woonkernen, is gelinkt aan de lokale chauffeurs die hun vrachtwagen stallen nabij de woning of daartoe minder geschikte locaties in het woongebied.

Het uitsluiten van één van bovenstaande types van vrachtwagenparkeren kan in principe op basis van de gegevens voortkomende uit de analyse gebeuren. Hierbij moet men wel opmerken dat dit niet 100 % waterdicht kan gebeuren. Desondanks is het toch wel goed mogelijk uitsluitingen te doen gebaseerd op logische inzichten voortkomende uit de analyse.

- Vaststellingen van één of meerdere geparkeerde vrachtvoertuigen, kunnen met een vrij grote zekerheid gerelateerd worden aan bewonersparkeren.
- Vaststellingen van duidelijke concentraties van vrachtwagens in geparkeerde toestand in de onmiddellijke en soms iets ruimere omgeving van een op- en afrit van het hoofdwegennet, zijn in de meeste gevallen onmiddellijk koppelbaar aan transitverkeer.
- De kennis van een overbezetting van een autosnelwegparking in de nabijheid (waarbij afstanden over de autosnelweg als relatief moeten beschouwd worden), kan bijdragen aan een potentiële problematiek van transitverkeer. De omgekeerde redenering valt ook zeker te maken. Feiten ivm overlopen van vrachtwagens van het

hoofdwegennet naar het onderliggende wegennet (inzake parkeren), zijn daarenboven ook vast en zeker zaken waarvan de federale wegpolitie kennis heeft.

- Wanneer vrachtwagens relatief kort nabij bepaalde bedrijven worden geconstateerd en deze bedrijven dieper in een bedrijventerrein gelegen zijn, kan men hierover met een vrij grote zekerheid stellen dat het bestemmingsverkeer betreft.

Anticiperen op de toekomst

Vanuit de gegevens die in de analysefase voorhanden zijn betreffende de toekomstige situatie van het industrieterrein, kan het een mogelijkheid zijn om de aantallen constateerde geparkeerde vrachtoertuigen, gezien over het gehele industrieterrein, verder te extrapoleren naar een aantal dat in functie van een verdere ontwikkeling van het terrein zou tot stand kunnen komen.

Hierbij moet men vast en zeker in het achterhoofd houden dat zulke extrapolatie een niet objectief vastgelegd feit kan zijn, gezien de invloed van toekomstige reguleringen en de diversiteit van toekomstige activiteiten op het industrieterrein niet of zeer moeilijk in rekening kunnen gebracht worden.

Afbakening van de op te lossen probleemlocaties

In deze stap zullen we kwalitatief uit moeten maken, welke locaties (waar op terrein geparkeerde vrachtwagens zijn vastgesteld) ook effectief om een oplossing vragen of waar op basis van de hinder die de voertuigen met zich mee brengen, best naar een oplossing of maatregelen wordt gezocht.

Vertrekkende vanuit het resultaat van de probleemanalyse (tabel met detaillering vrachtwagenparkeerlocaties), kan men vrij snel een oordeel vellen over een welbepaalde parkeerlocatie. Een oordeel vellen, moet uiteindelijk neer komen op een welgerichte keuze waarbij men zegt dat de situatie die zich daar op dit moment voordoet, niet verder wenst te tolereren en dat men hiervoor een maatregel of oplossing zal zoeken.

Vragen die men zich hierbij moet stellen en die snel naar een oordeel toe werken, kunnen zijn:

- Kan de aanwezige infrastructuur de stalling van de vrachtwagens aan (dit gaat in het bijzonder over zaken zoals beschadiging infrastructuur, maar ook over beschikbare ruimte binnen de huidige infrastructuur, etc)
- Gaat het over grote aantallen?
- Brengt de stalling van de voertuigen de verkeersveiligheid in het gedrang?
- Bemoeilijken de geparkeerde voertuigen de doorstroming of de verkeersafwikkeling?

Toetsing aan uitgangspunten

De maatregelen of oplossingen die in een later stadium zullen ontwikkeld worden, dienen steeds rekenschap te geven van een aantal randvoorwaarden, zowel geldend vanuit verkeerskundige, ruimtelijk-functionele als landschappelijk/milieukundige invalshoek.

Vanuit de verkeerskundige invalshoek zijn vooral van belang dat:

- een inpassing geldt in de ontsluitingsstructuur (wegencategorisering, vrachtroutenetwerk) van het bedrijventerrein;
- een vlotte verkeersdoorstroming (vooral op de hoofdassen) en een goede lokale verkeersafwikkeling (vooral op lokale toegangswegen) voorzien blijft ;
- de plaatselijke verkeersveiligheid voor alle modi garant staat;
- een goede bereikbaarheid aan de orde is.

Vanuit de ruimtelijk-functionele invalshoek zijn vooral van belang dat:

- de (verkeers)leefbaarheid van plaatselijke bewoning gerespecteerd wordt;
- er voldoende benutbare ruimte voor het parkeren kan voorzien worden;
- er kan gewerkt worden naar een zo duurzaam mogelijk functioneren.

Vanuit de landschappelijke/milieukundige invalshoek zijn vooral van belang dat:

- er, waar nodig, garantie is op het behoud van milieu- en natuurwaarden;
- een behoud/versterking van de beeldkwaliteit van het industrieterrein maximaal kan gestuurd worden (cfr. afwerking van de structuur van het industriegebied, ligging binnen de openbare ruimte, kwaliteit van de infrastructuur, ...).

Gezien in bepaalde gevallen de oplossingen zeer divers en uiteenlopend kunnen zijn, is het niet altijd mogelijk de oplossingen stelselmatig één op één te vergelijken met bovenstaande uitgangspunten. Om die reden kan het belangrijk zijn om bij eerder pragmatische oplossingen op basis van kennis en ervaring een bepaalde oplossing kwalitatief af te toetsen ("expert – judgement").

Lessons learned:

- ✓ *Baken het type van problematiek duidelijk af (transitverkeer en bestemmingsverkeer vragen immers om een totaal andere aanpak en zullen resulteren in sterk verschillende oplossingen).*
- ✓ *Determineer op basis van uitgevoerd onderzoek welke parkeerlocaties effectief een probleem zijn en zodus achter een oplossing vragen.*
- ✓ *Leg een aantal uitgangspunten vast, relevant voor het betreffende gebied, die later, tesamen met een bredere kijk op het geheel, zullen helpen om de maatregelen of oplossingsrichtingen te kunnen plaatsen, kaderen en beoordelen.*

5. FORMULEER OPLOSSINGSRICHTINGEN

Innovatief

Het bedenken van oplossingsalternatieven vergt veel creativiteit. De mate waarin een maatregel of oplossing uitgewerkt wordt, kan daarom sterk variëren, naargelang de noodzaak van een hoog detailniveau bij de beoordeling. Tevens kan afhankelijk van diverse factoren (locatie, ontwikkelingen, planningscontext, financiële ruimte,...) ook een andere invulling gegeven worden aan de vooropgestelde maatregelen. De hieronder aangereikte oplossingen zijn mogelijkheden en kunnen op termijn, door creatieve invullingen ook nog verder ingevuld worden.

Overkoepelend

De maatregelen kunnen zodanig ingevuld worden dat ze toepasbaar zijn in diverse situaties alsook eenvoudig te implementeren zijn voor een singulier bedrijf, dan wel voor een volledige industriezone. Er kunnen daarbij zowel oplossingen aangereikt worden voor problemen in verband met het transitvrachtverkeer, vrachtverkeer in woonwijken alsook op bedrijventerreinen. Ze kunnen verder zodanig overkoepelend zijn dat ze niet alleen een oplossing bieden voor het vrachtwagenparkeren, maar tezelfdertijd ook een antwoord kunnen geven aan andere, locatiespecifieke mobiliteitsproblemen (doorstroming, veiligheid, leefbaarheid,...)

Preventief

Met de opzet van diverse oplossingsalternatieven wordt beoogd reeds preventief op te treden tegen mogelijke problemen die door het parkeren van vrachtwagens op het terrein zouden kunnen ontstaan. Er wordt aldus voor nieuwe ontwikkelingen best op voorhand ingegrepen om hinder of negatieve mobiliteitseffecten te voorkomen.

Gericht

De keuze voor een maatregel of poel van maatregelen hangt nauw samen met de doelstelling. Daarbij dienen steeds maatregelen genomen te worden die een mogelijk probleem op zouden kunnen oplossen. Het is daarnaast immers niet kostenefficiënt om maatregelen te treffen die het doel voorbijgaan. Er dient dus steeds gericht, en afhankelijk van diverse factoren een oplossing gekozen te worden.

Overkoepelende en ondersteunende maatregelen

Werken aan een duurzaam vergunningenbeleid

Naast een goede bereikbaarheid en toegankelijkheid van het bedrijf, waar aandacht besteed wordt aan een goede leesbaarheid van de weg, een vlotte ontsluiting en verkeersafwikkeling, vormt het parkeren ook een belangrijk aandachtspunt bij de locatiekeuze van een transportbedrijf. Door de ligging van het industrieterrein, veelal gelegen in het buitengebied nabij wegen van een hogere categorie (frequent nabij op- en afrittencomplex autosnelweg, soms nabij goederenspoorlijn, kanaal,...) is een multimodale bereikbaarheid niet altijd gegarandeerd of verre van optimaal aanwezig (geen bediening openbaar vervoer, beperkte aanwezigheid veilige fietsvoorzieningen).

Ook voor het goederenvervoer wordt daartoe vaak uitsluitend beroep gedaan op transport over de weg, waardoor het gemotoriseerd verkeer een prominente plaats in het industrieterrein inneemt. Het parkeergebeuren voor werknemers en goederen vormt daardoor ook een belangrijk item bij de inrichting van het terrein.

Het voeren van een duurzaam vergunningenbeleid houdt in als lokale overheid bij de vergunningverlening mee te waken over de goede inrichting van het perceel, een goede toegankelijkheid en verkeersveiligheid van de site voor alle vervoersmodi te waarborgen alsook voldoende parkeergelegenheid voor fietsers en gemotoriseerd verkeer te bieden om overlast te vermijden.

Voor de inrichting van het perceel betreft dit voornamelijk het beperken van toegangen, het voorzien van bezoekersparkings en vrachtwagenparkings nabij de hoofdtoegang en het voorzien van veilige looplijnen van de parking naar de toegangen van het bedrijf kunnen daarbij ook een belangrijk onderdeel vormen. Daarbij stelt de lokale overheid in de eerste plaats eisen naar de bedrijven (parkeerruimte op eigen domein voorzien zodat vrachtwagens die buiten openingsuren toekomen aan het bedrijf kunnen wachten), anderzijds ook eisen naar de ontwikkelaar (voorzien van plaatsen nabij aansluiting met het hoger wegennet).

Voor het bewaken van het parkeergebeuren betekent dit dat het bedrijf de eigen parkeerbehoefte op de site zelf dient te reguleren. Voor de uitbreiding of ontwikkeling van bedrijventerreinen kan daartoe reeds in het RUP vastgelegd worden dat parkeren voor personeel en vrachtwagens verplicht op eigen domein dient gerealiseerd te worden.

Daarnaast kan een lokale overheid ook werken met zogenaamde parkeerkaarten voor vrachtwagenchauffeurs uit de gemeente zelf. Deze parkeerkaarten worden aan vrachtwagenchauffeurs uitgereikt tegen een bepaalde vergoeding, waarbij het toegestaan wordt de vrachtwagen of trekker + oplegger op bepaalde parkings aan de rand van de gemeente te parkeren gedurende de nacht in plaats van op locaties waar ze hinder of verkeersonveilige situaties kunnen veroorzaken. Echter dient hiervoor wel een verhoogde handhaving ingevoerd te worden om misbruik (chauffeurs zonder parkeerkaarten, stallen van opleggers) tegen te gaan.

Vanuit de overheid kan verder ook voor de uitreiking van de stedenbouwkundige vergunning aan bedrijven gevraagd worden op basis van een mobiliteitstoets (niet verplicht) of MOBER (cfr. wetgeving rond stedenbouwkundige vergunningen dd. 1/9/2009) de verwachte mobiliteitseffecten in kaart te brengen.

- Voordelen
 - Sterk preventieve aanpak van mogelijke mobiliteitsproblemen (o.m. vrachtwagenparkeren)
 - Problematiek van vrachtwagenparkeren is volledig de eigen verantwoordelijkheid van de bedrijven waardoor overlast in principe uitgesloten wordt.

- Nadelen
 - Moeilijk te controleren of het ontwerp en effectief gebruik na realisatie wel
 - Vooral voor kleinere bedrijven kan dit eventueel nadelig zijn, waardoor bedrijven liever een andere locatie zullen overwegen voor het vestigen van het bedrijf.

- Aandachtspunten
 - *Controle lokale overheid*
De lokale overheid waakt over de goede naleving van het duurzame vergunningenbeleid. Op deze manier worden problemen naar het parkeren van vrachtwagens preventief voorkomen en wordt al bij de verlenen van de vergunning vastgesteld of bijkomende maatregelen aangewezen zijn.
 - *Potentie voor samenwerking tussen bedrijven*
Een duurzaam vergunningenbeleid biedt ook voor nabijgelegen bedrijven potentieel om samen te werken en gebruik te maken van een zone voor dubbelgebruik voor bezoekers en leveranciers. Dat kan variëren van een openbaar terrein (ter beschikking voor iedereen) tot een voorbehouden zone voor enkele bedrijven (signalisatie die enkel toegang voorbehoud aan leveranciers van bedrijf,...) tot een zone voor dubbelgebruik (bijvoorbeeld overdag voor bedrijf A, 's avonds ter beschikking van bedrijf B).

Lessons learned:

- ✓ *Bij het aanvragen van een vergunning, is het van groot belang dat bedrijven de nodige aandacht besteden aan de ontsluiting en het parkeren op eigen domein*
- ✓ *Begeleiding bij de opmaak van een mobiliteitstoets of Mober kan vast en zeker een grote meerwaarde betekenen in het uiteindelijke resultaat hiervan*
- ✓ *Denk naar over het eventueel uitreiken van parkeerkaarten om parkeren op openbaar domein toe te staan*
- ✓ *Controleer of er potentie bestaat tot collectieve oplossingen tussen bedrijven*

Werken aan een bedrijfsvervoerplan

Een belangrijke tool voor een bedrijf of een bedrijventerrein om het hoofd te bieden aan negatieve mobiliteitseffecten behelst de opmaak van een bedrijfsvervoerplan.

De opmaak van een bedrijfsvervoersplan heeft tot doel een langetermijnstrategie voor ondernemingen uit werken om negatieve effecten van mobiliteit te beperken en aldus duurzame mobiliteit te promoten.

De opmaak van zo'n bedrijfsvervoersplan omvat enerzijds de grondige analyse van de bereikbaarheid en toegankelijkheid van de site (intern en extern) voor verschillende vervoersmodi (*bereikbaarheidsprofiel*) en geeft ook weer op welke wijze en langs welke routes de verschillende verkeersstromen (woon-werkverkeer, zakelijke verplaatsingen, bezoekers, leveranciers,...) de site bereiken (*mobilitateitsprofiel*). Een confrontatie van het bereikbaarheidsprofiel en mobiliteitsprofiel geeft in een volgend luik snel inzicht in de eventuele knelpunten op het gebied van mobiliteit en mogelijke potenties voor bedrijven om een duurzaam mobiliteitsbeleid te voeren en leidt tot een programma van maatregelen ter promotie van duurzame mobiliteit.

In essentie richt het bedrijfsvervoerplan zich voornamelijk op het invoeren van maatregelen om personeelsleden en bezoekers te stimuleren op een duurzame manier naar de site te komen. Ondanks dat het goederenvervoer volgens een andere logica verloopt dan de traditionele verkeersstromen van woon-werkverkeer, kan ook het goederenvervoer een bijdrage leveren tot een duurzaam mobiliteitsbeleid. Daarbij kunnen binnen een bedrijf maatregelen genomen worden ter verbetering van de organisatie van de leveringen (bundelen, tijdschema's,...), de uitvoering van leveringen (modal shift, veiligheid en milieuvriendelijkheid rijgedrag,...) alsook parkeermanagement en communicatie.

In de huidige situatie geldt vanuit federaal of Vlaams niveau nog geen verplichting voor ondernemingen voor de opmaak van een bedrijfsvervoerplan. Voor het Brussels hoofdstedelijk gewest geldt sinds 09/05/2011 wel een algemene verplichting voor ondernemingen met meer dan 100 werknemers voor de opmaak van een bedrijfsvervoerplan en een herziening elke 3 jaar. Hierdoor is het bedrijfsvervoerplan dan ook nog niet zo gekend bij lokale overheden en bedrijven, ondanks de diverse voordelen voor werkgevers en werknemers. Plaatselijk wordt door de lokale overheden wel bij de verlening van de stedenbouwkundige vergunning voor grote bedrijven of winkelcentra een verplichting voor een bedrijfsvervoerplan (met periodieke herziening) opgelegd. Het aanstellen van een mobiliteitscoördinator (intern of extern) kan eventueel aangewezen zijn.

Een laatste onderdeel van een bedrijfsvervoerplan omvat de periodieke herziening van het bereikbaarheidsprofiel, mobiliteitsprofiel en programma van actiepunten. Hierbij wordt nagegaan of de genomen acties efficiënt zijn geweest en effectieve resultaten bereikt hebben. Anderzijds kunnen bij een evaluatie andere knelpunten en potenties verkend worden die mogelijk de voort- of stopzetting van maatregelen vereisen of nieuwe maatregelen impliceren. Daarenboven biedt de opmaak van een overkoepelend vervoersplan voor een bedrijventerrein potenties voor bedrijven om samen te werken aan een duurzaam beleid, werktijden of leveringen af te stemmen, parkeer capaciteit ook voor andere bedrijven open te stellen,... om samen verkeershinder binnen het bedrijventerrein te voorkomen en een goede bereikbaarheid en toegankelijkheid van de site te behouden.

- Voordelen
 - De volledige analyse van de bereikbaarheid en mobiliteit, niet enkel voor wat betreft het goederenvervoer, leggen alle zichtbare en minder zichtbare knelpunten bloot.
 - Bij een goede monitoring heeft een bedrijf of een bedrijventerrein steeds een goed overzicht over de organisatie van mobiliteit op de site (bereikbaarheid, vervoerswijzekeuze, knelpunten, lopende acties,...)

- Nadelen
 - Er is geen officiële verplichting voor bedrijven om een bedrijfsvervoerplan op te maken, waardoor medewerking van bedrijven vaak stroef kan verlopen.
 - De opmaak van een bedrijfsvervoerplan volstaat niet, het is ook voornamelijk de monitoring van het bedrijfsvervoerplan die een sturend en efficiënt mobiliteitsbeleid mogelijk maakt.

- Aandachtspunten
 - *Monitoring is het succes van een duurzaam mobiliteitsbeleid*
De opmaak van een bedrijfsvervoersplan is een eerste belangrijke stap in de evolutie naar een duurzaam mobiliteitsbeleid. Echter dienen de genomen maatregelen te worden geëvalueerd om de effectiviteit te controleren alsook te toetsen of de maatregelen nog aan de noden/wensen van het bedrijf voldoen.
 - *Aanstellen van een mobiliteitscoördinator*
Voor grote bedrijven of voor een cluster van bedrijven/industriezone kan het aangewezen zijn een mobiliteitscoördinator aan te stellen. De taak van de mobiliteitscoördinator omvat het implementeren, begeleiden en evalueren van de genomen maatregelen in het mobiliteitsplan.
 - *Een gedetailleerd bedrijfsvervoerplan is de sleutel tot een duurzaam mobiliteitsbeleid*
Bij de opmaak van het eerste bedrijfsvervoerplan dient uitvoerig de bereikbaarheid en mobiliteit voor alle vervoersmodi en dus ook alle verkeersstromen van en naar het bedrijf bestudeerd te worden.

Lessons learned:

- ✓ *Motiveer bedrijven tot de opmaak van een bedrijfsvervoerplan*
- ✓ *Focus op alle vervoersstromen (personeel, bezoekers en leveringen)*
- ✓ *Inventariseer knelpunten*
- ✓ *Neem gerichte maatregelen*
- ✓ *Evalueer periodiek het bedrijfsvervoerplan (incl. maatregelen)*

Sleutelen aan de verkeersreglementeringen

Een mogelijke oplossing vanuit de verkeersreglementering omvat het invoeren van een parkeerverbod op de openbare weg, al dan niet specifiek voor vrachtwagens (+3,5 ton). Een afweging kan daarbij gemaakt worden of een zonaal parkeerverbod wenselijk is dan wel een plaatselijk parkeerverbod.

Een *zonaal parkeerverbod* is geldig op alle wegen binnen een afgebakende zone en wordt aangeduid door middel van zoneborden. Signalisatie van het parkeerverbod dient daarbij voorzien te worden aan elke invalsweg van het gebied. Binnen de zone kan eventueel het zonaal verbod plaatselijk herhaald worden.

Een *plaatselijk parkeerverbod* dient telkens vanaf aanvang tot einde aangeduid te worden door middel van markeringen of verkeersborden. Het plaatselijk parkeerverbod vangt aan vanaf de plaatsing van het verkeersbord tot aan het volgende kruispunt.

Een parkeerverbod kan daarbij nog aangevuld worden met een aantal flankerende maatregelen:

- Inrichting zijbermen: Het parkeren op openbaar domein ontmoedigd worden door de ruimte tussen de rijbaan en de omheining van het bedrijf in te vullen door middel van fietspaden, heggen, bomenrijen, schanskorven of opsluitbanden. Hierdoor wordt het wildparkeren in de berm ontmoedigd of zelfs onmogelijk gemaakt.
- Asmarkeringen: Een andere aanvullende maatregel voor het parkeerverbod bestaat uit het aanbrengen van markeringen. Conform de wegcode mag een voertuig immers op de rijbaan parkeren wanneer de rijbaan niet ingedeeld is in rijstroken (m.u.v. plaatsen aangeduid door verkeersborden E9a of E9b) en de vrije doorgang op de rijbaan niet minder dan 3 meter breed zou worden. Het aanbrengen van asmarkeringen verhindert daarbij wildparkeren op de rijweg, maar staat laden & lossen voor eigen bedrijf wel toe.
- Markeringen die de werkelijke rand van de rijbaan aanduiden: Het aanbrengen van een gele onderbroken streep op de werkelijke rand van de rijbaan, trottoirband of boordsteen verbiedt tevens het parkeren op de rijbaan.
- Handhaving: Verder is een belangrijk succesfactor voor het invoeren van een parkeerverbod, ongeacht plaatselijk of zonaal, de effectieve handhaving of controle op het naleven van het ingestelde parkeerverbod. De controle dient door de politie te gebeuren.
- Andere: Er zijn nog tal van andere flankerende maatregelen mogelijk die het parkeerverbod kunnen ondersteunen, met name infrastructurele maatregelen (parking, parkeerterrein, parkeerstroken waar parkeren wel toegestaan wordt,...), communicatieve maatregelen (statisch of dynamisch infopaneel bedrijvzone, bestelbon leveranciers, infomomenten,...) alsook beleidsmatige (RUP, mobiliteitsplan,...)
 - Voordelen
 - Invulling van een parkeerverbod kan naar eigen voorkeur ingevuld worden (markeringen, zonering, inrichting zijbermen,...)

- Nadelen
 - Een strikte handhaving is nodig om een parkeerverbod af te dwingen, anders wordt het verbod niet opgevolgd
- Aandachtspunten
 - *Afbakening gebied met parkeerverbod*
 Voorafgaand het instellen van een parkeerverbod dient grondig onderzoek uitgevoerd te worden om het bereik van het parkeerverbod te bepalen (plaatselijk of zonaal), alsook na te gaan of er alternatieven voor het parkeren voorhanden zijn of gerealiseerd dienen te worden.
 - *Samenwerking tussen naburige gemeenten*
 Omdat de kans erin bestaat bij het invoeren van een parkeerverbod dat het probleem zich naar een andere locatie verplaatst, soms over de gemeentegrenzen heen, kan het aangewezen zijn de verkeersreglementering voor vrachtwagens met naburige gemeenten af te stemmen. Dit kan een belangrijke potentie zijn voor grotere industrieterreinen
 - *Handhaving*
 De mate van handhaving en controle van een parkeerverbod garandeert de mate waarin het verbod zal worden nageleefd. Een strengere controle vermindert het probleem, terwijl een oogluikend beleid het probleem niet zal oplossen.

Lessons learned:

- ✓ *Inventariseer de omvang van het probleem met betrekking tot het parkeren*
- ✓ *Analyseer mogelijke alternatieven voor het parkeren*
- ✓ *Bij invoering van een parkeerverbod wordt best tegelijkertijd op handhaving ingezet*
- ✓ *Evalueer of het parkeerverbod het probleem niet verschoven heeft naar een andere locatie*

Inzetten op communicatie

Bij de invoering van maatregelen ter verbetering van knelpunten op het gebied van mobiliteit speelt communicatie een belangrijke, zo niet de belangrijkste rol.

Een grote succesfactor in het welslagen van acties of maatregelen om wildparkeren te vermijden, omvat in eerste instantie het creëren van een draagvlak bij de bedrijven. Bedrijven en werkgevers dragen namelijk naast de overheid ook bij in de communicatie naar leveranciers, bezoekers en personeelsleden voor wat betreft de te volgen (lever-)routes alsook het parkeren.

Het organiseren van infomomenten waar wijzigingen in bereikbaarheid, toegankelijkheid of parkeren rechtstreeks gecommuniceerd kunnen worden, zijn belangrijk om ook een draagvlak bij de doelgroep te creëren.

In tweede instantie is er ook communicatie naar gebruikers toe, in essentie aldus leveranciers, personeelsleden en bezoekers.

Het aanbieden van parkeerstroken, parkings, wachtstroken of het opleggen van een parkeerverbod in bepaalde zones is één zaak, maar zal ook pas effectief benut worden of nageleefd worden indien de doelgroep op de hoogte is van het bestaan ervan. Doordat in de transportsector voor industrieterreinen vaak ook chauffeurs uit verschillende landen leveringen verzorgen, dient de communicatie hieromtrent eenvoudig te gebeuren.

Deze communicatie kan zowel op een statische als dynamische manier verlopen.

Bij statische systemen wordt op bedrijventerreinen gebruik gemaakt van infopanelen. Statische infopanelen waar de ligging van bedrijven op wordt geafficheerd alsmede voorzieningen zoals tankstation, restaurant, parking, sanitair, weegbrug,... kunnen daarbij door middel van symbolen worden aangeduid.

Bij dynamische communicatie kunnen leveranciers vanaf een infozuil met digitale informatie eenvoudig naar hun beoogde parkeergelegenheid worden geloodst.

- Voordelen:
 - Invulling van een parkeerverbod kan naar eigen voorkeur ingevuld worden (markeringen, zonering, inrichting zijbermen,...)
 - Afhankelijk van het beschikbaar budget, kunnen de geschikte kanalen om informatie over te brengen worden geselecteerd.
 - Grote vrijheid in mogelijkheden om informatie over te brengen
- Nadelen:
 - Communicatie vraagt belangrijke inspanningen om doeltreffend te zijn
 - Signalisatie vraagt, door de zich wijzigende context, om een continue opvolging op het terrein
- Aandachtspunten
 - Alle informatie dient steeds aan volgende voorwaarden te voldoen:
 - *Up to date*
Bij informatie omtrent parkeren is het belangrijk dat deze ten allen tijde up to date is. Doordat om onvoorziene omstandigheden bepaalde routes of parkings niet toegankelijk zijn, dient dit bij voorkeur zo vroeg mogelijk te worden gecommuniceerd en dienen eventueel alternatieven of

omleidingsroutes voorzien te worden om onnodige keerbewegingen of hinder te voorkomen.

- *Leesbaar*
Het werken met symbolen en zoneringen binnen een industrieterrein geniet de voorkeur om het overzicht te bewaren en geen overdaad aan bewegwijzeringsborden of informatie op elk kruispunt binnen het industriegebied te moeten voorzien. Kort, krachtig, maar duidelijk is de kern van het geven van informatie.
- *Internationaal begrijpbaar*
Doordat vaak chauffeurs met verschillende nationaliteiten, alsook een verschillende moedertaal, leveringen uitvoeren op industrieterreinen, dient informatie op een eenvoudige en duidelijke manier weergegeven te worden. Het werken met pictogrammen of symbolen en kleurencodes geniet de voorkeur om informatie snel en duidelijk over te brengen aan chauffeurs van alle nationaliteiten.
- *Meerdere informatiekanalen*
Beperken tot één enkel informatiekanaal bereikt mogelijk niet de volledige doelgroep. Het overbrengen van informatie gebeurt daarbij bij voorkeur via verschillende kanalen, schriftelijk (via leveringsdocumenten, infopanelen, krantenartikels,...) of mondeling (infomomenten, toelichting bedrijf,...)

Lessons learned:

- ✓ *Denk na over welke informatie je precies wenst te geven (routes, vrachtwagenparkings,...)*
- ✓ *Het is van belang in te gaan op de vraag wie je juist wenst te bereiken (draagvlak, doelgroep,...)*
- ✓ *Bekijk zorgvuldig waar je de informatie juist gaat geven (nabij hoofdtoegang, bij aanvang vertrek, per bedrijf,...) en op welke manier (schriftelijk, mondeling, statisch, dynamisch)*

Zoeken naar concrete oplossingsrichtingen

Zone voor vrachtwagenparkeren

Een voor de hand liggend oplossing bestaat in het creëren van een specifieke vrachtwagenparking, waar parkeergelegenheid geboden wordt aan vrachtwagens. Afhankelijk van de verwachte parkeerbehoefte door vrachtwagens alsook de grootte van het industrieterrein of de zone waar de parking een oplossing voor het wildparkeren kan bieden, kan ook bepaald worden of er een grote parking dan wel verspreid over enkele locaties een vrachtwagenparking nodig is.

Voor de keuze van de ligging van de vrachtwagenparking wordt naar bereikbaarheid of toegankelijkheid de voorkeur gegeven van de inrichting van de vrachtwagenparking nabij een centrale verkeersas. Dat kan bijvoorbeeld dichtbij de hoofdtoegang zijn van het industrieterrein maar kan ook verder gelegen zijn in de industriezone en nabij de hoofdingang op een infopaneel aangeduid worden.

Daarnaast is het voor vrachtwagenparkings ook aangewezen eventueel bijkomende voorzieningen te treffen (snackbar, douches/toilet, tankstation,...). Deze voorzieningen dragen bij aan de kwaliteit van de vrachtwagenparking. Afhankelijk hiervan kan geopteerd worden de toegang tot de vrachtwagenparking slechts voor een bepaalde doelgroep open te stellen (abbonementen / publieke parking). Deze parking kan overdekt of in openlucht worden ingericht en kent in België reeds diverse toepassingen.

De maatregel lijkt daarbij voornamelijk van toepassing voor het transitverkeer en voor vrachtverkeer in industriezones.

- Voordelen
 - Groeperen van het vrachtwagenparkeren in plaats van afzonderlijke maatregelen te treffen per locatie/bedrijf
 - Eenvoudig te bewegwijzeren of aan gebruikers kenbaar te maken
 - Ligging kan voorzien worden nabij een drukke verkeersas ifv parkeren voor alle soorten vrachtverkeer.
 - Hoewel de toegang beperkt kan worden (abbonementen, betalend), is de toegang voor de doelgroep 24/24 beschikbaar.
- Nadelen
 - Terrein kan functioneren indien er een parkeerbehoefte is dat voldoet aan de noden van de locatie, in overeenstemming is met het parkeerregime in de omgeving en het bestaan van de parking door de doelgroep gekend is.
- Aandachtspunten
 - *Afstemming parkeerregimes*
Indien de keuze gemaakt wordt om een bewaakte vrachtwagenparking te voorzien (met nachtwaker of via camera's), kan de toegang tot de parking betalend worden gemaakt. Om het succes van de parking te garanderen, dient een mogelijk tarief wel afgestemd te worden met de nabije omgeving (voornamelijk zones waar gratis geparkeerd kan worden).

- *Toegang vrachtwagenparking*
Bij de inrichting dient het ontwerp afgestemd te worden op parkeren en circulatie van vrachtwagens.

Lessons learned:

- ✓ *Analyseer op basis van de problematiek of een eerder gecentraliseerde vrachtwagenparking aangewezen kan zijn*
- ✓ *Bij keuze voor een centrale parking, is een goede locatie van cruciaal belang*
- ✓ *Onderzoek welke voorzieningen op de vrachtwagenparking nuttig of noodzakelijk zouden zijn (toegangscontrole, tarief, faciliteiten,...)*

Herinrichting openbaar domein : herprofilering industriewegen

Indien er voor een bedrijf geen ruimte voorhanden is of op een bedrijventerrein geen locatie voor vrachtwagenparkeren kan worden voorzien, kan in overleg met de lokale overheid worden nagegaan of langspaarkeerstroken voor vrachtwagens een mogelijke oplossing kunnen bieden. Er kan daarbij nagegaan worden of er ruimte voorhanden is nabij de typische industriewegen om tussen de perceelsgrenzen een eenzijdige of tweezijdige parkeerstrook in te richten (afhankelijk van de parkeerbehoefte). Afhankelijk van de functie van de weg binnen het wegennetwerk en de voorhanden ruimte moet er bekeken worden hoe de langspaarkeervoorzieningen juist vorm worden gegeven. Hierbij is het mogelijk na te denken over inpassingen waarbij de langspaarkeerstroken gescheiden bediend worden van de doorgaande weg zelf. Op deze manier zullen de voorzieningen voor het langsparkeren geen hinder vormen en brengen ze de veiligheid van andere weggebruikers alsook de toegankelijkheid en doorstroming op de industriewegen niet in het gedrang.

Aandacht dient daarbij wel steeds uit te gaan naar de maatvoering van de parkeersstroken. De parkeerstrook wordt daarbij bij voorkeur voorzien in een comfortabele maatvoering (3,00m) om foutparkeren op een eventueel naastgelegen fietspad of voetpad te vermijden. Indien aansluitende fietspaden dit toelaten, kan overwogen worden om, conform het vademecum fietsvoorzieningen, een dubbelrichtingsfietspad te voorzien aan de overzijde van de weg waardoor aan de zijde van het vrachtwagenparkeren geen conflicten tussen geparkeerde vrachtwagens en fietsers meer mogelijk zijn.

- Voordelen:
 - Kwalitatieve verbetering om het parkeren van vrachtwagens op te vangen
 - Herinrichting van het typedwarsprofiel kan daarnaast ook knelpunten voor de andere gebruikers aanpakken
 - Ruimte voor parkeren wordt voorzien op openbaar domein waardoor foutparkeren wellicht niet meer zal voorkomen

- Potentieel een oplossing voor het vrachtwagenparkeren voor meerdere bedrijven
- Nadelen:
 - Inrichting van een parkeerstrook zorgt voor verbreding van de rijweg waardoor mogelijk bijkomende snelheidsremmende maatregelen aangewezen kunnen zijn.
 - De aanleg van een langsparkeerstrook kan mogelijk leiden tot onteigeningen (kosten- en tijdsintensief) of een beknipting in optimale wegbreedtes voor andere weggebruikers
 - Realisatie is afhankelijk van het budget/planning van wegbeheerder en kan daardoor soms niet op korte termijn gerealiseerd worden
- Aandachtspunten
 - *Ligging parkeerstrook in typedwarsprofiel*
Om conflicten tussen fietsers en vrachtverkeer te vermijden kan afhankelijk van de parkeerduur en de parkeerbehoefte bepaald worden of de parkeerstrook voor of achter het fietspad dient te worden gerealiseerd. Bij veel vrachtwagenbewegingen gaat ifv verkeersveiligheid voorkeur uit naar de ligging van de parkeerstrook voor het fietspad.
 - *Aanpassen openbaar domein*
In principe is overlast door vrachtwagenparkeren een probleem van een of meerdere bedrijven. Een lokale overheid kan daarbij bedrijven in eerste instantie er toe verplichten de problematiek op eigen domein op te lossen. Het aanpassen van openbaar domein specifiek in functie van het vrachtwagenparkeren dient daarbij geen eerste keuze te zijn. Het kan evenwel bij een geplande heraanleg in functie van de aanleg van fietspaden of riolering wel aan bod komen.

Lessons learned:

- ✓ *Langsparkeerstroken voor vrachtwagens zijn niet op alle locaties zondermeer toepasbaar.*
- ✓ *Bij wegen met een belangrijke verkeersfunctie kunnen uitgebreidere toepassingen (bijv. bediening via gescheiden parallelweg) mogelijk meer aangewezen zijn*
- ✓ *Bekijk goed wat de consequenties kunnen zijn voor andere weggebruikers en anticipeer hierop bij de herziening van het dwarsprofiel (afscherming fietser, aanpassingen fietsvoorzieningen ,...)*
- ✓ *De exacte ligging van langsparkeervoorzieningen moet wel ingepast kunnen worden in functie van toegangen van bedrijven en in functie van de beschikbare ruimte van het openbaar domein*

Zorgvuldig en efficiënt omgaan met ruimtegebruik

Binnen industrieterreinen (ongeacht de omvang) dienen de beschikbare percelen maximaal benut te worden om economisch en efficiënt gebruik van de ruimte na te streven. Vaak zijn industrieterreinen niet volledig ingevuld en zijn er aldus nog percelen die braakliggend of onbebouwd zijn.

Daarnaast bevinden er zich binnen eenzelfde industrieterrein diverse soorten bedrijven die verschillen naar productie, arbeidstijden, omvang, ... Met het economisch gebruik indachtig, is het mogelijk na te gaan of bepaalde zones op het industrieterrein niet als dubbel gebruik kunnen worden benut. Hierdoor kan meer ruimte voor bedrijfsactiviteiten ingenomen worden en kan de ruimte voor het vrachtwagenparkeren worden gebundeld.

Zo kan het zijn dat in een bedrijf er geen leveringen 's nachts toekomen of er evenmin een nachtploeg aanwezig is, maar toch over een ruimte beschikt waar vrachtwagens zouden kunnen parkeren. Deze zone, indien gelegen buiten het terrein van het bedrijf, kan dan mogelijk door een ander bedrijf benut worden als nachtparking om overlast op de openbare weg te vermijden alsook onnodig grote ruimtes te gaan verharderen voor het parkeren.

Daarenboven zijn vaak niet alle percelen in industrieterreinen ingevuld. Daarbij kan nagegaan worden of deze onbenutte gronden mogelijk in gebruik kunnen genomen worden voor vrachtwagenparkeren en aldaar dus een tijdelijke of permanent een andere invulling aan wordt toegekend: laad- en los zone, vrachtwagenparkeren, personeelsparkeren,... Om zulke zaken tot een goede praktijk te brengen zijn diepgaande gesprekken met de betrokken eigenaars (bedrijven) van zulke percelen vanzelfsprekend. Het zal pas tot stand kunnen komen als deze invulling van het onbenutte terrein verder geen hypotheek legt op eventueel latere ontwikkelingen van dit bedrijf of wanneer dit past in de strategie van het bedrijf om de gronden rendabel te kunnen maken.

- Voordelen:
 - Braakliggende of ongebruikte terreinen kunnen op een nuttige manier gebruikt worden
 - Samenwerking tussen bedrijven wordt bevorderd
 - Het dubbelgebruik van bepaalde zones, stelt bedrijven in staat het ruimtebeslag van het parkeergebeuren te verkleinen ten voordele van het parkeergebeuren
- Nadelen:
 - Bedrijven zijn afhankelijk van elkaar. Wanneer een bepaald bedrijf beslist te verhuizen en een ander bedrijf zich vestigt of het ene bedrijf besluit uit te breiden, kan dit mogelijk een einde betekenen van de zone voor dubbel gebruik. Het andere bedrijf dient dan onmiddellijk over een alternatieve oplossing te beschikken. Omdat die er meestal niet meteen voor handen is, kan dit op korte termijn tot problemen leiden.
 - Moeilijk om parkeergebeuren te organiseren door het mogelijk tijdelijk karakter van het braakliggend terrein als vrachtwagenparking. Tijdelijke signalisatie kan hiervoor gebruikt worden.

- Voor een braakliggend terrein waar de inrichting afwijkt van een zone die specifiek voor parkeren wordt ingericht, is er een hogere objectieve (circulatie, structureer parkeervoorzieningen) alsook subjectieve veiligheid (sociale veiligheid, bewaking,...) aangewezen
- Aandachtspunten
 - *Zone dient buiten het bedrijf gelegen te zijn*
Om dubbelgebruik te stimuleren, is de zone voor vrachtwagenparkeren bij voorkeur publiek toegankelijk en aldus gelegen buiten de grenzen van het bedrijf. Daarnaast kan door middel van signalisatie het tijdsvenster aangegeven worden wanneer er door andere bedrijven of leveranciers geparkeerd kan worden.
 - *Bij samenwerking tussen bedrijven alternatieven achter de hand houden*
Doordat de bedrijven afhankelijk zijn van elkaar of van de vestiging van een nieuw bedrijf op een perceel dat als parking gebruikt wordt, dienen bedrijven steeds een alternatief achter de hand te hebben om eventuele mobiliteitsproblemen als gevolg van een reorganisatie te ondervangen.
 - *Voorzie een minimum aan voorzieningen*
Voor terreinen die niet als vrachtwagenparking bestemd zijn, kan overwogen worden om een minimale voorziening te bieden zoals bijvoorbeeld verlichting, mobiele douches/WC, drankautomaat,...

Lessons learned:

- ✓ *Controleer of er mogelijk braakliggende terreinen zijn voor een alternatieve vrachtwagenparking*
- ✓ *Gebruik tijdelijke signalisatie om de alternatieve parking te bewegwijzeren*
- ✓ *Neem contact op met bedrijven om te peilen naar mogelijkheden ivm zones voor dubbel gebruik of betreffende braakliggende percelen die strategisch voor beide partijen een meerwaarde kan betekenen bij benutting in een parkeerverhaal*
- ✓ *Overweeg een verplichting/aanbeveling bij opmaak van het RUP om zones voor dubbel gebruik te creëren.*

Streven naar ruimtelijke reorganisaties

De inrichting van bestaande bedrijven of bedrijventerreinen zijn vaak niet voorzien op een eventuele uitbreiding van enerzijds de geleverde diensten, anderzijds een wijziging in activiteiten met bijhorende mobiliteit. Hierdoor komt een bedrijf na verloop van tijd in problemen naar de ontsluiting van alle modi en komt het soms tot de vaststelling dat met de huidige organisatie mobiliteitsproblemen niet opgelost kunnen worden of nog zullen verergeren. Dit is bijvoorbeeld zo voor het vrachtverkeer, waar zeker buiten de werkuren niet altijd ruimte voor voorzien wordt om bij toekomstige leveringen de vrachtwagen aan het bedrijf te parkeren. Ook moeten leveranciers soms enige tijd wachten voor het ophalen of afleveren van goederen, maar is een bedrijf dan niet in de mogelijkheid in de onmiddellijke nabijheid om hiervoor een parkeergelegenheid te voorzien.

In dat opzicht groeit dan vaak ook de behoefte aan een reorganisatie van het bedrijf waarbij ontsluitingsstructuren, toegangen alsook parkeermogelijkheden opnieuw bekeken worden. Dit alles om een efficiënte organisatie van het bedrijf te bekomen, alsook de bereikbaarheid, toegankelijkheid van het bedrijf en de verkeersveiligheid op het bedrijf te verbeteren.

In bepaalde gevallen kan de herorganisatie van een bedrijf op eigen perceel niet meer de problematiek die er heerst opvangen. In zulke gevallen, en indien passende binnen een ruimere problematiek in de betrokken zone, kan een eventuele herziening van de kavelstructuur overwogen worden. Hierbij kunnen percelen verenigd of uit elkaar getrokken worden in functie van een optimalisatie van de invulling. Op dat moment is een aangepaste ontsluitingsstructuur van de zone ook vast en zeker aan de orde.

- Voordelen:
 - Een efficiënte organisatie van het bedrijf draagt bij tot een economische groei. Elk bedrijf heeft baat bij een optimale organisatie i.f.v. bedrijfsactiviteiten
 - Overkoepelende ruimtelijke ingreep die zowel een aantal bestaande problemen kan aanpakken, maar ook een nieuwe en verbeterde structuur kan bieden (dit is het geval bij een herorganisatie op perceelsniveau, maar ook bij een herziening over de perceelsgrenzen heen)
 - Kan aldus bijkomend voordelen opleveren naar verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid
- Nadelen:
 - Reorganisatie vergt mogelijk nieuwe ontsluitingsroutes die voor zwaar verkeer pas benut kunnen worden na een herinrichting, wijziging in rijrichting,...
 - Tijdrovende oplossing die enkele jaren in beslag kan nemen alvorens van kracht te zijn en biedt geen oplossing op korte termijn
 - Het reorganiseren kost een bedrijf ook enige financiële middelen, afhankelijk van de mate waarin het bedrijf zich reorganiseert en de grootte van het bedrijf
 - Reorganiseren van een ruimere zone zal van verschillende bedrijven een zware investeringskost vragen

- Aandachtspunten

- *Aandacht voor alle vervoersmodi*

Bij een reorganisatie van een bedrijf dient erover gewaakt te worden dat de ontsluiting, toegankelijkheid en veiligheid voor alle vervoersmodi gegarandeerd wordt. Ook voor het parkeren dient daarbij voldoende capaciteit geboden te worden op eigen terrein om aan de behoefte te kunnen voldoen.

Lessons learned:

- ✓ *Waak bij nieuwe bedrijven over een logische, efficiënte organisatie van de bedrijfsactiviteiten, het parkeren en de toegangen*
- ✓ *Leg het verband tussen problemen met het vrachtwagenparkeren en de organisatie van een bestaand bedrijf*
- ✓ *Voorzie bij de reorganisatie een logische inrichting, met aandacht voor alle vervoersmodi*
- ✓ *Voorzie in de eigen parkeerbehoefte van personeel, bezoekers alsook leveranciers*
- ✓ *Bij een ruimere problematiek binnen een zone van een industrieterrein, kan een bredere blik, met oog op een herstructurering van hogere orde, een lange termijn visie zijn waarbinnen oplossingen voor vrachtwagenparkeren kunnen ontwikkeld worden*