

PROBLEMATIEK VRACHTWAGENPARKEREN OP BEDRIJVENTERREIN RAVENSHOUT

Analyserapport & Oplossingsrichtingen

Eindrapportage



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	18/12/2014
Versienummer	1
Projectnummer	P. 006960

KWALITEIT



DOCUMENTGESCHIEDENIS (BOVENSTE RIJ IS HUIDIGE VERSIE)

Versie	Datum	Opmerkingen
1	19/09/2014	Versie werkgroep 23 september 2014
2	18/11/2014	Aanlevering draftnota
3	18/12/2014	Eindrapportage

DOCUMENTVERANTWOORDELIJKHEID

Auteur(s)	Natalie Craeghs Pieter Vrijssen Pieter Dresselaers Marc Jossa	Datum 18/12/2014
Document screener(s)	Marc Jossa	Datum 18/12/2014

BESTANDSINFORMATIE

Bestandsnaam	18112014_leden werkgroep_final rapport draft
Laatst opgeslagen	17/12/2014

INHOUD

1.	Inleiding	5
1.1	Context van de studie	5
1.2	Methodiek	6
1.3	Opvolging van de studie	7
1.4	Opbouw van het rapport	8
2.	Analyse huidige problematiek	9
2.1	Algemene beschrijving van het plangebied	9
2.2	Kenmerken van het terrein	9
2.3	Actueel parkeergedrag van vrachtwagens op Ravenshout	11
2.3.1	Terreinwaarnemingen weekdag tijdens de ochtend	11
2.3.2	Terreinwaarnemingen weekdag tijdens de namiddag	13
2.3.3	Terreinwaarnemingen zondag tijdens de avond	14
2.3.4	Knelpunten / aandachtspunten vanuit de terreinanalyse	15
2.4	Aanvullende informatie vanuit politionele bron	16
2.5	Enquête bij de bedrijven op Ravenshout	17
2.5.1	Vorbereiding en inhoud van de enquête	17
2.5.2	Respons op de enquête	18
2.5.3	Resultaten van de enquête	18
2.5.4	Globale bevindingen	24
3.	Toekomstige situatie	25
3.1	Ontwikkelingen inzake bedrijvigheid	25
3.1.1	Ontwikkelingen binnen Ravenshout	25
3.1.2	Ruimtelijke ontwikkelingen aansluitend op Ravenshout	28
3.2	Stallingsbehoefte	28
4.	Benchmark	31
4.1	Dataverzameling bij vrachtwagenparkings in binnen- en buitenland	31
4.2	Resultaten benchmark met interview	32
4.2.1	Securitpark, La Crèche (Frankrijk)	32
4.2.2	All4Trucks site Calais (Frankrijk)	35
4.2.3	Truck Etape Valenciennes (Frankrijk)	37
4.2.4	Truckparking Borchwerf (Nederland)	40
4.2.5	Secured Truckstop 26bis Heusden Zolder (België)	43
4.3	Resultaten benchmark zonder interview	47
4.3.1	Mobility Center Genk Zuid	47

4.3.2	VP park (Luik)	49
4.3.3	TruckParq Nieuwland (Nederland)	51
4.4	Andere parkings: parking nabij bedrijf Antrago Kwaadmechelen	52
4.5	Synthese van de benchmark (sites met interview)	54
4.5.1	De geïnterviewden.....	54
4.5.2	Omvang en bezettingsgraad	54
4.5.3	Dienstverlening/services.....	55
4.5.4	Veiligheid.....	55
4.5.5	Tarieven.....	55
4.5.6	Betalingswijzen	55
4.5.7	Succesfactoren.....	56
4.5.8	Valkuilen	56
4.5.9	Overige observaties	56
4.6	Bevraging via vakorganisaties	57
5.	Conclusies analysefase	59
5.1	Conclusies vanuit het terrein.....	59
5.2	Conclusies van de enquête	59
5.3	Conclusies vanuit de benchmark.....	60
6.	Detail van de probleemlocaties	61
6.1	Methode van detaillering terreingegevens	61
6.2	Grondgebied Tessenderlo	61
6.3	Grondgebied Beringen.....	63
6.4	Grondgebied Ham	64
6.5	Synthese van de op te lossen probleemlocaties	65
7.	Oplossingsrichtingen	67
7.1	Typologie van de problematiek	67
7.1.1	Problematiek van het transitverkeer.....	67
7.1.2	Problematiek van het vrachtwagenparkeren in de woonkernen	68
7.1.3	Problematiek van het bestemmingsverkeer op industrieterreinen	69
7.2	Aanzet oplossingsrichtingen	70
7.2.1	Uitgangspunten.....	70
7.2.2	Mogelijke vormen van oplossing.....	71
7.3	Oplossingen voor het projectgebied Ravenshout	73
7.3.1	Globale ondersteunende maatregelen	73
7.3.2	Specifieke maatregelen op locatie.....	78
8.	Bijlagen	101
Bijlage 1.	Enquêteformulier bedrijven Ravenshout.....	101

Bijlage 2.	Lijst responsbedrijven enquête Ravenshout _____	101
Bijlage 3.	Enquêteformulier t.b.v. benchmark _____	101

1. INLEIDING

1.1 Context van de studie

Het bedrijventerrein Ravenshout met een oppervlakte van ruim 930ha huisvest momenteel meer dan 400 bedrijven. Omwille van haar strategische ligging langs de E313 en het Albertkanaal (onderdeel van het Economisch Netwerk Albertkanaal), is het terrein met haar multimodaal karakter (weg, water, spoor) vooral een ideale vestigingsplaats voor bedrijven in de logistieke sector. Ook andere belangrijke bedrijven, o.m. in de chemische sector, zijn op het bedrijventerrein gehuisvest.

Het terrein Ravenshout is intern nog steeds in reorganisatie en ontwikkeling, en het aantal bedrijven zal naar de toekomst nog verder gaan toenemen; ook direct nabijgelegen terreinen (Genebos, Ravenshout - Noord en Ham - Zwartenhoek) zullen verder uitgebouwd worden, en zullen aldus mede voor een verdere toename van de bedrijvigheid in het gebied Tessenderlo-Ham-Beringen gaan zorgen.



Figuur 1: Situering Ravenshout op orthofotoplan

POM Limburg is samen met de 3 lokale besturen (stad Beringen, gemeente Tessenderlo en gemeente Ham) en de politiezone BHT bezorgd om de parkeerproblematiek van vrachtwagens op het bedrijventerrein. Mede door de komst van bijkomende logistieke bedrijven enerzijds, en de op termijn voorziene wijzigingen in de ontsluitingsstructuur van/naar de E313 anderzijds, wordt er gevreesd dat de problematiek aangescherpt zal worden.

De POM Limburg wenst een zicht en een oplossing voor deze zich stellende parkeerproblematiek van het vrachtverkeer op het industrieterrein, waarbij de focus ligt op de parkeerproblematiek van transit- en bestemmingsverkeer, en in mindere mate op de parkeerproblematiek van de lokale vrachtwagenchauffeurs.

De studie dient zich in hoofdzaak te richten naar:

- De detectie van de problematiek rond het vrachtwagenparkeren;
- De bepaling van de aard en de omvang van deze problematiek;
- Het zoeken en voorstellen van mogelijke oplossingsrichtingen.

1.2 Methodiek

De studieopdracht wordt inhoudelijk opgevat als een driedelig proces.

Allereerst wordt de analysefase doorlopen. Binnen deze analysefase wordt in eerste instantie de huidige problematiek in beeld gebracht. Dit gebeurt op basis van een terreinanalyse enerzijds en overleg met de betrokken actoren anderzijds. Om de specifieke noden van de bedrijven en hun leveranciers te kunnen achterhalen en inschatten, wordt er een gerichte enquête verspreid bij de verschillende bedrijven die op Ravenshout gehuisvest zijn.

Naast de huidige problematiek rond het vrachtwagenparkeren wordt een globale, indicatieve inschatting gemaakt van de toekomstige problematiek, en dit op basis van de verwachte ruimtelijke ontwikkelingsrichtingen binnen het plangebied.

Ook wordt in de analysefase een benchmark uitgevoerd, en dit voor bestaande vrachtwagenparkings in zowel binnen- als buitenland; hiermee wordt vooral getracht een zicht te krijgen op de bestaande mogelijkheden rond vrachtwagenparkeren, en de mogelijke succesfactoren en valkuilen die bij de exploitatie van deze parkings aan de orde zijn.

Vervolgens wordt in de studie op basis van het gedetecteerde parkeergebeuren, de specifiek gedetecteerde knelpunten (en de resultaten van de benchmark) de conceptfase. Er wordt nagegaan welke oplossingen voor het vrachtwagenparkeren binnen Ravenshout mogelijk zijn.

Er zal in de conceptfase afgewogen worden in voor welke specifieke problemen er oplossingen dienen aangereikt te worden, en op welke wijze dat best kan gebeuren. Voor de oplossingsrichting dient een fundamentele keuze gemaakt omtrent het al dan niet uitbouwen van een centrale vrachtwagenparking. Bij voorkeur voor deze type-oplossing, zal aan de hand van een locatie-onderzoek een terrein gezocht worden, en een inrichtingsplan naar voor geschoven worden. Specificaties rond gewenste services, level of security, exploitatievorm, signalisatie, e.d. worden uitgewerkt.

Indien voor een dergelijk centrale vrachtwagenparking geen noodzaak/draagvlak bestaat en aldus andere alternatieve oplossingen de voorkeur genieten, worden de mogelijkheden hiertoe afgetoetst en voorstellen van aanpak aangereikt.

Als laatste stap zal er een draaiboek "lessons learned" opgemaakt worden rond het vrachtwagenparkeren op bedrijventerreinen. Bij de opmaak van het draaiboek wordt beoogd om, vanuit het doorlopen studieproces te Ravenshout, de resultaten van de studie uit te dragen

en te veralgemenen, zodat andere gemeenten of beheerders van industrieterreinen deze ook kunnen toepassen op andere industriegebieden.

1.3 Opvolging van de studie

De studie is begeleid door een werkgroep van actoren die rechtstreeks met de problematiek van het vrachtwagenparkeren op Ravenshout betrokken zijn. Dit betekent dat naast de POM Limburg als initiatiefnemer van de studie, de volgende partijen de studie mee opgevolgd en begeleid hebben:

- Provincie Limburg, dienst Mobiliteit;
- Lokale besturen: stad Beringen, gemeenten Tessenderlo en Ham;
- Consultancybureau Technum (Tractebel Engineering nv);
- De politiezone Beringen – Ham – Tessenderlo.

Met betrekking tot de laatste actor valt op te merken dat zij geen participatie kennen in de overlegmomenten van de werkgroep.

De concrete samenstelling van de werkgroep is als volgt:

- | | |
|------------------------|------------------|
| - POM Limburg | Tim Vanduren |
| - POM Limburg | Kristof Das |
| - POM Limburg | Stijn Vercampt |
| - POM Limburg | Johan Grutman |
| - Provincie Limburg | Kris Lenssen |
| - Stad Beringen | Jean Vanhees |
| - Stad Beringen | Kristof Verboven |
| - Stad Beringen | Kristof Schulpé |
| - Stad Beringen | Wim Smolders |
| - Gemeente Tessenderlo | Geert Schepers |
| - Gemeente Tessenderlo | Stan Panis |
| - Gemeente Tessenderlo | Ria Verachtert |
| - Gemeente Ham | Tom Renders |
| - Technum | Pieter Vrijssen |
| - Technum | Natalie Craeghs |
| - Technum | Marc Jossa |

De werkgroep heeft als volgt het studieproces (juli – december 2014) opgevolgd:

- Werkgroepoverleg – startvergadering: 2 juli 2014
- Werkgroepoverleg – analyse: 23 september 2014
- Werkgroepoverleg – aanzet concepten: 21 oktober 2014
- Aanlevering draftnota ter screening actoren: 18 november 2014
- Werkgroepoverleg eindrapportering: 18 december 2014

1.4 Opbouw van het rapport

De opbouw van het rapport is opgevat volgens de diverse stappen die in studie doorlopen zijn, en waarbij globaal twee studieluiken kunnen onderscheiden worden:

- De analysefase, waarbij het vrachtwagenparkeren benaderd wordt vanuit diverse invalshoeken (terreinonderzoek, bedrijfsbehoeften, benchmark, ontwikkelingen);
- De conceptfase, waarbij vanuit globale probleemsynthese toegewerkt wordt naar denkpistes voor oplossingen, met doorgroei naar specifieke maatregelen voor Ravenshout

Als annex van de studie wordt (in apart document) het “draaiboek lessons learned” uitgewerkt.

De resultaten van deze studie voor Ravenshout zullen gehanteerd worden als input voor het studieproces rond de revitalisering van het bedrijventerrein. Hiertoe zal de POM Limburg, samen met de drie lokale besturen, een subsidiedossier indienen bij het Agentschap Ondernemen. In de studie rond de revitalisering (cfr. de opmaak van een investeringsdossier) zal het aspect van het vrachtwagenparkeren mee aandacht krijgen.

2. ANALYSE HUIDIGE PROBLEMATIEK

2.1 Algemene beschrijving van het plangebied

Het bedrijventerrein Ravenshout is gelegen tussen de E313 en het Albertkanaal, en maakt onderdeel uit van het grondgebied van Beringen, Ham en Tessenderlo.

Het bedrijf huisvest momenteel ongeveer 400 bedrijven en heeft een oppervlakte van 930ha. Het bedrijventerrein maakt onderdeel uit van het Economisch Netwerk van het Albertkanaal (ENA). Het bedrijventerrein herbergt een mix aan bedrijven. De aanwezigheid van enkele grote multinationale bedrijven uit de chemische sector kenmerkt het terrein. Daarnaast vormen ook bedrijven de logistiek, het transport en de distributie belangrijke spelers. Ook situeren zich op het terrein meerdere kleinere KMO-bedrijven.

Het bedrijventerrein beschikt nog over mogelijkheden voor verdere ontwikkeling, nog een relatief beperkt aantal oppervlakte komt in aanmerking voor verdere invulling (status dadelijk beschikbaar of op termijn beschikbaar). Belangrijker naar de toekomst is evenwel het feit dat er momenteel gewerkt wordt aan de uitbreiding van bijkomende terreinen in de directe omgeving; hieronder vallen de volgende zones:

- Ham-Zwartenhoek, iets verderop gelegen op grondgebied Ham;
- Genebos, op grondgebied Tessenderlo/Ham (direct aansluitend);
- Ravenshout-Noord, op grondgebied Beringen (direct aansluitend).

2.2 Kenmerken van het terrein

2.2.1.1 Actuele hoofdontsluitingsstructuur

De hoofdontsluiting van het bedrijventerrein Ravenshout voor het vrachtverkeer verloopt momenteel via afrit 25a Tessenderlo van de E313. Via de N73 die ter plaatse over een beperkt segment is aangelegd, kan het bedrijventerrein bereikt worden.

Intern in het gebied zijn een aantal hoofdassen, die fungeren als verkeersdragers, nl.

- de Snelwegstraat;
- de Havenlaan;
- de Industrieweg;
- de Kanaalweg.

De Havenlaan en de Snelwegstraat hebben een profiel van 2x1 rijweg met een éenzijdig vrijliggend dubbelrichtingsfietspad. De Kanaalweg en de Industrieweg hebben een profiel van 2x1 rijweg met aanliggende fietspaden.

Aansluitend op deze hoofdassen situeert zich interne industriële wegenis waarlangs geen fietsvoorzieningen aanwezig zijn.

De toegelaten snelheid langs de hoofdontsluitingswegen bedraagt 70 km/u. De Albertkade is opgenomen in een zone 50; ook in de Schoebroekstraat (zijtak van de Industrieweg) is de toegelaten snelheid beperkt tot 50 km/u.

Onderstaand wordt het profiel van deze wegen aan de hand van een foto aangereikt.



Figuur 2: Snelwegstraat



Figuur 3: Havenlaan



Figuur 4: Kanaalweg



Figuur 5: Industrierweg

2.2.1.2 Actuele parkeervoorzieningen voor vrachtverkeer

Specifieke voorzieningen voor vrachtwagenparkeren op het openbaar domein op het bedrijventerrein zijn momenteel nagenoeg onbestaande; een beperkt aantal locaties zijn aan de orde:

- Parallel aan de Industrierweg zijn op het grondgebied van de gemeente Beringen een aantal parkeerhavens voorzien voor vrachtwagens. In totaal is er ruimte voor 4 vrachtwagens;
- Langs de Transportstraat en de Beverlosesteenweg is een pechstrook aanwezig die als parkeerstrook gebruikt wordt.

Op privé-bedrijfsterreinen zijn daarentegen wel een aantal terreinen aanwezig die voor vrachtwagenparkeren (ook door externe, niet aan het eigen bedrijf verbonden, truckers) gebruikt worden. Zo kan bv. verwezen worden naar volgende terreinen (niet limitatief):

- Een terrein langs de Industrierweg, ter hoogte van de aansluiting van de Schoebroekstraat, waar zich een Q8-tankstation (International Diesel Service) gevestigd heeft (nabij bedrijf BCC). Aan dit tankstation was ook een Time Out zelfbedieningsrestaurant voor vrachtwagenchauffeurs gekoppeld; deze faciliteit is echter niet meer actief.
- Parkeerterrein op de site van Borealis Polymers nv, waar andere nabijgelegen bedrijven ook gebruik van maken.

- Parkeerterrein op de site van Styron/DOW Chemicals langs de Industrierweg, waar externe truckers bij regelmaat hun vrachtwagen stallen.

In de context van het vrachtwagenparkeren wordt even ook een link gelegd met de lokale mobiliteitsplannen van Ham, Tessenderlo en Beringen:

- in het mobiliteitsplan van Ham (2011) is aangegeven dat er een parking voor vrachtwagens gewenst is ter hoogte van de splitsing van het kanaal langs de Zandstraat/Bergstraat/Zandhovenstraat;
- het mobiliteitsplan van Beringen (2010) bepleit een bijkomende parking voor vrachtwagens op het terrein Ravenshout-Noord;
- in het mobiliteitsplan van Tessenderlo (2011) wordt niet expliciet ingegaan op de parkeerbehoefte binnen het bedrijventerrein Ravenshout.

2.3 Actueel parkeergedrag van vrachtwagens op Ravenshout

Teneinde een actueel inzicht te krijgen omtrent de parkeerdruk van vrachtwagens in het plangebied, is voor Ravenshout een terreinanalyse (zie onderzoeksgebied figuur B1) uitgevoerd, en dit op drie referentiemomenten tijdens de week.

Er is met name gekeken in welke straten/omgevingen het vrachtwagenparkeren zich manifesteerde, alsmede werd een onderscheid gemaakt naar typologie (vrachtwagen met oplegger, of één van beide). Er is geen registratie van nummerplaten (bv. herkomst van herkomst) gebeurd, en er kan ook niet achterhaald worden of het hier om transit- of bestemmingsverkeer gaat (maar vermoedelijk het laatste, gelet op de nabijheid van de bestaande transitparking langs de E313 Tessenderlo).

De opnamemomenten zijn verspreid naar ochtend, namiddag en avond, om zodoende een zo goed mogelijk beeld van het parkeren te krijgen in relatie tot de openingsuren (activiteiten) van de bedrijven. De hiernavolgende gegevens illustreren de volgende momenten:

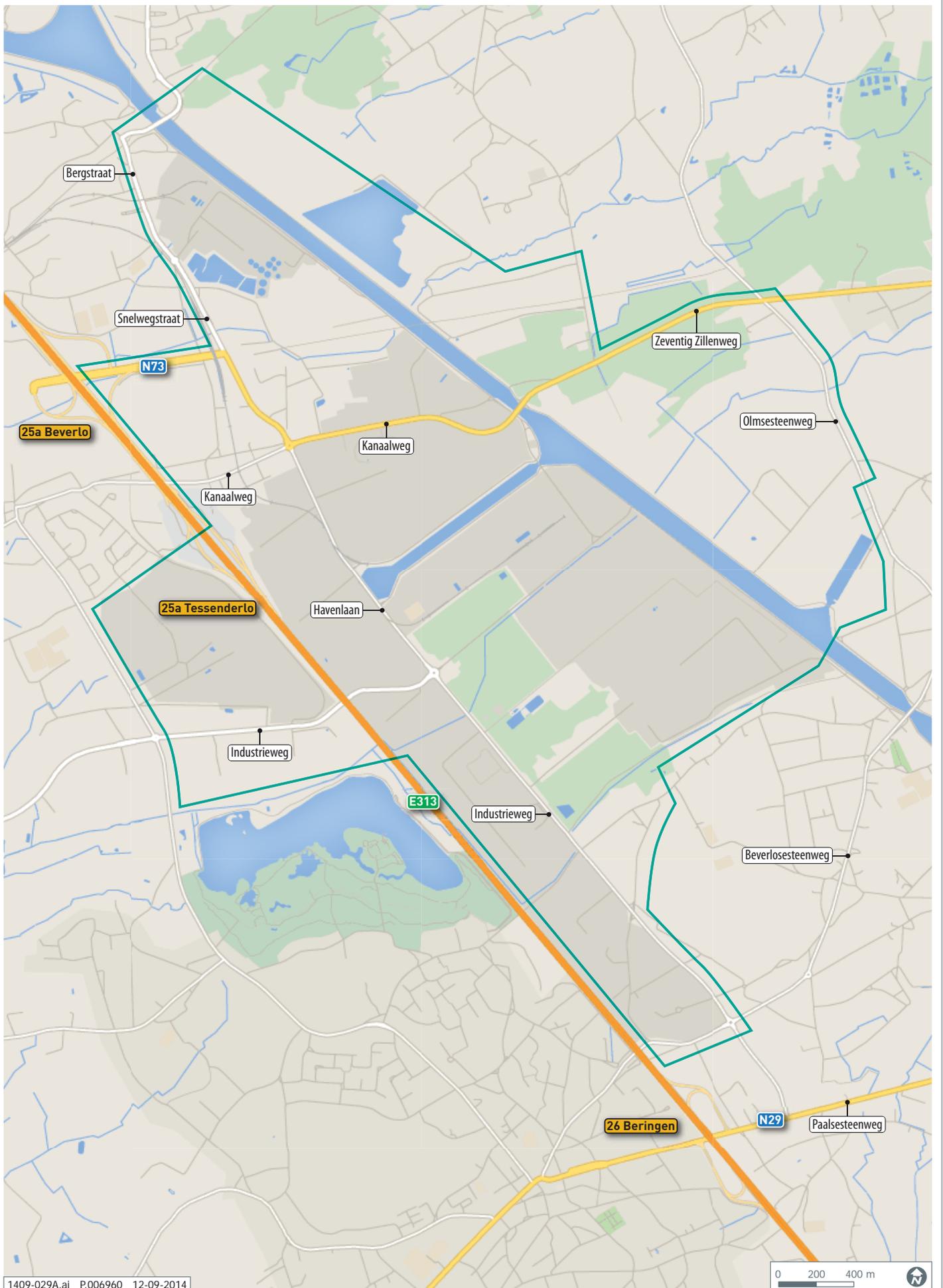
- Een wekdagochtend (opname donderdag 4 september 2014);
- Een wekdagnamiddag (opname dinsdag 2 september 2014);
- Een zondagavond (opname zondag 7 september 2014).

Op figuur B2 zijn de resultaten van de waarnemingen voorgesteld; onderstaand worden de vaststellingen ook geïllustreerd met enkele foto's. Daarnaast zijn, waar nodig, enkele bevindingen geformuleerd.

2.3.1 Terreinwaarnemingen weekdag tijdens de ochtend

Op donderdag 4 september 2014 zijn tussen 5u50 en 7u30 in het onderzoeksgebied in het totaal 50 geparkeerde vrachtwagens, trekkers of opleggers vastgesteld; ze zijn gelokaliseerd op de volgende straatsegmenten:

- Industrierweg: langs de Industrierweg staan in totaal 3 vrachtwagens en 1 oplegger. Deze staan allemaal binnen de afgebakende parkeerzones.
- Schoebroekstraat: 1 vrachtwagen.
- Industrierweg (zijtak): 4 vrachtwagens. Aangezien het hier om een doodlopende straat gaat, staan ze niet hinderlijk voor de verkeersveiligheid. Het is echter geen ideale locatie om vrachtwagens gedurende lange tijd te laten parkeren.



1409-029A.ai P.006960 12-09-2014

Problematiek vrachtwagenparkeren op bedrijventerrein Ravenshout

B1 Afbakening onderzoeksgebied terreinanalyse

- Albertkade: 4 vrachtwagens in het doodlopend wegsegment staan naast de spoorlijn ten noorden van de rijweg. 3 vrachtwagens en 4 opleggers situeren zich tussen de rijweg en de kanaalkom. Deze staan niet hinderlijk voor de verkeersveiligheid.
- Zijstraat Havenlaan (achterkant Pittsburgh): hier worden 7 vrachtwagens vastgesteld. Aangezien het hier om een doodlopende straat gaat, staan ze niet hinderlijk voor de verkeersveiligheid. Het is echter geen ideale locatie om vrachtwagens te laten parkeren.
- Kanaalweg: 1 trekker, voor een afgesloten poort.
- Truibroek: hier staan 5 vrachtwagens op de parking ter hoogte van de weegbrug en 1 vrachtwagen tegen de bosrand aan de overzijde van de weg.
- Ambachtsstraat: in de Ambachtsstraat zijn 2 vrachtwagens en 6 opleggers vast te stellen. Deze staan allen op de rijweg geparkeerd. Rekening houdend met het eerder beperkte profiel van de weg, worden deze vrachtwagens als hinderlijk beschouwd.
- Transportstraat: in de Transportstraat staan 5 vrachtwagens geparkeerd op de aanwezige parkeerstrook. Zowel de parkeerstrook als de rijweg is relatief smal, waardoor de geparkeerde vrachtwagens hier eerder als hinderlijk beschouwd worden.
- Essenschotstraat: in de Essenschotstraat staat 1 vrachtwagen geparkeerd.



Figuur 6: Industrieweg – parkeerhaven



Figuur 7: Industrieweg – parkeren op berm



Figuur 8: Havenlaan (zijtak)



Figuur 9: Albertkade



Figuur 10: Transportstraat

2.3.2 Terreinwaarnemingen weekdag tijdens de namiddag

Op dinsdag 2 september 2014 zijn tussen 14u30 en 15u in het onderzoeksgebied in het totaal 28 geparkeerde vrachtwagens, trekkers of opleggers vastgesteld; ze zijn gelokaliseerd op de volgende straatsegmenten:

- Industrieweg: langs de Industrieweg staan in totaal 2 vrachtwagens en 1 oplegger. Enkel de oplegger staat op de officiële parkeerplaatsen. De 2 vrachtwagens staan op de berm.
- Schoebroekstraat: 1 vrachtwagen, achteraan de doodlopende straat.
- Albertkade: langs de Albertkade staan 3 opleggers en 1 trekker in de zone tussen de rijweg en de kanaalkom. Deze staan momenteel niet hinderlijk voor de verkeersveiligheid.
- Zijstraat Havenlaan (achterkant Pittsburgh): hier zijn 3 vrachtwagens vastgesteld. Aangezien het hier om een doodlopende straat gaat, staan ze niet hinderlijk voor de verkeersveiligheid. Het is echter geen ideale locatie om vrachtwagens gedurende lange tijd te laten parkeren.
- Kanaalweg: 1 trekker, voor een afgesloten poort.
- Truibroek: 1 vrachtwagen, op de berm.
- Ambachtsstraat: in de Ambachtsstraat staan 2 vrachtwagens en 5 opleggers. Deze staan allen op de rijweg geparkeerd. Rekening houdend met het eerder beperkte profiel van de weg, kunnen deze vrachtwagens als hinderlijk worden beschouwd.
- Snelwegstraat: langs de Snelwegstraat staat 1 vrachtwagen geparkeerd op de pechstrook.
- Transportstraat: langs de Transportstraat staan in totaal 6 vrachtwagens geparkeerd. Zowel de parkeerstrook als de rijweg is relatief smal, waardoor de geparkeerde vrachtwagens hier eerder als hinderlijk beschouwd worden.
- Warande: hier staat 1 vrachtwagen geparkeerd.



Figuur 11: Albertkade



Figuur 12: Transportstraat



Figuur 13: Havenlaan (achterkant Pittsburgh)

2.3.3 Terreinwaarnemingen zondag tijdens de avond

Op dinsdag 7 september 2014 zijn tussen 20u en 21u30 in het onderzoeksgebied in het totaal 46 geparkeerde vrachtwagens, trekkers of opleggers vastgesteld; ze zijn gelokaliseerd op de volgende straatsegmenten:

- Industrieweg: langs de Industrieweg staan in totaal 3 vrachtwagens. Deze staan allen in de afgebakende parkeerzones voor vrachtverkeer.
- Albertkade: er staan 5 vrachtwagens in het doodlopend wegsegment naast de spoorlijn ten noorden van de rijweg. Hiernaast staan 2 vrachtwagens en 3 trekkers langs de Albertkade tussen de rijweg en de kanaalkom. Deze staan momenteel niet hinderlijk met betrekking tot de verkeersveiligheid.
- Zijstraat Havenlaan (achterkant Pittsburgh): hier werd 1 vrachtwagen vastgesteld. Aangezien het hier om een doodlopende straat gaat, staat hij niet hinderlijk voor de verkeersveiligheid. Het is echter geen ideale locatie om vrachtwagens gedurende lange tijd te laten parkeren.
- Kanaalweg: hier staan 1 vrachtwagen, 4 opleggers en 3 trekkers. Deze staan momenteel niet hinderlijk met betrekking tot de verkeersveiligheid.
- Truibroek: hier staan 6 vrachtwagens ter hoogte van de weegbrug.
- Ambachtsstraat: in de Ambachtsstraat staan 3 vrachtwagens, 5 opleggers en 5 trekkers. Deze staan allen op de rijweg geparkeerd. Rekening houdend met het eerder beperkte profiel van de weg, kunnen deze vrachtwagens als hinderlijk worden beschouwd.
- Transportstraat: in de Transportstraat zijn 2 opleggers en 1 trekker vastgesteld op de parkeerstrook. Zowel de parkeerstrook als de rijweg is relatief smal, waardoor de geparkeerde vrachtwagens hier eerder als hinderlijk beschouwd worden.

- Warande: ter hoogte van het kruispunt Warande – Kraaienweg staat 1 vrachtwagen en 1 oplegger in het doodlopend wegsegment.



Figuur 14: Ambachtsstraat



Figuur 15: Kanaalweg

2.3.4 Knelpunten / aandachtspunten vanuit de terreinanalyse

Ten aanzien van de terreinvaststellingen kunnen, alsook de gemaakte opmerkingen in de eerste werkgroep dd. 02 juli 2014, m.b.t. het vrachtwagenparkeren een aantal knelpunten aan de orde zijn. Toegespitst naar locatie worden een aantal bevindingen geformuleerd en, waar nodig, enige commentaar gegeven:

- Ambachtsstraat: hier staan relatief veel vrachtwagens en opleggers op de rijweg geparkeerd. Door het smalle bochtige profiel van de rijweg zorgt dit voor onveilige verkeerssituaties. Het knelpunt komt tijdens de 3 referentiemomenten naar voor en was het grootst op zondagavond.
- Albertkade: deze kade wordt voor het vrachtwagenparkeren veel gebruikt, zonder dat zich naar verkeersveiligheid een intrinsiek probleem vormt. NV De Scheepvaart is eigenaar van de Albertkade en stelt dat ze de kade in haar actuele context wenst te vrijwaren van geparkeerde vrachtwagens (zie verder).
- Havenlaan (achterkant site Pittsburgh): Pittsburgh is sterk actief in de internationale handel. Indien de klant niet betaald heeft, krijgt de chauffeur de lading niet mee. Soms moeten chauffeurs tot 3 dagen wachten op hun lading. Deze chauffeurs parkeren in hoofdzaak aan de achterzijde van Pittsburgh in de Havenlaan. Op een weekdagochtend was het aantal geparkeerde vrachtwagens het grootst.
- Transportstraat: hier parkeren relatief veel vrachtwagens op de pechstrook/parkeerstrook. Deze is juist breed genoeg om een vrachtwagen op te parkeren, maar hierdoor wordt het vrije profiel van de rijweg zeer krap. Dit kan voor gevaarlijke situaties zorgen. Omwille van dit feit belemmeren vrachtwagens soms gedeeltelijk het fietspad (ondanks de plaatselijke signalisatie die aangeeft dat bij parkeren op het fietspad het voertuig kan worden weggesleept).
- Industrieweg: langs de Industrieweg staan regelmatig vrachtwagens op de berm, waardoor deze stuk gereden worden. Ook naar zichtbaarheid bij het verlaten van de bedrijventerreinen stelt zich hier toch wel een knelpunt.
- Schoebroekstraat: hier zijn slechts in beperkte mate vrachtwagens vastgesteld; de problematiek is hier niet sterk aan de orde.
- Kanaalweg: enkel tijdens het terreinbezoek op zondagavond zijn hier geparkeerde vrachtoertuigen aangetroffen, zonder dat er sprake is van problematische situaties.

Volgende elementen, aangereikt door diverse actoren, vullen de knelpuntanalyse aan:

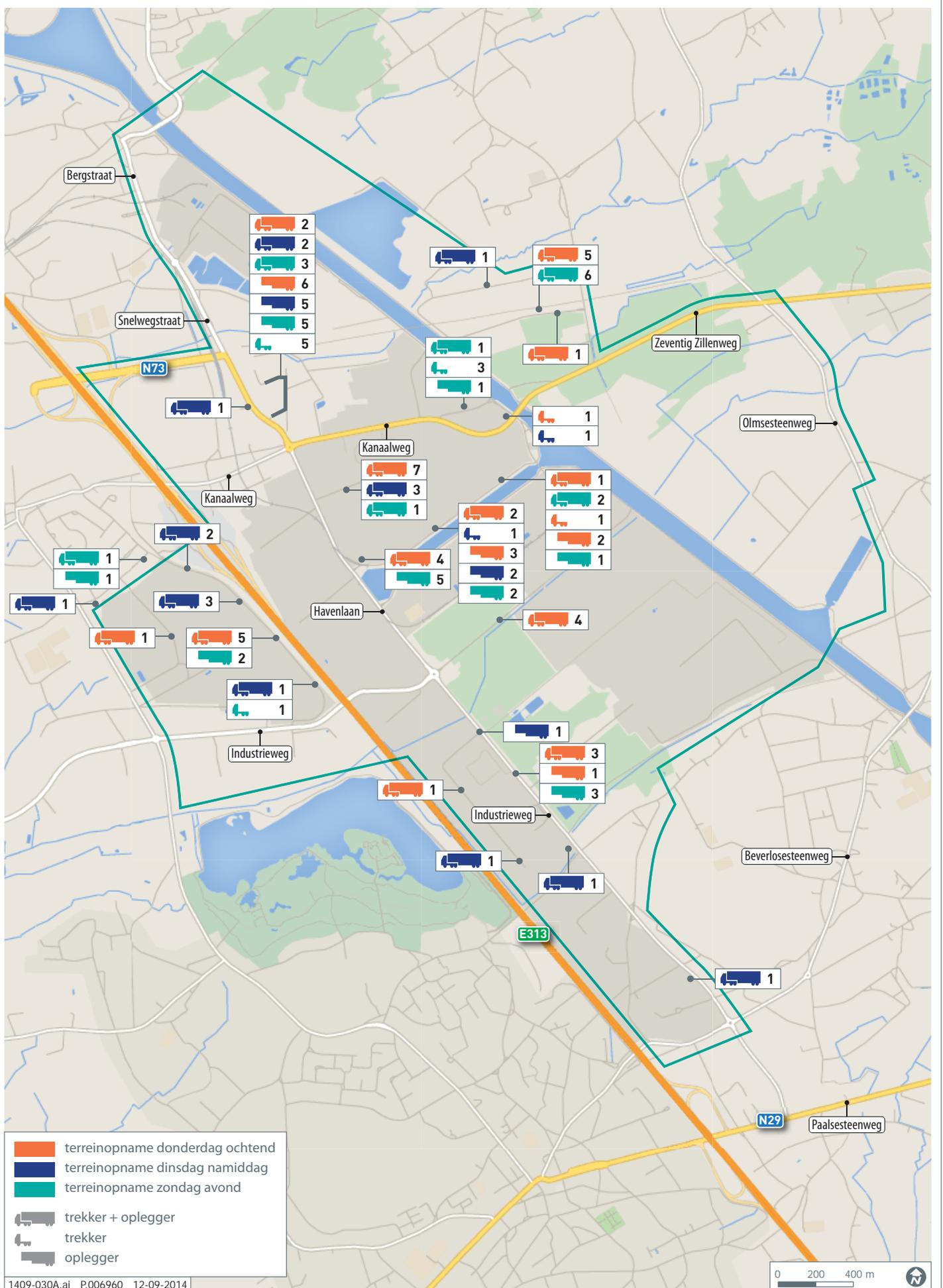
- Aubruggestraat: ondanks dat tijdens de startvergadering van de studie gewezen is op deze straat (omgeving Steenhoven) als een mogelijke knelpuntlocatie voor het vrachtwagenparkeren, zijn er tijdens het onderzoek hier geen problemen gedetecteerd.
- Albertkade: de stelling van nv De Scheepvaart (cfr. eerste telefonisch contact met districtshoofd Werner Dirckx, dd. September 2014) om de Albertkade te vrijwaren van vrachtwagenparkeren wordt onderbouwd door de vrees dat er door de slechte staat van de kade er mogelijk problemen kunnen ontstaan naar veiligheid toe. Tevens wordt door De Scheepvaart het probleem van het achterlaten van afval aangekaart. De Scheepvaart kan wel parkeren toestaan om specifieke voorwaarden, m.n. via de invoering van een vergunning. Deze kunnen voor de zich parkerende voertuigen afgeleverd worden per bedrijf. Ondanks pogingen tot regeling, is tot op heden nog geen bedrijf op deze voorstellen ingegaan. Om aansprakelijkheidsredenen zal De Scheepvaart samen met de gemeente Tessenderlo een parkeerverbod op de kade instellen (m.b.v. signalisatie) en dit op korte termijn. Gelet dat op de verschillende referentiemomenten aan de kade parkeeractiviteiten zijn vastgesteld, zal bij invoering van een dergelijke maatregel een probleemverschuiving optreden.
- Grondgebied Beringen: op het hele grondgebied van de stad Beringen is een algemeen parkeerverbod voor voertuigen van +3,5T ingesteld. Dit betekent dat nergens (weliswaar met uitzondering van de specifiek daarvoor aangeduide locaties) vrachtwagens reglementair mogen parkeren of stallen. Wat dat betreft zijn er evenwel niet meteen in het oog springende overtredingen of vaststellingen gedaan door de lokale verkeerspolitie BHT.
- Projectgebied Ravenshout (algemene vaststellingen):
 - o De terreinanalyse geeft aan dat verschillende straten 's avonds en 's nachts niet verlicht zijn, waardoor de vrachtwagens niet altijd goed zichtbaar zijn. Dit kan leiden tot verkeersonveilige situaties.
 - o De problematiek rond vrachtwagenparkeren wordt voornamelijk veroorzaakt door bedrijven die reeds langer op het bedrijventerrein gevestigd zijn en onvoldoende parkeerplaatsen hebben voor eigen chauffeurs, klanten of leveranciers. Voor de recente bedrijven wordt er door de lokale besturen in de vergunning opgelegd om voldoende parkeerplaatsen te voorzien op eigen terrein.

2.4 Aanvullende informatie vanuit politionele bron

Vrachtwagenparkeren op het industrieterrein, en zeker het onoordeelkundig stallen van vrachtwagens nabij de bestemming, vormt voor de plaatselijke verkeersveiligheid zeker een potentieel probleem. Vanuit de terreinanalyses zijn hierrond reeds een aantal vaststellingen aan de orde.

Teneinde een beter en algemener zicht op deze problematiek te krijgen, is extra navraag gedaan bij de verkeersdienst van de lokale politie BHT (contactname met hoofdinspecteur Joël De Smet) om een beeld te geven van probleempunten die zich inzake vrachtwagenparkeren in het projectgebied Ravenshout manifesteren.

Volgens een eerste indruk bij de lokale politie leidt het vrachtwagenparkeren op het industrieterrein zeker niet tot noemenswaardige problemen. Ter staving zijn gegevens aangeleverd uit de verkeersongevallendatabank, en dit op niveau van de PV's. Deze opvraag gebeurde voor de periode tussen 1/1/2011 en 20/10/2014, en er is specifiek gekeken in welke



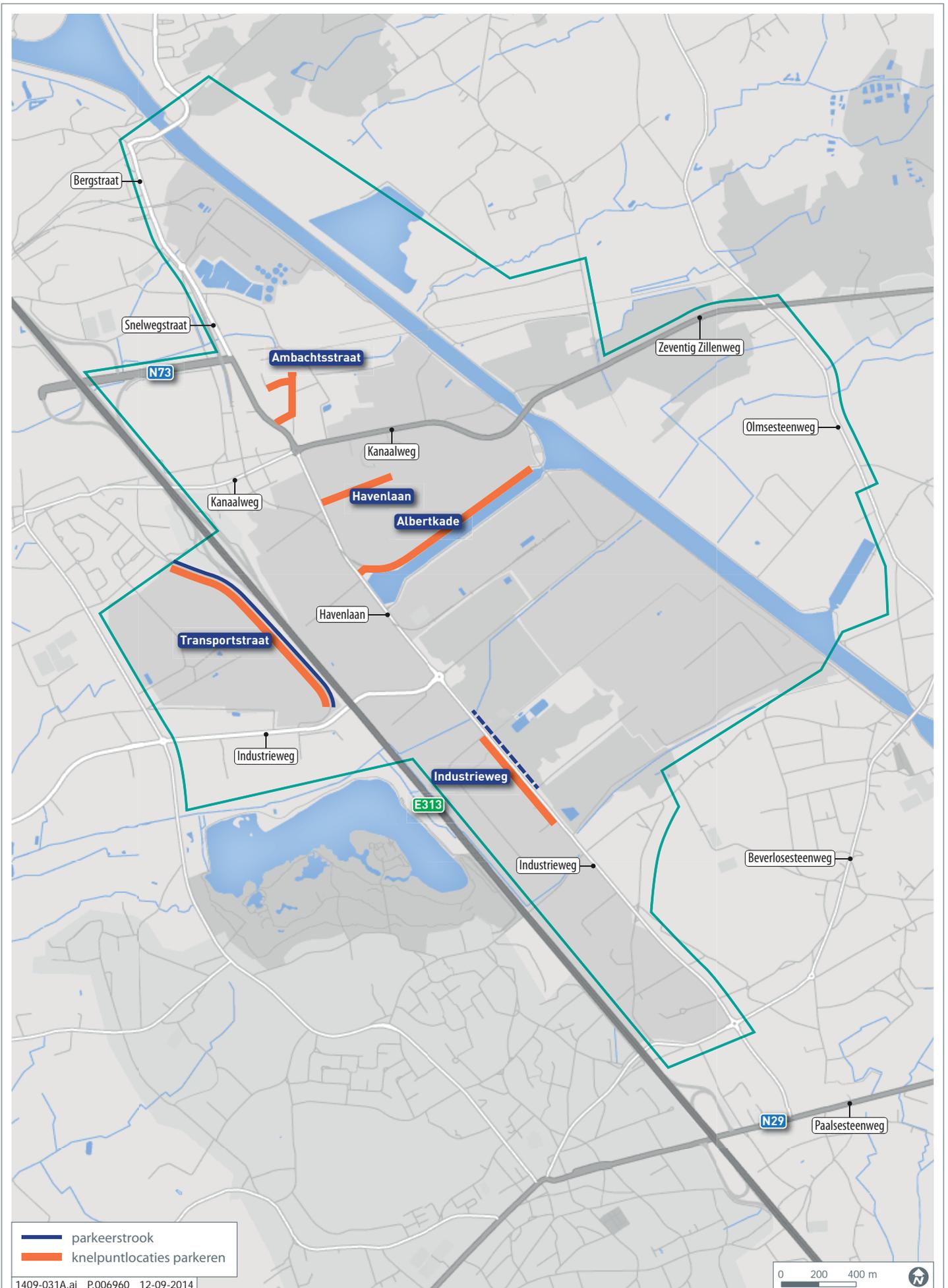
1409-030A.ai P.006960 12-09-2014



Problematiek vrachtwagenparkeren op bedrijventerrein Ravenshout

B2 Parkeerbezetting vrachtwagens





Problematiek vrachtwagenparkeren op bedrijventerrein Ravenshout

B3 Knelpuntlocaties vrachtwagenparkeren

mate bij de verkeersongevallen op Ravenshout vrachtwagens, trekkers, of opleggers betrokken waren.

Voor de voornoemde periode (bijna 4 jaar) werden op het industrieterrein 23 verkeersongevallen met trekkers, opleggers of vrachtwagens geregistreerd. In 5 gevallen daarvan was sprake van een parkeersituatie. Volgende locaties zijn van toepassing:

- Grondgebied Tessenderlo:
 - o Essenschotstraat nr. 1: stilstaande vrachtwagen op de rijbaan wordt aangereden wordt door fietser;
 - o Industrieweg kmp 4.3: stilstaande vrachtwagen op de rijbaan wordt aangereden door auto;
 - o Transportlaan: twee vrachtwagens komen in aanrijding bij parkeer manoeuvres (ten tijde van de Zwarte markt);
 - o Kanaalweg nr. 82: vrachtwagen komt in aanrijding met auto bij het verlaten van een parking;
- Grondgebied Beringen:
 - o Industrieweg nr. 147: vrachtwagen komt in aanrijding met een auto bij het verlaten van een langsparkeerstrook.
- Grondgebied Ham:
 - o Geen ongevallen.

Uit de bovenstaande gegevens kunnen zeker geen sterk veralgemenende conclusies getrokken worden. Wel zien we dat bepaalde geregistreerde ongevalsituaties enige relevantie kennen in het kader van deze studie, o.m. ongevallen die link hebben met parkeersituaties waarbij vrachtwagens stilstaan op de rijbaan (bv. Essenschotstraat, Industrieweg), of bij het verlaten van een parking (bv. langsparkeerstrook Industrieweg).

2.5 Enquête bij de bedrijven op Ravenshout

2.5.1 Voorbereiding en inhoud van de enquête

Om de noden naar een vrachtwagenparking bij de aanwezige bedrijven op Ravenshout, hun klanten en hun leveranciers te kunnen inschatten, heeft Technum een enquête uitgevoerd bij de reeds aanwezige bedrijven op het bedrijventerrein Ravenshout. Voor het enquêteformulier is een ontwerpversie opgemaakt en ter validatie besproken met enkele bedrijven; op deze wijze kon een representatieve vragenlijst tot stand komen.

Op werkgroepniveau zijn afspraken gemaakt omtrent de verspreiding/inwinning van de enquêtes. Gelet op de betrokkenheid van de lokale besturen in het studieproces is geopteerd om deze besturen in de enquête ook een actieve rol te laten opnemen. Via de lokale besturen is aan de ondernemingsclub Tessenderlo – Ham (OCTH) en de ondernemingsclub Beringen (OCB) gevraagd om de communicatie voor de enquête via mail met de bedrijven door te voeren. Deze werkwijze is gevolgd om een zo goed mogelijke respons op de enquête na te streven. Er is, mede vanuit het tijdsbestek van de studie, gewerkt met één mailingsronde.

Volgend aantal enquêtes zijn verstuurd (juli 2014): 90 enquêtes via de ondernemingsclub Beringen, en een 30-tal enquêtes via de ondernemingsclub Tessenderlo – Ham. Er kan vanuit gegaan worden dat de belangrijkste bedrijven op Ravenshout tot één van beide ondernemersclubs behoren.

De enquête is in grote lijnen als volgt opgebouwd / tracht een antwoord te krijgen over volgende thema's:

- Gemiddeld aantal vrachtwagenbewegingen op dagbasis, met een uitsplitsing per categorie (leveranciers, klanten, eigen vrachtwagens);
- Specifiek(e) moment(en) van de transporten;
- Aantal parkeerplaatsen op eigen terrein, en de mate van toegankelijkheid (in de tijd);
- Effectieve locatie van het vrachtwagenparkeren;
- Proces (volgorde) van laden en lossen op het bedrijf, en mogelijkheden tot eventuele integratie van dit privé-systeem in een overkoepelend systeem werkzaam vanuit een gemeenschappelijke parking;
- De herkomstgebieden van de leveranciers;
- Noodzaak aan een parking op het openbare domein, indicatie van de nodige faciliteiten, en bereidheid tot betaling voor gebruik van parking en faciliteiten;
- Perceptie omtrent het feit dat een vrachtwagenparking het bedrijventerrein aantrekkelijker zou maken i.f.v. vestiging, en opinie rond wie best verantwoordelijk is voor de organisatie van dergelijke vrachtwagenparking.

2.5.2 Respons op de enquête

De enquêtes die in de analyse verwerkt zijn, dateren uit de periode begin augustus (vanaf 4 augustus 2014) tot begin september (9 september 2014).

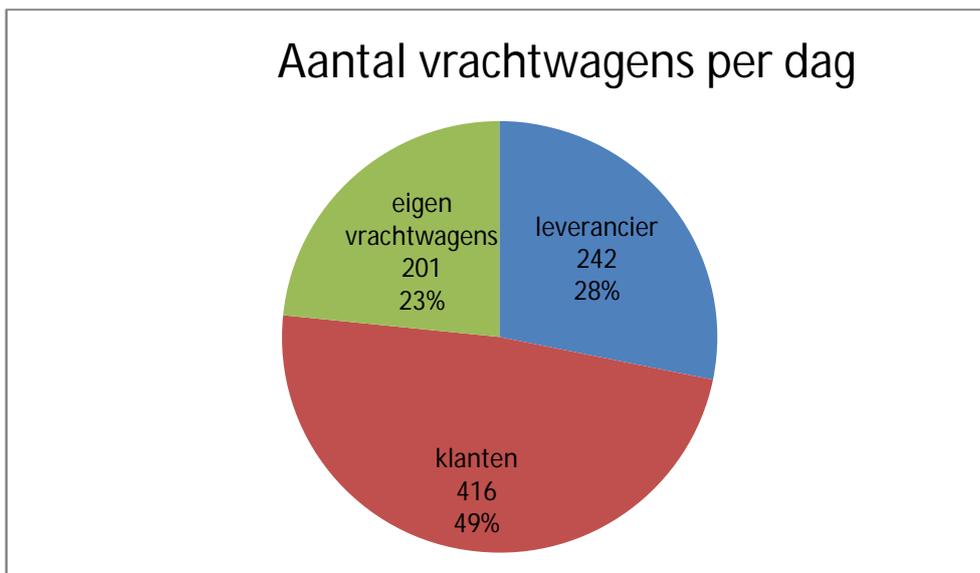
In totaal zijn 24 ingevulde enquêtes ontvangen; 6 van bedrijven op grondgebied Tessenderlo, 2 van grondgebied Ham en 16 van grondgebied Beringen. We moeten hier spreken van een relatief lage respons op de enquête (24 antwoorden op 120 bevragingen = 20% respons). Enerzijds kan dit te wijten zijn aan de éénmalige communicatie met de bedrijven. Anderzijds kan dit ook een relatief beperkte interesse in de thematiek als oorzaak gezien worden, hetgeen een vermoeden wekt dat misschien de problematiek van het parkeren zich niet zo acuut stelt bij vele bedrijven.

De enquête is toegevoegd in bijlage; daarnaast ook is een lijst toegevoegd van de bedrijven die een enquête inleverden.

2.5.3 Resultaten van de enquête

2.5.3.1 Aantal vrachtwagenbewegingen op dagbasis

De hoeveelheid vrachtverkeer naar de verschillende bedrijven verschilt sterk. Sommige bedrijven hebben nagenoeg geen eigen vrachtwagens, maar hebben veel klanten en leveranciers. Andere bedrijven rijden dan weer voornamelijk met eigen vrachtwagens. Op dagbasis ligt het aantal vrachtwagenbewegingen van klanten het hoogst (bijna 50% van het totaal te verwachte aantal vrachtwagens). Er worden gemiddeld ruim 400 vrachtwagens van klanten verwacht bij de 24 bedrijven die deelgenomen hebben aan de enquête.



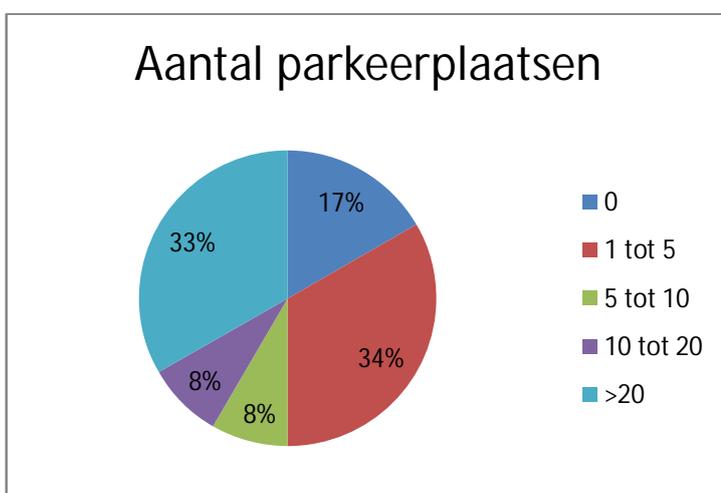
Figuur 16: Aantal vrachtwagens op dagbasis

2.5.3.2 Aankomst en vertrek van de vrachtwagens

Er wordt aangegeven dat de meeste vrachtwagens aankomen tijdens de openingsuren van de bedrijven. Deze verschillen enigszins van bedrijf tot bedrijf, en liggen tussen 5u en 22u. De meeste bedrijven zijn enkel tijdens de dag open tussen 8u en 17u. Slechts één bedrijf geeft aan dat de vrachtwagens dag en nacht op de site toekomen.

2.5.3.3 Aantal parkeerplaatsen op eigen bedrijfsterrein

Het beschikbare parkeeraanbod op eigen site verschilt sterk tussen de verschillende bedrijven. 17% van de geënquêteerde bedrijven geeft aan geen vrachtwagenparkeerplaatsen op eigen terrein te hebben; de meeste van deze bedrijven hebben nagenoeg geen vrachtverkeer. Enkel het bedrijf Marlux aan de Albertkade heeft relatief veel vrachtverkeer en geen parkeerplaatsen. 34% van de bedrijven hebben 1 tot 5 parkeerplaatsen. De meeste bedrijven maken geen onderscheid tussen parkeerplaatsen voor eigen vrachtwagens, vrachtwagens van klanten en vrachtwagens van leveranciers.



Figuur 17: Aantal parkeerplaatsen op eigen terrein

2.5.3.4 Parkeerlocaties vrachtwagens

- Eigen vrachtwagens

Nagenoeg alle bedrijven geven aan dat hun eigen vrachtwagens op eigen terrein parkeren.

- Vrachtwagens leveranciers

75% van de bedrijven geeft aan dat leveranciers op eigen terrein parkeren. Een aantal bedrijven met een relatief hoog aantal leveranciers heeft hiervoor geen of onvoldoende parkeerplaatsen. Volgende parkeerlocaties langs de openbare weg zijn opgegeven:

- Albertkade;
- Transportstraat (voor en na openingstijd);
- Nijverheidsweg;
- Schoebroekstraat.

Drie bedrijven geven aan dat hun leveranciers gebruik maken van de vrachtwagenparking van een naburig bedrijf; in dit geval betreft het de parking van het bedrijf Borealis.

- Vrachtwagens klanten

79% van de bedrijven geeft aan dat klanten op eigen terrein parkeren of dat ze geen klanten hebben. Een aantal bedrijven met een relatief hoog aantal klanten heeft hiervoor geen of onvoldoende parkeerplaatsen. Volgende parkeerlocaties langs de openbare weg zijn hierbij opgegeven:

- Albertkade;
- Transportstraat (voor en na openingstijd);
- Zijstraat Havenlaan (achterkant Pittsburgh);
- Nijverheidsweg;
- Schoebroekstraat.

Drie bedrijven geven aan dat hun klanten gebruik maken van de vrachtwagenparking van een naburig bedrijf; het betreft hier ook de parking van het bedrijf Borealis (zie figuur).



Figuur 18: Parking Borealis

▪ Parkeren buiten de openingsuren

75% van de bedrijven geeft aan dat de parking enkel toegankelijk is tijdens de openingsuren van het bedrijf. Dit wil dus zeggen dat indien een vrachtwagen buiten de openingsuren toekomt (of ook indien alle loskades / parkeerplaatsen bezet zijn), de chauffeurs alternatieve parkeerlocaties in de omgeving van het bedrijf dienen op te zoeken.

2.5.3.5 Volgorde laden en lossen

De volgorde van laden en lossen gebeurt in hoofdzaak (83%) volgens de volgorde van aankomst. Een aantal bedrijven geeft bijkomend aan dat de juiste laad- en loskade beschikbaar moet zijn. Slechts drie bedrijven werken volgens geboekte afspraak.

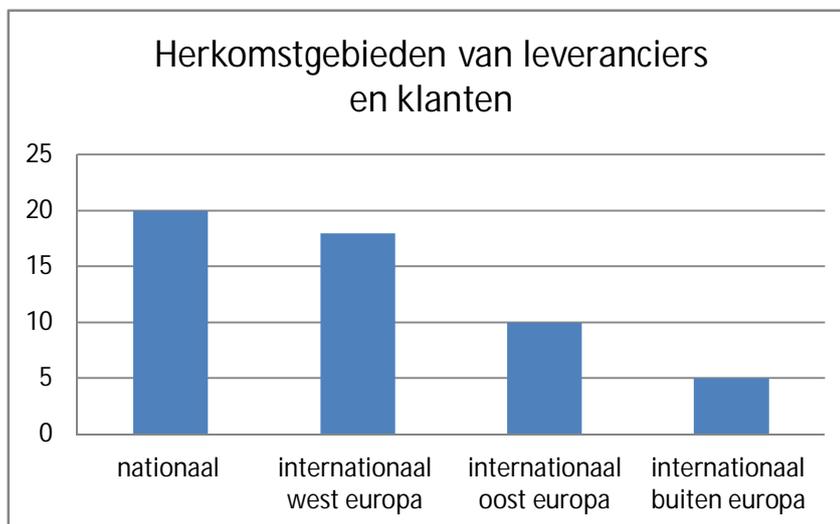
Een algemeen systeem voor het bepalen van de volgorde van laden en lossen, gekoppeld aan een gemeenschappelijke vrachtwagenparking is voor de meeste bedrijven niet denkbaar / werkbaar. Bij de meeste bedrijven komt er slechts een beperkt aantal leveranciers / klanten en is er voldoende plaats op de site zelf om deze op te vangen.

Slechts twee bedrijven geven aan dat zo een systeem wel werkbaar is, nl.:

- BASF Belgium CC die, bij uitbouw van een dergelijke, deze als buffer wensen te gebruiken als hun eigen parking vol is;
- Solenis Belgium BVBA die weliswaar slechts een zeer beperkt aantal klanten en leveranciers per dag hebben.

2.5.3.6 Belangrijkste herkomstlanden van de leveranciers

Het herkomstgebied van klanten en leveranciers van de meeste bedrijven is nationaal, gevolgd door West-Europa. Een tiental bedrijven hebben ook klanten en leveranciers uit Oost-Europa.



Figuur 19: Belangrijkste herkomstlanden van leveranciers

2.5.3.7 Vrachtwagenparking op openbaar domein

Ongeveer 1/3^{de} (35%) van de geënquêteerde bedrijven geeft aan dat er nood is aan een vrachtwagenparking op het openbaar domein.

Volgende doelgroepen worden aangehaald als mogelijke gebruikers van deze vrachtwagenparking:

- Klanten die aankomen buiten de openingstijden;
- Weekend chauffeurs;
- Internationaal transport;
- Grote transportfirma's;
- Iedereen.

2.5.3.8 Gewenste faciliteiten voor een vrachtwagenparking

De bedrijven die aangeven dat een gemeenschappelijke vrachtwagenparking gewenst is, zijn van mening dat een aantal basisfaciliteiten op een dergelijke site noodzakelijk zijn.

Er zijn meer bedrijven die het aantal faciliteiten op de parking belangrijk vinden, dan bedrijven die een beveiligde parking noodzakelijk achten. Het verschil is echter beperkt.

Tabel 1: Belang van services op een gemeenschappelijke vrachtwagenparking

SERVICE	Noodzakelijk (aantal bedrijven)
WC	7
Water	7
Douche	7
Afvalverwerking	8
Parking voor personenwagens	5
Fietsstalling	4
Picknickbank	4
Afdak	4
Winkel	5
Restaurant	5
Tankstation	5
Slaapgelegenheid	4
Geldautomaat	4
Internet	5
Wasserette	5
Truckwash	4
Andere	Zaalverhuur, bv. vergaderzalen als feestzaal Ontspanningsruimte

Tabel 2: Belang van security op een gemeenschappelijke vrachtwagenparking

SECURITY	Noodzakelijk (aantal bedrijven)
Omheining	5
Afgesloten toegang	4
Regelmatige controle	6
Permanente bewaking	4
Camera bewaking	5
Reservatiesysteem	4

2.5.3.9 Bereidheid tot betalen voor een vrachtwagenparking

De bedrijven geven over het algemeen aan dat er weinig tot geen bereidheid is tot betalen voor een vrachtwagenparking, noch door de bedrijven zelf, noch door leveranciers en klanten. Slechts één bedrijf is bereid om te betalen met een maximum tarief van 30 euro per dag. Dit bedrijf geeft ook aan dat klanten bereid zijn om te betalen met eenzelfde maximum tarief van 30 euro per dag.

2.5.3.10 Aantrekkelijkheid van het bedrijventerrein

Ondanks dat de meeste bedrijven een vrachtwagenparking niet nodig achten voor eigen klanten en/of leveranciers, wordt er toch door $\frac{3}{4}$ van de bedrijven aangegeven dat een vrachtwagenparking het bedrijventerrein aantrekkelijker zou maken i.f.v. vestigingslocatie. Naar motivaties toe stellen we vast dat de antwoorden niet altijd rechtstreeks op de vestigingskeuze doelen, maar eerder ook op perceptie-elementen rond de uitstraling van het bedrijventerrein. Als belangrijkste punten worden opgegeven:

- Het past binnen de bedrijfsfilosofie om chauffeurs menswaardig te behandelen en een fatsoenlijke rustplaats aan te bieden;
- Geen overlast meer langs de weg omwille van geparkeerde vrachtwagens;
- Beveiliging van vrachtwagens en goederen;
- Faciliteiten voor chauffeurs;
- Hogere instandhouding van openbaar domein (cfr. bermen).

Naast de voordelen zijn er ook een aantal nadelen uit de enquête naar voor gekomen:

- Een openbare parking kan aanleiding geven tot vervuiling, diefstal.

2.5.3.11 Verantwoordelijkheid voor het organiseren van vrachtwagenparkeren

In hoofdzaak wordt de overheid (gemeente/gewest) als verantwoordelijke/initiatiefnemer aangegeven voor het realiseren van een vrachtwagenparking. Vier bedrijven zien het eerder als een gedeelde verantwoordelijkheid, terwijl vier bedrijven vinden dat de bedrijven zelf verantwoordelijk zijn.

2.5.4 Globale bevindingen

Vanuit een overkoepelende beschouwing van de antwoorden van de verschillende bedrijven te Ravenshout, kunnen we een aantal bevindingen centraliseren:

- Klanten zorgen bij de bedrijven voor het grootst aantal vrachtwagens;
- Overwegend komen de vrachtwagens tijdens de openingsuren van het bedrijf;
- Naar parkeergebeuren valt af te leiden:
 - o Praktisch alle bedrijven stellen dat ze hun vrachtwagens (eigen fleet) op eigen terrein kunnen parkeren; de meeste bedrijven kunnen ook voor hun leveranciers/klanten in deze behoefte voorzien (of hebben hiertoe een afspraak met een naburig bedrijf);
 - o De meeste bedrijven voorzien de toegang tot hun parking wel enkel tijdens hun openingsuren;
 - o Slechts enkele bedrijven hebben op eigen terrein onvoldoende ruimte voor klanten en/of leveranciers;
 - o Naar externe parkeerlocaties (zowel voor bedrijven met onvoldoende ruimte, als bij aankomst truckers buiten de openingsuren) zien we dat zeker de volgende locaties gebruikt worden: Albertkade, Transportstraat, zijstraat Havenlaan, Nijverheidsweg, Schoebroekstraat.
- De meeste bedrijven werken bij het laden en lossen volgens volgorde van aankomst; slechts een zeer beperkt aantal bedrijven ziet hieromtrent een koppelingssysteem met een gemeenschappelijke vrachtwagenparking zitten;
- Overwegend vormen België en/of West-Europa de herkomst van de vrachtwagens;
- Omtrent een nieuwe vrachtwagenparking gelden volgende standpuntinames:
 - o 1/3 van de bedrijven geeft aan dat hiertoe een noodzaak bestaat; overwegend wordt hierbij gesteld dat de organisatie best in handen ligt van de overheid;
 - o Een dergelijke parking kan vooral dienst doen voor transportfirma's en internationaal transport in het algemeen, of klanten die buiten de openingsuren van het bedrijf aankomen;
 - o Basisvoorzieningen zoals WC, water, douche en afvalverwerking zijn voor een dergelijke parking de meest gevraagde faciliteit;
 - o Er is weinig bereidheid tot betalen voor het gebruik van de parkeerfaciliteit;
 - o 3/4 van de bedrijven beoordelen de komst van een gemeenschappelijke vrachtwagenparking om diverse redenen als een positief element voor de vestigingskeuze, maar ook voor de aantrekkelijkheid van het bedrijventerrein.

3. TOEKOMSTIGE SITUATIE

Een inschatting van de toekomstige stallingsbehoefte voor een gemeenschappelijke vrachtwagenparking is niet zomaar eenduidig door te voeren.

De opvang van het parkeren van bestemmingsverkeer, als mogelijks ook de opvang transitverkeer is plaatsgebonden onderhevig aan een aantal factoren. De samenstelling van de bedrijven op het bedrijventerrein, de bereikbaarheid van het terrein vanaf de hoofdwegenstructuur, het vergunningenbeleid en handhavingsbeleid dat naar de toekomst zal gevoerd worden, ... vormen zondermeer bepalende criteria in deze problematiek.

Vanuit de vakliteratuur bestaan geen planologische kencijfers om een (toekomstig) gewenst parkeeraanbod voor het opvangen van vrachtwagens op een gemeenschappelijke locatie/site uit te werken.

Voor de inschatting van een parkeeraanbod vanuit de problematiek van het bestemmingsverkeer (vanuit de terreinwaarnemingen kunnen we stellen dat het vrachtwagenparkeren op het terrein Ravenshout vrijwel integraal gaat om parkeren van bestemmingsverkeer – nabij het bedrijf), kunnen we dan ook enkel indicatief uitgaan van de potentiële bedrijfsontwikkelingen (extra toekomstige aansnijding van bedrijfsgronden) die in het projectgebied verwacht worden. Hierbij kan enkel richtinggevend gewerkt worden, en dit aan de hand van het doorvoeren van een extrapolatie van de huidige toestand.

3.1 Ontwikkelingen inzake bedrijvigheid

Ontwikkelingen hebben zowel betrekking op gebied Ravenshout, als op zones die naar de toekomst aansluitend aan Ravenshout kunnen/zullen ontwikkeld worden.

3.1.1 Ontwikkelingen binnen Ravenshout

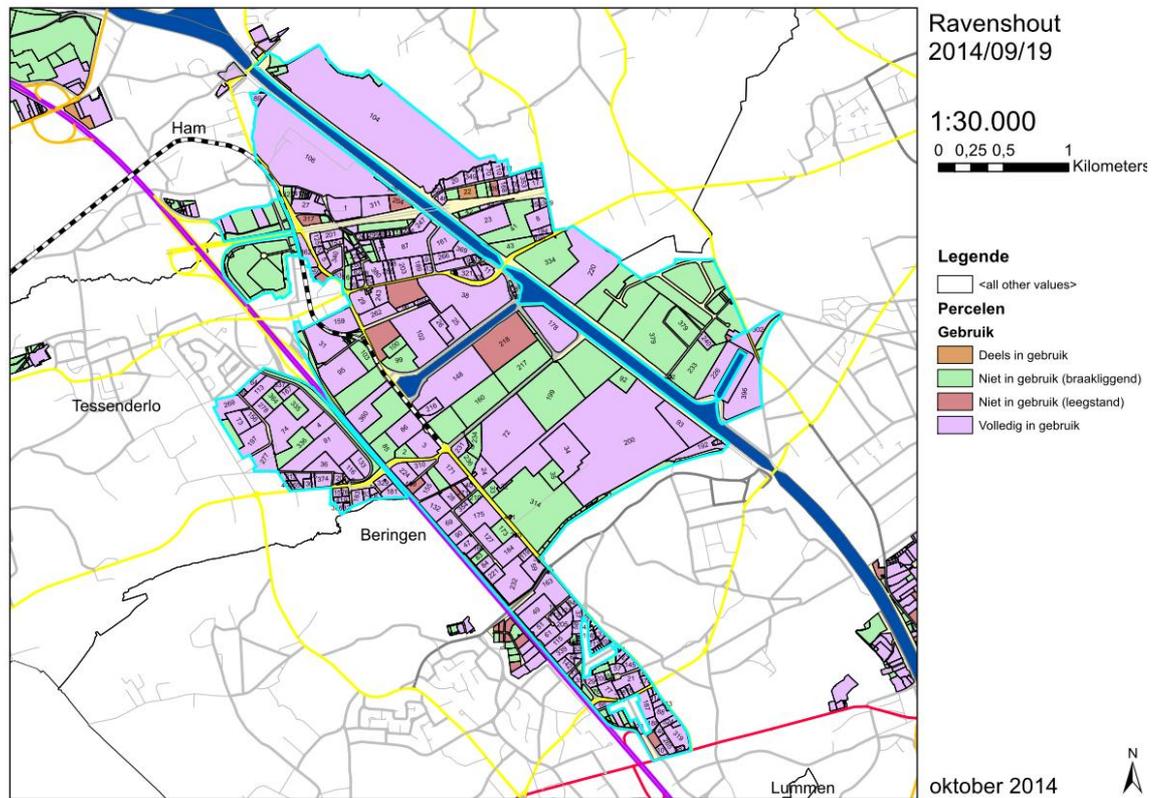
Binnen het bestaande bedrijventerrein Ravenshout zullen zich op termijn een aantal ruimtelijke én verkeerskundige ontwikkelingen afspelen.

Ruimtelijk kan gewezen worden op:

- Extra invulling van actueel openliggende, onbenutte terreinen: volgens de POM-gegevens over de bezetting van het bedrijventerrein zijn niet alle percelen ingevuld. Er is ongeveer nog 8 ha direct beschikbaar alsook is er op termijn nog eens 45,83 ha beschikbaar. De huidige benutting van het industrieterrein is weergegeven op de bijgaande figuur;
- Herbestemming bestaande terreinen: grondverhandelingen leiden tot invulling van nieuwe functies en bestemming. Voor Ravenshout kan bv. de verkoop van gronden van Dow Chemicals aan Gheys Transport en Logistiek als een specifiek voorbeeld gelden. Het effect van deze of andere herbestemmingen is moeilijk in te schatten;
- Activiteiten gebonden aan specifieke infrastructuur: de Albertkade herbergt in principe nog potenties om bijkomend gebruik (laad – en losactiviteiten). Repercussies op de parkeervraag t.g.v. potentieel nieuwe kade-activiteiten, kunnen/zullen aan de orde zijn. Vooralnog is er nog geen duidelijk beeld of en hoe nieuwe activiteiten aan de Albertkade zich zullen gaan ontplooien.
- De mogelijke komst van nieuwe spelers, zoals bv. Bionerga: dit project beoogt de oprichting van een nieuwe energiecentrale, waar energie zal opgewekt worden via de

verbranding van niet-gevaarlijke en niet-recycleerbare afvalstoffen. Mobiliteit, en inzonderheid de vrachtwagentrafiek en ook parkeeraspecten, vormt voor een dergelijke functie zeker een belangrijk aspect;

-



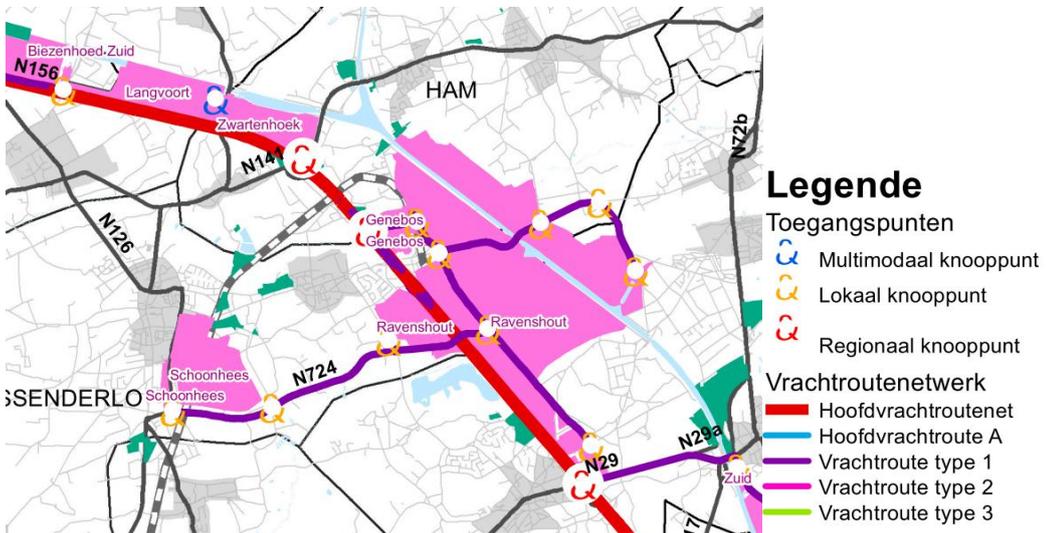
Figuur 20: Detailplan Ravenshout – gebruikstoestand en eigendomssituatie terreinen

Verkeerskundig kan gewezen worden op:

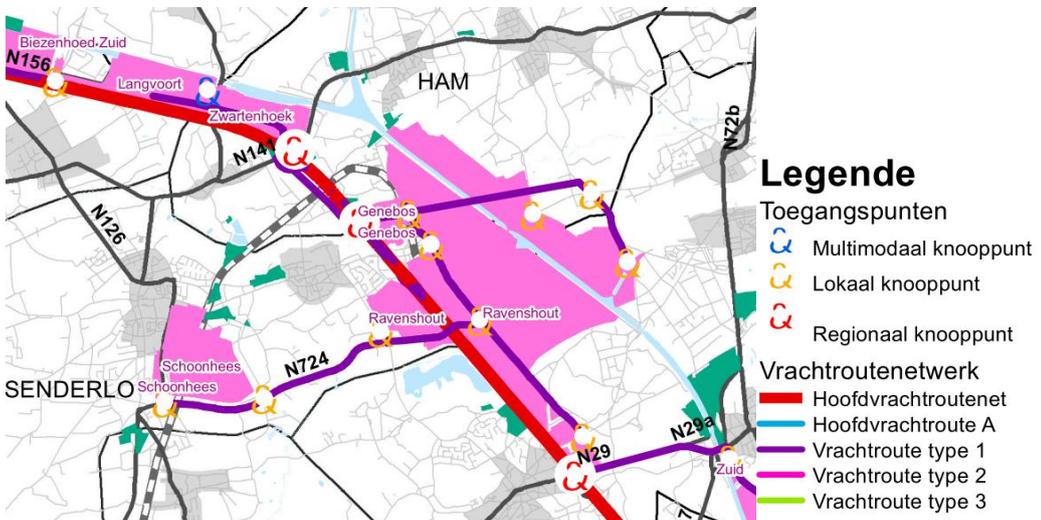
- De toekomstige ontsluiting van het industrieterrein, met de doortrekking van de N73 tot aan de Nijverheidsweg (mogelijks een tijdelijke koppeling) en Wasseven (voorstel voor definitieve aansluiting) : via deze infrastructuur wordt het deel van het industriegebied ten oosten van het Albertkanaal volwaardig ontsloten. Een verdere koppeling zal oostwaarts gebeuren in de richting van de Zuidstraat en de N72 op het grondgebied van Beringen. Er wordt momenteel voorzien in een studie rond de juiste configuraties van dit wegennet (aanvang studie AWW najaar 2014) en dit voortwerkend op de streefbeeldstudies die in de voorbije jaren zijn opgemaakt;
- De verdere uitbouw van het Vlaams vrachtrouten netwerk, en de doorgroei ervan naar het regionale en lokale niveau. Momenteel zijn de netwerken uitgewerkt door de Vlaamse Overheid, maar nog niet officieel gecommuniceerd in functie van de verdere implementatie ervan. Voor Ravenshout verschilt de toestand voor de korte en lange termijn, in de zin dat de oostwaartse doortrekking van de N73 (zie hierboven) consequenties heeft naar de selectie van de vrachtroutes (functie van de Kanaalweg wordt op lange termijn overgenomen door de N73);
- De verdere evolutie van het dossier van de Industrierweg; momenteel vormt de hoofddrager (Noord-zuidas) op het industrieterrein een weg die deels onder het beheer valt van de Vlaamse Overheid (N724), en deels onder het beheer valt van de lokale besturen Tessenderlo en Beringen. Een meer structurele inpassing in het gewestwegennet, vooral beschouwd vanuit haar ontsluitingsfunctie voor het regionaal bedrijventerrein, ligt hier eerder voor de hand.



Figuur 21: Uitsnede gewestwegennet binnen gebied Ravenshout



Figuur 22: Vlaams vrachtroutenetwerk – uitsnede gebied Ravenshout (korte termijn)



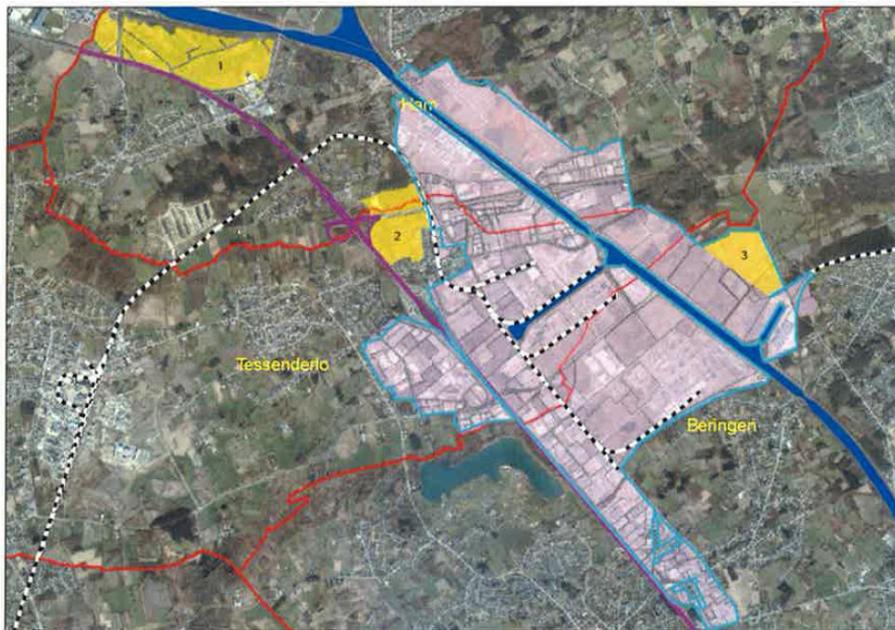
Figuur 23: Vlaams vrachtroutenetwerk – uitsnede gebied Ravenshout (lange termijn)

3.1.2 Ruimtelijke ontwikkelingen aansluitend op Ravenshout

Het bedrijventerrein Ravenshout heeft momenteel een oppervlakte van 930 ha. Het bedrijventerrein zal via de ontwikkelingen van een aantal annexgebieden nog een verdere intensivering van de bedrijvigheid krijgen. In totaal is voorzien in een extra uitbreiding van 168 ha, en dit verspreid over 3 zones (zie figuur). Het betreft volgende sites:

1. Ham-Zwartenhoek (90 ha): het betreft de ontwikkeling van regionale bedrijvigheid onder de vorm van vooral watergebonden bedrijvigheid en transport / distributie / logistiek. De zone is gelegen nabij de verkeerswisselaar 25 te Ham.
2. Genebos (36 ha): het betreft de ontwikkeling van een specifiek regionaal bedrijventerrein voor transport, distributie en logistiek. De zone is gelegen nabij de verkeerswisselaar 25a op de grens van Ham / Tessenderlo.
3. Ravenshout-Noord (42 ha): het betreft een gemengd regionaal bedrijventerrein met nadruk op watergebonden bedrijvigheid alsook distributie / transport / logistiek.

In vergelijking met het bestaande bedrijventerrein Ravenshout, waar van een mix aan bedrijvigheid kan gesproken worden, leggen deze nieuwe ontwikkelingszones dus extra nadruk op de watergebonden activiteiten en/of de distributie / transport / logistiek.



Figuur 24: Ravenshout en uitbreidingszones

3.2 Stallingsbehoefte

De twee factoren die in de extrapolatie-oefening zijn gehanteerd, zijn:

- De maximaal vastgestelde parkeercijfers van vrachtwagens op het terrein: het meest aantal vrachtwagens dat geregistreerd werd, bedraagt maximaal ongeveer 50 eenheden;
- De toekomstige nieuwe invullingen aan bedrijvigheid: 168ha extern en 54ha intern.

Bij de extrapolatie houden we de volgende uitgangspunten/vaststellingen in het achterhoofd:

- Vanuit de lokale besturen wordt voor nieuwe bedrijven de verplichting ingebouwd om voldoende parkeerplaatsen voor vrachtwagens op eigen terrein te voorzien, of nabij hun site enige opvang voor wachtende vrachtwagens te voorzien (uitgangspunt vergunningenbeleid);
- Uit de terreinanalyse leiden we af dat de parkeerdruk op het openbaar domein het grootst is buiten de openingsuren; er staan op die momenten bijna dubbel zoveel vrachtwagens geparkeerd op het openbaar domein dan binnen de openingsuren van de bedrijven (vaststelling).

Vertrekkend van een 50-tal geparkeerde vrachtwagens voor een referentie-oppervlakte van 876 ha (930-8-46) komen we voor de nieuwe toekomstsituatie van 1.098 ha (930+168) aan een behoefte voor 63 vrachtwagens (+25%). Dit wordt gezien als een minimum op te vangen aantal, in de zin dat de toekomstige ontwikkelingszones sterker de nadruk gaan leggen op activiteiten met transportverkeer.

Er wordt in deze redenering uitgegaan van de veronderstelling dat alle vrachtwagens die momenteel op het openbaar domein worden vastgesteld, zouden gebruik maken van een nieuwe vrachtwagenparking, en hiertoe de nodige politionele maatregelen (algemeen verbod op vrachtwagenparkeren met handhaving door de lokale besturen) op de cluster van deze bedrijventerreinen worden bekrachtigd.

4. BENCHMARK

4.1 Dataverzameling bij vrachtwagenparkings in binnen- en buitenland

Om zicht te krijgen omtrent bestaande projecten rond vrachtwagenparkeren, inzonderheid rond centrale parkings binnen bedrijfsterreinen, alsook enig idee te krijgen van succesfactoren en valkuilen uit de praktijk, is er getracht een benchmark uit te voeren bij enkele vrachtwagenparkings in binnen- en buitenland. Als leidraad is een enquête opgemaakt (zie bijlage); de opbouw ervan is onderstaand kort aangehaald. Er is getracht een antwoord te krijgen op volgende specifieke vragen:

- Hoeveel parkeerplaatsen zijn er (onderscheid beveiligd of onbeveiligd)?
- Welke faciliteiten (zowel op het vlak van "dienstverlening" als op het vlak van "security") zijn er aanwezig en welke hiervan worden het meest gebruikt?
- Welke zijn de tarieven en zijn specifieke abonnementsformules van toepassing?
- Wat is de gemiddelde bezettingsgraad van de parkings?
- Welke succesfactoren kunnen voor een vrachtwagenparking gelden?
- Welke valkuilen kunnen voor een vrachtwagenparking aan de orde zijn?
- Welke aanpassingen zijn zeker te overwegen bij de vrachtwagenparking?

Voor deze benchmark zijn alvast vrachtwagenparkings geselecteerd die binnen een bedrijventerrein gelegen zijn; de combinatie met ligging in de nabijheid van het hoofdwegennet is echter niet uit te sluiten.

De volgende tabel geeft inleidend een overzicht van de gecontacteerde parkings en duidt aan of het contact effectief tot een afgenomen interview/enquête heeft kunnen leiden. Uit de tabel blijkt dat er een afwisselende bereidheid was tot medewerking. Indien we bij de contactname bij een beheerder terechtkwamen, was er een redelijke kans dat we antwoord kregen (behalve klaarblijkelijk in de Duitse voorbeelden...). In meerdere gevallen was de enige contactpersoon echter een medewerker die in een tankstation of winkel werkt, en hier behoorde een interview vrijwel niet tot de mogelijkheden (geen tijd, geen specifieke achtergrondkennis, ...).

Tabel 3: Overzicht contactname met bestaande vrachtwagenparkings

Contact met interview (opgenomen in de analyse met detailgegevens)	
Secure Truckstop Heusden - Zolder	BE
Securipark Niort	FR
Truckparq Borchwerf	NL
Truck Etape Valenciennes	FR
All4trucks Calais	FR
Contact zonder mogelijkheid interview (louter globale technische info opgenomen)	
Mobility Center Genk-Zuid	BE
VP Park Luik	BE
Truckstop Nieuwland Alblasserdam - Rotterdam	NL
Contact zonder mogelijkheid tot interview (ook geen technische info opgenomen)	
Shell Autohof Kehl	DUI
Maxi autohof Ellwangen , Wilnsdorf, Mogendorf, Kirchheim	DUI

Aanvullend op de voornoemde voorbeeldlocaties is in één van de volgende paragrafen ook nog extra info vermeld van de vrachtwagenparking nabij de verkeerswisselaar 25 aan de kruising van de E313/N141 te Ham. Vooral omwille van de ligging in het plangebied is deze parking (hoewel geen referentievoorbeeld in de geest van de uitgevoerde benchmark) meegenomen in de inventaris.

4.2 Resultaten benchmark met interview

4.2.1 Securitpark, La Crèche (Frankrijk)

Deze kleine volautomatische parking met 40 beveiligde plaatsen bestaat sinds maart 2009. De vrachtwagenparking is in eigendom en beheer van de Chambre de Commerce et d'Industrie des Deux-Sèvres. Het tankstation, hotel en restaurant in de nabijheid zijn privaat eigendom.

Contactpersoon: dhr. Xavier Robin, Tel. +33 (0) 549 287 994

Ligging: Centre Routier, 79 260 La Crèche (Kruising A10-A83 (E 03 - E05), Afrit n°11 - Péage Niort-Est



Figuur 25: Liggingsplan Securitpark



Figuur 26: Luchtfoto site Securitpark

Bezettingsgraad

De gemiddelde bezetting bedraagt 10 à 12 vrachtwagens per nacht. De parking zou vol moeten staan om rendabel te worden (40 plaatsen). Er is dus een bezettingsgraad van 25 à 30%. De Chambre de Commerce et d'Industrie des Deux-Sèvres past het tekort bij als onderdeel van haar opdracht.

Services

Deze vrachtwagenparking is gekoppeld aan een tankstation waar tal van diensten aanwezig zijn. De aangeboden diensten en de daarvoor gehanteerde tarieven zijn aangeduid in onderstaande tabel.

Tabel 4: Overzicht diensten Securipark

SERVICE	Aanwezig	Tarief
WC	Dames- en herentoiletten	Inclusief in toegangsprijs
Water	Kraan met drinkwater	Idem
Douche	Douchecomplex (man/vrouw)	Idem
Afvalverwerking	Voor persoonlijk afval van de chauffeurs	Idem
Winkel		
Restaurant	Restaurant Les Pyramides	
Tankstation	Station service AS 24	
Internet	Aanwezig, draadloos	Idem
Wasserette		
Truckwash		
Geldautomaat		
Picknickbank		
Auto- en fietsenparking	Parking voor personenwagens is gekoppeld aan de diensten in de omgeving.	

De douches en de toiletten zijn de meest gebruikte faciliteiten. In de directe nabijheid zijn truckservices aanwezig (Renault Trucks, Daf, Scania, Thermo-King, Lecitrailer, Carrier, Lamberet, Petit Forestier etc.).

Veiligheid

De veiligheid van deze parking is gecertificeerd via ESPORG¹. Er is een hek omheen dat beveiligd is met rotsen om te vermijden dat voertuigen er door zouden rijden en met elektronische inbraakbeveiliging. Aan het registratiesysteem zijn veiligheidssassen gekoppeld voor het in- en uitrijden en voor in- en uitgang te voet. Videotoezicht met registratie van alle beweging en goede verlichting. De politie passeert elke nacht op het grotere terrein.

¹ <http://www.esporg.eu/>

Tarieven

Volgens de contactpersoon is deze parking de goedkoopste van Frankrijk. De tarieven excl. btw zijn opgesomd in onderstaande tabel.

Tabel 5: Overzicht tarieven Securitpark

Duur	Tarief
1u-4u	6.67
5u-9u	7.50
10u-12u	10.00
13u	10.83
14u	11.67
15u	12.50
16u	13.33
17u	14.17
18u	15.00
19u	15.83
20u	16.67
21u	17.50
22u	18.33
23u	19.17
24u	20.00
Schijf van 24u supplementair: forfaitair tarief	10.00

Er wordt expliciet gekozen om geen abonnementen of gegroepeerde facturatie op te zetten om de kost van de informaticasystemen die daarbij nodig zijn, uit te sparen. Ook het risico van wanbetaling wordt daarmee uitgesloten. Zonder te betalen, geraakt de vrachtwagen gewoon niet weg.

Betalingswijzen

Aan de betaalterminals op het parkeerterrein kan betaald worden met een gewone Creditcard en Télépéage. De respondent legt de nadruk op het belang van meerdere geschikte betalingswijzen. Hij evalueert het werken met Télépéage als heel positief.

Succesfactoren

De belangrijkste succesfactor is dat de parking deel uitmaakt van een systeem van parkings. Chauffeurs gaan niet uit eigen beweging op een dergelijke parking staan, ze doen dat omdat het transportbedrijf het eist. Die eis is dan weer ingegeven vanuit afspraken die de verlader of het transportbedrijf maakt met verzekeringsmaatschappijen. Dergelijke afspraken zijn pas mogelijk indien er een voldoende groot aantal parkings in zo'n netwerk zitten. Bij die werkwijze plannen vervoerders hun ritten in functie van beveiligde parkings. Het gebeurt dat een vrachtwagen moet omrijden om op een beveiligde parking te staan. Ook het aanbieden van performante geïntegreerde systemen is van belang.

Gewenste aanpassingen

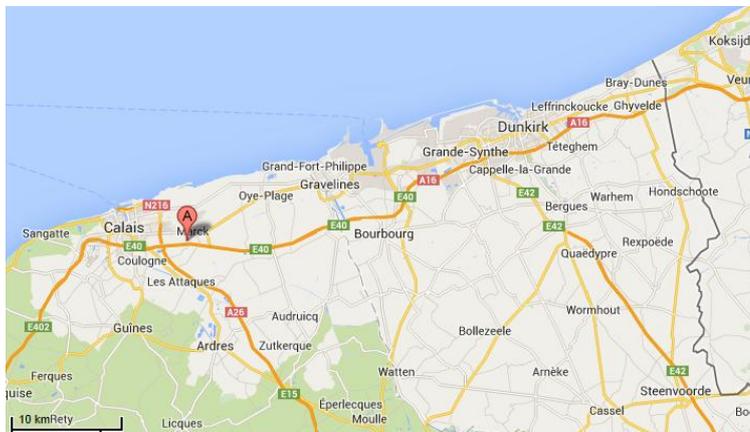
Voor deze parking staat de veiligheid op de eerste plaats. Comfort voor de chauffeurs wordt grotendeels geboden door bedrijven die daar geld voor vragen. Het gaat echter om vooral Centraal- en Oost-Europese chauffeurs die van deze diensten geen gebruik maken. Daarom zouden de grootste verbeteringen wellicht een paar tafels en zitbanken zijn.

4.2.2 All4Trucks site Calais (Frankrijk)

De locatie in Calais is de eerste realisatie van het All4Trucks concept. Ze is opgestart in januari 2009 met 150 beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens en de uitbreiding naar 310 plaatsen zal weldra zijn gerealiseerd op een oppervlakte van 7,5ha.

Contactpersoon: Tel. + 33 (0)3 21 17 71 80

Ligging: A16 Exit 48, 504, Avenue Henri Ravisse, F - 62730 Marck



Figuur 27: Liggingsplan All4Trucks Calais



Figuur 28: Luchtfoto All4Trucks site Calais

Services

Een breed scala aan diensten, variërend van communicatiefaciliteiten (Internet, WiFi, fax, telefoon) over eten en drinken (restaurant met 200 zitplaatsen, snacks en bar) tot persoonlijke verzorging (douches, toiletten, wasmachines) en vrijetijdsruimte. Het gebouw heeft een oppervlakte van 1.200m². Douches en toiletten zijn de meest gebruikte diensten.

Tabel 6: Overzicht diensten All4Trucks site

SERVICE	Aanwezig	Tarief
WC	Dames- en herentoiletten	Inclusief in toegangsprijs
Water	Kraan met drinkwater	Idem.
Douche	Douchecomplex (man/vrouw)	Idem.
Afvalverwerking	Voor persoonlijk afval van de chauffeurs	Idem.
Winkel		
Restaurant	Restaurant Les Pyramides	
Tankstation	Station service AS 24	
Internet	Aanwezig, draadloos	Idem.
Wasserette		
Truckwash		
Geldautomaat		
Picknickbank		
Auto- en fietsenparking	Parking voor personenwagens is gekoppeld aan de diensten in de omgeving.	

Veiligheid

De veiligheid wordt onder andere gewaarborgd door middel van speciale sluisen, bewakers (met honden) en beveiligingscamera's houden 24 uur per dag toezicht op de chauffeurs, de vrachtwagens en hun lading. Het terrein is alleen toegankelijk voor vrachtwagenchauffeurs en bevoegde personen. Vrachtwagens kunnen alleen via sluisen met dubbele hekken het terrein op en af. Bij aankomst en vertrek wordt van iedere combinatie elektronisch aan zowel voor- als achterzijde het kenteken geregistreerd en gecontroleerd. All4Trucks staat in permanent contact met de politie.

Betalen

Aan de betaalterminals op het parkeerterrein kan betaald worden met een gewone Creditcard (Visa, Mastercard, Maestro) of met contanten. De betaalterminal bij de controlekamer staat betaling voor het parkeren toe met een brandstofkaart (bv. DKV, UTA, Morgan Fuels). Daarnaast wordt vaste klanten de mogelijkheid geboden om met een eigen badge het terrein te betreden en weer te verlaten waarbij later gefactureerd wordt.

Tarieven

Tabel 7: Overzicht tarieven All4Trucks site

Duur	Tarief
1ste uur	gratis
Na het 1ste uur tot 10 uur	€ 2,25
Per dag tot 24 uur	€ 22,50
Per weekend tot 48 uur	€ 33,72
Per week (7 dagen)	€ 133,33
Per maand (28 dagen)	€ 488,75
Contractkorting	
€ 500 tot € 5.000	5% korting
Meer dan € 5.000	10% korting

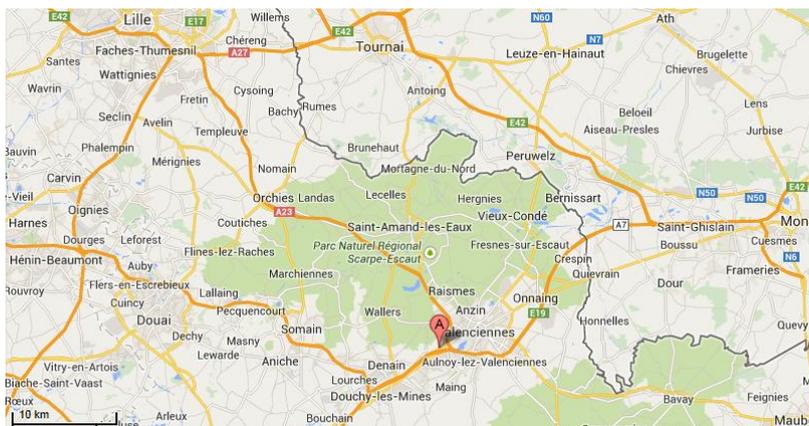
4.2.3 Truck Etape Valenciennes (Frankrijk)

De locatie in Valenciennes is één van de drie uitbatingen van Truck Etape in Frankrijk. Het gaat om een parking met 184 plaatsen, en ligt zowel naast de A2 als binnen een uitgestrekt industrieterrein.

De uitbater is VINCI Concessions. Bedrijven van VINCI Concessions beheren in opdracht van overheden o.a. autosnelwegen en parkeerterreinen. Zo heeft VINCI grote belangen in de Franse tolmaatschappijen Cofiroute (65%) en ASF (73%), en beheert VINCI Park 800.000 parkeerplaatsen.

Contactpersoon: Philippe Morvillers Tel. + 33 (0)327 436 066

Ligging: A2 Exit 20 - 59174 La Sentinelle



Figuur 29: Liggingplan Truck Etape Valenciennes



Figuur 30: Luchtfoto Truck Etape Valenciennes

Services

De truckparking biedt een breed scala aan diensten. Ze presenteert zichzelf met twee sterren (op vijf). De beheerder kan niet antwoorden wat de meest gebruikte dienst is.

Tabel 8: Overzicht diensten Truck Etape

SERVICE	Aanwezig	Tarief
WC	Dames- en herentoiletten	Inclusief in toegangsprijs
Water	Kraan met drinkwater	Idem
Douche	Douchecomplex (man/vrouw)	€ 2,75, gratis indien langer dan 9 uur geparkeerd wordt
Afvalverwerking	Voor persoonlijk afval van de chauffeurs	Idem.
Autoparking	Voor abonnees	Inclusief in toegangsprijs
Fietsenstalling		
Winkel		
Restaurant	Aanwezig	€ 15,00
Tankstation	Station service AS 24 (Total)	
Internet	Aanwezig, draadloos	Inclusief in toegangsprijs
Wasserette	Aanwezig	€ 8,00
Truckwash	In aanbouw, verwacht voor april 2015	
Geldautomaat		
Picknickbank	Aanwezig	Inclusief in toegangsprijs

Veiligheid

De veiligheid wordt onder andere gewaarborgd door middel van een omheining, een automatische toegangscontrole, een reservatiesysteem, regelmatige rondgang van bewakers, bewakingscamera's enz. Ook voetgangers worden gecontroleerd bij het binnen- en buitengaan. Er is de klok rond meertalig personeel aanwezig.

Truck Etape Valenciennes heeft ook een erkenning verkregen van de verzekeringsmaatschappij AXA Transports Terrestres volgens een categorie die vermeld staat in de verzekeringspolis van de transporteur. Ook hier is het verdienmodel van de parking dus deels gebaseerd op de baten in termen van kosten voor verzekering.

Betalen

Aan de betaalterminals op het parkeerterrein kan betaald worden met contanten, betaalkaarten, Télébadges PL (AXXES, EUROTOLL, DKV...) en brandstofkaart (Dyneff, Total, Ressa, Routex, UTA, DKV).

Tarieven

Tabel 9: Overzicht tarieven Truck Etape

Duur	Tarief (excl. btw)
Tot 2u	Gratis
3u	€ 6,87
4u	€ 9,16
5u	€ 11,68
6u	€ 13,74
7u	€ 16,03
8u	€ 18,33
9 tot 12u	€ 18,90
13u	€ 22,33
14u	€ 24,05
15u	€ 25,76
16 tot 24u	€ 43,35
Forfait weekend (48u)	€ 28,63
Zaterdag tot maandag	€ 34,35

Succesfactoren

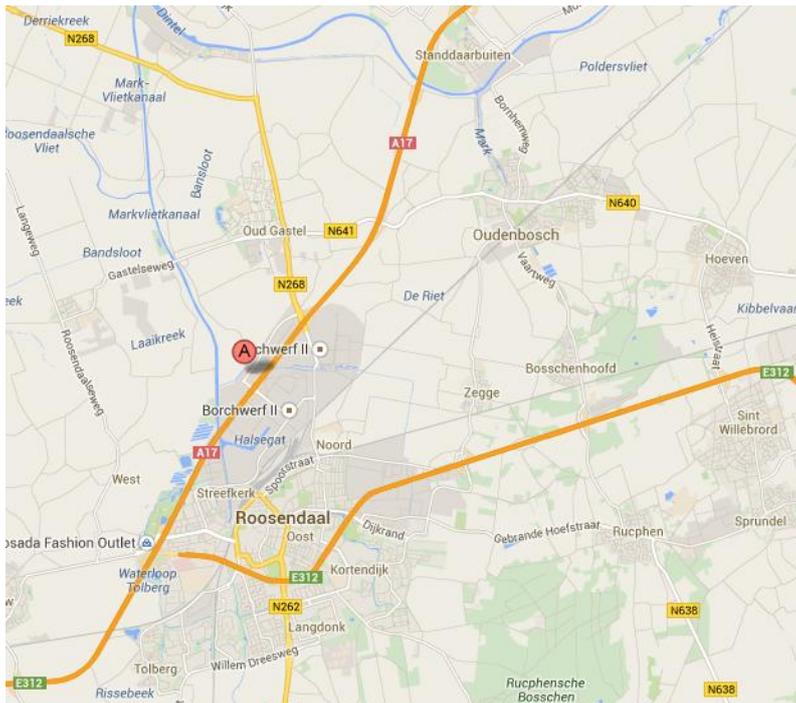
De bezettingsgraad van deze parking is hoog: tussen 75 en 100% in de week en tussen 50 en 75% in weekends. De voornaamste succesfactor is het niveau van de dienstverlening. Een probleem waar de respondent nog mee worstelde, was dat van diefstallen tussen gebruikers van de parking.

4.2.4 Truckparking Borchwerf (Nederland)

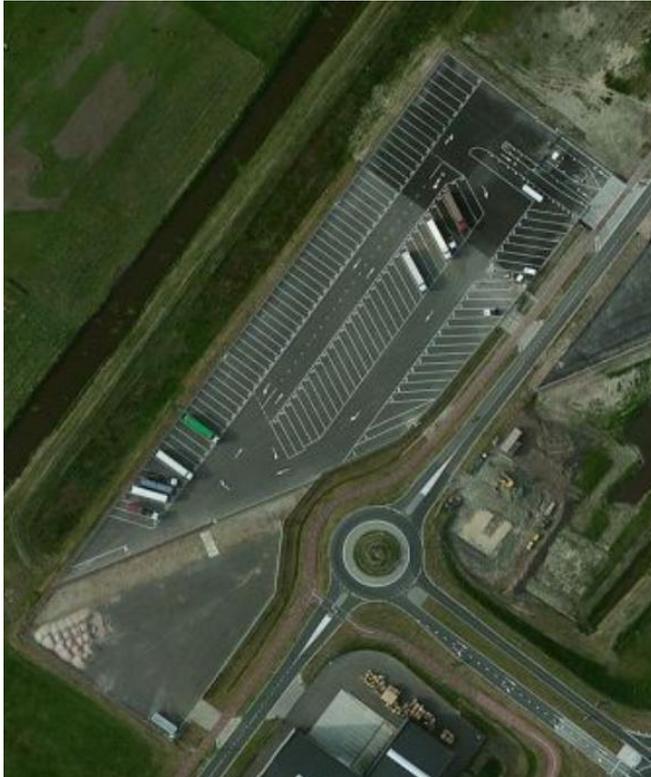
Deze parking bestaat sinds 2012. De parking telt 120 beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens.

De truckparking ligt nabij Antwerpen en Rotterdam aan de A17 (Afrif 20). Mits een halfuur rijden, bereikt men de Antwerpse of Rotterdamse haven.

Contactpersoon: dhr. Vaessen, Tel. +31 622 398 640
Ligging: Aanwas - 4704 SC Roosendaal



Figuur 31: Liggingplan Truckparking Borchwerf



Figuur 32: Luchtfoto vrachtwagenparking site Borchwerf Roosendaal

Services

De aangeboden services en de gehanteerde tarieven zijn aangeduid in onderstaande tabel.

Tabel 10: Overzicht diensten Truckparking Borchwerf

SERVICE	Aanwezig	Tarief
WC	Dames- en herentoiletten	Inclusief in toegangsprijs
Water	Kraan met drinkwater	Idem
Douche	Douchecomplex (man/vrouw)	Idem
Afvalverwerking	Aanwezig	
Winkel	In de nabije omgeving in aanbouw	
Restaurant	Niet aanwezig. Een broodje is wel verkrijgbaar. In de nabije omgeving is een restaurant in aanbouw.	
Tankstation	Aanwezig	
Internet	Aanwezig, draadloos	Idem
Wasserette	In de nabije omgeving	Idem
Auto- en fietsenparking	Vaste klanten parkeren hun vrachtwagen in het weekend op het terrein en gaan met hun personenwagen of fiets naar huis. Daarom zijn er ook stallingen voor 20 fietsen en 30 personenwagens.	Idem

De douches en de toiletten zijn de meest gebruikte faciliteiten. In de directe nabijheid is een truckwash aanwezig en tevens zijn truckservices (VOLVO, Iveco, Scania, DAF, MAN, Mercedes-Benz) aanwezig.

Veiligheid

Truckparking Borchwerf is door de Europese Gemeenschap gecertificeerd met veiligheidsniveau 4 en is daarmee een van de best beveiligde truckparkings in Nederland.

De parking is volledig omheind. Er is één inrit en één uitrit aanwezig, voorzien van een slagboom en poorten. Bij aankomst wordt het kenteken geregistreerd en er wordt een 'fingerprint' gemaakt, daarop ontvangt de bestuurder een toegangskaart. Er is 24u op 24u beeldregistratie aan de hand van camera's en er zijn regelmatig bezoeken van een bewakingsfirma.

Tabel 11: Overzicht veiligheid Truckparking Borchwerf

	Aanwezig
Omheining	2 meter hoog met bovenaan veiligheidsdraad die onder stroom staat
Afgesloten toegang	Ingang met een slagboom en poorten
Camerabewaking	24u beeldregistratie

Tarieven

De tarieven (incl. btw) liggen als volgt:

- Dagtarief (8u tot 17u) € 1,50 per uur;
- Avond-/nachttarief (17u tot 8u) € 1 per uur;
- Maximum tarief voor 24 uren aaneengesloten is € 14,50.

Er is qua tarieven voor passanten geen onderscheid tussen weekends, weekdays en feestdagen. Volgende abonnementen (prijs excl. BTW) zijn beschikbaar:

- Jaarabonnement € 1.748 (24/7);
- Weekendabonnement € 1.000 (vrijdag 17u t/m maandag 8u).

Bezetting

De gemiddelde bezetting bedraagt 60 à 70 vrachtwagens van vaste klanten en 10 à 30 passanten. Het aantal passanten zou nog moeten stijgen om echt rendabel te worden. Er is dus een bezettingsgraad van 50 à 75%.

Succesfactoren

De belangrijkste succesfactor is de nabijheid bij de snelweg. Om meer succes te boeken zou er horeca in de buurt moeten komen die een echte maaltijd aanbiedt.

Een ander belangrijk aspect is signalisatie vanaf het hoofdwegennet. Die is er momenteel niet.

Vanuit de verantwoordelijke wordt aangegeven dat het enige tijd geduurd heeft vooraleer de parking voldoende bekendheid had en voldoende gebruikt werd. Er is hoop dat in de toekomst er meer gebruik gemaakt zal worden van deze parking, wanneer er een winkel en horeca in de buurt komen. De grootste kost is de aankoop of huur van het terrein.

Gewenste aanpassingen

Passanten worden momenteel nog handmatig ingelogd. Deze procedure zou volledig geautomatiseerd kunnen worden.

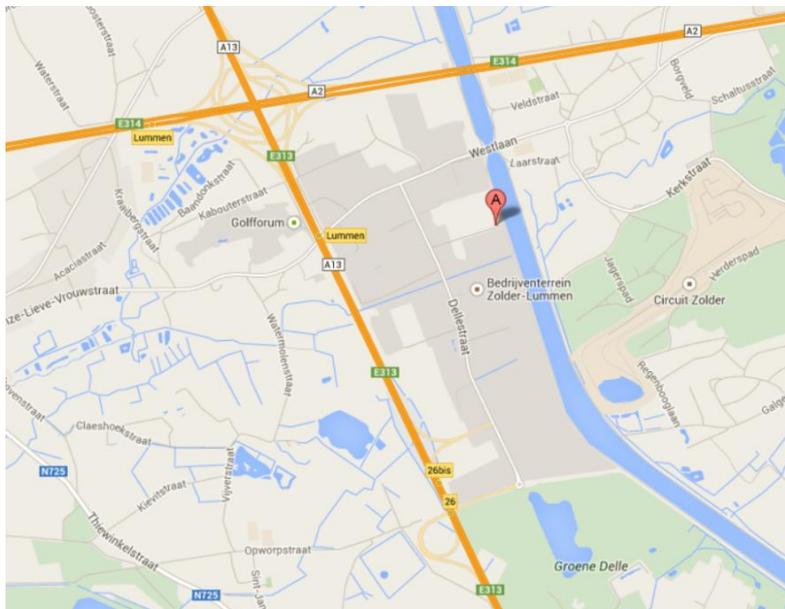
4.2.5 Secured Truckstop 26bis Heusden Zolder (België)

Secured Truckstop 26bis is gelegen op het bedrijventerrein Lummen-Zolder en is bereikbaar via afrit 26bis van de E313. Deze afrit situeert zich vlakbij het klaverblad in Lummen.

Contactpersoon: Eddy Kerfs, Tel. +32 13 66 62 26

Ligging: Industrieweg 15 - 3550 Heusden-Zolder

De parking telt 110 beveiligde parkeerplaatsen (overdekt) . Het is een parking die, ondanks de ligging in het industriegebied, vooral haar klanten heeft binnen het transitverkeer.



Figuur 33: Liggingplan Secured Truckstop 26bis



Figuur 34: Luchtfoto site Truck Stop 26bis

De parking is de enige parking in België die gesignaleerd is vanaf de afrit (parking gericht op transitverkeer).



Figuur 35: Voorziene signalisatie Secured Truck Stop 26bis

Services

De aangeboden services en de tarieven zijn aangeduid in onderstaande tabel.

Het restaurant, de douches en de Spar Winkel zijn de meest gebruikte faciliteiten. 9 op 10 chauffeurs gaan zich douchen. Ook de Spar Winkel wordt goed gebruikt aangezien de producten aangeboden worden tegen normale prijzen en niet tegen de tarieven die op de snelwegparking gehanteerd worden.

Tabel 12: Overzicht diensten Truck Stop 26bis

Service	Aanwezig	Tarief
WC	3 toiletcomplexen in de gebouwen en 2 toiletten buiten	
Water	Kraan met drinkwater	Gratis
Douche	1 douchecomplex (7-tal douches, gescheiden man/vrouw)	2,5 €
Afvalverwerking	Twee service eilanden met grote vuilbakken	
Winkel	Spar Express (weekdag 5u30 tot 22u, zaterdag – zondag en feestdagen 8u tot 22u)	
Restaurant	Broodjesbar Restaurant met ontbijt, kleine en grote maaltijden	Dagschotel 10,00€ (3-gangen)
Tankstation	Aanwezig	
Internet	In het café/restaurant - draadloos	Gratis
Wasserette	Aanwezig	4,00€ wasbeurt, 2,75 € droogbeurt
Andere	Zaalverhuur, zowel vergaderzalen als feestzaal Evenementen (tiroleravond, nacht van de industrie, zomerse afsluiter, ...)	

Security

De parking is volledig omheind. Er is één inrit en één uitrit aanwezig, voorzien van een slagboom. Er is 24u op 24u beeldregistratie aan de hand van camera's.

Tabel 13: Overzicht veiligheid Truck Stop 26bis

Security	Aanwezig
Omheining	x
Afgesloten toegang	1 inrit en 1 uitrit met slagbomen
Camerabewaking	24u beeldregistratie

Tarief

Chauffeurs rijden binnen, nemen een ticket en parkeren. Verbruik in het restaurant geeft recht op een korting op het parkeertarief.

In het weekend parkeren, is duurder dan in de week. Door de week kan men parkeren voor 1,5 euro, in het weekend betaalt men 5 euro. Dit verschil is er omdat chauffeurs in het weekend ook meer gebruik maken van de gratis faciliteiten zoals internet.

Tabel 14: Overzicht tarieven Truck Stop 26bis

Duur	Zonder verbruik restaurant	Met verbruik restaurant	
	Parkeergeld beveiligd gedeelte	Minimumbedrag verbruik restaurant	Parkeergeld beveiligd gedeelte
1,5u	Gratis	nihil	Gratis
2u	3,00 €	10,00 €	1,50 €
8u	12,00 €	10,00 €	1,50 €
12u	18,00 €	10,00 €	1,50 €
Max. 16u	25,00 €	10,00 €	1,50 €
Max. 24u	25,00 €	10,00 €	5,00 €
Max. 48u	35,00 €	20,00 €	10,00 €
Max 72 u	45,00 €	30,00 €	15,00 €

Bezetting

De gemiddelde bezetting bedraagt door de week 70 à 80 vrachtwagens per avond. Het is nog maar een paar keer voorgevallen dat de parking volzet was. De bezetting is het hoogst op donderdag. Maandag is de bezetting lager omdat chauffeurs dan nog eten van thuis bij hebben en sneller wild gaan parkeren. In het weekend is de bezetting lager (20 à 25 vrachtwagens). Vanuit de verantwoordelijke wordt aangegeven dat het in hoofdzaak de West-Europese chauffeurs zijn die gebruik maken van de vrachtwagenparking.

Succesfactoren

Vanuit de verantwoordelijke wordt aangegeven dat het enige tijd geduurd heeft vooraleer de parking voldoende bekendheid had en voldoende gebruikt werd. De eerste 2 jaar was de parking zeker geen succes. Momenteel is de parking 5 jaar open en draait deze goed. De belangrijkste succesfactor is de nabijheid bij de snelweg, met aldus de focus transitverkeer.

Een belangrijk aspect is signalisatie vanaf het hoofdwegennet. Momenteel is de parking enkel gesignaleerd vanaf de afrit. Het is wenselijk om signalisatie op het hoofdwegennet te voorzien zoals momenteel gebeurd voor de parkings langs de snelweg, zodat een chauffeur weet waar de volgende parking is, en of hij die nog haalt, rekening houdend met de reistijd.

Gewenste aanpassingen

Truckstop 26bis zal zijn beveiliging nog verhogen. Men gaat bijkomend nummerplaahterkenning voorzien en de in- en uitgang van de parking gaat nog verder beveiligd worden. Momenteel kan iedereen te voet de parking op.

Een ander aandachtspunt naar beveiliging is diefstal door andere chauffeurs op de parking. Met de camera's blijven er dode hoeken tussen de vrachtwagens. Enkel via manuele bewaking kan dit opgelost worden. Dit is echter een dure vorm van bewaking.

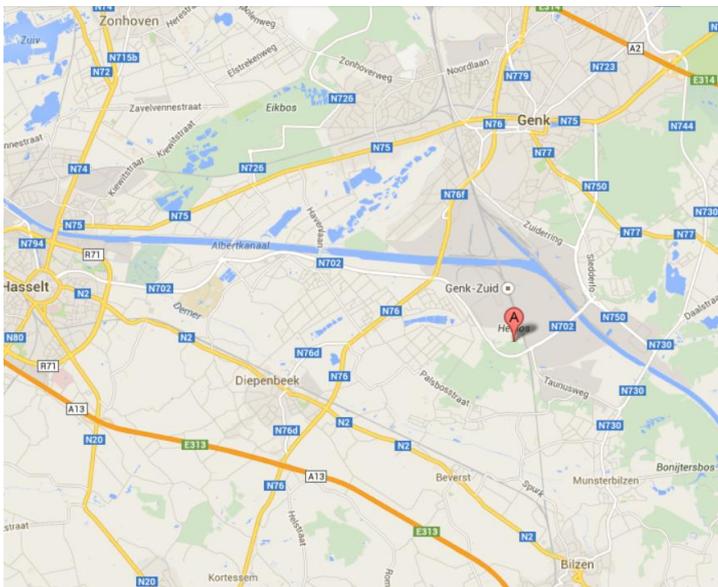
4.3 Resultaten benchmark zonder interview

4.3.1 Mobility Center Genk Zuid

Het Mobility Center Genk Zuid is gelegen langs de Taunusweg op het gelijknamig bedrijventerrein te Genk. Op ruime schaal is het Mobility Center gelegen tussen de E314 en de E313. De afstand tot het hoofdwegennet bedraagt in beide richtingen 9 à 10 km.

MCGZ moet gezien als een multifunctioneel centrum dat diverse bedrijven en infrastructuur groepeert om truckers en logistieke bedrijven een 'one stop shop' aan te bieden. Het vormt een projectvennootschap waarin LRM, De Scheepvaart nv en Groep Bruno (i.p.v. oorspronkelijke vennoot Groep Ewals Cargo) participeren.

Contact : Tel. +32 89 50 28 75
Ligging: Taunusweg – 3600 Genk



Figuur 36: Ligingsplan Mobility Center Genk Zuid



Figuur 37: Overzichtsplan site Mobility center Genk Zuid

Services

Het MCGZ is een totaalconcept waarbij op de site naast een bewaakte overdekte parking ook een combinatie van diensten aan de orde is, nl. een logistiek centrum, een business centrum, een technisch centrum en een trainingscentrum.

In de zgn. Techno Street zit o.m. een bandenservice, trailer services (universeel onderhoud), truckwash en een ruitenservice vervat. Ook is bv. een elektrisch aansluitpunt voor koeltrailers op de parking aanwezig. Daarnaast zijn services als kantoren, vergaderzalen, fitnesszaal, e.a. onderdelen van het business center.

Als specifieke services spreekt het Mobility Center ook nog van de volgende elementen:

- ontvangst / behandeling- verdeling post;
- infodesk / opvang & begeleiding bezoekers MCGZ;
- telefonie & dispatch/beheer ontvangst- & wachtruimte;
- administratieve taken/ klachtenbehandeling en afwikkeling;
- aankoop grondstoffen en energie;
- organisatie bewaking & veiligheid;
- organisatie ophaal & verwerking afvalstoffen;
- onderhoud bedrijventerrein/organisatie groenvoorzieningen;
- ter beschikking stellen van grond, gebouwen en infrastructuur;
- PR & promotie.

Ook wordt vermeld dat aanvullend douanediensten op de site zijn bijgekomen, waardoor de dienstverlening naar het internationale truckgebeuren op één punt in Limburg gecentraliseerd wordt.

Security

De bewaakte parking is voor 3 slotjes gecertificeerd.

De parking is volledig omheind. Er is één inrit en één uitrit aanwezig, voorzien van een slagboom. Er is 24u op 24u beeldregistratie aan de hand van camera's. Er is tevens nummerplaatdetectie.

Tarief

De eerste 2 uur kan men gratis parkeren op de beveiligde parkeerplaatsen. Daaropvolgend betaalt men 0,5 euro per uur.

Analyse (bron: studie Business School MGM, Vlerick, 2013-2014)

Door studenten van de Vlerick Business School is een gedetailleerde analyse uitgevoerd mbt Mobility Center Genk Zuid. Hierin komt ter sprake wat mogelijk de oorzaken kunnen zijn waarom het centrum niet het succes kent zoals initieel gehoopt:

- De ligging van de site is niet optimaal: relatief ver van de autosnelweg en op het einde van het industrieterrein;
- Bekendheid en signalisatie naar het terrein zijn belangrijke factoren, die kunnen bijdragen tot succes en die op dit moment ontbreken;
- Bovendien is het zo dat de bedrijven die hun transporteurs verplichten om gebruik te maken van een bewaakte parking, op dit moment eerder beperkt is.

Om die reden stellen zij voor om een duidelijk en sterk marketingbeleid uit te stippelen waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen verschillende doelgroepen:



Figuur 39: Luchtfoto VP Park

Services

In het tankstation vinden truckers niet alleen toiletten en douches, maar ook een ontspanningsruimte met Wifi. Daarnaast is er een shop en een restaurant.

Tarief

De tarieven voor het parkeren in de beveiligde zone omvatten bv. 4 euro voor een tijdsperiode van 2u; voor 12u loopt dit op tot 20 euro.

Het is ook mogelijk om in te schrijven op pakketten; zo betekent bv. inschrijven voor 5 nachten of 50u een bedrag van 64 euro (25% korting), met 5 douches inbegrepen.

Security

Er werden bijzondere inspanningen geleverd op het vlak van veiligheid: 1km elektrische afsluiting van 2,5m hoog van het type "Power Fence" om elke indringing te verhinderen, 20 camera's langs de afsluiting, een centraal gebouw waar alle informatie wordt samengebracht, een compleet verlichtingssysteem dat voldoende verlichting biedt maar dat slapende chauffeurs in hun cabine nooit stoort.

De toegang tot de bewaakte parking omvat ook een sas voor binnenkomende en vertrekkende vrachtwagens. Elk voertuig wordt gefotografeerd en geregistreerd. Elke vrachtwagen moet de parking opnieuw via het sas verlaten. De computer vergelijkt de foto's van bij het binnen- en buitenrijden, in geval van twijfel gaan de poorten niet open. Chauffeurs die de parking te voet willen verlaten, doen dit via een speciaal voetgangerssas en moeten zich hier bekendmaken met hun ticket.

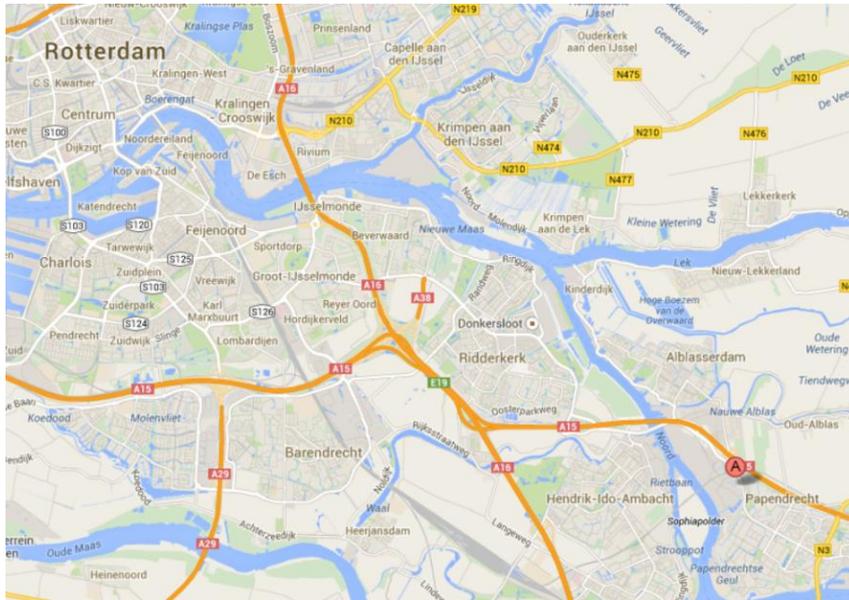
De camera's registreren alle verplaatsingen, 24u op 24. Bij de enige ingang/uitgang van het park is er een bewakingspost. Bewakers controleren er het binnen- en buitenrijden van alle voertuigen. Hun aanwezigheid verhoogt overdag het veiligheidsniveau. Er wordt eveneens nachtbewaking georganiseerd.

4.3.3 TruckParq Nieuwland (Nederland)

De TruckParq Nieuwland is gelegen te Alblasserdam, nabij Rotterdam. De parking ligt op 800 meter van de afrit 22 van snelweg A15/E31, en vormt onderdeel van een industrieterrein. De parking beschikt over 70 beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens.

Contactpersoon: Tel. +32 78 750 31 014

Ligging: Nieuwland Parc 520 – 2952 DG Alblasserdam (Rotterdam)



Figuur 40: Liggingplan Truckparq Nieuwland



Figuur 41: Luchtfoto Truckparq Nieuwland

Services

De aangeboden services zitten vervat in de zgn. DOCK 22 die mee onderdeel vormt van de Truckstop. Hier zijn o.m. volgende services:

- Een restaurant;
- Was-, toilet- en douchefaciliteiten;
- Internettoegang;
- Twee TV's, een op de begane grond en een op de eerste verdieping (gratis);
- Kopieer- en fax service.

Security

De bewaakte parking is voor 4 slotjes gecertificeerd. De parking heeft een omheining, alsook een toegang met slagboom en poort. Er is camerabewaking.

Tarief

De parking is toegankelijk met een persoonsgebonden Cargocard of Truckparq 24/7 card in combinatie met een abonnement. Daarnaast is het mogelijk om een passantenpas te kopen voor een nacht, dag of weekend, eventueel in combinatie met een maaltijd.

Als voorbeeld van prijzen gelden: een dagtarief van 7,26 euro voor een voertuig korter dan 7m, en 9,68 euro voor een voertuig langer dan 7m. Voor een periode van 24u parkeren geldt een prijs van rond de 20 euro.

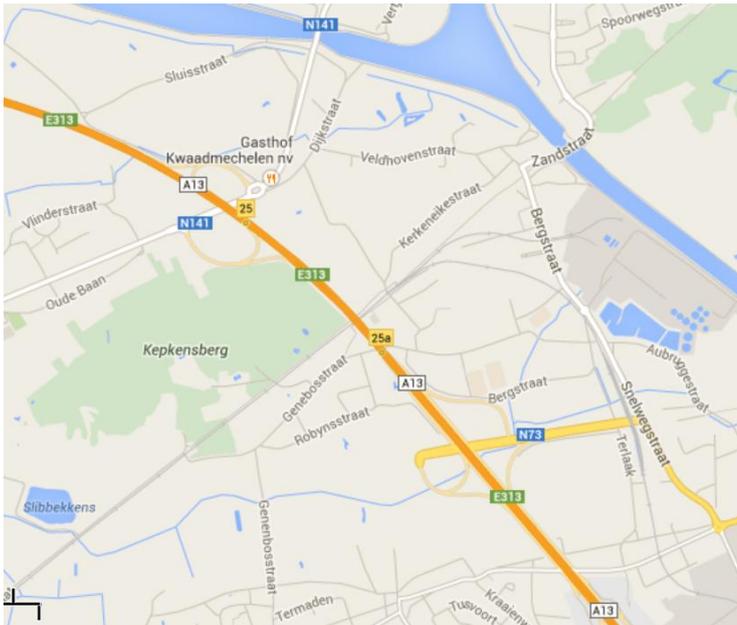
4.4 Andere parkings: parking nabij bedrijf Antrago Kwaadmechelen

Aansluitend aan de terreinen van transport- en distributiebedrijf Antrago aan de Sluisstraat in Ham (vlak nabij het op- en afrittencomplex 25 van de E313, en aansluitend bij het toekomstig bedrijventerrein Ham-Zwartenhoek) situeert zich een parking voor vrachtwagens (en personenverkeer).

Op de site is de parking gecombineerd met een tankstation en een gasthof (restaurant).

De parking (onbewaakt) kent een wisselend druk gebruik. Het gasthof met ruime openingsuren is binnen de regio (en bij de internationale chauffeurs) een gekende locatie voor truckers.

Voor deze site moeten we eerder spreken van een organisch gegroeide vrachtwagenparkeerlocatie met beperkte services/faciliteiten.



Figuur 42: Ligging parking nabij E313/N141 te Ham



Figuur 43: Luchtfoto parking nabij E313/N141 te Ham



Figuur 44: Foto parking nabij E313/N141 te Ham



Figuur 45: Foto parking nabij E313/N141 te Ham

4.5 Synthese van de benchmark (sites met interview)

4.5.1 De geïnterviewden

Een aantal van de geïnterviewden werkten voor een parkeerbedrijf. De contactpersonen van die bedrijven lieten er geen misverstand over bestaan dat ze geïnteresseerd zijn om met Belgische initiatiefnemers te praten over een eventuele samenwerking. Zij zagen het gesprek als een kans tot zakendoen.

Eén respondent werkte voor een kamer van koophandel; daarbij ging het om een kleine parking met weinig eigen dienstverlening.

4.5.2 Omvang en bezettingsgraad

De gemiddelde omvang van de ons bekende beveiligde terreinen voor vrachtwagens bedraagt 116 parkeerplaatsen. We beschikken niet over voldoende gegevens om een betrouwbare inschatting te geven van de bezettingsgraad.

De omvang van de vrachtwagenparkings varieert tussen 40 en 150 beveiligde plaatsen. De bezettingsgraad bedraagt volgens de bevroegde exploitanten tussen 20% en 80%. De bezettingsgraad is aanzienlijk hoger in de werkweek dan in weekends.

Tabel 15: Overzicht omvang en bezettingsgraad parkings benchmark

Locatie	Aantal beveiligde plaatsen	Bezettingsgraad
Securipark, La Crèche (FR)	40	25 à 30%
All4Trucks site Calais (FR)	150, uitbreiding naar 310 beoogd	Niet gekend
Truck Etape Valenciennes (FR)	184	75 en 100% in de week en tussen 50 en 75% in weekends
Truckstop Nobis Asten (NL)	90	Niet gekend
Truckparking Borchwerf (NL)	120	50 à 75%
Secured Truckstop 26bis Heusden Zolder (BE)	110	70 à 80% in de week, 20 à 25% in weekends

4.5.3 Dienstverlening/services

De dienstverlening valt in de meeste gevallen grotendeels buiten de uitbating van de beveiligde vrachtwagenparking. Het is niet altijd duidelijk om een onderscheid te maken tussen de diensten die de uitbater van de parking aanbiedt en de diensten die op wandelafstand gelokaliseerd zijn, maar die aangeboden worden door andere ondernemingen.

De algemene indruk is dat de diensten aan chauffeurs van secundair belang zijn, zowel voor de uitbaters als voor de chauffeurs. De chauffeurs maken slechts van een beperkt aantal diensten gebruik: douches, toiletten en restaurant. Voor de overige behoeften (slapen, ontspanning...) zijn de chauffeurs gewend om op zichzelf aangewezen te zijn.

4.5.4 Veiligheid

De veiligheid van de dienstverlening is duidelijk de meerwaarde: hiermee verkopen de uitbaters hun parking op het internet. Verschillende uitbaters verwijzen naar het certificatiesysteem van de Vakorganisatie E.S.P.O. (European Secure Parking Organisatie). De klassieke voorzieningen zijn een flinke omheining, een sas om het komen en gaan van zowel vrachtwagens als personen te voet te controleren, beveiligingscamera's... Personeel dat eventueel aanwezig is, staat niet alleen ten dienste van de veiligheid maar ook voor het verlenen van andere diensten.

Ook het verdienmodel van de parkings is gebaseerd op de baten van de veiligheid. Er zijn afspraken met verzekeringsmaatschappijen waardoor de verzekeringskosten lager zijn voor vrachtwagens die op een beveiligde parking staan. Op die manier loont het de moeite voor een transporteur om de kost van de vrachtwagenparking te dragen.

4.5.5 Tarieven

Er zijn diverse manieren waarop de tarieven gepresenteerd worden, zodat het moeilijk is om de vergelijking te maken. Onderstaande vergelijking is gebaseerd op een overnachting van 10 uur op een weekdag, zonder gebruik te maken van diensten.

Tabel 16: Vergelijking tarieven

Locatie	Tarief
Securitpark, La Crèche (FR)	€ 10,00
All4Trucks site Calais (FR)	€ 22,50
Truck Etape Valenciennes (FR)	€ 18,90
Truckparking Borchwerf (NL)	€ 18,00
Secured Truckstop 26bis Heusden Zolder (BE)	€ 15,00

De tarieven variëren dus sterk. Het niveau van de aangeboden diensten lijkt de belangrijkste verklaring voor deze hogere prijzen; ook de omvang van de parking is blijkbaar mee bepalend.

4.5.6 Betalingswijzen

Uit de interviews kwam naar voor dat de betalingswijzen een belangrijke factor is in de praktische organisatie. Het terrein met de minst uitgebreide betalingsmogelijkheden biedt niet de mogelijkheid om als bedrijf een factuur te ontvangen. De kosten moeten dus via de onkostennota's van de chauffeurs bij de transportbedrijven toekomen. De terreinen met de

meest geavanceerde betalingswijzen bieden de mogelijkheid om zelfs met Engelse systemen van tankkaarten te betalen. De uitbater van het minst geavanceerde terrein (op dit vlak) onderstreepte dat de mogelijke betalingswijzen een succesfactor zijn.

4.5.7 Succesfactoren

Als succesfactoren werden uiteraard de dienstverlening en het veiligheidsniveau vermeld. De nabijheid van de snelweg en de signalisatie daarop is een andere interessante succesfactor.

De meest interessante succesfactor is echter dat een beveiligd terrein deel moet uitmaken van een netwerk van dergelijke terreinen. Op die manier kunnen transporteurs hun ritten plannen in functie van die beveiligde terreinen en kunnen ze hieromtrent zakelijke overeenkomsten maken met verzekeringsmaatschappijen. Ook schaalvoordelen zoals bij de monitoring van camerabewaking werden vermeld.

4.5.8 Valkuilen

Het duurt blijkbaar twee à drie jaar vooraleer een beveiligde truckparking een aanzienlijke bezettingsgraad haalt. Dat is een periode waarin de rentabiliteit van de investering suboptimaal is. Het is dus een investering met een aanzienlijk risico.

4.5.9 Overige observaties

Sommige verladers eisen dat de chauffeurs gebruik maken van een beveiligde parking wanneer ze geladen zijn. Dit om diefstal van goederen te voorkomen. Vanuit verschillende verladers wordt er dan ook al doorverwezen naar de beveiligde parkings. Ook de verzekeringsmaatschappijen beginnen meer en meer hun voorwaarden af te stemmen op het bestaan van beveiligde vrachtwagenparkings.

Mogelijks wordt de wetgeving rond het lang parkeren ook aangepast. In Frankrijk overweegt men bijvoorbeeld de wekelijkse rusttijd in de cabine te verbieden en de chauffeurs te verplichten in een hotel te slapen en op een beveiligde parking te parkeren.

Er is nood aan faciliterend beleid vanwege de overheid om het gebruik van de vrachtwagenparkings te bevorderen. Onder andere door het voorzien van de nodige signalisatie vanop het hoofdwegennet. Momenteel wordt er voornamelijk mond-aan-mond reclame gemaakt.

Er is ook nood aan een mentaliteitswijziging bij de bedrijven. Er zijn reeds een aantal bedrijven die hun chauffeurs verplichten om gebruik te maken van beveiligde vrachtwagenparkings. Hiernaast zouden de bedrijven bereid moeten zijn om te betalen voor een parkeerplaats. In Engeland liggen de tarieven nog veel hoger, namelijk rond de € 30 per nacht (excl. maaltijden).

4.6 Bevraging via vakorganisaties

In het kader van deze analyse is ook getracht om via FEBETRA (secretariaat Limburgse afdeling), zijnde de belangenorganisatie van transporteurs, aanvullende info rond de problematiek van het vrachtwagenparkeren en de wensen hierrond vanuit de sector, te verzamelen.

Op voorstel van FEBETRA is de enquête die gebruikt is voor de bedrijven te Ravenshout aan hen overgemaakt, en dit ter verdeling aan de bestuursleden van de vereniging. Deze bestuursleden zijn voornamelijk ook bedrijfsleiders van Limburgse transportbedrijven.

De verstuurde enquêtes hebben geen extra randinformatie (geen respons) opgeleverd.

5. CONCLUSIES ANALYSEFASE

Vanuit de verschillende onderzoeken van de analysefase zijn onderstaand de belangrijkste bevindingen gesynthetiseerd. Op basis van deze bevindingen kan in een volgende fase een aanzet gegeven worden naar elementen die van belang zijn voor te komen tot een ontwikkelingsvisie en oplossingsrichtingen.

5.1 Conclusies vanuit het terrein

Op basis van de terreinanalyse, alsook aanvullende informatie voortkomende uit de werkgroepvergadering én de informatie bekomen uit gesprekken met andere betrokken actoren (De Scheepvaart nv, PZ BHT, bedrijven, ...), kunnen de volgende conclusies getrokken worden:

- De vaststelling geldt dat de problematiek van het vrachtwagenparkeren het grootst is buiten de openingsuren van de bedrijven (ochtend en avond – vooral zondagavond).
- De geparkeerde vrachtwagens staan eerder in kleinere hoeveelheden gegroepeerd op verschillende, verspreide locaties van het industrieterrein.
- Op grondgebied van Beringen worden niet veel geparkeerde vrachtwagens vastgesteld, dit kan mogelijks te wijten zijn aan het algemeen parkeerverbod voor zware voertuigen.
- Het vrachtwagenparkeren stelt afwisselend een probleem naar de verkeersveiligheid (kwalitatieve beoordeling):
 - o locaties zonder verkeersveiligheidshinder door gestalde voertuigen:
 - op een specifieke parkeerlocatie voor vrachtwagens: terrein Truibroek, parkeerhavens langs Industrierweg;
 - in een doodlopende straat zonder veel verkeer: zijtak Industrierweg, zijtak Havenlaan).
 - o locaties met verkeersveiligheidshinder door gestalde voertuigen:
 - Ambachtsstraat: parkeren op de rijweg;
 - Transportstraat: parkeerstrook langs smalle rijweg;
- De Albertkade vormt een vrij unieke situatie: naar verkeersveiligheid toe, stellen zich geen problemen. De Scheepvaart nv uit haar bezorgdheid om de technische veiligheid van de infrastructuur, en beoogt dan ook een parkeerverbod tenzij een vergunningsstelsel kan ingevoerd worden.
- Naast plaatselijke verkeersonveiligheid (zichtbaarheid, maatvoering), hebben klachten m.b.t. het vrachtwagenparkeren op openbaar domein vooral ook te maken met het sociaal onveiligheidsaspect. Ook wordt afbreuk gedaan aan de beeldkwaliteit van het industrieterrein.

5.2 Conclusies van de enquête

Op basis van de resultaten van de bedrijfsenquête te Ravenshout, die weliswaar slechts een relatief beperkte respons mocht genieten, kunnen een aantal globale conclusies genomen worden:

- De problematiek van vrachtwagenparkeren zich vrijwel niet stelt tijdens de openingsuren van de bedrijven; vrijwel alle bedrijven kunnen op dat moment voorzien in parkeerplaatsen voor eigen fleet, leveranciers en klanten;
- De problematiek doet zich voor op de periode buiten de openingsuren van de bedrijven; van de klanten/leveranciers van diverse bedrijven noodzaakt zich een situatie waarbij een stallingsplaats dient gezocht op een alternatieve locatie. Locaties die tijdens

de terreinanalyse blijkt geven van vrachtwagenparkeren, blijken ook in de enquête door bedrijven aangehaald te worden;

- De responsbedrijven zien vanuit hun huidige praktijk de effectieve noodzaak van een vrachtwagenparking overwegend niet dadelijk in. Ze stellen daartegenover toch wel dat een dergelijke parking een meerwaarde kan betekenen voor het bedrijventerrein op zich, zowel naar vestigingskeuze als algemeen functioneren/uitstraling van het bedrijventerrein;
- De bedrijven zijn van oordeel dat via een vrachtwagenparking positief kan gewerkt worden aan enerzijds de overlast en schade op/aan het openbaar domein; anderzijds kan het zondermeer het comfort en de menswaardigheid van de chauffeurs verhogen;
- Als meest prioritaire basisvoorzieningen van een parkingsite worden WC, water, douche en afvalverwerking gezien. Voor de opzet van een dergelijk initiatief zien de bedrijven de overheid als geëigend initiatiefnemer.

5.3 Conclusies vanuit de benchmark

Uit de interviews die bij enkele uitbaters van vrachtwagenparkings (in BE, NL, FR – op industrieterreinen gelegen langs belangrijke verkeersassen) afgenomen zijn, kunnen een aantal globale conclusies getrokken worden, nl.:

- De bezettingsgraad varieert volgens de bevroegde exploitanten tussen 20% en 80%; de gemiddelde bezettingsgraad is aanzienlijk hoger in de werkweek dan in weekends;
- De dienstverlening valt in de meeste gevallen grotendeels buiten de uitbating van de beveiligde vrachtwagenparking, en worden vaak zeer selectief door de chauffeurs gebruikt;
- De factor veiligheid wordt duidelijk gezien als de meerwaarde van parking, zowel t.b.v. de uitbater (bv. bezettingspercentage), als de gebruiker (bv. kostenbalans verzekering);
- De tarieven voor het parkeren variëren sterk, en zijn veelal afhankelijk van de bijhorende services;
- De betalingswijzen en –faciliteiten vormen blijkbaar een belangrijke factor in de praktische organisatie van de parkingsunits;
- Als succesfactoren werd zoals verwacht vooral het veiligheidsniveau aangekaart; het aanbieden van services (belangrijkste basisfaciliteiten) vormt ook een factor tot succes;
- De rendabiliteit in de opstartfase (wachttijd tot optimale bezetting) vormt een kritische factor;
- Het gebruik van vrachtwagenparkings wordt zondermeer beïnvloed door specifieke trends/evoluties binnen de sector van het wegtransport (bv. verzekeringsaspecten, verkeersveiligheidsaspecten, sociale aspecten, ..)
- ...

6. DETAIL VAN DE PROBLEEMLOCATIES

Uit het overleg van de werkgroep van 23/09/2014 waarin de bevindingen van de analysefase rond het vrachtwagenparkeren op het industrieterrein Ravenshout is toegelicht, is het voorstel gelanceerd om een detaillering van de probleemlocaties door te voeren. Volgende stappen worden doorlopen :

- Alle terreinwaarnemingen worden nader gedetailleerd en vooral inhoudelijk gestructureerd;
- Voor alle locaties wordt een betere duiding van de terreinproblematiek opgegeven.

6.1 Methode van detaillering terreingegevens

Met als doel te komen tot een betere kennis van de problematiek zijn de gegevens van de terreinanalyses van begin september 2014 per locatie ontleed, en waar mogelijk aangevuld door nieuwe elementen. Dit laatste is gebeurd via:

- Extra info aangeleverd door de betrokken beleidsactoren (lokale besturen);
- extra ingewonnen info van actoren uit het veld (extra infoverwerving door ontwerper bij bedrijven en terrein).

Bij de verdiepingsanalyse is gewerkt per locatie; waar nodig/mogelijk is een aggregatie gedaan naar één type-locatie. Per locatie zijn vervolgens de kwantitatieve gegevens hernomen en verfijnd, alsook zijn een aantal kwalitatieve beoordelingen ingebouwd. Deze analyse is in tabelvorm uitgewerkt en dit voor de drie respectievelijke grondgebieden waarover het industrieterrein zich uitspreidt (Tessenderlo – Ham – Beringen). In de tabellen zijn, telkens voor de drie onderzoeksmomenten de volgende kenmerken rond het parkeren uitgesplitst:

- het aantal geparkeerde voertuigen, met vermelding van de aard van het voertuig;
- de aard van het parkeren (bv. op de rijbaan, in parkeerstrook, enz.);
- de status van de locatie waar geparkeerd wordt (openbaar, privé, ...);
- een interpretatie vanuit het terrein omtrent het al dan niet hinderlijk zijn van het parkeren, en zoja welke hinderaspecten aan de orde zijn. Een aantal categorieën van hinder zijn opgenomen; het gaat om een kwalitatieve beoordeling;
- een indicatie van de binding van het vrachtwagenparkeren aan bepaalde bedrijven op het industrieterrein (of dat het parkeren eerder een algemeen karakter kent). Dit kan slechts een indicatie zijn (cfr. het onbemand zijn van de meerderheid van de voertuigen).

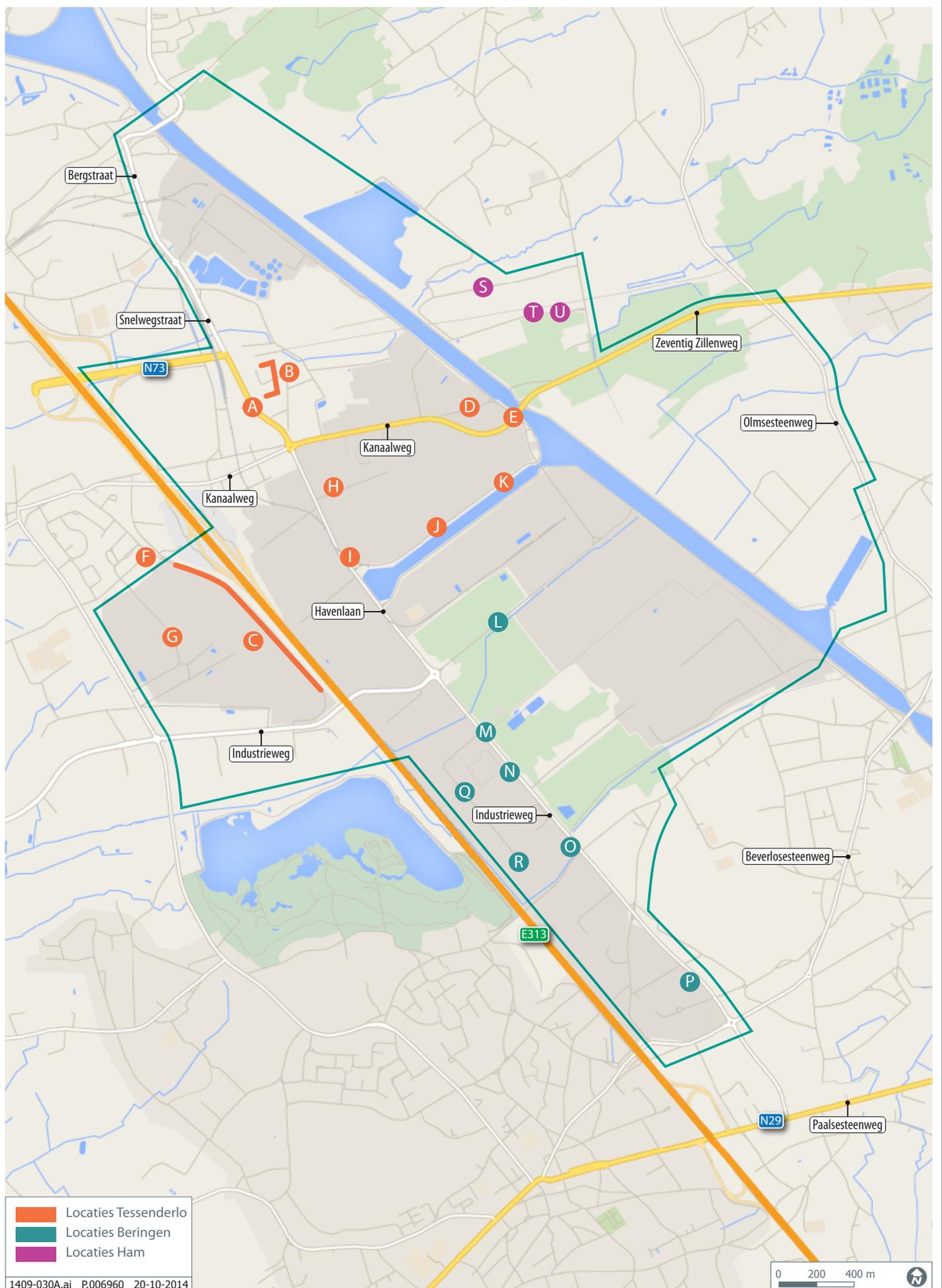
In de bijgaande figuur wordt een overzicht gegeven van de locaties waar het vrachtwagenparkeren zich manifesteerde tijdens de terreinanalyses. De verwijzing naar de locaties (A t.e.m. R) correspondeert met de bijgevoegde tabellen per gemeente. In de tabel wordt per locatie ook aangegeven in welke mate oplossingsvoorstellen wenselijk zijn.

6.2 Grondgebied Tessenderlo

Voor het grondgebied van Tessenderlo geldt de volgende specificering van de locaties met vrachtwagenparkeren.

		gemeente Tessenderlo																																
		A			B			C			D			E			F			G			H			I			J			K		
		snelwegstraat			Ambachtstraat			Transportstraat (tesamen)			Kanaalweg loc1			Kanaalweg loc2			Warande			Essenschotstraat			Havenlaan zijtak			Albertkade loc 1			Albertkade loc2			Albertkade loc3		
		(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)
tijdstip	Dinsdagnamiddag (1)	x			x			x						x									x						x					
	Donderdagochtend (2)				x									x			x						x						x					
	Zondagavond (3)										x															x						x		
Type	Trekker					5		5	1		3	1														1			1			1		
	Oplegger				5	6	5			2	1	1				1			1						5	2	3	2	2	1		2	1	
	Combi	1			2	2	3	6			1			1	1		1		1				3	7	1	4			2			1	2	
detail aard van parkeren	rijbaan				x						x						x																	
	onverharde berm										x																							
	(langs)parkeerstrook	x						x																										
	langsparkeerhaven (gereglementeerd)																																	
	t.h.v. een toerit													x																				
	parkeerterrein																																	
	niet-functioneel terrein																									x			x			x		
Hinder	geen hinder	x												x																				
	verkeersinbreuk																																	
	kwalitatieve verkeersonveiligheid (diversen)							x			x						x																	
	negatieve invloed hoofddoorstroming industrieterrein																																	
	negatieve invloed lokale afwikkeling (auto/vracht/fiets)				x			x			x						x			x														
	hinder t.g.v. beperkte maatvoering/draagkracht wegenis				x			x			x																							
	hinder woonfunctie (aanpalend of nabije omgeving)				x			x			x																							
	belastend voor kwaliteit van de infrastructuur				x			x			x																							
	problematiek zwerfvuil (gekende voorbeelden)				x			x			x																							
	verstoring plaatselijke beeldkwaliteit				x			x			x																							
	SITUATIE OP TE LOSSEN?	NEE			JA			JA			NEE / ?			NEE			JA			NEE / ?			JA			JA			JA			JA		
statuut	privé-terrein													x												x			x			x		
	semi-openbaar																																	
	openbaar terrein	x			x			x			x						x			x			x											
Bedrijfsomgeving (bij concentratie)	geen specifieke (= of andere)	x						x			x			x			x																	
	Tessenderlo Essers							x																										
	Tessenderlo Vos Logistics							x																										
	Tessenderlo Kumas																																	
	Tessenderlo Marlux				x																													
	tessenderlo TDS																									(x)								
	Tessenderlo Pittsburg																																	
	Tessenderlo Containers Maes																																	
	tessenderlo HLC																																	
	Beringen Borealis																																	
	Ham IKO																																	
	totalen op dinsdagnamiddag	22	1		7			6			0			1			1			0			3			0			3			0		
	totalen op donderdagochtend	35		0		8			5			0			1			0			1			7			4			5			4	
	totalen op zondagavond	34		0		13			3			5			0			2			0			1			5			2			3	

Figuur 46: Specificering grondgebied Tessenderlo



- Locaties Tessenderlo
- Locaties Beringen
- Locaties Ham

1409-030A.ai P.006960 20-10-2014



Overzicht locaties vrachtwagenparkeren Ravenshout

6.3 Grondgebied Beringen

Voor het grondgebied van Beringen geldt de volgende specificering van de locaties met vrachtwagenparkeren.

		stad Beringen																	
		L			M			N		O		P		Q		R			
		Industrieweg zijtak			Industrieweg loc1			Industrieweg loc2		Industrieweg loc3		Industrieweg loc4		Schoebroekstraat loc1		Schoebroekstraat loc2			
		(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)
tijdstip	Dinsdagnamiddag (1) Donderdagochtend (2) Zondagavond (3)	x			x			x			x			x			x		
Type	Trekker Oplegger Combi	4			1			1	3		1			1			1		
detail aard van parkeren	rijbaan onverharde berm pechstrook langspaarkeerven (gereguleerd) t.h.v. een toerit langspaarkeerstrook parkeerterrein niet-functioneel terrein	x				x			x			x			x			x	
Hinder	geen hinder verkeersinbreuk kwalitatieve verkeersonveiligheid (diversen) negatieve invloed hoofddoorstroming industrieterrein negatieve invloed lokale afwikkeling (auto/vracht/fiets) hinder t.g.v. beperkte maatvoering/draagkracht wegenis hinder woonfunctie (aanpalend of nabije omgeving) belastend voor kwaliteit van de infrastructuur problematiek zwerfvuil (gekende voorbeelden) verstoring plaatselijke beeldkwaliteit	x				x			x			x			x			x	
SITUATIE OP TE LOSSEN?		JA			NEE / ?			NEE			JA			JA			JA		
statuut	privé-terrein semi-openbaar openbaar terrein				x														
Bedrijfsomgeving (bij concentratie)	geen specifieke (= of andere) Tessenderlo Essers Tessenderlo Vos Logistics Tessenderlo Kumas Tessenderlo Marlux Tessenderlo Pittsburg Tessenderlo Containers Maes tessenderlo HLC Beringen Borealis Ham IKO					x			x			x			x			x	
		?																	
	totalen op dinsdagnamiddag	4	0		1	0		0	4		1	0		1	0		0	1	
	totalen op donderdagochtend	9	4		0	0		4	0		0	0		0	1		1	0	
	totalen op zondagavond	3	0		0	0		3	0		0	0		0	0		0	0	

Figuur 47: Specificering grondgebied Beringen

6.4 Grondgebied Ham

Voor het grondgebied van Ham geldt de volgende specificering van de locaties met vrachtwagenparkeren.

		gemeente Ham								
		S			T			U		
		Truibroek loc1			Truibroek loc2			Truibroek loc3		
		(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)
tijdstip	Dinsdagnamiddag (1) Donderdagochtend (2) Zondagavond (3)	x			x			x		x
Type	Trekker Oplegger Combi	1			5	6				1
detail aard van parkeren	rijbaan onverharde berm pechstrook langsparkerhaven t.h.v. een toerit langsparkerstrook parkeerterrein niet-functioneel terrein		x							
Hinder	geen hinder verkeersinbreuk kwalitatieve verkeersonveiligheid (diversen) negatieve invloed hoofddoorstroming industrieterrein negatieve invloed lokale afwikkeling (auto/vracht/fiets) hinder t.g.v. beperkte maatvoering/draagkracht wegenis hinder woonfunctie (aanpalend of nabije omgeving) belastend voor kwaliteit van de infrastructuur problematiek zwerfvuil (gekende voorbeelden) verstoring plaatselijke beeldkwaliteit		x		x					x
SITUATIE OP TE LOSSEN?			NEE / ?		NEE					NEE / ?
statuut	privé-terrein semi-openbaar openbaar terrein							x		x
Bedrijfsomgeving (bij concentratie)	geen specifieke (= of andere) Tessenderlo Essers Tessenderlo Vos Logistics Tessenderlo Kumas Tessenderlo Marlux Tessenderlo Pittsburg Tessenderlo Containers Maes tessenderlo HLC Beringen Borealis Ham IKO		x							x
totalen op dinsdagnamiddag		6	1		5			0		0
totalen op donderdagochtend		1	0		0				1	
totalen op zondagavond		6	0		6					0

Figuur 48: Specificering grondgebied Ham

6.5 Synthese van de op te lossen probleemlocaties

Op basis van de vaststellingen van het terrein en de beoordelingen zoals gemaakt in de voorgaande paragrafen, is een synthese gemaakt van de locaties waar de noodzaak/wens bestaat om voor het plaatselijk vrachtwagenparkeren oplossende maatregelen te zoeken.

Ter samenvatting hierbij de locaties die prioritair in aanmerking komen voor het zoeken naar een oplossing:

- Ambachtsstraat;
- Transportstraat;
- Warande;
- Havenlaan (zijtak);
- Albertkade (omgeving kanaal);
- Industrieweg (zijtak);
- Industrieweg (hoofdas);
- Schoebroekstraat.

Voor een aantal locaties is in principe geen sprake van een fundamentele hinder, maar kan toch de vraag geuit worden naar het zoeken naar een potentieel betere situatie:

- Kanaalweg (zijtak);
- Albertkade (zijtak);
- Essenschotstraat;
- Truibroek.

7. OPLOSSINGSRICHTINGEN

In het kader van het doorgronden van de parkeerproblematiek binnen het industrieterrein Ravenshout is het nodig om te vertrekken vanuit een bredere scope van de problematiek, waarbij de verschillende types van parkeren mee in beschouwing genomen worden.

7.1 Typologie van de problematiek

In theorie kan de problematiek rond het vrachtwagenparkeren op industrieterreinen (en omgeving), herleid worden naar een drietal vormen van parkeren, met name:

- 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.

Voor deze drie vormen van vrachtwagenparkeren dient in het onderzoeksgebied van Ravenshout een afweging gemaakt, en dit om te kijken waar de kern van de problematiek zich situeert, alsook waar oplossingen moeten onderzocht worden.

7.1.1 Problematiek van het transitverkeer

Het industriegebied van Ravenshout situeert zich langs de hoofdweg E313. Deze verkeersader kent een grote trafiek van vrachtverkeer, met hierin een groot aandeel vrachtverkeer dat zich beweegt van en naar de haven van Antwerpen.

In de buurt van het industrieterrein zijn een 3-tal locaties waar het transitverkeer zich in functie van rusttijden en overnachting kan aandienen om te parkeren:

- de E313 beschikt ter hoogte van het complex 25a in Tessenderlo over een autosnelwegparking, met inbegrip van een vrachtwagenparking. Aan elke zijde van de E313 zijn aan het service-station van TOTAL een 40-tal parkeerplaatsen voor trucks aanwezig; het vormen niet-bewaakte parkeerplaatsen.
- vrachtwagens kunnen terecht op het onbewaakte parkeerterrein van de private site Gasthof Kwaadmechelen. Dit terrein is gelegen vlak nabij het E313-complex 25 aan de N141 Staatsbaan te Ham. Hier kunnen de truckers terecht op een terrein met een 50-tal parkeerplaatsen. De site wordt niet vanaf de E313 gesignaleerd.
- het industrieterrein Lummen-Zolder beschikt over een privaat initiatief, nl. Truckstop 26bis, waar gebruik kan gemaakt worden van een bewaakte vrachtwagenparking. Het terrein kent een stallingscapaciteit van om en bij de 110 truck-parkeerplaatsen; bovendien zijn diverse services voor de chauffeurs aan de site verbonden. De parking wordt vanaf de E313 gesignaleerd.



Figuur 49: Situering E313-parking voor transitverkeer te Tessenderlo

Gegeven de drie voornoemde mogelijkheden tot parkeeropvang, is er momenteel geen kennis van een structureel probleem rond het parkeren van dit transitverkeer. Het beschikbare aanbod is voor de regio overwegend voldoende voor de opvang. Er is ook geen kennis van het uitdeinen van dit type parkeerbehoefte naar de bredere omgeving, en dus ook niet naar wegen, onbenutte terreinen of privéparkings binnen het industrieterrein van Ravenshout. Deze bevinding wordt ook bekrachtigd door zowel de Wegenpolitie als de lokale politie BHT; er zijn ook geen bedrijven op het industrieterrein die melding maken van opvang van een dergelijke parkeerdruk.

Teneinde transitverkeer dat behoefte kent voor stalling/overnachting op te vangen, kan trouwens aan de infopanelen van het industrieterrein van Ravenshout extra voorzien worden in een verwijzing naar de Truckstop 26bis, die dan aanvullend fungeert op de signalisatie die op de E313 aangebracht is.

7.1.2 Problematiek van het vrachtwagenparkeren in de woonkernen

Het vrachtwagenparkeren door de lokale chauffeurs in het woongebied vormt een algemeen probleem op gemeentelijk niveau. Deze alom gekende problematiek die zich binnen de dorpskernen manifesteert, vraagt naar structurele oplossingen teneinde de overlast voor de omwonenden (geluidslast, visuele last) zoveel mogelijk te beperken. Het diffuse karakter maakt dat de aanpak, en vooral het succes van de aanpak niet steeds voor de hand liggend is.

Ook deze problematiek kent in principe raakpunten met het ruime gebied van Ravenshout. Het industriegebied situeert zich niet alleen globaal tussen de hoofdkernen van Beringen, Tessenderlo en Ham, maar in de directe omgeving liggen ook kleinere woonkernen die rechtstreeks aansluiten op de industriezone. Het betreft hier bv. de woonzones van Genenbos (Ham), Ter Laak en Hulst (Tessenderlo) en Tervant en Paal (Beringen).

De maatregelen die binnen de drie lokale besturen ten aanzien van deze problematiek zijn/worden genomen, liggen op een verschillend niveau.

De stad Beringen heeft een specifiek politiereglement waarbij voor het ganse grondgebied enkel het parkeren van vrachtwagens tot max. 3,5 ton is toegelaten; voor andere vrachtwagens zijn specifieke locaties op het grondgebied aangeduid. De toepassing van het reglement heeft het aantal klachten sterk verminderd.

Voor Tessenderlo en Ham geldt een dergelijk overkoepelend reglement niet, maar zijn er wel (enkel) plaatselijk een aantal reglementen voor het stalling van het vrachtwagenverkeer van toepassing. Zo is er voor Ham in de buurt van het industriegebied Ravenshout (omgeving

Zandstraat/Bergstraat langs het Albertkanaal) een voorgestelde vrachtwagenparking. Voor Tessenderlo is er in het gehucht Hulst een kleinschalige parkeergelegenheid voorzien.

In het kader van deze studie voor Ravenshout ligt het alvast niet in de bedoeling een verdere focus op deze parkeerproblematiek te leggen. Trouwens zoeken de chauffeurs meestal zo dicht mogelijk bij de woonlocatie een oplossing voor het stallen van hun vrachtwagens (cfr. veiligheidsaspect); de overheveling van dit soort van parkeren naar zones van het industrieterrein is in de praktijk dan ook niet vanzelfsprekend.

7.1.3 Problematiek van het bestemmingsverkeer op industrieterreinen

De problematiek van het parkeren van bestemmingsverkeer op het industrieterrein vormt aldus de belangrijkste scope van de studie. De terreinwaarnemingen van september 2014 leveren een bevestiging van deze problematiek. In verspreide vorm komen op het industrieterrein solitaire vrachtwagens of clusters van vrachtwagens (of enkel trekkers of opleggers) voor; op basis van hun specifieke locatie, maar ook de bevindingen van de ontvangen enquêtes, zijn de vrachtwagens te linken aan de plaatselijke bedrijvigheid.

Naast het verspreide karakter van de gestalde vrachtwagens, is ook de intensiteit van het vrachtwagenparkeren zeer divers. Voor de delen van het industriegebied op grondgebied van Beringen en Ham zijn de vaststellingen van parkeren in feite zeer beperkt. Voor het grondgebied van Tessenderlo daarentegen plaatselijk (sterk) uitgesproken. Uiteraard hangt deze diversiteit ook af van de aard van de bedrijfsactiviteiten die in het betrokken deelgebied aanwezig zijn.

Ook geldt een diversiteit voor de reden van het stallen van de vrachtwagens. Overwegend kunnen de volgende redenen ten grondslag liggen:

- Bedrijven kennen een tekort aan ruimte voor het stallen van de eigen vrachtwagens;
- Chauffeurs (klanten/leveranciers) hebben voor/na hun bezoek aan een bedrijf nood aan een stallingsplaats om hun administratieve documenten af te handelen, of bv. ook voor hun route verder af te stemmen;
- Chauffeurs die tijdens de werkuren het bedrijf slechts op specifieke uren/afspraken kunnen betreden voor het laden/lossen hebben nood aan een tijdelijke wachtparking;
- Chauffeurs (meestal buitenlandse) die in het weekend/'s avonds/'s morgens (buiten de werkuren) in de omgeving van het bedrijf zich stallen om te wachten op de hervatting van de bedrijfsactiviteiten, hebben op een structurele wijze nood aan parkeeropvang.

Voor het industrieterrein van Ravenshout is vanuit de terreinverkenning en de doorgevoerde enquêtes vastgesteld dat de reden van het stallen van de vrachtwagens eerder ook een mix vormt van de voornoemde redenen.

Tot slot kan ook gewezen worden op het feit dat er in de problematiek veelal een wezenlijk onderscheid bestaat tussen de ouderdom van de bedrijven. Vooral bij de oudere bedrijven die vaak een gebrek aan ruimte kennen, is de problematiek het meest reëel. Bij nieuwe bedrijven zijn in het kader het afgelegde vergunningentraject met de lokale overheid meestal reeds een aantal maatregelen die op een potentiële stallingsproblematiek inspelen, opgenomen.

7.2 Aanzet oplossingsrichtingen

7.2.1 Uitgangspunten

Vanuit de analyse en de probleeminventaris in het terrein Ravenshout is gebleken dat het vrachtwagenparkeren zich niet alleen voordoet onder verschillende vormen/omstandigheden enerzijds, maar dat het parkeren zich ook qua omvang niet in extreme vormen manifesteert anderzijds.

Vanuit deze vaststelling wordt geoordeeld dat er zich dan ook niet dadelijk een behoefte aandient om te zoeken naar één overkoepelende oplossing voor het ganse industrieterrein, waarbij werk wordt gemaakt van de aanleg van een centrale (bewaakte) vrachtwagenparking en waarbij voorzien wordt (desgevallend) enkele aanhorige service-diensten.

In samenspraak met de leden van de werkgroep is ervoor geopteerd om waar mogelijk een aantal ruimtelijk verspreid liggende acties/initiatieven te onderzoeken, die kunnen bijdragen tot de opvang van de plaatselijke problematiek van het vrachtwagenparkeren.

Bij het op zoek gaan naar oplossingen is dan ook gewerkt vanuit een eerder lokale en/of zonale benadering, waarbij voor de zich manifesterende knelpunten één of meerdere oplossingsrichtingen naar voor geschoven worden. Bij het zoeken naar oplossingen (ruimtelijk/infrastructureel) wordt zowel uitgekeken naar mogelijkheden die zich aandienen in de private sfeer (bedrijven), als naar ingrepen die binnen het openbaar domein tot stand kunnen komen.

Belangrijk is dat de maatregelen steeds rekenschap geven van een aantal randvoorwaarden/eisen, die zowel kunnen gelden vanuit verkeerskundige, ruimtelijk-functionele als landschappelijk/milieukundige invalshoek.

Vanuit de verkeerskundige invalshoek is 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 is 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 is 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, ..).

Naast pragmatische (fragmentaire) oplossingsvoorstellen, zal ook uitgekeken worden op een aantal overkoepelende maatregelen die voor het integrale industrieterrein kunnen gelden; het gaat hier vooral over maatregelen binnen een flankerend beleid.

In de volgende paragrafen worden eerst een aantal type-oplossingen naar voor geschoven en algemeen omschreven. Daarna worden per gebied (zone van het industrieterrein) concrete voorstellen verder aangereikt.

7.2.2 Mogelijke vormen van oplossing

In functie van het optimaliseren van de parkeersituatie op het industrieterrein, dient enerzijds ervoor gezorgd dat er mogelijkheden zijn voor de uitbouw van een voldoende groot aanbod, en anderzijds voor een zo optimaal mogelijk georganiseerd/gestructureerd aanbod.

Bij de oplossingsrichtingen wordt een onderscheid gemaakt tussen specifieke oplossingen die op niveau van privaat domein of openbaar terrein kunnen voorzien worden, maar ook de overkoepelende, flankerende (beleids)maatregelen die binnen een breder gebied (industrieterrein) kunnen gelden.

7.2.2.1 Principes van bij de aanpak

De verantwoordelijkheid rond een goede parkeerorganisatie binnen de industrieterreinen ligt in eerste instantie bij de bedrijven zelf. Als organisator van haar activiteiten dienen de bedrijven in te staan voor het ontwikkelen van een op maat van de activiteit afgestemd parkeeraanbod; dit geldt zowel voor het parkeren van de eigen vrachtwagenvloot, als voor het parkeren van de klanten en leveranciers die het bedrijf aandoen.

Toch stelt men vast dat op vele industrieterreinen zich oplossingen noodzaken om de organisatie van het parkeren in goede banen te leiden; diverse omstandigheden, die zowel kunnen afhankelijk zijn van (de evolutie van) de specifieke bedrijfsvoering als van externe factoren (klanten/leveranciers) maken dat zich doorgaans op industriezones probleemsituaties rond parkeren aandienen.

Oplossingen, zowel gestuurd vanuit de bedrijven zelf, alsook vanuit initiatief van de overheid of de beheerder van het bedrijfsterrein, kunnen bij de aanpak van het probleem aan bod komen.

Als belangrijkste categorieën zijn mogelijk:

- Het voorzien van beperkte faciliteiten nabij actuele parkeerlocaties: wanneer langdurig vrachtwagenparkeren op industrieterreinen mede plaatsvindt op daartoe voorbestemde of toegestane zones, kunnen op initiatief van de overheid (of i.s.m. bedrijven) extra faciliteiten t.b.v. de chauffeurs voorzien worden. Het integreren van voorzieningen zoals vuilcontainers, wc's, e.d. kan alvast een bijdrage leveren voor het behoud van de netheid van het industrieterrein, en ook voor de hygiëne bij de truckers.
- Onderlinge afspraken tussen bedrijven omtrent een gedeeld/gecombineerd gebruik van beschikbare privé-parking: bedrijven kunnen elkaars parkeeraanbod benutten wanneer er sprake is van een bepaalde overcapaciteit bij één van de bedrijven, of wanneer het tijdsvenster van het gebruik bij de betrokken bedrijven onderling afwijkt.
- Ontwikkeling extra parkeerzones op privédomein: binnen industrieterreinen situeren zich meestal percelen of zones met geen of beperkt functioneel gebruik. Het betreft veelal gronden waar bv. de activiteiten zijn stopgezet, of gronden die door bepaalde

bedrijven strategisch zijn opgekocht. Op initiatief van bedrijven (al dan niet gestuurd door de overheid) kan de aanwending van dergelijke percelen voor de uitbouw van een gestructureerd parkeeraanbod nagestreefd worden, zowel voor eigen gebruik alsook (en vooral) voor gebruik van derden.

- Herontwikkeling van zones binnen bedrijventerreinen: de kavel- en ontsluitingsstructuur binnen bepaalde delen van (oudere) industrieterreinen laat niet steeds toe op een oordeelkundige wijze de nog beschikbare ruimte efficiënt(er) te benutten. Via het opzet van een herverkaveling kunnen nieuwe mogelijkheden voor verdere invulling gecreëerd worden. Binnen een dergelijke ruimtelijke reorganisatie kan ook mede aan een bestaande parkeerproblematiek oplossing geboden worden.
- (Her)inrichting van het openbaar domein: de openbare ruimte kan niet steeds verruimd worden ten dienste van het parkeren. Mogelijkheden bestaan wel om te zoeken naar een herinrichting van de openbare ruimte om extra parkeerfaciliteit te creëren. Meestal betreft het de inrichting van groen- en bermstroken, de integratie van extra parkeerstroken, of het integraal aanpassen van wegprofielen.
- Uitbouw van een centrale, collectieve vrachtwagenparking: deze oplossing vormt de meest doorgedreven stap in de aanpak van de parkeerproblematiek op bedrijventerreinen. Indien het parkeren niet kan op de bedrijfssites vormt de aanleg van een collectieve vrachtwagenparking een overkoepelende oplossing op niveau van het ganse industrieterrein.
Inleidend werd reeds gesteld dat deze oplossing voor Ravenshout niet als voorkeuroplossing beschouwd wordt.

Een goede implementatie van maatregelen ter aanpak van de parkeerproblematiek is gebaat met een duidelijke bewegwijzering voor de truckers. Zeker voor de niet aan het bedrijf verbonden truckers (leveranciers en klanten, en niet in het minst de buitenlandse truckers) is het van belang om ervoor te zorgen dat ze op een gerichte en veilige wijze hun bestemming bereiken. De mate waarin eventuele aanpassingen en aanvullingen aan het bestaande bewegwijzeringssysteem dienen doorgevoerd te worden, zijn afhankelijk van de oplossingskeuzes. Zo zullen de aanpassingen verschillen afhankelijk van een lokale, zonale of overkoepelende oplossingsinitiatieven voor het parkeren.

Naast de bewegwijzering is uiteraard ten behoeve van het succesvol implementeren ook een belangrijke communicatieve rol weggelegd bij de bedrijven zelf, en dit zowel naar de eigen vloot als naar de externe truckers.

7.2.2.2 Ondersteunende aspecten

Ruimtelijke en verkeerskundige ingrepen ter opvang van de parkeerproblematiek op industrieterreinen kunnen enkel een afdoende bijdrage leveren indien ook door de lokale besturen werk wordt gemaakt van een gedegen flankerend beleid dat vooral focust op twee elementen:

- Enerzijds een beleid dat ervoor zorgt dat zich bij nieuwe bedrijfsvoering geen nieuwe probleemsituaties meer gaan manifesteren. Mogelijkheden hiertoe zitten vervat in een consequent vergunningenbeleid dat, rekening houdend met de specifieke bedrijfsactiviteiten, voor het parkeeraanbod en –gebruik voorwaarden oplegt

- Anderzijds een beleid dat ervoor zorgt dat het onoordeelkundig stallen van vrachtwagens op het openbaar domein vermeden wordt. Mogelijkheden hiertoe zitten vervat in het opstellen van positionele verordeningen, die ervoor zorgen dat periodiek stilstaan van vrachtwagens (bv. > 3 ton) in de openbare ruimte vermeden wordt.

Uiteraard vraagt het voeren van een flankerend beleid steeds om een goede communicatie en samenwerking tussen alle betrokken actoren, inzonderheid zeker de bedrijven, de gemeente en de eventueel van toepassing zijnde beheerder van het bedrijventerrein.

Indien actief binnen het bedrijventerrein, dient ook een centrale rol weggelegd voor de ondernemingsclub(s), die binnen het communicatieproces een faciliterende/organiserende rol kunnen spelen.

7.3 Oplossingen voor het projectgebied Ravenshout

In de hiernavolgende punten worden oplossingen op maat van het industrieterrein Ravenshout gebundeld. Belangrijk hierbij is dat er dus gericht, op locatie, gezocht wordt voor opvang van het probleem van het vrachtwagenparkeren.

Naast de oplossingen "op locatie" vormen, algemene ondersteunende maatregelen mede de basis om de problematiek niet alleen te beheersen maar ook op een preventieve wijze te benaderen en te voorkomen. Een aantal mogelijkheden worden opgelijst, en ook onderstaand als eerste punt behandeld.

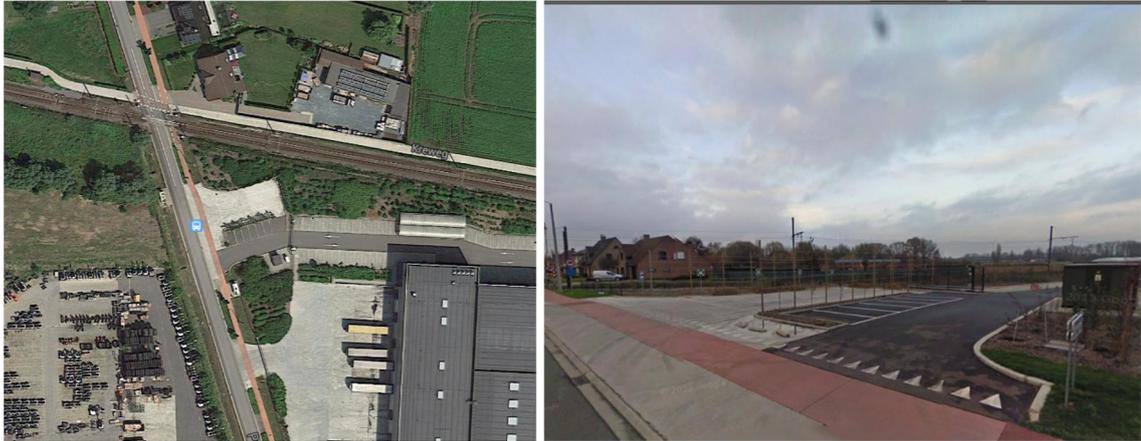
7.3.1 Globale ondersteunende maatregelen

7.3.1.1 Voeren van een duurzaam vergunningenbeleid voor nieuwe activiteiten

Het voeren van een duurzaam vergunningenbeleid houdt in dat de lokale overheid bij de vergunningverlening mee waakt over de goede inrichting van nieuwe bedrijfspercelen, over de goede toegankelijkheid van en de verkeersveiligheid rond de site, alsook over de voldoende parkeergelegenheid voor werknemers en goederentransport.

Rond het vrachtwagenparkeren dient de lokale overheid in de eerste plaats eisen te stellen naar parkeerruimte op eigen domein, en zonodig naar voorzieningen voor vrachtwagens die buiten openingsuren toekomen en aan het bedrijf moeten wachten. Bij het lenen van de vergunningen kan (en dit zo mogelijk reeds afleidend uit beschikbare voorschriften uit bv. RUP's) gewerkt worden door het opleggen van een maximaal bebouwingspercentage van het perceel, om (mede hieruit vertrekkend) de nodige ruimte voor het parkeren te waarborgen.

Voor de opvang van vrachtwagenparkeren buiten de bedrijfsuren is bij vele bedrijven de behoefte niet steeds zo groot. Kleinschalige oplossingen komen vaak reeds tegemoet aan de specifieke bedrijfsinherente problemen. Bijgaande figuur geeft als voorbeeld een type-oplossing voor dit probleem, waarbij extern aan de bedrijfstoegang een aantal extra parkeerplaatsen voor opvang van zowel vrachtwagens (alsook auto's) voorzien worden.



Figuur 50: Voorbeeld opvangparking voor parkeren nabij bedrijfsstoegang (voorbeeld in Puurs)

Vanuit de overheid kan verder ook i.f.v. de uitreiking van de stedenbouwkundige vergunning aan bedrijven gevraagd worden om op basis van een mobiliteitstoets (niet verplicht) of MOBER (verplicht bij bedrijfsprojecten van bepaalde omvang – zie wetgeving rond bouwvergunningen in voege sedert 1 september 2009) de verwachte mobiliteitseffecten, en dus ook die van het vrachtwagenparkeren, in kaart te brengen.

Het voeren van een duurzaam vergunningenbeleid is een taakstelling die voor het ganse industrieterrein Ravenshout en haar toekomstige uitbreidingen dient te gelden, en dus op niveau van de drie lokale besturen best uniform wordt toegepast.

Het voorbeeld van de recente vestiging van het nieuwe bedrijf Stanley Black & Decker te Ravenshout (grondgebied Tessenderlo - zone 9), bewijst alvast dat in het kader van het vergunningenbeleid afspraken/maatregelen rond vrachtwagentrafiek en -parkeren in te bouwen zijn.

7.3.1.2 Opmaak bedrijfsvervoersplan

De opmaak van een bedrijfsvervoersplan heeft tot doel een langetermijnstrategie voor bedrijven (of cluster van bedrijven) uit te werken om negatieve effecten van mobiliteit te beperken en aldus duurzame mobiliteit te promoten.

In essentie richt het bedrijfsvervoerplan zich voornamelijk op het invoeren van maatregelen om personeelsleden/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 (bv. bundelen, tijdschema's,...), de uitvoering van leveringen (bv. modal shift), alsook parkeermanagement.

In de huidige situatie geldt vanuit federaal of Vlaams niveau nog geen verplichting voor ondernemingen voor de opmaak van een bedrijfsvervoerplan. Sommige lokale overheden leggen wel bij de verlening van de stedenbouwkundige vergunning voor grote bedrijven een verplichting voor een bedrijfsvervoerplan (met periodieke herziening).

Alvast 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, parkeercapaciteit ook voor andere bedrijven open te stellen,... om samen verkeershinder binnen het bedrijventerrein te voorkomen en een goede bereikbaarheid en toegankelijkheid van de sites te behouden.

Op initiatief van de POM Limburg is voor het bedrijventerrein van Ravenshout reeds een project opgezet rond duurzame mobiliteit; dit project oriënteerde zich op het woon-werkverkeer. Gelet de omvang van het bedrijventerrein en de toekomstige uitbreiding, en gelet aard de aard van de activiteiten (transport, logistiek), is het alvast zinvol om op niveau van de drie lokale besturen (i.s.m. de POM) de mogelijkheden voor de opmaak van een overkoepelend bedrijfsvervoersplan, specifiek gericht op het goederentransport, op te maken. Hieraan kan dan ook een afstemming met het toekomstige vergunningenbeleid gekoppeld worden.

7.3.1.3 Maatregelen m.b.t. verkeersreglementering

In functie van het parkeren te organiseren en te oriënteren op specifieke zones (privé of openbaar) vormt de invoering van een éénduidige verkeersreglementering rond het parkeren een belangrijke begeleidende maatregel. Parkeerreglementering kan zonaal of plaatselijk ingevoerd worden, zij het dat een zonale reglementering op niveau van een industrieterrein zorgt voor een gewenste overkoepelende aanpak.

Een parkeerverbod kan daarbij zeker nog aangevuld worden met een aantal flankerende maatregelen, zoals: het inrichten van bermten die het parkeren tegengaan, het aangeven van asmarkeringen op de rijbaan of het aangeven van een markering op de rand van de rijbaan. Uiteraard vormt de handhaving van het systeem/reglement een belangrijk succesfactor voor het invoeren van een parkeerverbod.

Op niveau van het industriegebied van Ravenshout heeft momenteel enkel de stad Beringen een zonaal parkeerverbod voor vrachtwagens (+3,5ton) ingevoerd, en dit trouwens op het integrale haar stedelijke grondgebied. Binnen het industrieterrein zijn wel een aantal zones (vakken) voor het vrachtwagenparkeren afgebakend, nl. langs de Industrieweg. Binnen de gemeenten Ham en Tessenderlo is geen algemeen parkeerverbod voor vrachtwagens van toepassing, en ook niet voor het industrieterrein Ravenshout.



Figuur 51: Signalisatie rond parkeerreglementering - max 3,5 ton (grondgebied Beringen)



Figuur 52: Parkeerhavens langs de Industrieweg te Ravenshout (grondgebied Beringen)

Naar de toekomst wordt in functie van uniformisering op niveau van het bedrijventerrein Ravenshout best werk gemaakt van een intergemeentelijke afstemming rond deze verkeersreglementering, om zodoende éénzelfde handhavingsbeleid binnen de PZ te kunnen voeren, en ook de overige maatregelen/oplossingen ter opvang van het vrachtwagenparkeren grensoverschrijdend te kunnen ondersteunen.

7.3.1.4 Communicatie rond mobiliteit

Bij de invoering van maatregelen ter verbetering van knelpunten op het gebied van verkeer en mobiliteit leert de ervaring dat het communicatieve luik steeds een belangrijke rol speelt.

Een belangrijke succesfactor in het welslagen van acties of maatregelen om wildparkeren te vermijden, omvat in eerste instantie het creëren van een draagvlak bij de bedrijven zelf.

In deze is het belangrijk dat gewerkt wordt via de ondernemingsclubs zoals deze ook voor het bedrijventerrein van Ravenshout functioneren, nl. Ondernemersclub Tessenderlo-Ham (OCTH) en Ondernemersclub Beringen (OCB). Bedrijven en werkgevers dragen namelijk (naast de lokale overheid) ook bij in de communicatie naar hun leveranciers/klanten, en dit wat zowel de te volgen (lever-)routes als het parkeren betreft.

In tweede instantie is er ook de communicatie op het terrein, en meer bepaald aan de hand van de informatie en verkeerssignalisatie die moet zorgen voor de geleiding van de gebruikers (klanten/leveranciers). In de praktijk wordt voornamelijk nog gewerkt onder de statische vorm, maar ook dynamische vormen vinden hun intrede.

Momenteel is op het bedrijventerrein van Ravenshout een statisch systeem van toepassing, waarbij vanaf de infoborden die op de hoofdinvalsassen van het bedrijventerrein staan (4 locaties – Snelwegstraat - Industrieweg zijde Beringen – Industrieweg zijde Tessenderlo – Zeventig Zillestraat), de gebruiker via een zonering (Z1-9) en nummeringssysteem geleid wordt naar het bedrijf. Bij vastlegging van specifieke locaties waar een breder gebruik (voor meerdere bedrijven) van het vrachtwagenparkeren wordt voorzien, kunnen deze locaties in dit signalisatiesysteem geïntegreerd worden.



Figuur 53: Statische infopanelen aan bedrijfsterreinen (Ravenshout)

Een geavanceerd systeem vormt het systeem met de dynamische infoborden die tevens aan de hoofdtoegangen van een bedrijventerrein kunnen voorzien worden (zgn. BISO (Bedrijven Informatie en Signalisatie Systeem), zoals ontwikkeld door intercommunales WVI en Leiedal). Via een dergelijke dynamische infozone, kan een leverancier/klant het bedrijf via een aanraakscherm opzoeken, alsook de meest optimale route naar het bedrijf te weten komen. Daarenboven biedt dit systeem ook mogelijkheden om parkeervoorzieningen in de nabijheid van het bedrijf te signaleren of bij het bedrijf zelf te signaleren.

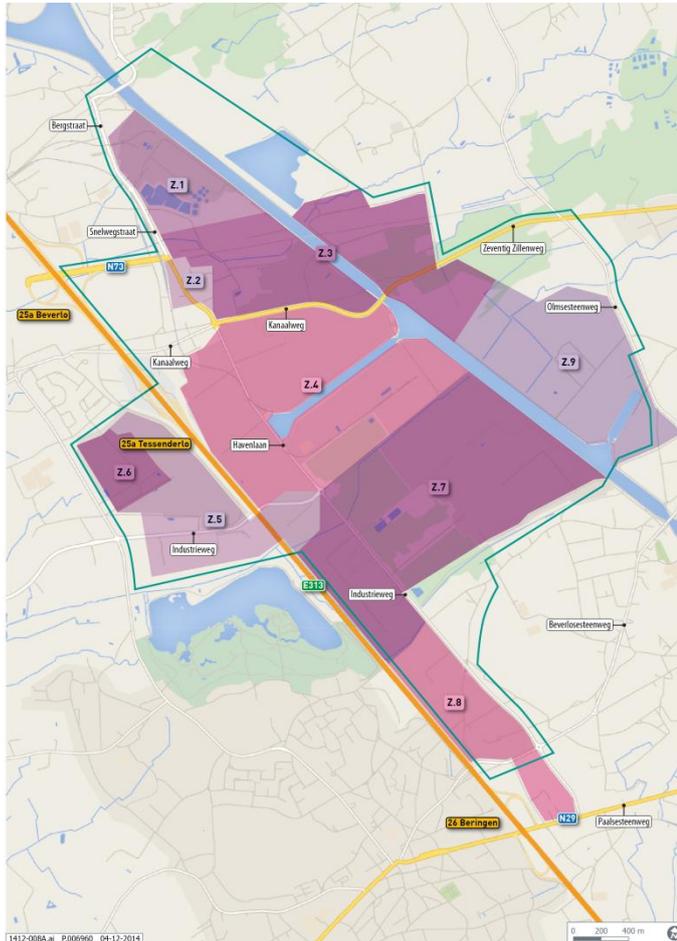


Figuur 54: Dynamische infopanelen aan bedrijfsterreinen (voorbeeld industrieterrein Moorsele)

7.3.2 Specifieke maatregelen op locatie

Bij het behandelen van de knelpuntlocaties en hun potentiële oplossingen binnen het industrieterrein van Ravenshout wordt gewerkt volgens de verschillende knelpuntlocaties zoals deze besproken zijn in hoofdstuk 6. De locaties zijn verspreid over de drie gemeentelijke grondgebieden, en behoren ook tot verschillende zones (zone 1-9) van het industrieterrein.

Bijgaande figuur geeft een overzicht van de zonering van het bedrijventerrein Ravenshout.



Figuur 55: Zonering van het bedrijventerrein Ravenshout

Sommige concrete probleemlocaties spreiden zich zowel over de administratieve grens als over de zonegrens uit; bij de beschrijving wordt dit mede aangegeven. Waar een samenhang van de problematiek aan de orde is, worden de locaties gezamenlijk behandeld.

7.3.2.1 Ambachtsstraat

De problematiek van de Ambachtsstraat die integraal voortvloeit uit de activiteiten van het bedrijf Kumas situeert zich op het grondgebied van de gemeente Tesselenderlo, maar interfereert mede op Hams grondgebied. Naar zonering situeert Kumas zich in zone 2 van het industrieterrein.

Problematiek (locatie B)

De stallingsproblematiek kenmerkt zich door het stallen van voertuigen op de rijbaan rondom het bedrijf, en kent zijn oorzaak in een tekort aan parkeerplaatsen op het eigen terrein, waardoor chauffeurs (eigen transporteurs) gebruik maken van de kleinschalige wegenis om hun vrachtwagen (of oplegger of trekker) te stallen. Het aantal voertuigen (mix) loopt regelmatig op tot 10 à 20 en staan op verschillende segmenten van de Ambachtsstraat.



Figuur 56: Ambachtsstraat – zondagavond

Oplossingsrichting

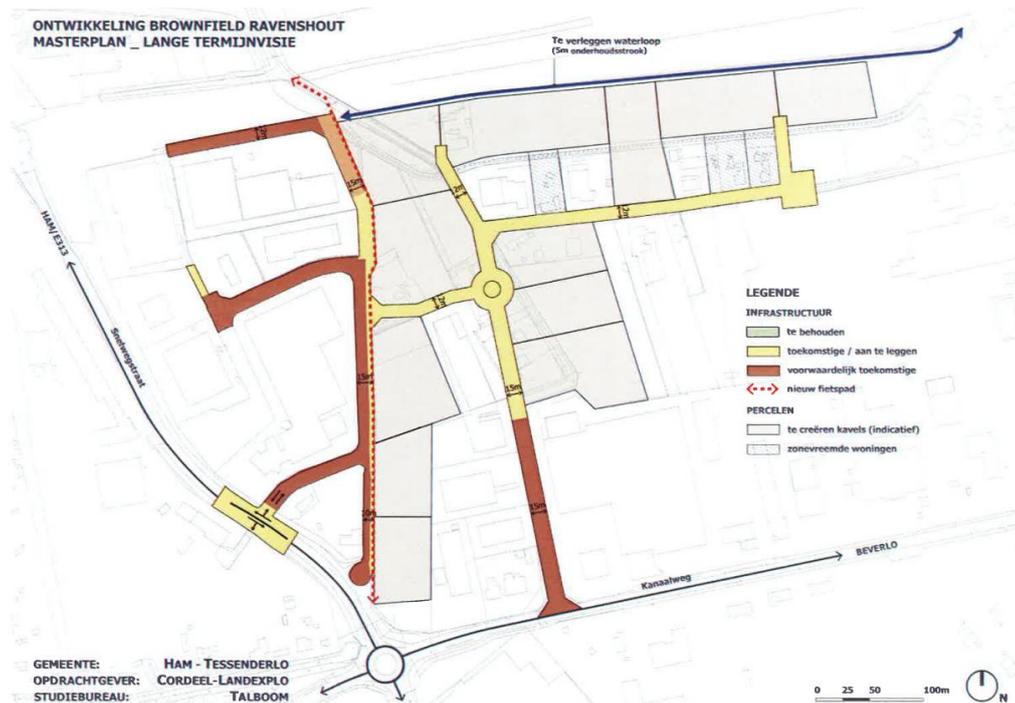
De eigenaar van het bedrijf heeft in functie van het zoeken naar een oplossing van de problematiek reeds bepaalde gronden in de omgeving van zijn bedrijf aangekocht (ten oosten tussen de Ambachtsstraat en Steenoven), en dit specifiek om te zorgen voor betere stallingsmogelijkheden van het vrachtwagenpark.

De actuele kavelstructuur en de minder goede ontsluiting van het gebied zijn tot op heden de oorzaak dat nog geen herlocalisatie van het vrachtwagenparkeren heeft plaatsgevonden.

Momenteel (2014) wordt door de POM-ERSV, en dit in samenwerking met de gemeentebesturen Tessenderlo en Ham, alsook enkele private partners, gewerkt aan een Masterplan voor dit gebied. Het project kadert in een herstructureringsoperatie rond Brownfields; ook deze zone rond de Ambachtsstraat – Steenoven te Ravenshout wordt onder de loep genomen.

In de bijgaande figuur wordt het masterplan, dat in voornoemd kader ontwikkeld is, voorgesteld. Vanuit de voorgestelde herverkaveling van het gebied zullen voor Kumas mogelijkheden ontstaan voor de inrichting van gronden voor vrachtwagenparkeren.

Belangrijk is mede dat in het masterplan uitgegaan wordt van een wijziging van de ontsluitingsstructuur van het gebied, t.t.z. dat het voorstel geldt om de huidige aansluiting op de Snelwegstraat om te vormen tot een rechtsin-rechtsuit, en de ontsluiting sterker georiënteerd wordt via de Ambachtsstraat op de Kanaalweg. Dit zorgt althans voor een verbetering van de plaatselijke verkeersveiligheid.



Figuur 57: Masterplan ontwikkeling Brownfield Ravenshout – lange termijnvisie (bron: gemeente Tessenderlo)

- Voordelen oplossing:
 - o Overkoepelende ruimtelijke ingreep die zowel een aantal bestaande problematieken aanpakt, alsook een duidelijke structuur geeft aan een gebied dat zich momenteel eerder onsamenhangend en onherbergzaam voor toekomstige ontwikkeling manifesteert.
 - o Wat betreft vrachtwagenparkeren, kan er vanuit gegaan worden dat de huidige situatie in de Ambachtsstraat, zich niet meer zal voordoen na uitvoering van het plan: het transportbedrijf Kumas zal ruimte krijgen op een nieuw te ontwikkelen terrein om de nodige vrachtwagens te stallen of te parkeren.
 - o Bovendien kan er bij implementatie van dit masterplan meteen nagedacht worden over een gericht vergunningenbeleid binnen een breder gebied, en kan dit als voorbeeld voor latere ontwikkelingen op andere delen van het industriegebied.
 - o Naar verkeersveiligheid toe, zal de downgrading van de aansluiting van de Ambachtsstraat op de Snelwegstraat (secundaire aansluiting van de zone met een rechts-in, rechts-uit principe) uiteraard een verbetering zijn.
 - o In de huidige verkeersstructuur, waarbij de Snelwegstraat de directe aansluiting geeft naar het hoofdwegennet, past de bestaande aansluiting van de Ambachtsstraat op die locatie in principe niet in een correcte opbouw van de weghiërarchie. Om die reden is de hoofdonthuizing van het te herverkavelen gebied, geënt op de Kanaalweg een logische keuze binnen het bestaande wegennet van het industriegebied.

- Nadelen oplossing:
 - o De ontsluitingsstructuur van het te herverkavelen gebied, zou na het realiseren van de doortrekking van de N73 mogelijk minder logisch zijn. Immers, de functie van de Snelwegstraat als ontsluitingsweg voor de meer oostelijke gebieden (Beverlo e.d.) vervalt op dat moment. De directe verbinding van het nieuwe gebied via de Ambachtsstraat naar de Snelwegstraat die op zijn beurt dan aansluit op de doorgetrokken N73, kan/zal dan terug zinvol blijken.
 - o Het realiseren van het masterplan (of bepaalde elementen hieruit), zal wellicht gepaard gaan met de nodige te volgen procedures. De oplossing voor de acute parkeerproblematiek van de vrachtwagen is dus zeker niet dadelijk een oplossing op de korte termijn. Andere mogelijkheden in het gebied zijn evenwel niet dadelijk voor handen.

7.3.2.2 Transportstraat, Warande, Essenschotstraat

De problematiek van de Transportstraat die betrekking heeft op de plaatselijke activiteiten van enkele logistieke bedrijven (o.m. New Summit-Essers, Vos Logistics, ..) situeert zich op het grondgebied van de gemeente Tessenderlo, en dit in zone 5 van het industrieterrein.

Problematiek (C, F)

De stallingsproblematiek van de vrachtwagen wordt hier gevormd door transporteurs die hier wachten tot ze het bedrijventerrein kunnen betreden voor verdere afhandeling van hun vracht (laden/lossen). De voertuigen staan momenteel geparkeerd op een louter gemarkeerde parkeerstrook op de Transportstraat (overzijde van de bedrijven). De huidige parkeerstrook doet over de ganse lengte van de Transportstraat (en andere straten) eerder dienst voor het autoparkeren ten tijde van de Zwarte Markt van Tessenderlo. De huidige inrichting is voor vrachtwagenparkeren ontoereikend, temeer een vrachtwagen deze enkel kan gebruiken bij het mede innemen van het enkelrichtingsfietspad.

Ter hoogte van de Warande (in de meer noordelijk gelegen woonwijk) staan vrachtwagens in een doodlopende straat van de wijk, evenals dit op de Essenschotstraat beperkt het geval is.



Figuur 58: Transportstraat – donderdagochtend

Oplossingsrichting

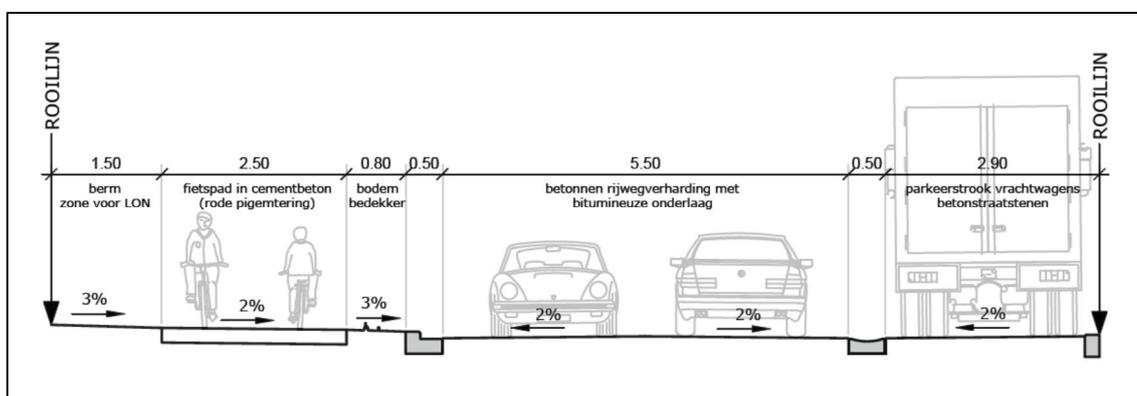
De gemeente Tessenderlo wenst in het kader van wegenis- en rioleringswerken voor de Transportstraat mee verbeteringen te realiseren inzake verkeersveiligheid en hierbij ook de problematiek van het vrachtwagenparkeren te betrekken.

Als optie geldt om een integrale herprofilering van de rijbaan te voorzien, waarbij over een lange afstand aan één zijde van deze straat (kant E313) een aparte parkeerstrook van 2.70m voor de vrachtwagens (en auto's) voorzien wordt, en een dubbelrichtingsfietspad aan de andere zijde voorzien wordt (kant bedrijven).

Via deze maatregel kan over een grote lengte een veilige stalling van vrachtwagens bekomen worden, en dadelijk een aanzienlijk parkeeraanbod ontwikkeld worden.

Gelet op de functionaliteit van de Transportstraat (interne lokale ontsluiting industrie, zonder functie voor doorgaand verkeer) kan de inpassing van structureel langsparkeren op deze as zeker verantwoord worden. Naast de behoefte voor de lokale bedrijven is hier een restcapaciteit voor een ruimer gebied zondermeer beschikbaar.

In de onderstaande figuur wordt het toekomstig profiel van de Transportstraat opgenomen.



Figuur 59: Toekomstig dwarsprofiel Transportstraat met parkeerstrook (bron: gemeente Tessenderlo)

- Voordelen oplossing:
 - o Kwalitatieve totaalverbetering van de infrastructuur, incl. het voorzien van een opvang voor parkeren van vrachtwagens.
 - o Sterke verbetering inzake verkeersveiligheid fietsers: inpassing van volwaardig fietspad dat onafhankelijk is van het vrachtwagenparkeren.
 - o Politionele tussenkomsten inzake fout geparkeerde vrachtwagens, zullen na realisatie van dit plan, wellicht niet meer voorkomen.
 - o Potentie voor opvang vrachtwagenparkeren voor een ruimer gebied.
- Nadelen oplossing:
 - o Verbetering van de rijbaanbreedte van de Transportstraat ten opzichte van de huidige situatie, maar relatief toch eerder krap bemeten (naar functie) binnen een industriegebied.
 - o De oplossing voor de vrachtwagen parkeerproblematiek is gekoppeld aan een ruimer investeringsproject (infrastructuur én riolering) en is hiervan dan ook afhankelijk naar timing en budget.

Een aanvullende denkpiste voor opvang van vrachtwagenparkeren kan erin bestaan om een gecombineerd gebruik van de parkeerterreinen van de Zwarte Markt na te streven. Deze terreinen (grenzend aan de Transportstraat – zie figuur) zijn enkel op zondag functioneel tijdens het markt evenement; zo nodig kunnen aftastende gesprekken met de beheerder van deze terreinen gevoerd worden.



Figuur 60: Parkeerterreinen Zwarte Markt aanpalend aan Transportlaan (Tesselderlo)

7.3.2.3 Albertkade en Havenlaan (zijtak)

De problematiek van de Albertkade heeft betrekking op de plaatselijke activiteiten van enkele grote bedrijven, nl. Pittsburgh, T.D.S. en Marlux. De Albertkade situeert zich op het grondgebied van de gemeente Tesselderlo, en dit in zone 4 van het industrieterrein.

Problematiek (I,J,K en H)

De stallingsproblematiek aan de Albertkade vormt een gemixte problematiek, waarbij vooral naast het langdurig stallen van opleggers, ook gestationeerd wordt door chauffeurs die wachten om toegang te krijgen tot de lokale bedrijven. Het stallen van opleggers is daarnaast ook structureel aanwezig, niet alleen op de Albertkade, maar ook op de hoekzone aansluitend op de Havenlaan (zone langs de spoorzate). Zowel de Albertkade als de hoekzone zijn eigendom van De Scheepvaart nv.

Aan de meer noordelijk gelegen Havenlaan (zijtak) heeft het stallingsverkeer te maken met chauffeurs die aan de toegangspoort van het bedrijf Pittsburgh (achterzijde) wachten om het bedrijf te kunnen betreden. Het vrachtwagenparkeren is dermate van omvang dat het zich bij momenten verder in deze straat verspreid (richting toegangen van het bedrijf BLC).



Oplossingsrichtingen

Bij het zoeken naar oplossingsrichtingen voor dit gebied rond de Albertkade/Havenlaan zijn in deze studie een aantal mogelijke pistes bewandeld. De haalbaarheid ervan zal verder met de betrokken partners verder moeten afgetoetst worden; momenteel zijn enkel aftastende contacten gelegd met bedrijven/eigenaars, teneinde naar de mogelijkheden te polsen.

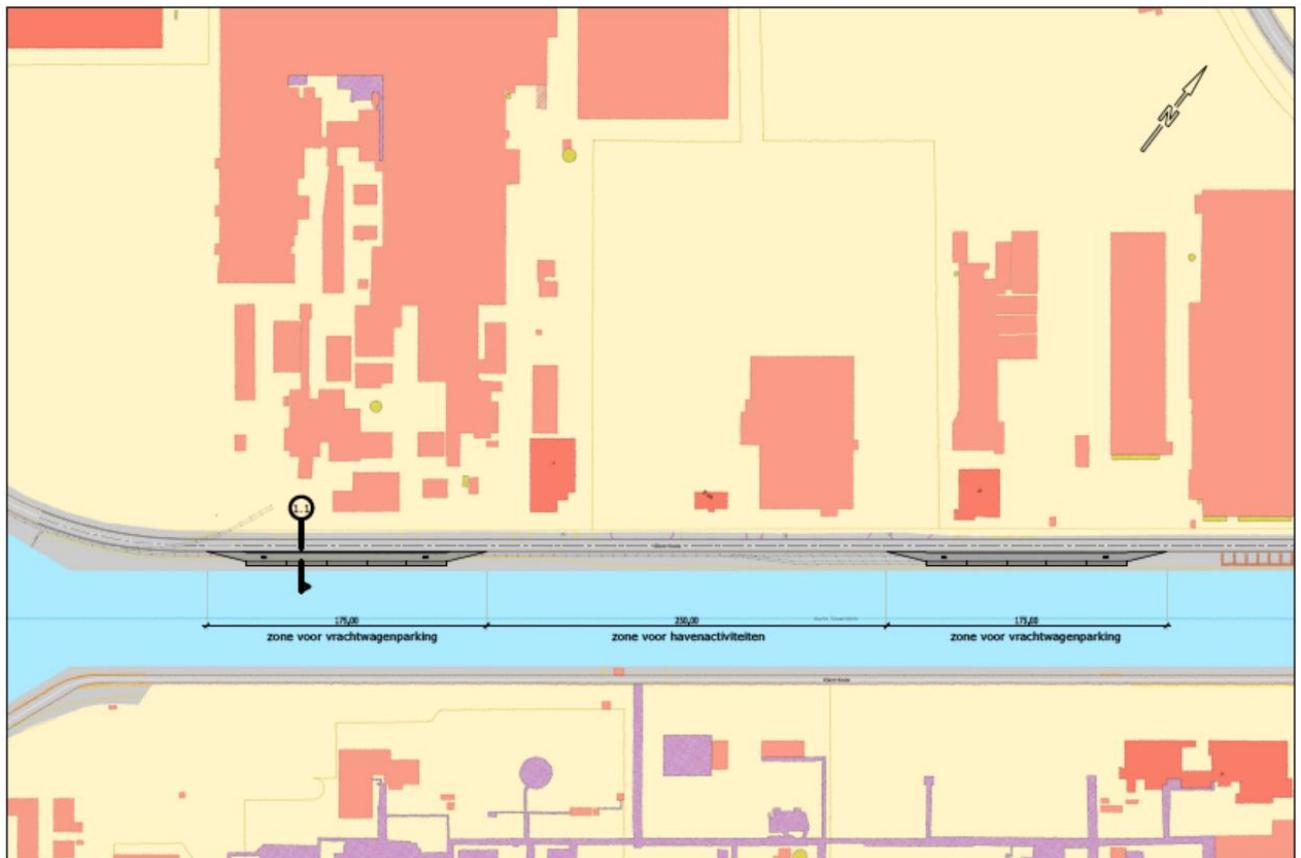
- Mogelijkheden op niveau van de kade

Vandaag de dag kan vastgesteld worden dat de kade vrij veelvuldig gebruikt wordt om vrachtwagens te stallen. Door De Scheepvaart wordt dit vooralsnog toegestaan. De Scheepvaart maakt gewag van het feit dat men getracht heeft om het parkeren van de vrachtwagens te organiseren aan de hand van het afleveren van vergunningen, maar dat dit alsnog geen succes kende. Gelet op de technisch mindere kwaliteit van de kadezone (cfr. aansprakelijkheid m.b.t. het parkeren) heeft De Scheepvaart de intentie om op (korte) termijn het stallen van vrachtwagen/opleggers te verbieden. Indien dit gebeurt, zal dit wel in goede samenspraak met de gemeente Tessenderlo moeten verlopen.

Rekenschap gevend van de meer structurelere laad- en losactiviteiten aan het kade vormt voor De Scheepvaart nv, na de technische optimalisatie van de kade, een duurzame oplossing voor het vrachtwagenparkeren (verhuur t.b.v. stalling) aan deze kade hier geen optie. Ook de hoekzone aan de Havenlaan komt volgens De Scheepvaart nv (contacten met dhr. Bijmens, dienst commercieel beleid, dd. November 2014) hiervoor niet in aanmerking. Eventueel kan een voorstel bekeken worden om een aantal kleinere zones op een meer gestructureerde manier aan de Albertkade voor de vrachtwagens te reserveren; het is evenwel duidelijk dat een fundamentele, zonaal opererende oplossing in dit gebied zeker onder een andere vorm zal moeten tot stand komen.

In deze studie wordt niettemin plaatselijk gebruikmakend van de kade, een mogelijk voorstel van oplossing aangereikt.

- De in de lengterichting beschikbare ruimte van om en bij de 600m is verdeeld in 3 zones, waarbij centraal een zone van 250m open gelaten is voor havenactiviteiten. Hieraan grenzend is langs beide zijden een zone van telkens 175m voorzien ten behoeve van vrachtwagenparkeren.
- Beide zones voor vrachtwagenparkeren zijn als volgt opgevat (zie ook detail grondplan en dwarsdoorsnede op onderstaande figuren):
 - o Parallelweg gescheiden dmv een verhoogde berm van de rijweg van de Albertkade.
 - o De parallelweg is voorzien voor enkelrichtingsverkeer en wordt telkens ingereiden aan de zijde van de Havenlaan en uitgereiden aan de zijde van het Albertkanaal.
 - o Aan de rechterzijde van de parallelweg zijn telkens 5 langsparkerplaatsen met een lengte van 25m voorzien voor het parkeren van vrachtwagens. De huidige inplanting biedt met andere woorden in totaal plaats voor 10 vrachtwagens.



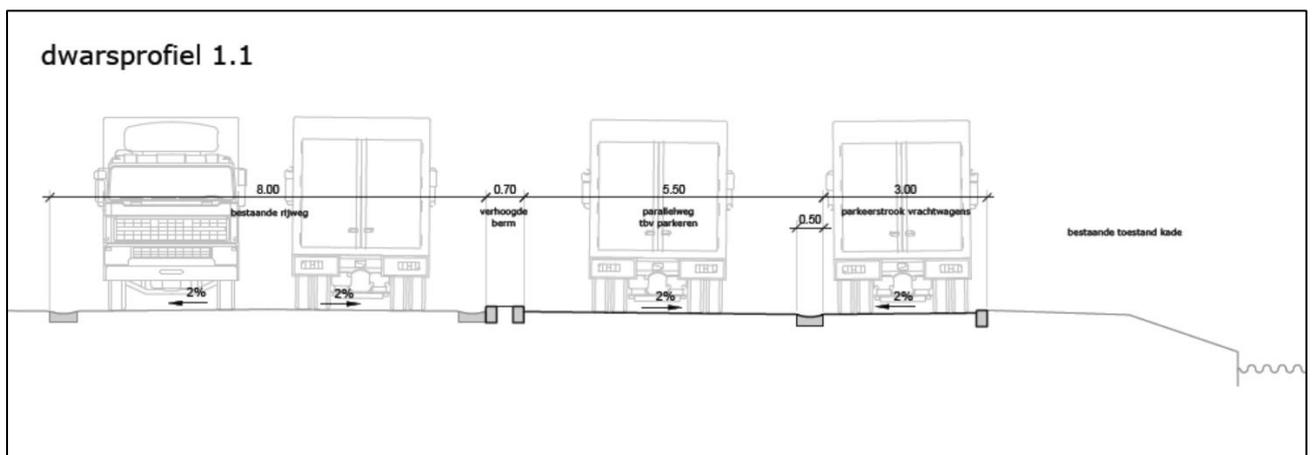
Figuur 62: Overzicht mogelijkheden voor vrachtwagenparkeren op niveau van de kade

- Voordelen oplossing:
 - o Leesbaarheid situatie;
 - o Beperking potentiële conflicten: door enkel op welbepaalde locaties uitwisseling met het verkeer op de Albertkade toe te laten, worden potentiële conflicten met andere weggebruikers drastisch verminderd ten opzichte van de situatie waarbij over een volledige lengte vrachtwagen op en af de kade kunnen rijden. Specifiek voor fietsverkeer op de Albertkade lijkt dit een zeer goede zaak te zijn.

- Nadelen oplossing:
 - o Haalbaarheid oplossing in kader van potentiële havenactiviteiten van De Scheepvaart;
 - o Ruimte-inname in verhouding tot capaciteit aantal vrachtwagenparkeerplaatsen is eerder matig;
 - o De oplossing moet mogelijks gecombineerd worden met een verplichte rechteuitbeweging (om zodoende moeilijke terugdraibewegingen te vermijden op de Albertkade). Hierdoor beperkt de inplanting van een zone het gebruik voor de bedrijven die aan de overzijde van de Albertkade zijn gelegen.



Figuur 63: Detail gebruik kade tbv vrachtwagenparkeren



Figuur 64: Dwarsprofiel Albertkade en kade tbv vrachtwagenparkeren

- Mogelijkheden op niveau van de rijbaan

Een andere mogelijkheid bestaat erin om op het niveau van de rijbaan zelf een aantal parkeervakken voor vrachtwagens te integreren. Teneinde op de kade-activiteiten geen verdere hypotheek te leggen, worden de parkeervakken best geïntegreerd aan de zijde van de bedrijven. Rekening houdend met de toegangen van de bedrijven aan de Albertkade zouden op deze manier een 7 à 8 parkeerplaatsen voor vrachtwagens kunnen voorzien worden. Het gros van deze plaatsen is terug te vinden ter hoogte van het bedrijf Pittsburgh gezien dit bedrijf aan de straatzijde reeds de nodige herstructureringen doorgevoerd heeft om de rechtstreeks aansluitingen op de rijbaan in te beperken. De parkeervakken op zich kunnen door middel van wegmarkeringen op de bestaande rijbaan voorzien worden.

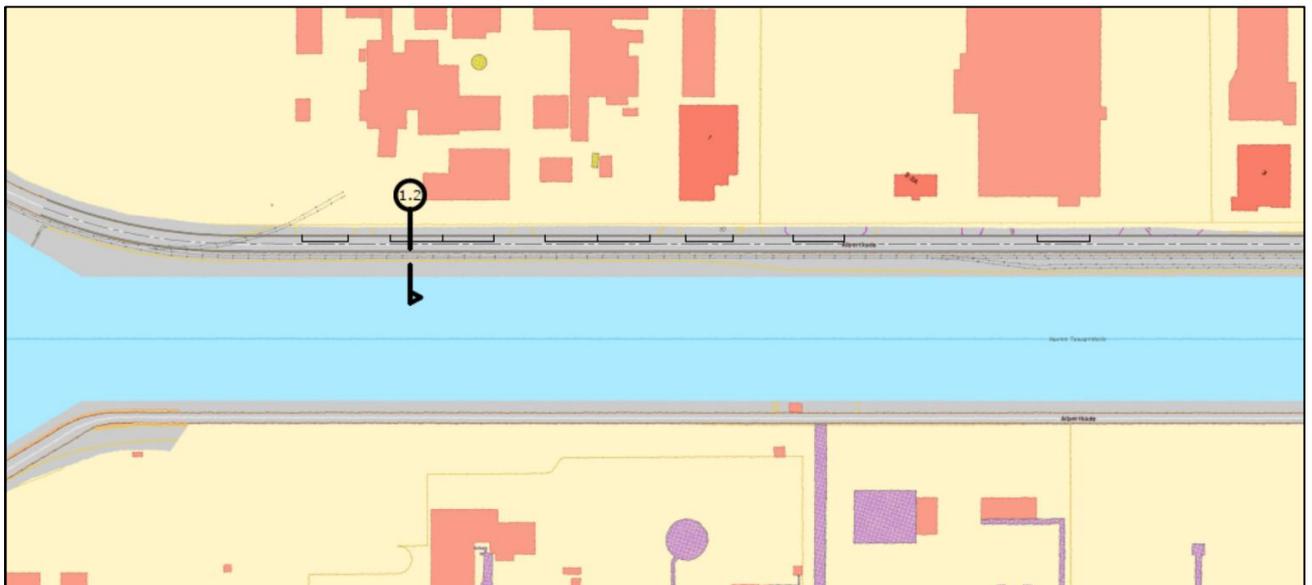
- Voordelen oplossing:
 - o Snel inpasbare en goedkope oplossing;
 - o Geen directe impact op de havenactiviteiten op de kade zelf;
 - o Geen directe ruimte-inname.

- Nadelen oplossing:
 - o Duurzaamheid oplossing;
 - o Zichtbaarheid vanuit de toegangen van de bedrijven worden bemoeilijkt;
 - o De oplossing dient in ieder geval vergezeld te gaan met een invoering van een enkelrichtingscirculatie op de Albertkade ter hoogte van de langspaarkeervakken (grens enkel- naar dubbelrichtingsverkeer te bekijken in functie van bereikbaarheid sites langs het water).

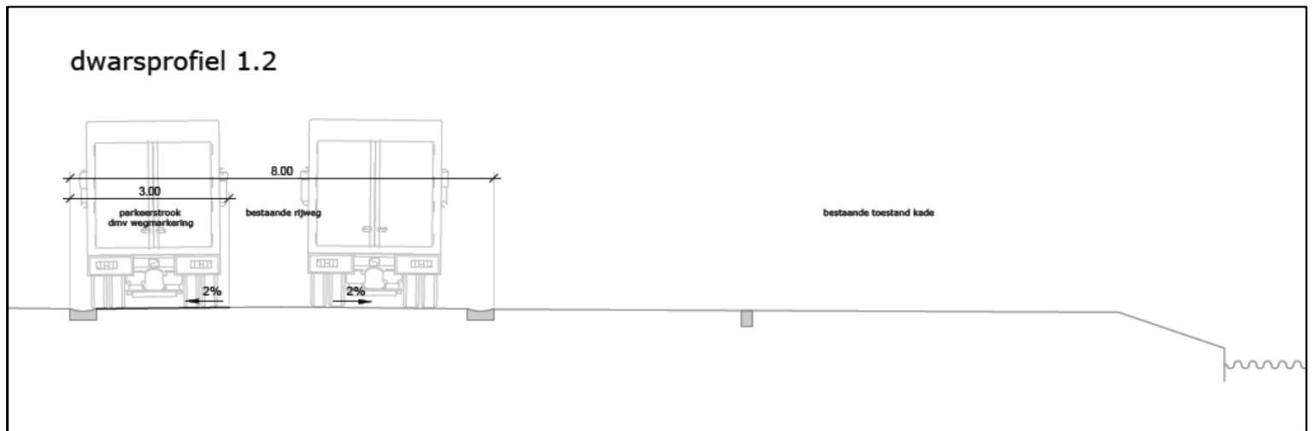
De restruimte voor het rijdend verkeer op de Albertkade is immers onvoldoende om nog plaats te bieden voor tweerichtingsverkeer. De meest voor de hand liggende oplossing hiervoor, is diegene waarbij het inrijden via de Havenlaan en het wegrijden via de Kanaalweg plaatsvindt. Op deze manier kan een bestemming langs de Albertkade (zone 4) op de gebruikelijk manier blijven plaatsvinden en is enkel bij het wegrijden vanuit deze zone een nieuw traject noodzakelijk. Bovendien is ook de zichtbaarheid vanuit de Kanaalweg via deze circulatie het meest optimaal.

Bij de nieuwe circulatie moet wel opgemerkt worden dat ter hoogte van het wegvak Kanaalweg (zijtak) op dat moment tegelijkertijd best maatregelen worden genomen om op deze locatie het stallen / parkeren van opleggers of vrachtwagens binnen de perken te houden. Dit wegvak zal immers extra onder druk komen te staan doordat het uitrijdend verkeer van de Albertkade bijkomend moet ontsluiten.

Bij het invoeren van enkelrichtingsverkeer op de Albertkade moet voor het fietsverkeer in tegenrichting bovendien verder een oplossing worden gezocht (denkpiste tot integrale aanpak plaatselijk profiel).



Figuur 65: Grondplan oplossing met parkeervakken op de rijweg van de Albertkade



Figuur 66: Dwarsprofiel oplossing met parkeervakken op de rijweg van de Albertkade

- Alternatieve mogelijkheden op privé-domein van bedrijven nabij de Albertkade
In functie van de zonale opvang van het vrachtwagenparkeren zijn met enkele privé-bedrijven contacten gelegd om te polsen naar mogelijkheden en interesse om bij te dragen tot een verbetering van de plaatselijke parkeersituatie van vrachtwagens.

In het gebied van rond de Albertkade zijn twee pistes gescreend, nl. gronden van het bedrijf Pittsburgh enerzijds, en de gronden van het bedrijf Styron anderzijds. De twee locaties liggen aansluitend aan de Albertkade (elk aan één zijde van de kop van het kanaal – zie verder) .

Pittsburgh

In de hoek van de Havenlaan-Albertkade beschikt Pittsburgh over een terrein dat momenteel voor bedrijfsactiviteit vrijwel niet functioneel wordt ingezet. (zie figuur). Het zijn gronden die door het bedrijf strategisch zijn aangekocht; op termijn zijn voorlopig ook geen bedrijfsactiviteiten gepland.

Momenteel heeft Pittsburgh op een het terrein enerzijds een beperkte zone in gebruik als private parking voor het personeel (ZO-deel van het terrein); anderzijds is ook een parkeerzone voorzien van het ondertussen niet meer actief zijnde bedrijf RDS (NW-deel van het nabijgelegen terrein). Momenteel worden er plaatselijk nabij het terrein ook de voorbereidingen getroffen voor de oprichting van een windturbine (EDF Luminus) en dit aansluitend aan de laatstgenoemde parking.

In functie van de opvang van het vrachtwagenparkeren is er gepolst bij het bedrijf naar de mogelijkheden om een deel van het perceel mee aan te snijden voor deze functie. De contacten zijn gelegd via Mevr. Schepkens naar de algemene directie (contact met Dhr Gerard Pierre, dd. November 2014). Bij het bedrijf is alvast enige bereidheid gevonden om verder over dergelijk initiatief na te denken. Concrete organisatorische en technische aspecten moeten verder bewandeld worden in verkennende gesprekken, inzonderheid rond samenwerkingsvormen, termijnaspecten, inrichtingsmogelijkheden en andere technische aspecten.

Naar globale opbouw van een parkeerlocatie en -structuur is op de bijgaande figuren een mogelijke oplossing naar voor geschoven. Voor de ligging van parkeerfaciliteiten kan best een zone in de rand van het perceel, en dit aansluitend aan de Albertkade, voorzien worden. Deze zone situeert zich tussen de twee verharde terreinen (parking personeel Pittsburgh en ex-parking RDS), waardoor de meer centrale delen van het

perceel ten allen tijde kunnen gevrijwaard blijven. In deze zone kan de meest optimale locatie gezocht worden, al dan niet aansluitend op de reeds benutte zones. Koppelingen met de andere functionele zones kan optimaliserend werken voor de ontsluiting.

Bij het verder bewandelen van deze denkpiste, kan in de gesprekken met Pittsburgh ook de problematiek van het vrachtwagenparkeren aan de Havenlaan (zijtak) aan bod komen; bij de ontplooiing van de voornoemde nieuwe parkeerzone dient dus op een overheveling van het rijbaanparkeren in de Havenlaan zeker aangestuurd te worden.



Figuur 67: Perceel Pittsburgh – potentiële zone voor vrachtwagenparkeren



Figuur 68: Perceel Pittsburgh – typevoorbeeld parkeerzone

- Voorstel schets terrein voor vrachtwagenparkeren met volgende karakteristieken:
 - Het aantal parkeerplaatsen is (in een eerste fase) voorzien op 20 met een lengte van 20m en een breedte van 3,75m;
 - Mogelijkheid tot uitbreiding met 10 extra plaatsen (ook afhankelijk van de inplanting van de windturbine in opbouw);
 - De aansluiting op de openbare weg wordt zo ver mogelijk van het kruispunt Albertkade / Havenlaan voorzien;

- o Langs de aansluiting van de parking wordt een zone voorzien die toegang kan bieden tot het achterliggend terrein;
- o De totale bruto ruimte-inname van dit voorstel (eerste fase) bedraagt om en bij de 14.230 m².

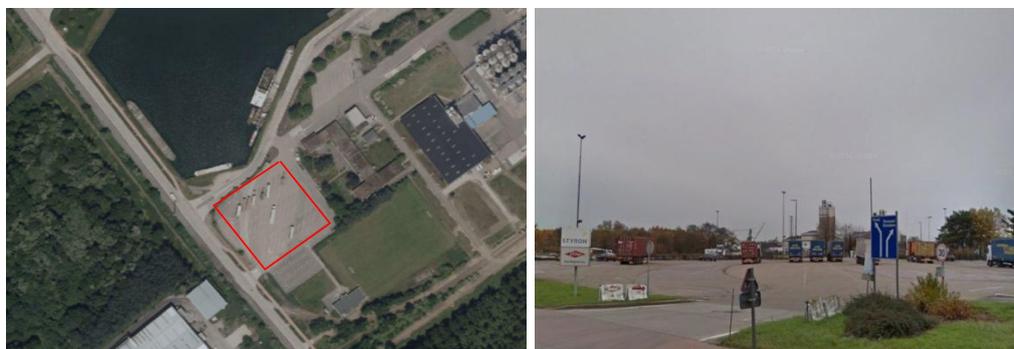
Styron

Ter hoogte van het bedrijf Styron situeert zich een terrein dat momenteel ingericht is als vrachtwagenparking. Het terrein herbergt een 30-tal parkeerplaatsen. In het verleden vormde het terrein een wachtparking voor het bedrijf Styron én Dow Chemicals. De activiteiten van deze laatstgenoemde firma zijn op grondgebied van Tessenderlo gestopt.

Het bedrijf Styron (contact met dhr. Beyens, dd. November 2014) stelt dat momenteel deze parking reeds ten dele gebruikt wordt door andere, niet aan Styron verbonden vrachtwagens, die op het terrein komen overnachten (gecombineerd gebruik van de parking in de tijd). Ondanks privé-terrein, kan het terrein vrij betreden worden, en wordt dit ook door de eigenaar gedoogd. Met de chauffeurs die zich terplaatse komen stallen gelden geen specifieke afspraken. Het terrein beschikt bovendien over een aantal beperkte randfaciliteiten (wc, afvalcontainer).

Gelet op de reeds gangbare praktijken rond het stallen van vrachtwagens, kan in verdere contacten en afspraken met Styron bekeken worden of een meer structurelere inzet van dit terrein voor het vrachtwagenparkeren tot de mogelijkheden behoort.

Opgemerkt moet worden dat een omgevend terrein van DOW verkocht zijn aan het bedrijf Stokjes (producent ventilatietechnieken) en er momenteel bouwactiviteiten plaatsvinden. Een beperkt deel van de parkeercapaciteit komt hierdoor te vervallen. Niettemin blijft dit terrein mogelijks opportuniteiten bieden om aanvullend te zorgen voor een pragmatische invulling van een stallingsbehoefte voor vrachtwagens.



Figuur 69: Perceel Styron – bestaande parking

- Voordelen oplossing:
 - o Nuttig maken van beschikbare terreinen die momenteel niet ten volle gebruikt worden voor parkeren;
 - o Reeds een aantal randvoorzieningen beschikbaar
 - o Duidelijk afgebakende zone voor vrachtwagenparkeren met goede bereikbaarheid;
 - o Mogelijkheden tot onderlinge samenwerking bedrijven
- Nadelen oplossing:
 - o Afhankelijkheid van evolutie privé-activiteiten van bedrijven Styron (en Stokjes);

7.3.2.4 Industrierweg (zijtak)

De problematiek van de Industrierweg (zijtak) heeft betrekking heeft op de plaatselijke activiteiten van het bedrijf Gheys nv (transport en logistiek). Het bedrijf situeert zich op het grondgebied van de gemeente Beringen, en dit in zone 7 van het industrieterrein.

Problematiek (L)

De vrachtwagen die zich op de Industrierweg parkeren wordt hier gevormd door transporteurs die hier staan te wachten aan de toegang van het bedrijf.



Figuur 70: Industrierweg (zijtak) - donderdagochtend

Oplossingsrichtingen

De oplossing van deze lokale problematiek die zich specifiek richt op het bedrijf Gheys, kan een oplossing vinden door het feit dat recentelijk tussen het bedrijf Gheys en Dow Belgium akkorden zijn bereikt rond verkoop van gronden in dit gebied. Hieronder vallen ook de gronden tegenover de toegang van het bedrijf Gheys, nl. aan overzijde van de Industrierweg. De actuele stallingsproblematiek op de rijbaan kan dus opgevangen worden op het aanpalend terrein. Dergelijke oplossing kan in principe op korte termijn geïmplementeerd worden

7.3.2.5 Industrierweg (hoofdas)

De stallen van vrachtwagens op niveau van de Industrierweg (hoofdas van het industrieterrein) richt zich op het gedeelte van de weg ten zuiden van de rotonde waar deze weg zich splitst in westelijke richting naar Tessenderlo Centrum. Een beperkt deel van dit segment is nog grondgebied Tessenderlo; het overgrote deel situeert zich op grondgebied Beringen. Beide deelsegmenten behoren tot zone 7-8 van het industrieterrein.

Problematiek (M,N,O,P)

De stallingsproblematiek uit zich hier door een verspreid parkeren langs de rijbaan. Vooral het feit dat buiten de voorziene parkeervakken (specifiek voor vrachtwagens) wordt geparkeerd (in de berm), zorgt voor de meest onveilige verkeerssituaties.



Figuur 71: Voorbeeldlocatie voor stallingsproblematiek langs de Industrieweg

Oplossingsrichtingen

- Op niveau van het wegprofiel van de Industrieweg
Bij het zoeken naar gerichte oplossingen voor het parkeren langs deze hoofdvas van het industrieterrein is het belangrijk dat vooral wordt stilgestaan bij de functie die deze as heeft binnen het wegennet :
 - Op de eerste plaats vormt ze één van de dragers van het regionaal industrieterrein. Vanuit deze functie is de weg ook geselecteerd als een belangrijke vrachtroute binnen het Vlaams en Limburgs Vrachtroutenetwerk. In casu betreft het een vrachtroute type I met als functie het verbinden van het bedrijventerreinen op mesoniveau met het hoofdwegennet (in casu de E313).
 - Op de tweede plaats kent dit deelssegment van de Industrieweg een functie als lokale weg type I in het wegencategoriseringsplan. Dit betekent voor het verkeer een verbindende functie op lokaal vlak. De stad Beringen suggereert in haar mobiliteitsplan zelfs de integrale opwaardering van de Industrieweg naar een secundair niveau (type II) waardoor voor de weg een bredere regionale functie zou weggelegd zijn.
 - Op de derde plaats is het belangrijk te weten dat de Industrieweg onderdeel vormt van de Vlaamse calamiteitenroutes, waarbij ze in dit geval (routes F, G) een omleidingsroute vormt bij calamiteiten op de autosnelweg E313.

Vanuit de drie voornoemde wegfunctionaliteiten is het zeker nodig om met parkeervoorzieningen voor vrachtwagens langs deze hoofdvas verantwoord om te gaan. Inzonderheid zijn in het kader van de uitwerking van het Vlaams Vrachtroutenetwerk een aantal inrichtingsprincipes voor vrachtroutes uitgewerkt. Bij deze principes bestaat er een onderlinge afstemming tussen o.m. snelheid, rijstrookbreedte en de voorzieningen van de verschillende modi, en dus inzonderheid ook rond het parkeren. Een belangrijk onderdeel van het parkeeraspect (mede in relatie tot de verkeersveiligheid) vormt de wijze waarop parkeerfaciliteiten zich situeren/positioneren t.o.v. de hoofdrijbaan. Zo geldt segmentsgewijs :

- Voor segmenten met een snelheidsregime van 90/70 km/u de aanbeveling om de parkeerfaciliteiten aan te leggen met een fysieke afscheiding t.o.v. de rijbaan
- Voor voor segmenten met 50 km/u de mogelijkheid om aanliggende parkeerstroken te voorzien, en dit met een minimale breedte van 2.75m

Momenteel zijn op de Industrieweg een aantal aanliggende langspaarkeerstroken voor vrachtwagens voorzien. Een verdere opvoering van dit type van voorzieningen dient vanuit de richtlijnen aldus vermeden te worden. Daarom is het voorstel gelanceerd om in plaatselijk beschikbare brede berm parkeerzones te voorzien die afgescheiden liggen van de rijbaan. Onderstaand zijn twee type-inrichtingen uitgewerkt.

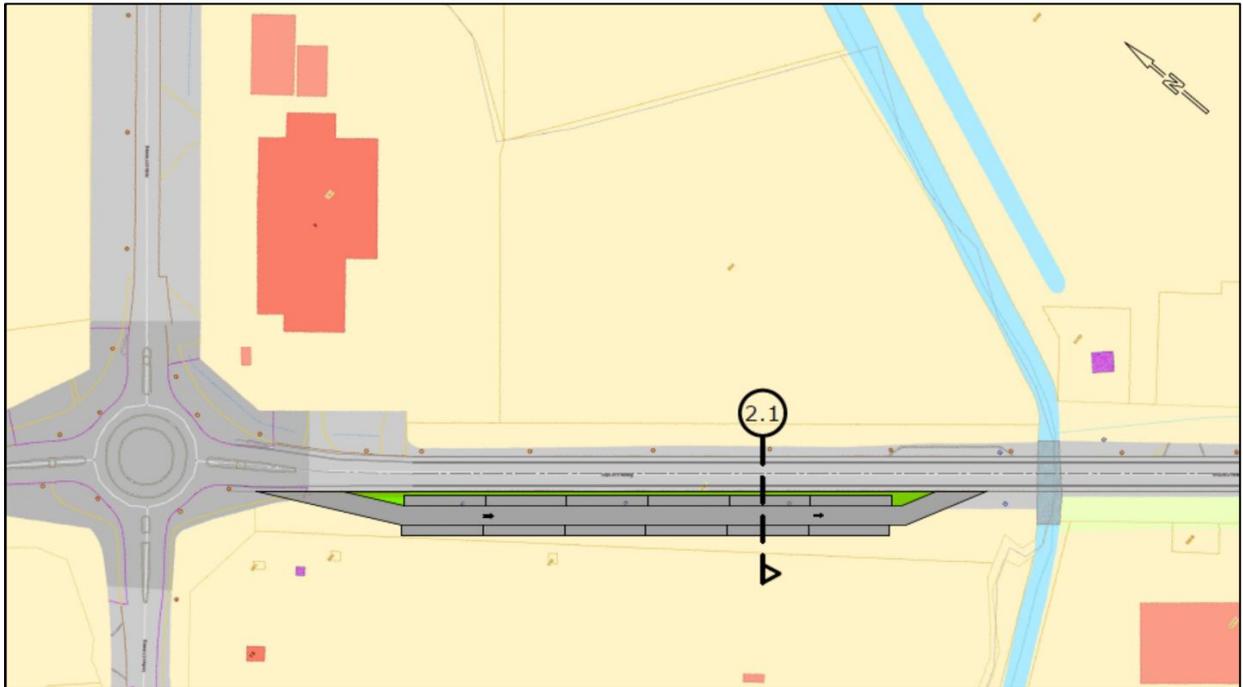
Gezien een verderzetting van de dubbelrichtingsfietspadstructuur langs de Havenlaan (noordkant rotonde Havenlaan / Industrieweg) een eerder logisch vervolgverhaal inzake fietsvoorzieningen langsheen de Industrieweg zal zijn, is bij deze 2 opties telkens uitgegaan van een inpassing van de parkeerzones langsheen de zuidwestelijke zijde van de Industrieweg.

Voorts wordt in beide inrichtingsvoorstellen gebruik gemaakt van de huidig bestaande rotondes (Industrieweg / Havenlaan en Industrieweg / Beverlosesteenweg), die in dit verhaal dienst kunnen doen om het circuleren van en naar de parkeerzones te laten verlopen via uitsluitend rechtsafdraaiende bewegingen en hiermee minimaal de verkeersafwikkeling van de Industrieweg te belemmeren.

- Optie 1:

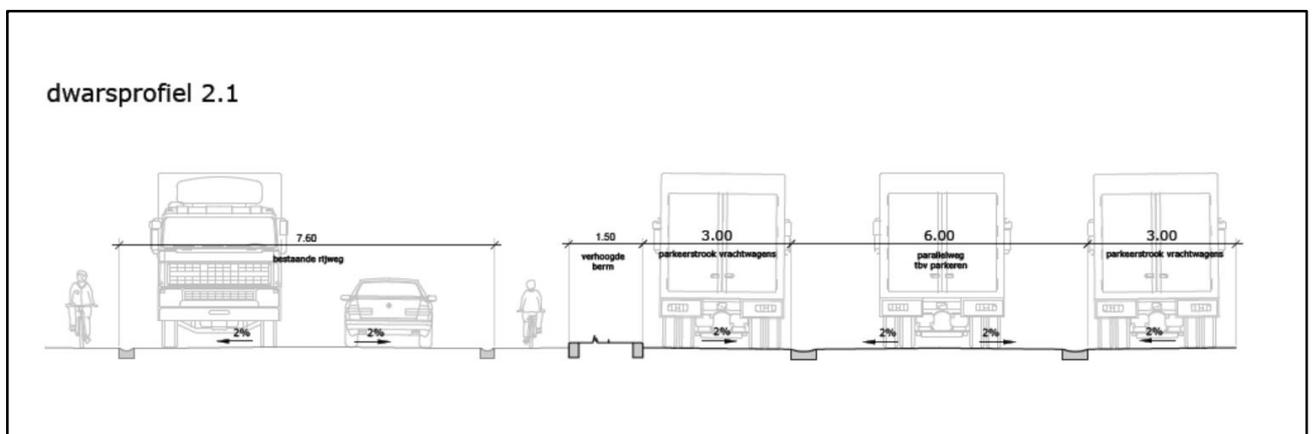
Juist ten zuiden van de rotonde Industrieweg / Havenlaan is de beschikbare ruimte van het openbaar domein vrij breed. Op deze locatie wordt hierdoor een parallelstructuur aan de Industrieweg mogelijk die langs beide zijden langspaarkeerplaatsen voor vrachtwagens bediend. De parkeervakken zelf worden op 25m lengte bemaat. Rekening houdend met de ligging van de rotonde en de toegang naar het achterliggende bedrijf zou hier plaats kunnen zijn om 2 keer 6 parkeerplaatsen in te passen. De parkeervakken aan de zijde van de Industrieweg worden fysiek van de Industrieweg gescheiden door een verhoogde berm.

Deze oplossingsvorm zou ook op andere locaties mogelijks kunnen ingepast worden, doch men moet op dat moment rekening houden met een minimale beschikbare ruimte van een 13 à 14-tal meter naast de rijweg zelf. In de langsrichting bepalen de toegangen tot de percelen de mogelijke inpasbaarheid en is het evident dat een beperktere ruimte in de langsrichting (tussen 2 toegangen in) naar rendement lager scoort gezien de toegangsconstructies naar en van de parallelweg altijd noodzakelijk blijven, ongeacht de lengte van de parallelweg.



Figuur 72: Industrieweg – voorstel parkeerzones – optie 1 - grondplan

- Voordelen oplossing:
 - o Pragmatische oplossing
 - o Vrij makkelijk inpasbare infrastructuur
 - o Volledige scheiding van het parkeren met het verkeersgebeuren
 - o De overheid kan een initiatief opstarten binnen domein in eigen beheer
- Nadelen oplossing:
 - o Nodige beschikbare ruimte langsheen de weg
 - o Rendement op kortere segmenten is eerder laag
 - o Parkeren kan niet of moeilijker ingepast worden in een kwalitatieve en functionele omgeving (moeilijk verzoenbaar met faciliteiten en services)
 - o Rekening te houden met de noodzaak om keerbewegingen uit te voeren
 - o Nodige aftoetsing verzoenbaarheid met functies aanpalende weg

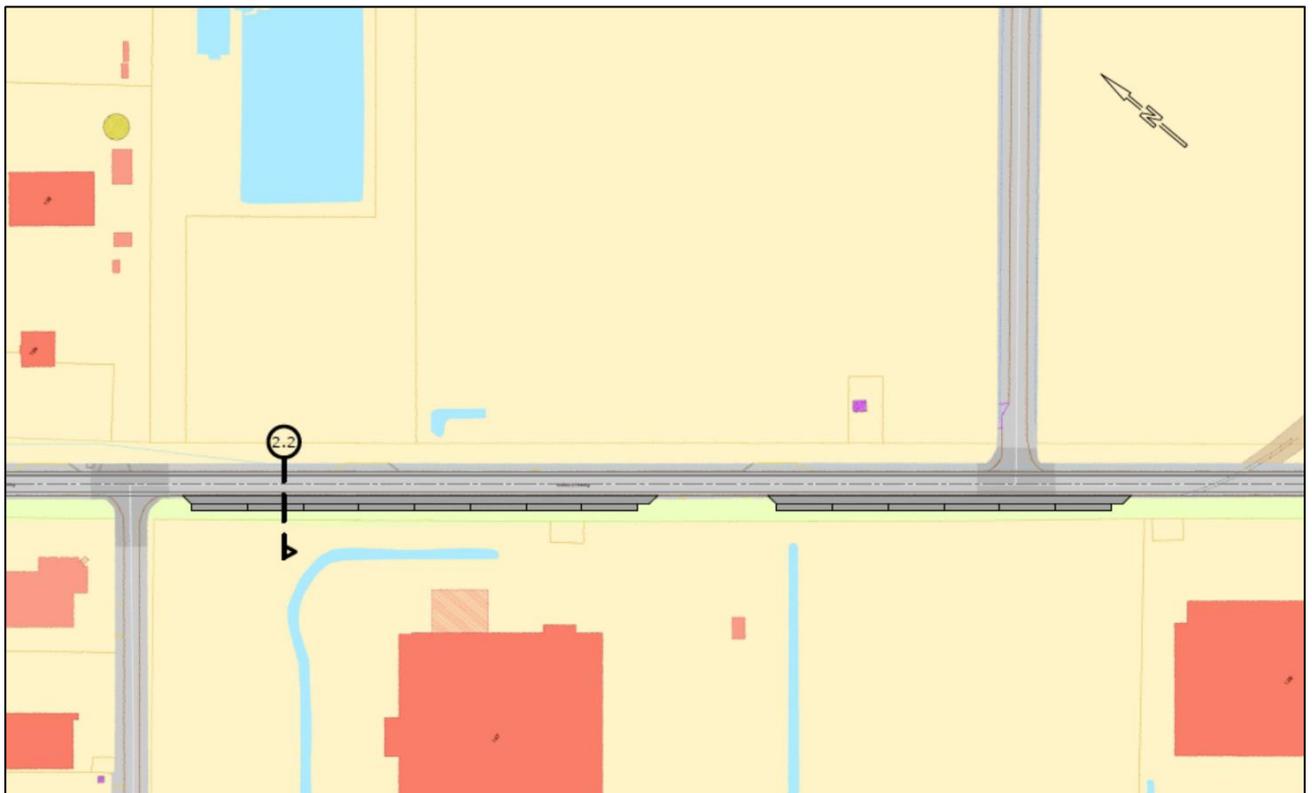


Figuur 73: Industrieweg – voorstel parkeerzones – optie 1 – dwarsprofiel

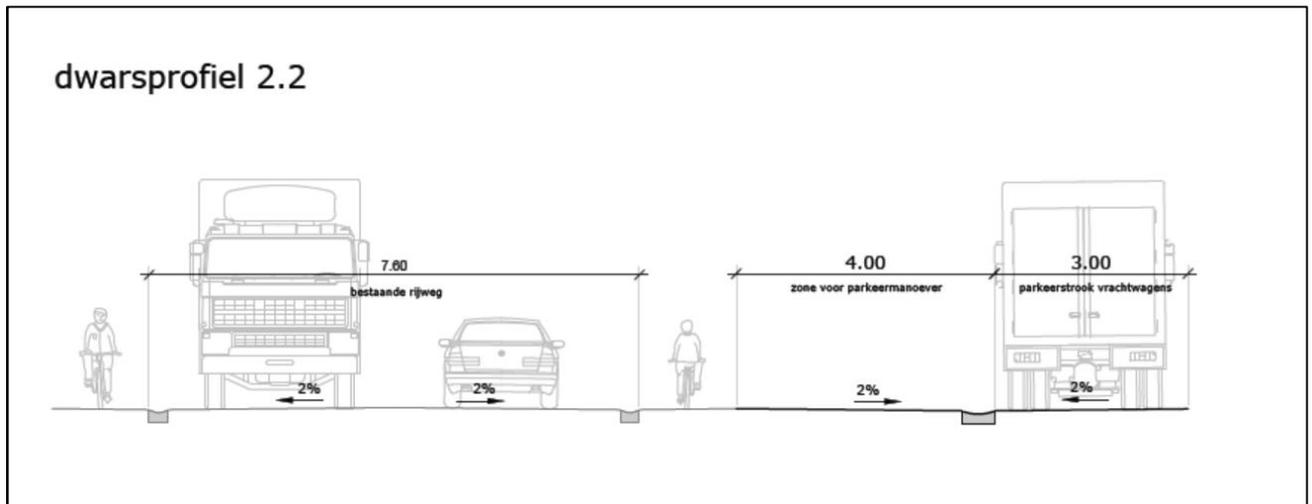
- Optie 2:

In dit voorstel wordt er geen gebruik gemaakt van een fysieke afscheiding tussen de rijweg en de zone voor het parkeergebeuren. Wel wordt er direct naast de bestaande rijweg een zone voor het parkeermanoeuvre voorzien van een 4-tal meter breed, waarlangs dan de effectieve parkeerplaatsen gelegen zijn. Op deze manier wordt het potentieel conflict dat een parkerend vrachtoertuig op de Industrierweg met zich mee kan brengen, toch in bepaalde mate opgevangen, hoewel het conflict met een voorbijkomende fietser (fietsend op het huidige aanliggend gemarkeerde fietspad) niet voor 100% kan afgedekt worden.

Voordeel van deze oplossing is de inpasbaarheid tussen 2 bedrijfstoegangen; men moet immers geen toegangsconstructies voorzien zoals wel het geval is onder optie 1: er wordt enkel gebruik gemaakt van een afschuining naar de zone voor het parkeermanoeuvre. Omwille van dit voordeel is deze oplossing vrij gemakkelijk inpasbaar op verschillende locaties langsheen de Industrierweg. Als concrete toepassing op terrein is op onderstaande figuur de zone juist ten zuiden van de aansluiting van de Schoebroekstraat op de Industrierweg genomen waarbij plaats gevonden wordt voor respectievelijk 8 én 6 langspareervakken ten behoeve van vrachtwagenparkeren.



Figuur 74: Industrierweg – voorstel parkeerzones – optie 2 - grondplan



Figuur 75: Industrieweg – voorstel parkeerzones – optie 2 - dwarsprofiel

Bij het naar schuiven van deze voorstellen is het belangrijk te wijzen op het feit dat het betroffen segment van de Industrieweg vandaag nog steeds onder het beheer van de lokale overheid staat. Vanuit de totaalstructuur van het wegennetwerk in het gebied stelt zich de vraag naar de logica om het integrale as van de Snelwegstraat-Havenlaan-Industrieweg onder het beheer van het Vlaamse Gewest te plaatsen. Deze optie ligt momenteel nog niet concreet ter tafel. Alvast mag ervan uitgegaan dat bij een gewestelijk beheer de richtlijnen rond het parkeren (zie hoger) nadrukkelijker zullen nageleefd worden, en bij integratie van parkeren een inrichtingsprincipe mét fysieke afscheiding zal vastgelegd worden.

- Voordelen oplossing:
 - o Pragmatische oplossing
 - o Vrij makkelijk inpasbare infrastructuur
 - o Rendement op kortere segmenten
 - o De noodzakelijke beschikbare ruimte is eerder beperkt
 - o De overheid kan een initiatief opstarten binnen domein in eigen beheer
 - o Vrij makkelijk inpasbare infrastructuur

- Nadelen oplossing:
 - o Geen volledige scheiding van het parkeren met het verkeersgebeuren
 - o Parkeren kan niet ingepast worden in een kwalitatieve en functionele omgeving (moeilijk verzoenbaar met faciliteiten en services)
 - o Rekening te houden met de noodzaak om keerbewegingen uit te voeren
 - o Nodige aftoetsing verzoenbaarheid met functies aanpalende weg

- Op niveau van privé-terreinen
 Naast inrichtingsopties binnen het openbaar domein is nabij de Industrieweg ook aandacht besteed aan mogelijkheden voor vrachtwagenparkeren op privé-terreinen. In principe dient in kader reeds gewezen op het feit dat bepaalde bedrijven in zone 7 van het industrieterrein reeds samenwerken in het kader van het onderling ter beschikking stellen van parkeer capaciteit. Inzonderheid maken bedrijven als Neste Oil nv, Chevron Philips Chemicals nv en Solenis Belgium bvba, voor klanten/leveranciers gebruik van de Borealis-parking. (zie figuur)



Figuur 76: Industrieweg – site parking Borealis

In het kader van deze studie is in zone 7 extra gepolst naar de mogelijkheden voor extra vrachtwagenparkeren op het terrein van het Belgian Cleaning Center (BCC – spoelservice bulkwagens), gelegen vlak langs de Industrieweg. Een pluspunt vormt de beschikbaarheid van een tankstation (IDS, International Diesel Service, tankstation uitgerust met adBlue). Tot voor kort was er hier ook een cafetaria/restaurant (Time-Out) op de site aanwezig, maar ondertussen vervangen door een kantoorfunctie Intertime nv).

Contactname met de firma BCC (november 2014) leert dat vooral veiligheidsoverwegingen hen weerhoudt om in een dergelijk initiatief voor opvang van vrachtwagenparkeren te stappen.



Figuur 77: Industrieweg – site BCC

7.3.2.6 Schoebroekstraat

De Schoebroekstraat vormt op grondgebied van Beringen een lokale industrieontsluiting die aantakt op de NZ-gerichte Industrieweg; de straat maakt onderdeel uit van zone 7 van het industrieterrein.

Problematiek (Q, R)

De stallingsproblematiek van vrachtwagens is hier zeer beperkt, nl. tijdens de inventarismomenten (ochtend en namiddag) stond hier telkens 1 vrachtwagen de rijbaan. Vermoedelijk ging het hier om kortstondig parkeren i.f.v. het laden en lossen.

Oplossingsrichtingen

Indien het stallen van vrachtwagen zich hier eerder structureel zou gaan voordoen, kan op basis van handhaving van de reglementering een verbetering van de plaatselijke verkeerssituatie bereikt worden. De gemeente Beringen deelt de mening dat de problematiek op deze locatie niet van die aard is dat oplossingen voor parkeren op openbaar domein zich opdringen. De combinatie van handhaving en de voorzieningen die voorgesteld worden langsheen de Industrieweg (waar de Schoebroekstraat op aansluit) geeft voor deze locatie een realistische uitweg voor de problematiek die zich hier ter plaatse stelt.

7.3.2.7 Kanaalweg (zijtak)

Ook de Kanaalweg (zijtak) vormt een lokale industrieontsluiting die aantakt op de OW-gerichte Kanaalweg; de straat maakt deel uit van zone 3 van het industrieterrein.

Problematiek (D)

De Kanaalweg en haar aangelanden kenmerken zich onder de vorm van een beperkt georganiseerd verkeersruimte, in de zin dat trekkers, containers, e.d. geregeld vrij ordeloos in het straatbeeld staan (soms op de rijbaan, maar veelal in de onverharde en bermen).

Deze problematiek linkt zich met de plaatselijke bedrijven (bv. Maes containers, Houthandel HZB, veevoederbedrijf Snepvoeders, ..) en is volgens de gemeente Tessenderlo vrij recent ook manifester geworden; dit is te verklaren door de groei van het bedrijf Maes containers.

Oplossingsrichtingen

De oplossingsrichting voor deze straat dient vooral ten dienste te staan van de heropwaardering van het openbaar domein. Dit kan enkel wanneer bij de uitoefening van de plaatselijke functies het openbaar domein (rijbaan, bermen, stoepen) niet meer gebruikt wordt voor het stallen van zware voertuigen. Een herlocalisering van het stallingsgebeuren naar de private terreinen is nodig, en dient verder gecommuniceerd te worden met de bedrijven. De handhaving die hiermee gepaard dient te gaan, zal wellicht ook ten aanzien van functies als het wonen en horeca (beperkt aanwezig) hier een meerwaarde betekenen.

De gemeente Tessenderlo deelt deze zienswijze en zal dan ook vanuit dit perspectief aan de beperking van deze problematiek werken.

Specifiek voor het bedrijf Maes containers zijn door de verwerving van het terrein dat uitgaat op de doodlopende (afgesloten) tak van de Kanaalweg (zijtak), in principe reeds potenties naar oplossing aanwezig. Hierdoor ontstaan mogelijkheden tot reorganisatie op eigen terrein, met de reële kans om op termijn extra stallingsmogelijkheden voor vrachtwagens/containers te voorzien. Op de bijgaande figuur wordt dit perceel aangeduid.



Figuur 78: Kanaalweg (zijtak) – terrein beoogd voor uitbreiding Maes containers

7.3.2.8 Truibroek

Truibroek situeert zich op het grondgebied van Ham in de noordoostelijke hoek van het industrieterrein, en vormt een lus omheen de N73-zate. De straat situeert zich in zone 3 van het bedrijventerrein.

Problematiek (O, R)

De problematiek in deze straat uit zich slechts in beperkte vorm; enkel op twee locaties staat tijdens de terreinopnames een vrachtwagen in de berm geparkeerd.

Oplossingsrichtingen

Op te merken valt dat de meeste geparkeerde vrachtwagens in dit gebied aangetroffen zijn nabij het bedrijf IKO Sales International; het stallen van de vrachtwagen gebeurt hier aan de overzijde van de straat op een privéterrein (langs weegbrug); de vrachtwagens zijn hierbij markant in het straatbeeld aanwezig. Deze situatie levert op zich geen problemen op.

De enkele vrachtwagens die in de bermen langs Truibroek staan, worden best gemonitord in het kader van het handhavingsbeleid, temeer omdat ze vooral zorgen voor beschadiging van de bermen en afbreuk doen aan de beeldkwaliteit van het gebied (en niet echt voor fundamentele veiligheidsproblemen).

Gelet op het feit dat de aanpalende gronden ten westen van het huidige terrein bij de weegbrug ook in eigendom zijn van hetzelfde bedrijf, levert dit terrein nog potenties voor de uitbreiding van de parkeerfunctie.



Figuur 79: Truibroek – onbebouwd terrein IKO Sales

Mede door het feit dat de vormgeving van dit terrein eerder beperkte mogelijkheden biedt voor ontwikkeling van andere activiteiten (of uitbreidingen), ziet de gemeente Ham op deze locatie zelfs de potentie om hier zonaal in een bredere opvang (zonodig) van het vrachtwagenparkeren te voorzien. Alvast kan hier minstens het huidig parkeren/stallen van vrachtwagens in de bermen langs Truibroek opgevangen worden.

Mede in samenspraak met de gemeente Ham kan deze oplossingsrichting verder afgetoetst worden.

8. BIJLAGEN

Bijlage 1. Enquêteformulier bedrijven Ravenshout

Bijlage 2. Lijst responsbedrijven enquête Ravenshout

Bijlage 3. Enquêteformulier t.b.v. benchmark

Bedrijfsgegevens

Naam bedrijf

Adres

Contactpersoon

Telefoonnummer

Activiteit bedrijf

Vraag 1 Hoeveel vrachtwagens rijden gemiddeld van en naar het terrein per dag?

Komend naar
het bedrijfVertrekkend van
het bedrijf

A. Leveranciers

B. Klanten (ophalen goederen)

C. Eigen vrachtwagens

Vraag 2 Wanneer komen de meeste vrachtwagens aan in de zone Ravenshout?

A. Binnen de reguliere werkuren van het bedrijf,

namelijk tussen en uur

B. Buiten de reguliere werkuren van het bedrijf,

namelijk rond uur

C. Beide

D. Andere

Vraag 3 Wanneer vertrekken de meeste vrachtwagens in de zone Ravenshout?

A. Binnen de reguliere werkuren van het bedrijf,

namelijk tussen en uur

B. Buiten de reguliere werkuren van het bedrijf,

namelijk rond uur

C. Beide

D. Andere

Vraag 4 Hoeveel parkeerplaatsen (voor vrachtwagens) zijn er voorzien op eigen terrein?

Aantal parkeerplaatsen

 0 1 tot 5 5 tot 10 10 tot 20 > 20, namelijk

Is hier onderscheid gemaakt naar herkomst van de vrachtwagens?

Gelieve hierna te specificeren.

Eigen vrachtwagens

Leveranciers

Klanten

Vraag 5 Waar parkeren vrachtwagenchauffeurs?

Op eigen
terreinOp of langs de openbare weg
nabij de site, namelijk in deOp of langs de openbare weg in de
ruimere omgeving, namelijk ter
hoogte van

Elders, namelijk

Eigen vrachtwagens

Leveranciers

Klanten

Vraag 6 Kunnen leveranciers/klanten altijd de site oprijden?

 Ja Nee Enkel tijdens de openingsuren, namelijk tussen en Enkel indien er een parkeerplaats beschikbaar is Enkel indien ze zich kunnen aanmelden aan de juiste los/laadkade Andere

Vraag 7 Hoe wordt momenteel de volgorde van laden en lossen bepaald binnen uw bedrijf?

- Op volgorde van aankomst
- Volgens geboekte afspraak
- Volgens beschikbaarheid van de juiste laad- en loskade
- Andere

Vraag 8 Is een algemeen systeem voor het bepalen van de volgorde van laden en lossen gekoppeld aan een gemeenschappelijke vrachtwagenparking denkbaar/werkbaar?

- Ja Motiveer uw antwoord
- Nee

Vraag 9 Wat zijn de herkomstgebieden (herkomstlanden) van leveranciers? (meerdere antwoorden mogelijk)

- Nationaal
- Internationaal (West-Europa)
- Internationaal (Oost-Europa)
- Internationaal (buiten Europa)

Vraag 10 Is er nood aan een parking op openbaar domein? Ja Nee

Wie zou hier volgens u gebruik van maken?

Vraag 11 Zo ja, welke faciliteiten dienen hier voorzien te worden? (schrappen wat overbodig lijkt, aanvullen wat ontbreekt)

- Service wc, water, douche, afvalverzameling, parking voor personenwagens, fietsstalling, picknickbank, afdak, winkel, restaurant, tankstation, slaapgelegenheid, geldautomaat, internet, wasserette, truckwash,

- Security omheining, afgesloten toegang, regelmatige controle, permanente bewaking, camera bewaking, reservatiesysteem,

Vraag 12 Is er bereidheid om te betalen voor een vrachtwagenparkeerplaats door uw bedrijf/leveranciers/klanten?

	Nee	Ja	Maximum tarief per uur	Maximum tarief per dag
Het bedrijf	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<div style="border: 1px solid black; min-height: 20px;"></div>	<div style="border: 1px solid black; min-height: 20px;"></div>
Leveranciers	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<div style="border: 1px solid black; min-height: 20px;"></div>	<div style="border: 1px solid black; min-height: 20px;"></div>
Klanten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<div style="border: 1px solid black; min-height: 20px;"></div>	<div style="border: 1px solid black; min-height: 20px;"></div>

Vraag 13 Maakt een vrachtwagenparking een bedrijventerrein (volgens uw mening) aantrekkelijker om er zich te vestigen?

- Ja Motiveer uw antwoord
- Nee

Vraag 14 Wie is verantwoordelijk (volgens uw mening) voor het organiseren van vrachtwagenparkeren binnen de bedrijventerreinen ?

- De gemeente/gewenst (de overheid)
- De bedrijven zelf
- Overkoepelende organisatie van de bedrijven
- Andere

Bedankt voor uw medewerking!

Gelieve het ingevulde enquêteformulier via post of mail terug te bezorgen **voor 29 augustus 2014** aan

Technum, Ilgatlaan 23, 3500 Hasselt
Pieter.vrijssen@technum-tractebel.be of natalie.craeghs@technum-tractebel.be

LIJST VAN DE RESPONSIBEDRIJVEN

1	Marlux	Tessenderlo	Productie terrastegels en klinkers
2	TDS Logistics	Tessenderlo	Internationaal transport
3	H. Essers Transport nv	Tessenderlo	Transport & Warehousing
4	Pittsburgh corning europe nv	Tessenderlo	Productie foamglas
5	MBS	Beringen	Houtskeletbouw
6	Engels logistics nv	Beringen	Kunststofverpakkingen
7	ABP nv	Beringen	Bouw
8	Borealis Polymers nv	Beringen	Chemie
9	Chevron Phillips Chemicals nv	Beringen	Chemie
10	CVBA Claes Distribution	Beringen	Distributie slagerijbenodigdheden
11	ICS	Beringen	Tankcleaning
12	Pieterman	Beringen	Distributie
13	SKP	Beringen	Groothandel, installatie hef- en hijsmaterialen
14	Solenis Belgium bvba	Beringen	Chemie
15	Truck Center Frederix nv	Beringen	Verkoop, onderhoud en herstellingen vrachtwagens
16	Arcomet Service nv	Beringen	Verhuur en productie bouwkransen
17	Arcomet Service nv	Beringen	Verhuur bouwkransen
18	BASF Belgium CC	Ham	Chemie
19	Iko Sales International nv	Ham	Productie bitumineuze dakbedekingen
20	Koop Putboringen bvba	Tessenderlo	Grondwaterverlaging
21	Neste Oil nv	Beringen	Base oils sales
22	Race productions	Beringen	Productie fietsen
23	TI Automotive Systems	Beringen	Toeleveranciers Automotive Industry
24	Ineos Chlorvinyls	Tessenderlo	Chemie

Vraag 5 Wat is de gemiddelde bezettingsgraad van de parking?

Weekdag		Weekend	
Onbeveiligd gedeelte	Beveiligd gedeelte	Onbeveiligd gedeelte	Beveiligd gedeelte
<input type="checkbox"/> 0 - 25 %	<input type="checkbox"/> 0 - 25 %	<input type="checkbox"/> 0 - 25 %	<input type="checkbox"/> 0 - 25 %
<input type="checkbox"/> 25 - 50 %	<input type="checkbox"/> 25 - 50 %	<input type="checkbox"/> 25 - 50 %	<input type="checkbox"/> 25 - 50 %
<input type="checkbox"/> 50 - 75 %	<input type="checkbox"/> 50 - 75 %	<input type="checkbox"/> 50 - 75 %	<input type="checkbox"/> 50 - 75 %
<input type="checkbox"/> 75 - 100 %	<input type="checkbox"/> 75 - 100 %	<input type="checkbox"/> 75 - 100 %	<input type="checkbox"/> 75 - 100 %

Vraag 6 Wat zijn volgens u de succesfactoren van een vrachtwagenparking?

Vraag 7 Wat zijn volgens u de valkuilen voor een vrachtwagenparking?

Vraag 8 Welke aanpassingen zou u zelf aanbrengen aan uw vrachtwagenparking, mocht u hier vrij over kunnen beslissen?

Bedankt voor uw medewerking!

Gelieve het ingevulde enquêteformulier via post of mail terug te bezorgen aan

Technum, Ilgatlaan 23, 3500 Hasselt

Pieter.vrijssen@technum-tractebel.be of eliene.vanaken@technum-tractebel.be