

RAPPORT

Parkeerduurbeperking vrachtverkeer verzorgingsplaats De Slenk (A50)

Studie naar haalbaarheid van een pilot

Klant: Rijkswaterstaat

Referentie: BI3238-MI-RP-220215-1111

Status: Definitief/00

Datum: 7 juni 2022



HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Laan 1914 no.35
3818 EX Amersfoort
Mobility & Infrastructure
Trade register number: 56515154

+31 88 348 20 00 **T**
+31 33 463 36 52 **F**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: Parkeerduurbeperring vrachtverkeer verzorgingsplaats De Slenk (A50)

Sub titel: Studie naar haalbaarheid van een pilot
Referentie: BI3238-MI-RP-220215-1111
Status: 00/Definitief
Datum: 7 juni 2022
Projectnaam: Haalbaarheid Pilot Parkeerduurbeperring
Projectnummer: BI3238
Auteur(s): Evert Klem

Opgesteld door: Evert Klem

Gecontroleerd door: Wout Drewes

Datum: 5 mei 2022

Goedgekeurd door: Bart Humblet

Datum: 7 juni 2022

Classificatie

Projectgerelateerd

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V.. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderszins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat.

Inhoud

1	Inleiding	1
2	Gebrek aan parkeervoorzieningen leidt tot hinder en risico's	2
3	Voorwaarden voor een pilot parkeerduurbepering	4
3.1	Beschrijven van de problematiek	4
3.2	Nemen verkeersbesluit door gemeente	4
3.3	Aanschaffen registratie apparatuur	5
3.4	Handhaven	10
3.5	Communiceren	11
3.6	Informereren	12
3.7	Monitoren	13
4	Haalbaarheid pilot Parkeerduurbepering	14
4.1	Beschrijven problematiek	14
4.2	Nemen verkeersbesluit	14
4.3	Aanschaffen registratieapparatuur	14
4.4	Handhaven parkeerduurbepering	14
4.5	Communiceren	14
4.6	Informereren	15
4.7	Monitoren	15
4.8	Eindoordeel	15
5	Juridische context	16
6	Voorwaarden voor een pilot alleen in de vakken	17

Bijlagen

Bijlage 1: notitie van emeritus professor Jan Smits, met verwijzing naar een lopende rechtszaak tussen de Europese Commissie en Denemarken

1 Inleiding

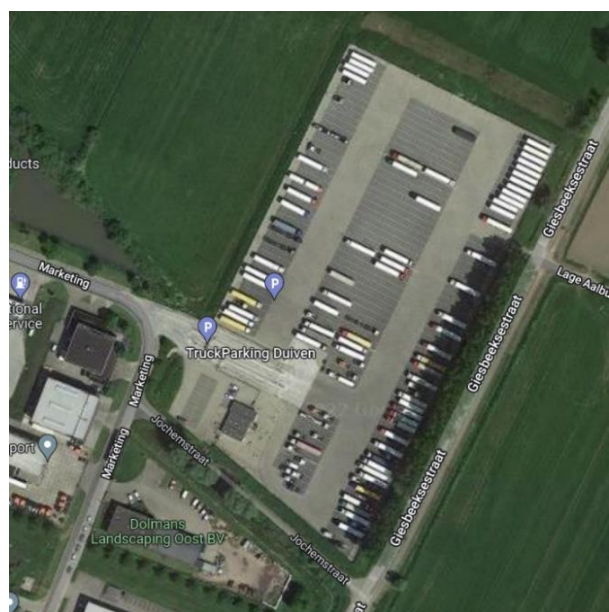
Al enkele decennia hebben verzorgingsplaatsen (VZP) langs autosnelwegen te maken met vrachtwagens die buiten de daarvoor bestemde vakken parkeren en daardoor hinder en onveilige situaties veroorzaken. Dit probleem wordt enerzijds veroorzaakt door de Europese regelgeving die vrachtwagenchauffeurs verplicht om tijdig rustpauzes te houden en anderzijds door een tekort aan parkeerplaatsen langs enkele corridors.

Dit probleem doet zich onder andere voor op VZP De Slenk langs de A50 bij Arnhem, zie Figuur 1.



Figuur 1: Verzorgingsplaats De Slenk A50

Met de komst van een private Truck Parking langs de A12 in Duiven (zie Figuur 2) hebben vrachtwagenchauffeurs een alternatief voor de lange rustpauzes en zoekt Rijkswaterstaat (RWS) naar mogelijkheden om het verkeersveiligheidsprobleem op de overbelaste VZP De Slenk terug te dringen. Door op die VZP een parkeerduurbepanking in te voeren en chauffeurs te wijzen op het alternatief van de Truck Parking bij Duiven, wil RWS met name de veiligheidsrisico's reduceren. Alvorens een pilot met parkeerduurbepanking te houden wil RWS de haalbaarheid van een dergelijke pilot onderzoeken. Na de probleembeschrijving beschrijft dit rapport de diverse voorwaarden waar een eventuele pilot met handhaving op parkeerduur aan moet voldoen, de haalbaarheid van elke voorwaarde en van de eventuele pilot in zijn geheel. Ook worden de voorwaarden geschetst voor een alternatieve pilot met alleen handhaving op parkeren in de vakken.



Figuur 2: Truck Parking Duiven

2 Gebrek aan parkeervoorzieningen leidt tot hinder en risico's

Het transport van goederen speelt een belangrijke rol in Nederland. Met name door de haven van Rotterdam rijden veel vrachtwagens door Nederland op weg naar hun bestemming in Nederland of het buitenland. Daarnaast rijden veel vrachtwagens op de noord-zuid-corridor door Nederland om zo de Duitse tolwegen te omzeilen.

Om de chauffeurs te beschermen tegen lange werkdagen, heeft de Europese Unie (EU) de rij- en rusttijdenwet vastgesteld. Dit betekent dat vrachtwagenchauffeurs, per dag en per week, verplicht zijn de voorgeschreven rustperiodes in acht te nemen. Wanneer een overtreding wordt geconstateerd, staat hier een boete tegenover. Doordat de rij- en rusttijden digitaal worden vastgelegd en 28 dagen moeten worden bewaard, kunnen bestuurders ook later worden geverbaliseerd voor een eerder begane overtreding van de rij- en rusttijdenwet.

Langs het Nederlandse hoofdwegennet heeft Rijkswaterstaat (RWS) verzorgingsplaatsen (VZP) gerealiseerd. Deze VZP's zijn voorzien van brandstofverkooppunten (in combinatie met een kiosk), meestal een e-laadpunt en in sommige gevallen een restaurant. De afgelopen jaren heeft RWS enkele parkeerplaatsen zonder deze basis voorzieningen, gesloten. De reden hiervoor was onder andere dat op deze parkeerplaatsen, mede door het ontbreken van sociale controle, ongewenste activiteiten plaatsvonden.

Het aantal vrachtwagens is de afgelopen decennia sterk gegroeid. De groei is versterkt door de toetreding van enkele Oost-Europese landen tot de EU in 2004. Deze groei, in combinatie met de verplichte rij- en rusttijden én het sluiten van enkele parkeerplaatsen, leidt er in de praktijk toe, dat vrachtwagenchauffeurs op een aantal corridors in Nederland geen geschikte parkeerplaats kunnen vinden voor de verplichte lange rustpauzes.

Daarnaast dienen vrachtwagenchauffeurs wanneer zij de grens overgaan, vanaf 2 februari 2022 te stoppen op de grensovergang of de eerstvolgende parkeerplaats, om daar de landcode in de tachograaf te veranderen naar het land waar het voertuig zich dan bevindt. Dit vergroot de druk op de eerste VZP stroomafwaarts van de grens.

Bij gebrek aan alternatieven, parkeren deze chauffeurs de vrachtwagens buiten de daarvoor bestemde parkeervakken, zoals op de rijbanen op de VZP, op de verbindingswegen naar de autosnelweg, en zelfs langs de in- en uitvoegstroken en op de vluchtstroken. Maar er zijn ook voorbeelden van geparkeerde vrachtwagens tussen de pompeilanden.

Deze geparkeerde vrachtwagens zorgen niet alleen voor ergernis bij andere weggebruikers en het personeel van de brandstofverkooppunten, maar vergroten ook het risico op gevaarlijke situaties en bijbehorende aanrijdingen.

Er is geen wettelijke grondslag om het langparkeren op verzorgingsplaatsen te handhaven, omdat de duur van de 'korte' of 'lange' rust niet wettelijk is vastgelegd.

Het lang parkeren op een VZP kent nu geen tijdslimiet. De VZP is onderdeel van de openbare weg en daarvoor gelden geen limieten wat betreft de parkeerduur.

Handhaven op de VZP zelf is alleen wenselijk als de chauffeurs een alternatief hebben. Door het sluiten van parkeerplaatsen door RWS en het instellen van parkeerbeperkingen binnen de bebouwde kom (APV), zijn de alternatieven niet toereikend.

Parkeren op de vluchtstrook is verboden¹ en daar kan wel op gehandhaafd worden. Wanneer chauffeurs parkeren op de vluchtstrook en daarmee voor een gevaarlijke situatie zorgen, hebben de weginspecteurs van RWS met een BOA aanstelling, de bevoegdheid de chauffeurs aan te spreken en/of te verbaliseren.

¹ Behoudens in noodgevallen is het de weggebruikers verboden op een autosnelweg of autoweg gebruik te maken van de vluchtstrook, de vluchthaven of de berm. Art 43, lid 3 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990)

Binnen het MIRT werkt het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) samen met, decentrale overheden (provincies, gemeenten, vervoerregio's, waterschappen), maatschappelijke organisaties en bedrijven aan de ontwikkeling van private Truck Parkings. Deze parkings bieden chauffeurs een beveiligde omgeving, waar faciliteiten aanwezig zijn voor het houden van de lange rustpauzes. Met de komst van deze truck parkings, is er een alternatief voor de vrachtwagenchauffeurs. Dat betekent dat op de VZP's een parkeerduurbepanking kan worden ingesteld en dat hierop kan worden gehandhaafd. Het Ministerie van I&W wil ervaring opdoen met het invoeren van de parkeerduurbepanking en denkt daarbij aan het uitvoeren van een pilot. De pilot moet aantonen of een parkeerduurbepanking de gewenste gedragsverandering van verzorgingsplaats naar een Truck Parking bewerkstelligt. De ervaringen die met de pilot worden opgedaan, moeten de basis vormen voor een landelijke uitrol van het invoeren van parkeerduurbepanking op verzorgingsplaatsen. Ter voorbereiding van een pilot wil het Ministerie eerst de haalbaarheid in kaart gebracht hebben. Kunnen we invulling geven aan alle voorwaarden waaraan moet worden voldaan?

Vanwege de problematiek op verzorgingsplaats De Slenk en de ligging van Truckparking Duiven in de nabijheid, heeft het Ministerie gekozen voor verzorgingsplaats De Slenk langs de A50 bij Arnhem als locatie voor de pilot.

Om de haalbaarheid aan te tonen is eerst een conceptuitvoeringsplan met alle voorwaarden opgesteld. Dit concept is met alle stakeholders besproken, resulterend in dit eindrapport.

3 Voorwaarden voor een pilot parkeerduurbepanking

Hieronder noemen we de voorwaarden waaraan moet worden voldaan voordat parkeerduurbepanking mag worden toegepast. In de volgende paragrafen gaan we nader in op elke voorwaarde.

1. Beschrijven problematiek.
2. Nemen verkeersbesluit.
3. Aanschaffen registratieapparatuur.
4. Handhaven.
5. Communiceren.
6. Informeren.
7. Monitoren.

3.1 Beschrijven van de problematiek

Om een pilot parkeerduurbepanking te houden, dient de noodzaak van de maatregel duidelijk te worden beschreven. De volgende onderwerpen komen aan de orde:

- Welke problemen doen zich nu voor en in welke mate ontstaan er verkeersveiligheidsrisico's?
- Welke instanties zijn hierbij betrokken?
- Welke maatregel wordt voorgesteld? Het betreft hier een parkeerduurbepanking van 4 uur.
- Welk verkeersbesluit wordt voorgesteld?
- Hoe wordt de handhaving georganiseerd?
- Is er voldoende draagvlak bij alle betrokkenen voor deze maatregel?
- Zijn er risico's verbonden aan deze maatregel voor de gemeente?

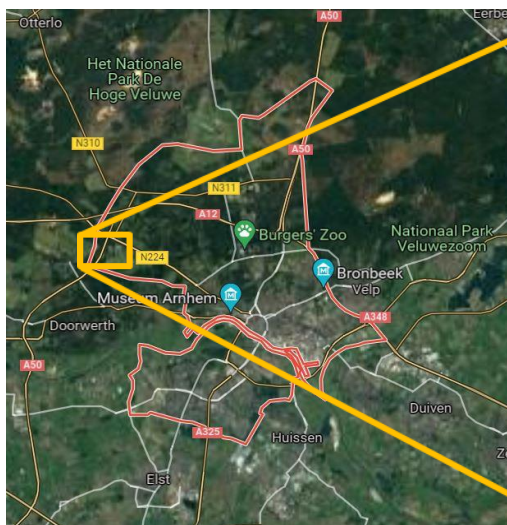
Deze onderbouwing is onder andere bestemd voor de gemeente om het verzoek tot een verkeersbesluit te kunnen nemen (zie §3.2).

Daarnaast is deze onderbouwing onderdeel van het overleg met de handhavende instanties en van de communicatie met alle stakeholders.

3.2 Nemen verkeersbesluit door gemeente

De gemeente, op wiens gebied de verzorgingsplaats is gelegen, dient een verkeersbesluit te nemen, zie Figuur 3 en Figuur 4. Het betreft het instellen van een parkeerduurbepanking van 4 uur. Daarmee kunnen chauffeurs die de dagelijkse verplichte rust van 11 uur splitsen in een 9-uurs en een 3-uurs rust, de 3-uurs rust op een VZP houden. Voor de lange 9-uurs rust, die meestal een overnachting inhoudt, dient gebruik te worden gemaakt van een Truck Parking. Deze 4-uur sluit ook aan op de Strategische Beheervisie Verzorgingsplaatsen 2016-2030 van RWS². De hierboven beschreven onderbouwing vormt daarvoor de basis. De gemeente vraagt hierover advies aan de korpschef van de politie. De politie kijkt onder andere naar de noodzaak van de maatregel en de mogelijkheid om de maatregel te handhaven. Een positief advies van de politie leidt meestal tot het nemen van het verkeersbesluit door de gemeente.

² *Strategische Beheervisie, Verzorgingsplaatsen 2016-2030, Eindrapport met visie en strategie, Rijkswaterstaat, 2016*



Figuur 3: Contouren gemeente Arnhem



Figuur 4: Detail ligging verzorgingsplaats De Slenk A50

3.3 Aanschaffen registratie apparatuur

Algemene beschrijving

Voor het handhaven van de parkeerduurbepanking dienen in- en uitgaande vrachtwagens te worden geregistreerd. Daarvoor dienen ANPR-camera's en bijbehorende software te worden aangeschaft. Dit systeem maakt een foto van het kenteken en legt het tijdstip van aankomst van een vrachtwagen vast. Dat vormt een onderdeel van de bewijsstukken. Als de vrachtwagen langer dan de gestelde parkeerduur tussen de twee registratiepunten aanwezig is, volgt er een melding naar de gekozen handhavende organisatie.

De handhavende instantie kan op basis van één of meer meldingen van het ANPR-systeem, besluiten een BOA ter plaatse te sturen om de bestuurders van de voertuigen met de betreffende kentekens te verbaliseren.

Functionele beschrijving van het ANPR-systeem

- Voor het scannen van kentekens wordt een ANPR-camera geïnstalleerd voor de inrit van de verzorgingsplaats; een 2^e ANPR-camera wordt opgesteld na de uitrit van de verzorgingsplaats.
- De ANPR-camera's zijn middels 4G/5G verbonden aan een centraal systeem (met online portal) waarin registraties van inrijdende en uitrijdende vrachtauto's worden vastgelegd.
- Enkel registraties van de vrachtauto's die langer dan de gestelde parkeerduur tussen de twee registratiepunten aanwezig zijn, blijven bewaard voor verdere afhandeling.
- Alle niet als vrachtwagen herkende voertuigen worden niet geregistreerd.
- De registratie betreft een foto van de vrachtauto, het kenteken en de tijd (timestamp) van in- en uitrijden.
- Andere gegevens op de foto van de vrachtauto dan het kenteken van het overtrekkende voertuig worden geblurd, dan wel geanonimiseerd (waaronder kentekens van andere voertuigen).
- Timestamps van het actuele tijdstip worden vergeleken met het tijdstip van de ingaande registratie. Als het verschil tussen het actuele tijdstip en tijd-in > 270 minuten (4 uur + 30 min. marge), dan worden de gegevens gestuurd naar (een) geautoriseerde gebruiker(s). Is het tijdverschil tijd-uit en tijd-in < 270 minuten, dan worden alle geregistreerde gegevens van de betreffende vrachtauto permanent gewist..

Oplossingsmogelijkheden:

1. ANPR camera's op VZP
ANPR camera's op de locatie van de verzorgingsplaats bij het in- en uitrijden van de VZP.
Kostenindicatie voor deze oplossing bedraagt: € 160.000 - € 200.000 inclusief BTW.
2. ANPR camera's op portalen.
Bestaand portaal 1000 meter voor afrit De Slenk en 1000 meter na de verzorgingsplaats.
Tussen deze portalen zijn geen toe- en afritten naar het onderliggende wegennet en de toe- en afrit van De Slenk liggen er volledig tussen. Er zijn ook portalen dicht bij de VZP, echter liggen bij deze locaties de voedingsvoorzieningen aan de andere kant van de weg, wat extra kosten met zich meebrengt.
Kostenindicatie voor deze oplossing bedraagt € 100.000 - € 125.000 inclusief BTW.

Voordeel van de portaal oplossing is:

- Er hoeft geen apparatuur geplaatst te worden op de VZP.
- Geen aanschaf van masten of andere tijdelijke voorzieningen.
- De oplossing is vandalisme proof.
- Geen werkzaamheden op de VZP.
- Geen afzetting van de af- en toerit, naar en van De Slenk.
- Lagere kosten.
- Minder componenten dus, minder te onderhouden.
- Indien aan de ANPR camera's eisen gesteld worden die gelijk zijn aan Weigh in Motion (WIM) kan, als na de pilot wordt besloten de handhaving van parkeerduur niet voor te zetten, de hardware overgedragen worden naar de WIM beheerder om als reserve te kunnen dienen.
- Grotere kans om kenteken te kunnen vastleggen omdat de vrachtwagens op de autosnelweg vaak een grotere onderlinge afstand aanhouden dan bij het oprijden van de VZP.
- De keuze bestaat om aan beide zijden van het portaal een camera te plaatsen, zodat zowel het kenteken van de voorzijde (trekkend voertuig) als van de achterzijde (aanhangert) worden vastgelegd. Dit vergemakkelijkt mogelijk het controleren van kentekens door de bevoegde ambtenaar.

Algemene technische uitgangspunten

- Vanuit cybersecurity oogpunt is voor het vastleggen van de registratie van vrachtauto's gekozen voor een centraal systeem.
- Het centraal systeem wordt geplaatst in het datacenter van de leverancier. Bij grootschalige uitrol kan overwogen worden dit onder te brengen in het datacenter van RWS-CIV.
- Middels een portal op het centraal systeem kan een geautoriseerde gebruiker.
 - Andere gebruikers toevoegen, autoriseren en beheren (blokkeren, verwijderen etc.).
 - De lengte van de maximaal toegestane parkeerduur aanpassen.
- De ANPR-camera's sturen de gegevens naar het centraal systeem en houden geen informatie vast, niet in de systeemkast, noch in de ANPR-camera.
- Het vaststellen of het voertuig een vrachtauto is kan op basis van Artificial Intelligence of andere wijze.
- Bij grootschalige inzet van parkeerduurbepaling is het te overwegen om een App te ontwikkelen waarmee geautomatiseerd meldingen kunnen worden verzonden aan handhavers.
- Om de kosten beheersbaar te houden is er gekozen voor een draadloze 4G of 5G oplossing.
- RWS is eigenaar van de geregistreerde/vastgelegde data in het centraal systeem.
- Het systeem voldoet aan de cybersecurityrichtlijnen van RWS.
- Voor het 4G/5G kan er gebruik gemaakt worden van een data-abonnement van de CIV of van een provider via de leverancier.

Technische uitgangspunten VZP oplossing

- Op VZP de Slenk is het mogelijk de ANPR-camera's te monteren aan de lichtmast. In de kostenraming zijn optionele kosten opgenomen voor cameramasten, indien montage aan de lichtmast niet mogelijk is.
- De voeding van de ANPR-camera's wordt onttrokken via de lichtmasten van de openbare verlichting. ('s avonds/'s nachts laden de accu's van het systeem dan bij via de openbare verlichting die aan staat, overdag functioneert het systeem op de accu's).
In de kostenraming zijn optionele kosten opgenomen om de ANPR-camera's te voeden vanuit een RWS voedingspunt. Hierin zijn tevens kabel-/graafwerkzaamheden en boringen meegenomen.
- Montage op de lichtmast van de openbare verlichting en het onttrekken van de voeding van de lichtmast dient met de betreffende beheerder te worden afgestemd.
- Bij het gebruik maken van de aanwezige openbare verlichtingsmasten is aangenomen dat deze posities geschikt zijn voor registratie van de vrachtauto's middels ANPR-camera's. Gedurende de realisatie dient vastgesteld te worden of dat werkelijk zo is.

Technische uitgangspunten portaal oplossing

- Bij het gebruik maken van de bestaande portalen is voeding van het bestaande WKS aanwezig.
- Voeding ten behoeve van de ANPR camera's wordt onttrokken uit de bestaande WKS kasten.
- Op basis van WIM ervaring is er geen onderzoek nodig of de camera posities voldoen.

Beheer, onderhoud en monitoring van het systeem

Beheer en instandhouding op het systeem (centraal systeem en ANPR-camera's) kan uitgevoerd worden door de leveranciers. Hiervoor dient een onderhoudscontract te worden afgesloten.

Bij grootschalige uitrol dient overwogen te worden om het beheer te beleggen bij RWS.

De ANPR-camera's kunnen worden aangesloten op een alarmcentrale. Bij braak wordt een alarmcentrale gealarmeerd. Dit is niet opgenomen in de kostenraming.

Haalbaarheid van de oplossing

De functionele en technische eisen zijn getoetst bij diverse marktpartijen en realiseerbaar.

Geschikte partijen dienen ten minste ervaring te hebben met dergelijk implementaties en ISO 9001, 14001 en 27001 gecertificeerd te zijn.

Technische eisen aan het systeem

- Voertuigdetectie over twee rijstroken met een maximale breedte van 7,5 meter.
- Voertuigdetectie met een snelheid tot 130 km/u.
- Herkenning en vastlegging (foto) van voertuigkleur, -merk en -model.
- Tijdsynchronisatie via NTP protocol, IEEE1588, GPS.
- Detectie nauwkeurigheid van 99%.
- De accuvoorziening, indien nodig, dient de ANPR camera minimaal 48 uur van voeding te kunnen voorzien.
- De 4G/5G modem dient ten minste IP klasse 66 te zijn.

Kostenindicatie van het systeem

Onderstaande tabel bevat een inschatting van de diverse kosten die voor aanschaf, installatie en instandhouding van het systeem op één VZP gemoeid zijn. Er zijn twee opties, namelijk een camerasysteem op de VZP of een camerasysteem aan de portalen boven de A50.

Omschrijving: Cameraopstelling aan portalen boven A50	Prijsindicatie
Hardware 2 meetopstellingen voor portaal	€ 10.000
• ANPR camera's	€ 7.000
• 4G/5G datatransmissie	€ 1.000
• Bevestigingsbeugels geschikt voor portaal	€ 1.000
• Overgangskast	€ 500
• Diverse klein materialen (kabels, connectoren, etc.)	€ 500
Installatiekosten	€ 7.500
• Bevestigen 2 systemen incl. hoogwerker	€ 2.000
• Bekabeling van camera naar WKS kast	€ 500
• Aansluiting op voedingskast	€ 2.000
• Verkeersmaatregelen en vergunningen	€ 3.000
Centraal systeem	€ 22.500
• Inrichting real-time match- en verificatieproces	€ 7.500
• Inrichten backoffice tool weergave en bedienmogelijkheden voor handhaving	€ 15.000
Onvoorziene kosten	€ 8.000
• Extra schouw op locatie	€ 1.000
• Voedingskabel van andere locatie	€ 1.000
• Voeding van andere locatie	€ 6.000
Directe bouwkosten	€ 9.120
• Projectmanagement	€ 4.320
• Engineering	€ 4.800
Verwijderkosten	€ 5.300
• Demontage 2 systemen incl. hoogwerker	€ 2.000
• Afdoppen voedingskabel. (Kabel blijft achter in portaal)	€ 300
• Verkeersmaatregelen	€ 3.000
Beheer en onderhoudskosten	€ 5.000
• Licentie gebruik backoffice en beheerapplicatie per jaar	€ 1.500
• Data abonnement per jaar	€ 500

• 24/7 storingswachtdienstcontract prijs per jaar (reactie en hersteltijden n.t.b.)*	€ 1.500
• Correctief onderhoud / incidentafhandeling (kosten indicatie per jaar)	€ 1.500
Totaal exclusief BTW	€ 67.420
Onvoorzien 15%	€ 10.113
BTW	€ 16.282
Totaal inclusief BTW	€ 93.815

Omschrijving: Cameraopstelling op VZP	Prijsindicatie
Hardware 2 meetopstellingen, vaste opstelling VZP de Slenk	€ 13.500
• ANPR camera inclusief 4G/5G datatransmissie	€ 8.000
• Bevestigingsbeugels geschikt voor bestaande OV mast	€ 500
• Accupack inclusief accukoffer met beugels en laadregelaar voor aansluiting OV	€ 4.000
• Systeem-/overgangskast	€ 500
• Diverse klein materialen (kabels, connectoren, etc.)	€ 500
Installatiekosten	€ 7.000
• Bevestigen 2 systemen incl. hoogwerker	€ 2.000
• Bekabeling incl graven	€ 2.000
• Verkeersmaatregelen incl. verkeersregelaar	€ 3.000
Centraal systeem	€ 22.500
• Inrichting real-time match- en verificatieproces	€ 7.500
• Inrichten backoffice tool weergave en bedienmogelijkheden voor handhaving	€ 15.000
Onvoorziene kosten	€ 45.000
• Camera masten inclusief plaatsen	€ 3.000
• Bekabeling inclusief graafkosten (indicatie 400 meter)	€ 20.000
• Boringen onder verharding	€ 10.000
• Grondonderzoek, vervuilde grond, 2 locaties.	€ 5.000
• Verkeersmaatregelen en vergunningen t.b.v. graven en boring	€ 5.000
• Aansluiting op voedingskast	€ 2.000
Directe bouwkosten	€ 10.560
• Projectmanagement	€ 4.400
• Engineering	€ 6.160
Verwijderkosten	€ 10.000
• Demontage 2 systemen incl. hoogwerker	€ 2.000

• Verkeersmaatregelen incl. verkeersregelaar	€ 3.000
• Verwijderkosten en afvoeren optionele onderdelen	€ 5.000
Beheer en onderhoudskosten	€ 5.000
• Licentie gebruik backoffice en beheerapplicatie per jaar	€ 1.500
• Data abonnement per jaar	€ 500
• 24/7 storingswachtdienstcontract prijs per jaar (reactie en hersteltijden n.t.b.)*	€ 1.500
• Correctief onderhoud / incidentafhandeling (kosten indicatie per jaar)	€ 1.500
Totaal exclusief BTW	€ 113.560
Onvoorzien 15%	€ 17.034
BTW	€ 27.425
Totaal inclusief BTW	€ 158.019

Afhankelijk van de te kiezen optie en uitgaande van de huidige prijzen liggen de geraamde kosten afgerond tussen de €100.000 en € 125.000 (optie 1: portalen boven A50) en tussen €160.000 en € 200.000 (optie 2: masten op VZP).

3.4 Handhaven

Om te zorgen dat vrachtwagenchauffeurs zich houden aan de ingestelde parkeerduurbepanking is handhaving noodzakelijk. Parkeerovertredingen vallen onder de Wet Mulder en daarmee is de gemeente Arnhem verantwoordelijk voor de handhaving. De handhaving volgt de volgende procedure:

1. Vaststellen overtreding

- De ANPR camera scant bij de ingangszone of stroomopwaarts van de VZP het kenteken van de vrachtwagen, legt het tijdstip van passeren en een foto van het kenteken vast.
- Als het ANPR-systeem bij de uitgangszone of stroomafwaarts van de VZP het betreffende kenteken niet binnen 4 uur heeft geregistreerd als uitgaand, verstuurd het systeem een signaal naar een handhavende BOA (met wat extra ruimte, signaal bijv. na 30 minuten).
- BOA komt ter plaatse: verifieert dat voertuig geparkeerd staat en dat er geen andere handelingen zijn (denk bijvoorbeeld aan voertuigpech of andere omstandigheden van overmacht). Als de BOA binnen 10 minuten na het vaststellen van de overtreding van de parkeerduurbepanking, geen bijzonderheden heeft opgemerkt, dan gaat hij over tot beboeting. De BOA houdt enige marge aan, om discussies over 'was het nu net wel/net niet 4 uur' te voorkómen.
- Als een chauffeur ontkent langer dan 4 uur op de VZP te hebben geparkeerd, dan is er sprake van omgekeerde bewijslast. De chauffeur dient dit zelf aantoonbaar te maken door bijvoorbeeld de gegevens van de tachograaf te verstrekken.

2. Verwerken overtreding

- De overtreding dient gedegen in het dossier te worden vastgelegd:
 - Duidelijk beschrijving van de eerste ANPR registratie door foto met tijdstip van de 'aanvang parkeren'. Zorg dat deze foto eenvoudig aan het dossier kan worden toegevoegd. Let er hierbij op dat andere gegevens dan het overtrekkende voertuig geblurd/geanonimiseerd worden (zoals personen en/of andere kentekens).
 - De tweede fysieke controle door de BOA ter plaatse, met foto onder vermelding van tijdstip ter plaatse en tijdstip feitelijke waarneming van geparkeerde voertuig met het vermeldde kenteken.

- Tussen tijdstip ter plaatse en tijdstip feitelijke waarneming van overtreding dient de BOA de 10 minuten waarnemingstijd in acht te nemen, waarin wordt geverifieerd dat er daadwerkelijk sprake is van een parkeerhandeling en dat er geen bijzondere omstandigheden zijn.
- De aanwezigheid van relevante bebording (met parkeerduurbepanking) moet aantoonbaar aanwezig zijn en dit moet bewezen kunnen worden. Waar stond deze precies (en wat stond er precies). Dit zou eventueel met een periodieke bordenschouw kunnen, of een waarneming van de BOA ter plaatse.
- Wellicht kan gebruik worden gemaakt van een 'algemeen proces-verbaal'. Dit is een proces-verbaal dat niet ziet op een specifieke overtreding, maar gaat over deze vorm van handhaving/deze specifieke locatie. Hier kunnen dan extra foto's/plattegronden worden toegevoegd, kan naar het verkeersbesluit worden verwezen en kan de manier van handhaven verder worden toegelicht.

3. BOA -bevoegdheid

De handhaving wordt uitgevoerd door gemeenteambtenaren met een BOA bevoegdheid. Normaliter worden BOA's vooral overdag ingezet, met name voor de parkeerhandhaving. Soms vinden werkzaamheden 's avonds plaats. Het handhaven op de VZP De Slenk vraagt echter ook om inzet tijdens de nachtelijke uren.

Verder dienen de BOA's over een bevoegdheid voor Domein 2 (Milieu, Welzijn en Infrastructuur) te beschikken.

Weginspecteurs van RWS met een BOA bevoegdheid zijn eveneens beperkt tot Domein 2 en mogen alleen handhavend optreden in geval van geparkeerde voertuigen op de vluchtstrook. Zij hebben geen bevoegdheid om op te treden op de VZP zelf of op de in- en uitvoegstroken.

Handhaven van parkeerduurbepanking is geen basistaak van de politie. De inzet door de politie (regionale eenheid Oost-Nederland en de Landelijke Eenheid) is (incidenteel) mogelijk, maar zal dan plaatsvinden op projectbasis.

Dit geeft de mogelijkheid om met gerichte intensieve acties de handhaving vorm te geven. Dit is deels vergelijkbaar met de inzet van 'dedicated teams' in de haven van Rotterdam, waar foutparkerende vrachtwagens worden verbaliseerd.

Het verbaliseren zal plaatsvinden door staande houding. Betaling door EU-ingezetenen vindt plaats door het laten overmaken van het boetebedrag achteraf. Contante betalingen bij parkeerovertredingen zijn, op basis van Europese wetgeving, voor EU-ingezetenen niet toegestaan.³

Betalingen door niet EU-ingezetenen vindt plaats door direct te laten betalen, of door het recht op retentie toe te passen. Daarbij wordt het voertuig elders gestald en pas vrijgegeven na betaling door de eigenaar.

3.5 Communiceren

Het invoeren van een parkeerduurbepanking betekent een verandering van de parkeersituatie voor vrachtwagenchauffeurs. Het feit dat zij voor de lange rustpauzes, geen gebruik kunnen maken van de VZP maar doorverwezen worden naar private Truck Parkings, zal een periode van gewenning met zich mee brengen. Door gericht met alle betrokken stakeholders te communiceren, zal een deel van de chauffeurs zich automatisch aanpassen. Het andere deel, dat de communicatie mist, zal in eerste instantie door de handhavers worden gewaarschuwd. Na een gewenningsperiode zullen de handhavers eventuele overtreders verbaliseren.

³ In dit document gaan we niet in op de vraag of de overtreder de uitgedeelde bekeuring wel of niet zal betalen.

Transportsector

De communicatie wordt uitgevoerd, in samenspraak met de vertegenwoordigers van de transportsector, namelijk TLN en EvoFenedex. Via zusterorganisaties kan de parkeerduurbepanking ook naar buitenlandse transportondernemingen worden gecommuniceerd.

Met name voor de ritplanners bij transportbedrijven (ook in het buitenland) is het van belang op de hoogte te zijn van de beperking en de mogelijkheid van de Truck Parking, zodat zij ook de route kunnen aanpassen. Dit beperkt het risico van onnodig omrijden.

Naast de transportsector zal ook met de andere stakeholders gecommuniceerd worden. Zowel tijdens de voorbereiding als na invoering zal RWS de stakeholders op de hoogte houden van de stand van zaken.

Gemeenten

Het betreft communicatie naar de gemeente Arnhem o.a. over de handhavingsactiviteiten. Met de andere gemeenten zal de maatregel worden besproken en wordt gemonitord in hoeverre er sprake is van het waterbedeffect: chauffeurs die uitwijken naar gemeentelijke wegen om daar te parkeren en de lange rust te houden. Dit effect zal RWS ook zelf monitoren ten aanzien van het uitwijken naar andere VZP's.

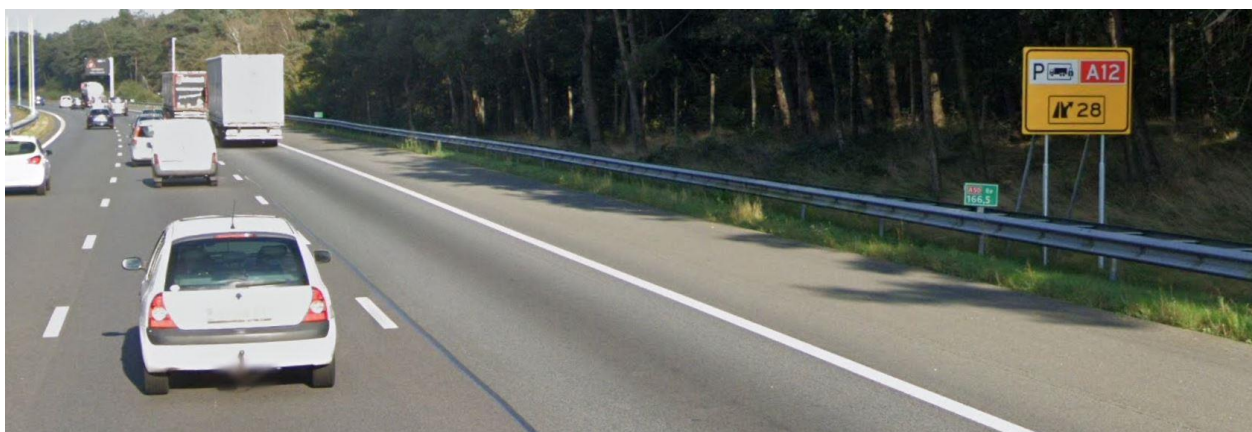
Politie

Verder zal er contact onderhouden worden met de politie om enerzijds de resultaten van de monitoring te delen en anderzijds om kennis te nemen van eventuele klachten van burgers.

3.6 Informeren

Waar handhaven als push-maatregel nodig is, kan ook aan pull-maatregelen worden gedacht. Maak algemeen duidelijk kenbaar aan de chauffeurs en transportbedrijven dat voor de lange rustpauzes er Truck Parkings zijn en worden gerealiseerd. In het gebied rondom de Truck Parking kan met duidelijke bewegwijzering aan de chauffeur op het alternatief worden gewezen.

De Nationale Bewegwijzeringsdienst (NBd) heeft richtlijnen voor bewegwijzering en onder andere over de doelen (veelal plaatsnamen), die op de bewegwijzeringsborden mogen worden getoond. Specifieke bestemmingen als een Truck Parking vallen daar nu buiten. Als een Truck Parking langs de autosnelweg wordt gerealiseerd, bijvoorbeeld in het verlengde van een VZP, kan deze wel via de bewegwijzering op de VZP worden meegenomen, maar dit is bij de pilot locatie (De Slenk - Truckparking Duiven) niet het geval. Wel kunnen (tijdelijk) extra informatieborden met internationaal herkenbare symbolen worden geplaatst. Deze borden zullen enerzijds wijzen op de ingestelde parkeerduurbepanking en anderzijds verwijzen naar de Truck Parking in Duiven. Inmiddels heeft RWS op enkele plaatsen al extra 'bewegwijzering' richting Truck Parking Duiven geplaatst (zie Figuur 5).



Figuur 5: voorbeeld van verwijzing naar Truck Parking (Bron: Google Maps)

Op de huidige VZP De Slenk is een informatiebord geplaatst door de beheerder van de Truck Parking Duiven (zie Figuur 6).



Figuur 6: Informatiebord Truck Parking Duiven op verzorgingsplaats De Slenk (Bron: Google Maps)

Binnen RWS kan nog onderzocht worden of de BermDRIP die stroomopwaarts op de A50 staat, ook gebruikt kan worden om chauffeurs te attenderen op de parkeerdurbeperking op De Slenk en de aanwezigheid van de Truck Parking in Duiven. Wanneer de BermDRIP voor andere doeleinden (calamiteit of wegwerkzaamheden) gebruikt moet worden, is een tijdelijke onderbreking van de informatie geen onoverkomelijk probleem.

3.7 Monitoren

Het is belangrijk om het effect van de ingevoerde parkeerdurbeperking te kunnen vaststellen en daarna te besluiten of een landelijke uitrol van deze maatregel haalbaar en zinvol wordt geacht. Door de in- en uitgaande vrachtwagens te registreren in combinatie met het gebruik van de Truckparking Duiven kunnen we iets zeggen over het effect van de parkeerdur op VZP De Slenk. Via observaties door de weginspecteurs van RWS op de andere VZP's stroomop- en stroomafwaarts van De Slenk kunnen we vaststellen of er sprake is van een toe- of eventueel een afname van lang parkerende vrachtwagens. Via eventuele klachten van burgers bij de gemeenten of de politie krijgen we een beeld van eventuele hinder door vrachtwagenchauffeurs die in de omgeving van De Slenk op het gemeentelijke of provinciale wegennet een plek hebben gevonden om te rusten.

Op basis van de verkregen gegevens kan ook worden besloten om de maatregel te beëindigen.

4 Haalbaarheid pilot Parkeerduurbepanking

In dit hoofdstuk beschrijven we of het haalbaar is om te voldoen aan de voorwaarden, waaraan voldaan moet worden om een pilot parkeerduurbepanking te kunnen uitvoeren.

4.1 Beschrijven problematiek

Het beschrijven van de problematiek, waarop het te nemen verkeersbesluit moet zijn gebaseerd, is haalbaar. Alle betrokkenen herkennen het probleem van de vrachtwagens die buiten de vakken en op de in- en uitvoegstroken en de vluchtstrook parkeren.

Voor de politie is de situatie niet zo ernstig dat men daar prioriteit aan toekent.

4.2 Nemen verkeersbesluit

De gemeente Arnhem is bezig met aanpassingen op het beleid van parkeren van grote voertuigen en het overnachten in die voertuigen. Of de gemeente Arnhem bereid is om een verkeersbesluit te nemen en daarmee de parkeerduurbepanking rechtmatig te kunnen instellen en te handhaven hangt van de beleidsaanpassing af. De kans schatten we nu in op 50%.

4.3 Aanschaffen registratieapparatuur

Het aanschaffen van de benodigde registratieapparatuur is haalbaar en kan of op masten op de VZP zelf, of aan de portalen boven de rijbaan van de A50. De kosten bedragen tussen de € 125.000 en € 200.000 (incl. 25% marge en incl. BTW).

4.4 Handhaven parkeerduurbepanking

Het handhaven van de parkeerduurbepanking is haalbaar, maar vraagt wel om extra acties. De beschikbare capaciteit bij de gemeente Arnhem en bij RWS is beperkt. De politie geeft geen prioriteit aan de problematiek rondom vrachtwagens bij verzorgingsplaatsen. Daarnaast kennen de BOA's van RWS een beperkte bevoegdheid. Onderzocht moet worden of deze bevoegdheid (nu alleen bevoegd op vluchtstroken) uitgebreid kan worden.

De parkeerduurbepanking met een maximale parkeerduur van 4 uur is voor de pilot acceptabel bij de beide transportorganisaties (TLN en EVOFenedex), mits er een goed alternatief beschikbaar is.

4.5 Communiceren

Communiceren met de sector en met de vrachtwagenchauffeurs specifiek is haalbaar. De brancheorganisaties zijn bereid de eigen communicatiemiddelen in te zetten om informatie van RWS te delen met de achterban, de chauffeurs en de ritplanners. Des te groter de te bereiken groep, des te groter de kans dat chauffeurs op de hoogte zijn van de parkeerduurbepanking maar ook van de aanwezigheid van een alternatief, de private truckparking in Duiven.

4.6 Informeren

Wat betreft informeren, gaat het vooral om adequate bewegwijzering voor de vrachtwagenchauffeurs, ook op grotere afstand. Zeker in het begin is het belangrijk om zoveel mogelijk chauffeurs te bereiken, via de bewegwijzering en de navigatiesystemen.

Dit is voor de pilot haalbaar.

4.7 Monitoren

Het monitoren van de maatregel parkeerduurbepanking kent in principe twee acties. Enerzijds het monitoren op VZP De Slenk en anderzijds eventueel uitwijkgedrag naar andere VZP's en/of het onderliggende wegennet. Beide acties zijn haalbaar. Ook de gemeenten hebben aangegeven een bijdrage te kunnen leveren om uitwijkgedrag op het eigen grondgebied te monitoren en te delen met RWS. Daarnaast is het van belang voortdurend aandacht te hebben voor de ervaringen van TLN/EVO en de BOA's gedurende de pilot.

4.8 Eindoordeel

Wanneer we de beoordeling op haalbaarheid van alle voorwaarden, op een rij zetten, dan kunnen we de vraag of een pilot Parkeerduurbepanking op VZP De Slenk A50 haalbaar is met 'JA, mits..' beantwoorden. Voor het nemen van een verkeersbesluit en voor de handhaving zijn aanvullende acties gewenst.

Nr.	Voorwaarde	Haalbaarheid
1	Beschrijven problematiek.	100%
2	Nemen verkeersbesluit.	50%
3	Aanschaffen registratieapparatuur.	100%
4	Handhaven.	50%
5	Communiceren.	100%
6	Informeren.	100%
7	Monitoren	80%

5 Juridische context

Buiten de scope van deze haalbaarheidsstudie, die zich richt op de omgeving en de techniek, dient ook de rechtsgeldigheid van een parkeerduurbepering te worden beoordeeld. Dit vraagstuk ligt nu bij het Ministerie van I&W.

In bijlage 1 is een notitie opgenomen van emeritus professor Jan Smits, die verwijst naar een lopende rechtszaak tussen de Europese Commissie en Denemarken. Op basis van de ‘Vrijheid voor verkeer’ tussen de Europese lidstaten zou een parkeerduurbepering als onrechtmatig kunnen worden uitgelegd. Op dit moment is de uitspraak van het Europese Hof nog niet bekend.

De uitspraak van het Europese Hof moet dus duidelijkheid geven over de rechtmatigheid van het instellen van een parkeerduurbepering. Daarbij is een nadere analyse van de uitspraak en een toetsing door de juristen van het Ministerie van I&W gewenst.

Vooruitlopend op de uitspraak en de analyse door de juristen van I&W, zijn er twee opties denkbaar:

1. Het Hof stelt de Commissie niet in het gelijk en een parkeerduurbepering mag als beheersmaatregel worden toegepast (zie hoofdstuk 3 voor de vervolgstappen bij deze optie).
2. Het Hof stelt de commissie wel in het gelijk en een parkeerduurbepering mag niet worden toegepast. In dat geval blijft de mogelijkheid bestaan om te handhaven op de verkeersregel “Parkeren, alleen in de vakken toegestaan” (zie hoofdstuk 6 voor de vervolgstappen voor deze optie).

6 Voorwaarden voor een pilot alleen in de vakken

Voor een groot deel gelden dezelfde voorwaarden als voor het instellen van een parkeerdurbeperking. Belangrijke verschillen zijn:

- Er geen apparatuur nodig is om in- en uitgaande voertuigen te registreren.
- Dat voor handhaving handhavers ter plaatse moeten gaan.

Belangrijkste overeenkomsten zijn:

- Dat voor handhaving de politie aangeeft hier geen prioriteit aan toe te kennen.
- Dat de BOA's van omliggende gemeente geen handhavingsacties zullen gaan uitvoeren op de VZP.
- Dat de BOA's van RWS geen bevoegdheid hebben tot handhaven op de VZP.

Aanvullende acties om een haalbare pilot mogelijk te maken zijn:

- Maak de BOA's van RWS en de gemeente bevoegd om op de VZP en de bijbehorende verbindingswegen, in- en uitvoegstroken en vluchtstroken te handhaven op het parkeren buiten de daarvoor aangewezen parkeervakken.

Bijlage 1: notitie van emeritus professor Jan Smits, met verwijzing naar een lopende rechtszaak tussen de Europese Commissie en Denemarken

Tijdslimiet

Is er een constructie mogelijk waarbij je de tijd limiteert op de verzorgingsplaats, om na het verstrijken van de tijd in te kunnen grijpen en het dan 'onbeheerde motorrijtuig' met overschrijding van tijdslimiet te verwijderen/ te bergen/ mee te nemen? Hier gingen de Denen ons voor.

Op 1 juli 2018 heeft Denemarken een beperking tot 25 uur ingevoerd voor het parkeren van vrachtwagens op overheidsrustplaatsen. Dit treft niet-ingezetenenvervoerders veel meer dan in Denemarken gevestigde vervoerders, want niet-ingezetenenvervoerders hebben geen exploitatiecentrum in Denemarken. Het gevolg is dat zij dus parkeerruimte langs snelwegen nodig hebben om te voldoen aan hun verplichtingen uit hoofde van EU-regelgeving zoals die tav rij- en rusttijden.⁴

De parkeerbeperkingen, in combinatie met de strikte EU-regels inzake rusttijden (zie Verordening (EG) nr. 561/2006 en de aanpassing van 2020, Verordening (EU) 2020/1054), maken het voor niet ingezetenen vervoerders dan ook moeilijk om internationaal vervoer en cabotagevervoer te verrichten.

Dit komt neer op een ongerechtvaardigde beperking van het vrij verrichten van diensten als bedoeld in de artikelen 1, 8 en 9 van Verordening (EG) nr. 1072/2009.

Deze Deense maatregel beperkt de door de EU-regelgeving inzake wegvervoer (Verordening (EG) nr. 1072/2009) gewaarborgde vrijheid van dienstverrichting, aangezien zij belemmeringen opwerpt voor buitenlandse vervoerders die internationale activiteiten verrichten.

Zelfs indien de door de Deense autoriteiten voor de beperking aangevoerde rechtvaardiging in het algemeen belang zou worden geacht (met name de doelstellingen "een ordelijk verloop van de rusttijden waarborgen" of "onwettig en gevaarlijk parkeren tegengaan"), zou de beperking passend en noodzakelijk moeten zijn in verhouding tot de doelstellingen. De Commissie oordeelde dat hiervan geen sprake was en startte een inbreukprocedure tegen Denemarken⁵. Daarop is april 2022 nog geen uitspraak.

Mijn inschatting is dat, gelet op de vier vrijheden die aan de EU ten grondslag liggen, dat het Hof de Commissie in het gelijk zal stellen en dan moet de tijdslimiet van de Deense verzorgingsplaatsen er weer af. Nog los van het specifiek bepaalde in rij- en rusttijdenverordening zegt bijvoorbeeld lid 2 van artikel 9 van de Verordening 1072/2009:

"De in lid 1 bedoelde wettelijke en bestuursrechtelijke voorschriften moeten op niet-ingezetenen vervoerders worden toegepast onder dezelfde voorwaarden als die welke aan de in de lidstaat van ontvangst gevestigde vervoerders worden opgelegd, zodat discriminatie op grond van nationaliteit of plaats van vestiging wordt uitgesloten."

⁴ VERORDENING (EU) 2020/1054 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD van 15 juli 2020 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 wat betreft de minimumeisen voor maximale dagelijkse en wekelijkse rijtijden, minimumonderbrekingen en dagelijkse en wekelijkse rusttijden.

⁵ Lees hier één reactie over het starten van de inbreukprocedure door de Commissie jegens Denemarken <https://trans.info/en/denmark-referred-to-eu-court-of-justice-over-25-hour-lorry-parking-limit-240889>

En dus ging de Commissie naar het Hof van Justitie: “The authorities in Denmark claim the 25-hour parking limit is needed to ensure orderly conditions at rest areas and prevent unlawful and hazardous parking. The Commission admits that these goals are in the general interest, but states that other methods could be used to achieve them.”

En hieronder staat precies waarom de Commissie vindt dat er inbreuk moet worden gestart:

*“Even if the explanation provided by the Danish authorities for the restriction were considered to be in the general interest (notably the objectives of ‘ensuring orderly conditions at rest areas’ or ‘addressing unlawful and hazardous parking’), the restriction would need to be appropriate and necessary in relation to the objectives. This is not the case here, as such objectives could be reached by other means, without causing similar adverse effects”.*⁶

Dan is er nog de ITS regeling die wellicht een rol bij de verleiding zou kunnen spelen.⁷ Immers die zegt dat het aan de lidstaat zelf is om te bepalen hoe er met dynamische gegevens dient te worden omgegaan.⁸ In de Regeling van de Minister van IenM,⁹ staat dat deze regeling uitvoering geeft aan artikelen 3, 5, eerste en derde lid, met betrekking tot het verstrekken van informatiediensten voor veilige en beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens en bedrijfsvoertuigen.¹⁰

Nog weer een andere benadering zou kunnen zijn om een beperking van de verblijfsduur te relateren aan de Verordening 2020/1054. Met als grondslag dat het parkeren (na een bepaalde tijd van onbeheerd zijn) van een voertuig slechts mag op de beveiligde rustplaatsen Zie randnummer 15 van deze Verordening.¹¹

Eventueel zou aansluiting kunnen worden gezocht bij het elke 8 weken dient een voertuig terug naar ‘huis’ te gaan. Dan zou de limitering vastzitten aan een rechtstreekse verplichting komende uit de Verordening (Let op: deze ‘terugkeer-eis’ is aan het EHvJ voorgelegd door een aantal Oost EU landen).

Verzorgingsplaats is ‘grondgebied’ van RWS net als de hoofdweg. Echter het handhaven van de verkeersregels (RVV en(APV) is een bevoegdheid van Politie dan wel in een aantal gevallen de Gemeentelijke BOA's.

⁶ In een lijst van gestarte inbreukprocedures:

https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/inf_21_2743 maar ook hier: Commission decides to refer DENMARK to the Court of Justice over its 25-hour limit on lorry parking

https://www.denederlandsegrondwet.nl/id/vljfyjt7fzz/nieuws/commission_decides_to_refer_denmark_to

⁷ Zie voor een overzicht van de ITS maatregelen onder andere die mbt veilige) truck’ parkings: <https://eurlex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/HTML/?uri=LEGISSUM:tr0040> geraadpleegd 1 april 2022.

⁸ Zie lid 3 van artikel 5 gedelegeerde verordening 885/2013/EU.

⁹ nr. IENM/BSK-2014/160572 maart 2015, houdende uitvoering van richtlijn 2010/40/EU

¹⁰ PbEU 2013, L 247

¹¹ VERORDENING (EU) 2020/1054 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD van 15 juli 2020 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 wat betreft de minimumeisen voor maximale dagelijkse en wekelijkse rijtijden, minimumonderbrekingen en dagelijkse en wekelijkse rusttijden, 31.7.2020 Publicatieblad van de Europese Unie L 249/3, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32020R1054&from=NL>