

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2272

Vragen van de leden **Ronnes** en **Van Helvert** (beiden CDA) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *parkeren van vrachtwagens langs rijkswegen* (ingezonden 12 juni 2017).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 7 juli 2017).

Vraag 1

Bent u bekend met de berichten «Plan van Aanpak en Europese miljoenen aanleg truckparkings op komst»¹ en «Bewaakte parking Hazeldonk» nog lang niet klaar»?²

Antwoord 1

Ja, daar ben ik mee bekend.

Vraag 2

Kunt u aangeven hoe groot het tekort aan parkeerplaatsen langs de verschillende snelwegen – internationale corridors – in Nederland is? Wilt u daarbij per weggedeelte aangeven wat het huidige aantal parkeerplaatsen is en wat het benodigde aantal is? Kunt u aangeven of daarbij ook voldoende plaatsen zijn voor Ecocombi's/Lange Zware Vrachtoertuigen?

Antwoord 2

Als bijlage bij deze brief treft u de meest recente overzichtskaart aan waarop de capaciteit en de bezetting van truckparkeergelegenheden langs snelwegen en N-wegen is aangegeven. Deze kaart geeft inzicht in zowel de omvang van de parkeerplaatsen, als in de verhouding tussen vraag en aanbod. Indien de vraag hoger is dan het aanbod wordt dit aangegeven met een zwart rondje om het gekleurde bolletje.

Op netwerkniveau zijn er voldoende parkeergelegenheden, maar chauffeurs hebben een voorkeur voor gratis parkeren. Vandaar dat langs druk bereden corridors er regelmatig sprake is van overbezetting op de verzorgingsplaatsen.

Voor zo ver bij mij bekend is er voldoende parkeergelegenheid voor ecocombi's/Lange Zware Vrachtauto's. Dit is mogelijk op de langsparkeervak-

¹ <https://truckstar.nl/plan-aanpak-en-europese-miljoenen-aanleg-truckparkings-op-komst/>

² <http://www.bndestem.nl/breda/bewaakte-parking-hazeldonk-nog-lang-niet-klaar-aa63f016/>

ken (net zoals dit door het exceptioneel transport wordt gedaan) die zowel op reguliere verzorgingsplaatsen als op solitaire verzorgingsplaatsen aanwezig zijn. Het aantal ecocombi's op verzorgingsplaatsen is niet groot omdat dit vervoer nog niet internationaal toegestaan is. Meestal kan men binnen Nederland van bedrijf naar bedrijf rijden en daar de wettelijke rust houden.

Vraag 3

Klopt het dat verzorgingsplaatsen veel gebruikt worden voor het stallen van voertuigonderdelen zoals opleggers en aanhangwagens, en dat chauffeurs er langdurig parkeren in afwachting van nieuwe ritopdrachten? Zo ja, hoe groot is dergelijk misbruik van de parkeerplaatsen en in hoeverre zijn hierin verschillen waar te nemen tussen Nederland, België en Luxemburg?

Antwoord 3

Het stallen van lege voertuigonderdelen komt relatief weinig voor; langdurig parkeren in afwachting van een nieuwe rit komt regelmatig voor.

Aanhangwagens en opleggers worden soms tijdelijk op verzorgingsplaatsen gestald als bijvoorbeeld vrachtwagens de steden inrijden of een andere oplegger ophalen en deze naar een locatie brengen. Als een wegininspecteur constateert dat er een aanhangwagen of oplegger staat, wordt er een sticker op het voertuig aangebracht. Na de wettelijke termijn van 3 dagen kan de aanhangwagen of oplegger weggesleept worden. De meeste voertuigonderdelen zijn binnen deze termijn al opgehaald. Het aanbrengen van dergelijke stickers heeft eveneens een generieke preventiewerking.

Langdurig parkeren van complete vrachtwagens, gedurende een weekend of langer, komt regelmatig voor. Door dit oneigenlijk gebruik van verzorgingsplaatsen ontstaat met name langs druk bereden corridors een tekort aan parkeerplaatsen voor chauffeurs die (kort) willen rusten. Rijkswaterstaat of politie kan hier niet op handhaven, aangezien er geen wettelijke parkeerdur-beperking is.

Op de betaalde particuliere truckparkeerplaatsen langs het onderliggend wegnnet is vaak nog voldoende ruimte om te parkeren. Vandaar dat ik blijf zeggen dat chauffeurs die langere tijd willen parkeren of rusten dit beter kunnen doen op een private truckparking langs het onderliggendwegennet. Zo zijn de verzorgingsplaatsen beschikbaar voor de korte rust, waar ze feitelijk voor bedoeld zijn, en bovendien staan de langparkeerders beveiligd, wat diefstal voorkomt.

Ik heb geen gegevens over hoe de situatie in België en Luxemburg is ten aanzien van het langdurig stallen van voertuigen of onderdelen daarvan op een verzorgingsplaats langs het hoofdwegennet.

Vraag 4

Is het juist dat de wetgeving en de handhaving op de rusttijden van (internationale) chauffeurs in Duitsland, België en Frankrijk strenger is dan in Nederland? Zo ja, kunt u de verschillen in wetgeving en handhaving precies aangeven en in hoeverre is dit beleid tussen de verschillende landen Europees afgestemd?

Antwoord 4

Binnen de EU geldt in alle lidstaten de rij- en rusttijden Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer. In Frankrijk en Duitsland is in aanvulling hierop nationale wetgeving van kracht die het verblijf in de cabine tijdens de normale weekendrust van 45 uur verbiedt. België baseert een dergelijk verbod rechtstreeks op de rij- en rusttijden verordening. Over de juistheid van deze uitleg van de verordening zijn door de Belgische Raad van State aan het Hof van Justitie van de Europese Unie prejudiciële vragen gesteld. Het Europese Hof van Justitie heeft in deze kwestie nog geen prejudiciële beslissing genomen. Wanneer het Hof uitspreekt dat de huidige verordening een verbod op het verblijf van de normale wekelijkse rust in de cabine bevat zal Nederland dat ook gaan handhaven. Het is mij niet bekend of Frankrijk, Duitsland en België hun beleid met elkaar hebben afgestemd.

Ik vind het belangrijk dat wij binnen Europa een level playing field bereiken en de interne markt versterken. Ik ben van mening dat dit op Europees niveau moet worden opgepakt, als onderdeel van het Mobility Package van de

Europese Commissie, waar ik recent met u over gesproken heb. Ik zet mij hierbij in voor een eenduidige interpretatie van de wet- en regelgeving en harmonisatie van de handhaving. In dat kader zal ik mij dan ook niet verzetten tegen een verbod op de weekendrust in de vrachtwagencabine. Hoewel ik namelijk van mening ben dat een vrachtwagencabine comfortabel genoeg is om te overnachten, mits er voldoende voorzieningen op de parkeerplaats zijn wil ik in Nederland geen extra belasting op de verzorgingsplaatsen als gevolg van een verbod in de ons omringende landen. Nederland vindt het bereiken van een level playing field belangrijk en draagt daarom in het kader van de onderhandelingen van de voorstellen van het mobility package het standpunt van een verbod op het verblijf van de normale wekelijkse rust in de cabine uit.

Vraag 5

Heeft u signalen dat het onder 3 genoemde misbruik is toe- of afgenomen doordat chauffeurs uitwijken naar buurlanden vanwege de minder strenge wetgeving en handhaving? Is het gevoerde en beoogde beleid hierover besproken tussen Nederland, België en Luxemburg? Zo ja, wat is hiervan de uitkomst? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 5

Tot nu toe heb ik geen signalen ontvangen dat chauffeurs uitwijken naar Nederland om deze controles te vermijden. Er is overleg tussen de handhavingsdiensten van de verschillende landen waarbij ook dit onderwerp is geagendeerd. Aan deze brede afstemming nemen Nederland, België en Luxemburg deel.

Vraag 6

Kunt u aangeven op welke wijze het Benelux Comité van Ministers en de Interparlementaire Beneluxraad een rol zou kunnen spelen in het tegengaan van de structurele tekorten aan parkeerplaatsen?

Antwoord 6

Ik ben van mening dat initiatieven om te komen tot uitbreiding van het aantal bewaakte truckparkings primair aan de markt zijn. Europese subsidies kunnen hierbij stimulerend werken. Ik zet me daarvoor in. Momenteel speelt de Benelux een rol bij het inzetten van Intelligente Transportsystemen om informatie over de bezetting van parkeerplaatsen te optimaliseren.