

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

711

Vragen van het lid **Dik-Faber** (ChristenUnie) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *wildparkerende vrachtwagenchauffeurs langs de A20 en het verdwijnen van parkeercapaciteit door de realisatie van de Blankenburgtunnel en de doortrekking van de A15* (ingezonden 6 november 2014).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 1 december 2014).

Vraag 1

Kent u het bericht «Trucker vrijuit bij overnachting naast snelweg»?¹

Antwoord 1

Ik ben bekend met het desbetreffende bericht.

Vraag 2

Klopt het dat er in de Rotterdamse regio alleen betaalde parkeervoorzieningen voor vrachtwagens zijn voor nacht- en weekendparkeren op de A15-corridor in het Rotterdams havengebied en niet op de A20 corridor richting de haven van Hoek van Holland?

Antwoord 2

Dat is juist. In het Rotterdamse havengebied is een aantal truckparkings waar chauffeurs 24 uur per dag beveiligd kunnen verblijven. Van 20.00 uur tot 06.00 uur dient hier voor betaald te worden.

Op de A20 corridor richting Hoek van Holland zijn geen betaalde parkeervoorzieningen.

Vraag 3 en 4

Bent u er mee bekend dat er momenteel veel overlast is van overnachtende vrachtwagenchauffeurs bij twee tankstations langs de A20 bij Vlaardingen en dat deze chauffeurs niet willen betalen voor de alternatieve parkeervoorzieningen voor langparkeren?

Wanneer wordt het overleg tussen Rijkswaterstaat en regio, politie en de logistieke sector over deze problemen afgerond?

¹ <http://www.rijnmond.nl/nieuws/29-10-2014/trucker-vrijuit-bij-overnachting-naast-snelweg>, 29 oktober 2014

Antwoord 3 en 4

Het is mij bekend dat er overlast is van overnachtende vrachtwagenchauffeurs langs de A20. Er vindt momenteel overleg plaats tussen de Stadsregio Rotterdam en Rijkswaterstaat. In dit overleg is een (concept)plan van aanpak opgesteld voor een gezamenlijk parkeer- en handavingsbeleid. Dit plan omvat een analyse van de huidige situatie, knelpunten en behoeften. Na vaststelling van dit plan volgt een maatregelenpakket en uitvoeringsprogramma. De start van het programma is voorzien in 2015. Het plan voorziet ook nog in het monitoren van de voortgang en het resultaat. Naast genoemde partijen zijn hier ook het Havenbedrijf Rotterdam en Transport en Logistiek Nederland bij betrokken.

Vraag 5

Deelt u de mening dat de rij- en rusttijden voor chauffeurs van belang zijn in het kader van verkeersveiligheid en dat het daarbij past dat er voldoende parkeervoorzieningen zijn?

Antwoord 5

In het belang van de verkeersveiligheid dienen chauffeurs uitgerust op weg te gaan. Het is daarom belangrijk dat er voor chauffeurs voldoende parkeermogelijkheden zijn om te voldoen aan de rij- en rusttijdenwet. Voor een rust van korte duur kunnen chauffeurs gebruik maken van verzorgingsplaatsen langs autosnelwegen. Voor een lang verblijf kunnen zij gebruik maken van speciaal daarvoor ingerichte private parkings.

Vraag 6

Deelt u de mening dat u in een steeds verder internationaliserende transportmarkt een verantwoordelijkheid heeft in het realiseren van sobere gratis parkeervoorzieningen voor de nacht en het weekend langs het Rijkswegennet voor chauffeurs? Deelt u de mening dat dit ook nodig is om te voorkomen dat deze overnachtende chauffeurs parkeren in de bebouwde kom en/ of reguliere verzorgingsplaatsen volledig bezetten, waardoor andere chauffeurs zich door de volle verzorgingsplaatsen moeilijk kunnen houden aan de rij- en rusttijden?

Antwoord 6

Mijn primaire opgave is de veiligheid en doorstroming op het hoofdwegennet waarborgen. Vanuit die opgave voel ik me verantwoordelijk voor het aanbieden van parkeermogelijkheden voor de korte rust. Voor het aanbieden van parkeercapaciteit voor de lange rustpauzes voel ik mij echter niet verantwoordelijk. Ik ben van mening dat voor de lange rust gebruik zou moeten worden gemaakt van de beveiligde private parkings op het onderliggend wegennet omdat deze beschikken over de daarvoor benodigde voorzieningen.

Ik erken dat chauffeurs op zoek gaan naar een gratis mogelijkheid om te overnachten. Vinden zij die niet langs het hoofdwegennet, dan wijken zij uit naar het onderliggend wegennet. Dat is voor mij echter geen reden om extra mogelijkheden om te overnachten aan te bieden langs het hoofdwegennet. Er zijn voldoende private parkings die in die behoefte voorzien. Het is de verantwoordelijkheid van de sector en van de chauffeurs hier gebruik van te maken.

Vraag 7 en 8

Klopt het dat Rijkswaterstaat in de concept strategische beheervisie ten aanzien van het parkeren langs Rijkswegen constateert dat er op meerdere locaties sprake is van overbelasting door het langparkeren, maar dat Rijkswaterstaat tegelijkertijd de capaciteit voor langparkeren langs het hoofdwegennet drastisch wil terugschroeven en stelt dat regionale overheden hier een oplossing voor moeten vinden?

Vindt u het terecht dat regionale overheden de parkeerproblemen langs het Rijkswegennet moeten oplossen terwijl deze het gevolg zijn van (de handhaving van) Europees vastgestelde rij- en rusttijden waarin deze regionale overheden geen partij zijn? Bent u bereid de strategische beheervisie op dit punt aan te passen?

Antwoord 7 en 8

In drukke herkomst- en bestemmingsgebieden zoals de mainports en greenports en op sommige corridors is inderdaad sprake van overbelasting als gevolg van lang parkeren. Dit wordt veroorzaakt doordat chauffeurs in hun cabine overnachten en door oneigenlijk gebruik (kamperen, stallen van trailers, wachten op een retourlading) van de verzorgingsplaats. Ik zie het niet als mijn verantwoordelijkheid om dit oneigenlijk gebruik te faciliteren. Ik ben niet voornemens om de huidige parkeercapaciteit te reduceren. Integendeel: tot 2017 investeer ik € 25 miljoen in capaciteitsuitbreiding en kwaliteitsverbetering van diverse verzorgingsplaatsen. Ik verwacht niet van regionale overheden dat zij de vraag naar gratis overnachtingsplekken gaan oplossen. Op regionaal niveau zal met alle betrokken partijen naar oplossingen gezocht moeten worden voor problemen die zich voordoen als gevolg van overbelaste verzorgingsplaatsen.

Ik zoek de oplossing primair in het stimuleren van de markt om meer private truckparkings te ontwikkelen en in het beter benutten van bestaande parkings. Dat laatste kan bijvoorbeeld met behulp van een app, die aangeeft waar nog vrije parkeerplaatsen zijn. Zo kan de chauffeur beter zijn rij- en rusttijden plannen. Daarnaast onderzoek ik welke mogelijkheden er zijn om de parkeerduur wettelijk te beperken en in hoeverre dit vervolgens gehandhaafd kan worden. Regionale overheden kunnen in hun grondbeleid en ruimtelijke ordening de ontwikkeling van private parkings stimuleren. De sector zelf tenslotte, is er voor verantwoordelijk dat chauffeurs gestimuleerd worden om op een private parkeerplaats te verblijven.

Vraag 9

Klopt het dat met de komst van de Blankenburgtunnel de twee huidige overbelaste verzorgingsplaatsen Aalkeet en Rijskade langs de A20 zullen worden opgeheven? Deelt u de zorg dat de chauffeurs die daar momenteel parkeren, vervolgens in de regio Vlaardingen en het Westland gaan parkeren en daar voor meer overlast zullen gaan zorgen? Vindt u dat een wenselijke situatie?

Antwoord 9

Het voorkeursalternatief van de Blankenburgtunnel heeft consequenties voor de verzorgingsplaatsen Aalkeet en Rijskade. Aalkeet kan niet blijven bestaan gezien het toekomstige knooppunt dat deze verzorgingsplaats raakt. Voor Rijskade wordt momenteel samen met betrokkenen (gemeente Vlaardingen en BP) onderzocht hoe deze ingepast kan worden in het ontwerp, zodat deze in stand kan worden gehouden.

Een onderdeel van het plan van aanpak van de Stadsregio (zoals genoemd in mijn antwoord op vraag 4) is een inventarisatie van de parkeercapaciteit in de regio. Het opheffen van verzorgingsplaats Aalkeet wordt daarin meegenomen. Mocht blijken dat de capaciteit (in de toekomst) ontoereikend is, dan ga ik in overleg met de eerder genoemde partijen verkennen hoe wij kunnen voorkomen dat de huidige overlast door langdurig parkerende vrachtwagens verergert of zich verplaatst naar het onderliggend wegennet.

Vraag 10

Gaat u langs de A20 voor een alternatief zorgen voor deze verzorgingsplaatsen opdat de overlast in Vlaardingen zich niet uitbreidt maar juist wordt beperkt?

Antwoord 10

Ik blijf mij inspannen om met marktpartijen mogelijkheden te verkennen. Momenteel ben ik bezig met de beoordeling van een marktinitiatief voor een truckparking in de nabijheid van de A20.

Vraag 11

Klopt het dat vanwege de realisatie van de doortrekking van de A15 in Oost-Nederland eveneens parkeercapaciteit verdwijnt, doordat verzorgingsplaats Oudbroeken langs de A12 wordt opgeheven en langs het nieuwe tracé van de A15 geen nieuwe verzorgingsplaatsen zijn voorzien? Deelt u de mening dat langs transportcorridors in Oost-Nederland nu al een structureel tekort aan parkeerplaatsen voor vrachtauto's bestaat? Zo ja, op welke manier wilt u dit tekort op gaan lossen?

Antwoord 11

Het klopt dat verzorgingsplaats Oudbroeken wordt opgeheven. Op deze locatie komt het nieuwe knooppunt met de A12 te liggen. Op het nieuwbouwgedeelte van de A15 is geen nieuwe verzorgingsplaats voorzien. Langs de transportcorridors in Oost-Nederland is momenteel een tekort aan parkeercapaciteit voor vrachtwagens. Op plaatsen waar grote problemen bestaan, breid ik de parkeercapaciteit uit en zoek ik naar oplossingen in overleg met marktpartijen. De werkzaamheden hiervoor zijn dit jaar gestart en zullen in 2016 worden afgerond.