

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

510

Vragen van het lid **Gijs van Dijk** (PvdA) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *de sluiting van een grote truckparking bij Venlo en het gebrek aan goede alternatieven* (ingezonden 6 november 2017).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 24 november 2017).

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van de problemen rondom en sluiting van De Keulse Barrière, een grote parking voor vrachtwagens nabij Venlo?¹ Zo ja, hoe beoordeelt u de sluiting van een dergelijke grote parkeervoorziening voor vrachtwagenchauffeurs uit binnen- en buitenland zonder dat er op dit moment een gedegen alternatief is voor chauffeurs die ook dienen te voldoen aan de rij- en rusttijden?

Antwoord 1

Ja. Met betrekking tot deze locatie verwijs ik ook naar de antwoorden van 12 februari 2016 op de vraag van het lid Ulenbelt (SP) over de voorgenomen sluiting van de Keulse Barrière (ah-tk-2015/2016–1529). Hierin is aangegeven dat Rijkswaterstaat samen met diverse gemeenten (waaronder Venlo), provincie, sector en politie in het kader van een in 2015 gesloten Convenant werkt aan het oplossen van de parkeerproblematiek voor vrachtwagens in Limburg, op zowel het hoofdwegennet als het onderliggend wegennet. In dit kader is op 13 november jl. een betaalde particuliere truckparking aan de James Cookweg in Venlo geopend met 220 plekken. Daarnaast wordt een bijdrage geleverd aan de ontwikkeling van een truckparking in de gemeente Venray.

Overigens dient op grond van de uitspraak van de rechtbank Limburg in kort geding dd. 13 november jl. (zaaknr. C/03/242042 / KG ZA 17–558) het parkeerterrein De Keulse Barrière gedeeltelijk gedurende de week geopend te blijven.

Vraag 2

Bent u bekend met het feit dat er volgens chauffeurs een groot tekort is aan gedegen en gratis- of betaalbare parkeerplaatsen, mede gelet op het feit dat veel Oost-Europese chauffeurs geen geld hebben voor betaalde mogelijkhe-

¹ <https://11.nl/truckers-eisen-dat-vervuilde-parkeerplaats-venlo-weer-open-gaat-132966/>

den? Zo ja, hoe beoordeelt u deze situatie, ook gezien het feit dat het ontbreken van degelijke alternatieven ook bijdraagt aan het niet kunnen of willen voldoen aan de verplichte rij- en rusttijden voor chauffeurs?

Antwoord 2

Ik ben bekend met het feit dat veel vrachtwagenchauffeurs ervoor kiezen voor de weekendrust gebruik te maken van gratis parkeervoorzieningen langs de snelwegen; de zogenaamde verzorgingsplaatsen. Deze parkeerplaatsen zijn primair bedoeld voor een korte rust voor de automobilist en vrachtwagenchauffeur. Het gevolg van dit oneigenlijk gebruik van verzorgingsplaatsen is dat deze gedurende de avonden en weekenden in bepaalde regio's overbezet zijn. Op de betaalde particuliere truckparkeerplaatsen langs het onderliggend wegennet is, afhankelijk van het tijdstip, soms nog wel ruimte om te parkeren. Zoals reeds is aangegeven in de brief aan uw Kamer van 7 juli jl. (kst-34550-A-63) hebben de belangrijkste corridorpartijen aangegeven dat er een programma-aanpak zal komen, gericht op de versterking van de goederencorridors Oost en Zuid-Oost. Binnen die aanpak zal gekeken worden waar nog aanvullende parkeercapaciteit wenselijk en mogelijk is. Of en in welke mate Oost-Europese chauffeurs een vergoeding krijgen om gebruik te maken van betaalde voorzieningen is bij mij niet bekend.

Vraag 3

Hoe beoordeelt u het feit dat het ontbreken van goede alternatieven in deze grensregio voor problemen op andere parkings maar ook op willekeurige locaties zorgt, waarbij het ook eenvoudiger is voor buitenlandse chauffeurs om eventuele controle op rusttijden te ontwijken?

Antwoord 3

Ik ben mij ervan bewust dat het gebrek aan parkeercapaciteit tot problemen leidt en ben positief over initiatieven die in regionaal verband worden genomen om betaalbare private truckparkings met marktpartijen op te zetten. Voorbeelden van recent geopende beveiligde particuliere truckparkings zijn de parkings Hazeldonk, Maasvlakte Plaza, James Cookweg in Venlo en de binnenkort te openen truckparking in Duiven. De ILT kan de rij- en rusttijden tot 28 dagen terug uitlezen uit de tachograaf. Het parkeren op willekeurige locaties maakt het niet moeilijker om te handhaven. Voor meer details over de handhaving van de ILT verwijs ik u naar het meerjarenplan van de ILT (Bijlage bij Kamerstuk 34 775 XII, nr. 4 van 21 september 2017) en het rapport met de resultaten van de risicoanalyse (IBRA 1.0), dat is aangeboden aan de Tweede Kamer (Kamerstuk 34 550 XII, nr. 80 van 6 juli 2017).

Vraag 4

Bent u ook van mening dat deze lokale problematiek ook de aandacht van uw ministerie verdient, gelet op het grote aantal vrachtwagenchauffeurs dat nabij Venlo het land binnenkomt en dat wel aan dezelfde regels en veiligheidsvoorschriften dient te voldoen als Nederlandse collega's, waarbij ook geschikte en passende parkeervoorzieningen horen?

Antwoord 4

De parkeerproblematiek langs de goederencorridors heeft mijn aandacht, onder andere op basis van de in het antwoord op vraag 2 genoemde programma-aanpak ter versterking van de goederencorridors Oost en Zuid.

Vraag 5

Bent u bereid om vanuit uw verantwoordelijkheid voor het transport en de veiligheid op onze rijkswegen in gesprek te treden met de gemeente Venlo over de noodzaak om in deze regio voor gedegen alternatieven en voorzieningen te zorgen, problemen met het parkeren van vrachtwagens en het voldoen aan de noodzakelijke rusttijden te voorkomen? Zo ja, op welke termijn en met welke inzet wijze bent u voornemens dit gesprek aan te gaan? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 5

Rijkswaterstaat voert in het kader van het in 2015 gesloten Convenant over truckparkeren in de provincie Limburg overleg met de gemeente Venlo over deze problematiek. In het kader van dit Convenant heeft lenW een financiële

bijdrage gegeven aan het initiatief van de gemeente Venlo om te komen tot een truckparking aan de James Cookweg. Daarnaast wordt een bijdrage geleverd aan de ontwikkeling van een truckparking in de gemeente Venray.