

Programma Goederencorridors  
cluster “service voor gebruikers”

## **Plan van Aanpak vrachtwagen parkeren**

Opgesteld door de werkgroep Vrachtwagen parkeren  
Vastgesteld in Programmaraad dd. 4 juni 2018  
Status: definitief

## 1. Inleiding

In het rapport MIRT onderzoek goederenvervoercorridors (2017) is geconstateerd dat voldoende en veilige parkeervoorzieningen voor de korte en de lange rust belangrijk zijn voor de vrachtwagenchauffeurs, transport en logistieke sector en ladingeigenaren. Uitgeruste chauffeurs en goed geïnspecteerde voertuigen/ladingzekering dragen direct bij aan verkeersveiligheid en verkleinen de kans op ongevallen (en pechgevallen). Dat leidt tot een hogere beschikbaarheid van de netwerken, betere doorstroming/bereikbaarheid en indirect tot versterking van het vestigingsklimaat. Vervoerder, verlader en verzekeraar zijn immers gebaat bij veiligheid van de lading en route.

Partijen (publiek en privaat) hebben een gemeenschappelijk belang bij voldoende parkeergelegenheid met een basisniveau van veiligheid. Op de verzorgingsplaatsen langs het hoofdwegennet wordt zoveel als mogelijk ingezet op veiligheid volgens het principe 'licht en zicht' (zichtbaar vanaf de snelweg en voldoende verlichting op de verzorgingsplaats). Bij een goederencorridor van topniveau hoort ook een netwerk van beveiligde parkeervoorzieningen op korte afstand van het hoofdwegennet met een gedifferentieerd voorzieningenniveau. Deze truckparkings aan het onderliggend wegennet zijn vooral van belang in de buurt van logistieke knooppunten. De afgelopen jaren is een aantal van dergelijke beveiligde truckparkings gerealiseerd.

In het rapport worden de volgende opgaven genoemd :

- Draag zorg voor voldoende en veilige truckparkeerfaciliteiten op de corridors; In de komende jaren dient in nauwe samenwerking met marktpartijen en de betrokken regio's nagegaan te worden waar kansrijke plekken zijn om extra parkeervoorzieningen voor de lange rust te realiseren en onder welke condities (benodigde faciliteiten, ruimtelijke inpassing en financieel) het haalbaar is een netwerk te ontwikkelen dat gewenste/noodzakelijke functionaliteit biedt.
- Stimuleer aanpassen verkeersgedrag;
- Voorkomen/wegnemen van overlast op parkeerplaatsen. Naast voldoende parkeervoorzieningen ook handhaven op parkeren buiten de vakken;
- Onderzoek de haalbaarheid/toepasbaarheid van betaald parkeren op verzorgingsplaatsen;
- ICT en informatievoorziening (IT5) truck parkeren (dynamisch bezettingsinformatie aanbieden). Aandacht dient te worden besteed aan de kansen en mogelijkheden van data-toepassingen en informatiesystemen.

## 2. Definities

*Verzorgingsplaatsen:* langs de verbindingssassen (HWN en OVN) gelegen parkeerplaatsen, bedoeld voor een verblijf van vrachtwagens en personenauto's in eigendom van de betreffende wegbeheerder. Het betreft gratis parkeerplaatsen met beperkte faciliteiten en geen beveiliging. Op verzorgingsplaatsen met een tekort aan capaciteit treedt vaak overlast op in de vorm van hinderlijk parkeren, vandalisme en vervuiling. Er geldt geen maximale verblijfstijd op deze parkeerplaatsen (onderdeel openbare weg).

*Truckparkings:* in de nabijheid van logistieke knooppunten (havens, bedrijventerreinen) gelegen private parkeerplaatsen voor vrachtwagens. De parkeerplaatsen zijn beveiligd (intelligent cameratoezicht) en voorzien van diverse faciliteiten. Voor deze parkeerplaatsen moet betaald worden (11-22 euro per dag). Adequate bewegwijzering op het HWN naar de truckparkings is noodzakelijk, zodat de capaciteit van truckparkings optimaal wordt benut.

*Europese rij- en rusttijdenverordening 561/2006:* bepaalt de verplichte korte en lange rusttijden voor vrachtwagenchauffeurs. Zo geldt er een normale, wekelijkse rust (ook wel weekend-rust genoemd) van 45 uur. Chauffeurs zijn verplicht om minimaal eens in de twee weken deze normale wekelijkse rust op te nemen. In de Europese verordening is opgenomen dat chauffeurs tijdens deze wekelijkse rust niet in de cabine mogen verblijven.

## 3. Doel en inhoud project

Het project maakt deel uit van de cluster "service voor gebruikers" van de programma-aanpak Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost. Dit cluster is gericht op het verbeteren van de capaciteit en de kwaliteit van de voorzieningen voor de gebruikers. Het onderhavige project heeft binnen dit cluster meer specifiek ten doel een bijdrage te leveren aan het opheffen van capaciteitstekorten van (hoogwaardige) parkeerplaatsen voor vrachtwagens langs de goederencorridors.

In een bestuurlijk overleg met regionale bestuurders en de Minister op 6 december 2017 is het actieprogramma geaccordeerd en daarmee is instemming verleend voor de start van dit project.

De bijdrage aan het bovenstaande doel wordt deels geleverd door middel van de beantwoording van een tiental vragen/stellingen. De antwoorden moeten bruikbaar en richtinggevend zijn voor de partijen die de komende jaren op basis van samenwerking b.v. in de vorm van intentieovereenkomsten concrete stappen moeten gaan zetten ten behoeve van het uiteindelijke doel, namelijk het op peil brengen van de parkeervoorzieningen, zowel kwalitatief als kwantitatief.

1. De problematiek op de verzorgingsplaatsen langs het HWN lijkt het grootst: zo is er sprake van verkeersonveiligheid, overbezetting en ontbreken van voorzieningen, zoals camerabewaking en sanitair. Deze parkeerplaatsen zijn niet geschikt voor overnachting en wekelijkse lange rust (>45 uur) maar omdat deze plaatsen gratis aangeboden worden, zijn deze toch in trek. **Welke maatregelen leiden tot een vermindering van bovenstaande problematiek en zijn ook uitvoerbaar**, bijvoorbeeld:

- handhaving maximaal aantal vrachtwagens (binnen belijning)?
- handhaven EU-verordening om de lange rust buiten het voertuig door brengen?
- chauffeurs doorverwijzen naar truckparkings als mogelijk alternatief?
- uitbreiden verzorgingsplaatsen en aanbieden voorzieningen (ligging langs HWN)?

2. Private truckparkings kunnen voor een gedeelte bijdragen aan een oplossing van de huidige problematiek. Vooral nog is het lastig (voor de private sector) om de beveiligde truckparkings rendabel te exploiteren. Zonder steun van de overheid kan dat leiden tot vrij hoge tarieven. Voor een deel van de chauffeurs zijn de tarieven dan te hoog (tot € 22 per nacht) waardoor er uitwijkgedrag ontstaat naar de toch al overvolle verzorgingsplaatsen.

- **welke bijdrage kan de overheid bieden:** denk bijvoorbeeld aan een bijdrage in grondkosten, ondersteuning bij (gemeentelijke) procedures e.d.? Ook vanuit de EU is de bereidheid uitgesproken om financieel te ondersteunen dat op de TEN-T assen nieuwe truckparkings worden gerealiseerd. Het is ook in het belang van de overheden dat truckparkings gerealiseerd worden, omdat de truckparkings de druk op de verzorgingsplaatsen verminderen en voorkomen dat vrachtwagen in woonwijken gaan staan.

- **zijn gronden van Rijk, provincie en/of gemeenten beschikbaar voor truckparkings** (zie motie Dijkstra/von Martels)

- **wat betekent de EU-verordening met het verbod om de normale wekelijkse rust in de cabine door te brengen. Betekent dit bijvoorbeeld dat op elke nieuwe truckparking ook hotelvoorzieningen moeten worden aangeboden? Zijn er alternatieven?**

3. Een truckparking met betaalde parkeervoorzieningen functioneert beter wanneer in de omliggende gemeenten een actief parkeerbeleid wordt gevoerd. Het Havenbedrijf Rotterdam heeft dit voor de haven geregeld en ook gemeenten in de directe omgeving van de haven hebben maatregelen genomen om in de avonduren het “waterbed” effect te voorkomen. **Wat kunnen we hiervan leren en hoe kunnen we stimuleren dat deze aanpak ook in andere gemeenten wordt toegepast?**

4. De rij- en rusttijden worden in Europees verband besproken in het kader van de sociale pijler van het EU Mobiliteitspakket. Nederland en omliggende landen handhaven het verbod om de normale wekelijkse rust in voertuig door te brengen. Het Nederlandse standpunt is dat het verblijf in de cabine gedurende de normale wekelijkse rust verboden zou moeten worden. Veel andere lidstaten en het EP zijn voor een voorwaardelijk verbod (‘nee, tenzij men gebruik maakt van ‘suitable aereas’). **Hoe is de stand van zaken en hoe kunnen we invloed op de Europese verordening uitoefenen?**

5. **Waar is het noodzakelijk dat nog truckparkings worden aangelegd**, gelet op de bezetting van andere truckparkings in een regio, de omvang van het vrachtverkeer en reeds bestaande initiatieven? Daarbij moet ook afgestemd worden met een studie van de EU naar de noodzaak van nieuwe truckparkings op TEN-T corridors die door Panteia wordt uitgevoerd en ongeveer augustus 2018 gereed zal zijn.

**6. Is het wenselijk om over dynamische informatie over bezettingsgraden van truckparkings te kunnen beschikken** om daarmee digitale informatie aan chauffeurs te kunnen geven over de beschikbaarheid van parkeerplaatsen met eventueel de mogelijkheid tot reserveren? Uiteraard heeft een dergelijk systeem pas zin als er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn, aan deze voorwaarde moet in de eerste plaats worden voldaan. Er zijn inmiddels diverse systemen beschikbaar die dit mogelijk maken. Daarom moet de rol van de overheid worden bepaald: verstrekken van algemene informatie over de beschikbare systemen of zelf een keuze laten maken tussen de systemen.

7. Samenwerking tussen private- en overheidspartijen is wezenlijk voor het oplossen van de capaciteitsproblemen van vrachtwagen parkeren. Problemen moeten gezamenlijk worden opgelost en niet eenzijdig worden doorgeschoven naar een andere partij, dat is de afgelopen tijd duidelijk geworden. **Hoe komen we tot een optimale taakverdeling tussen de diverse overheden (RWS, provincies, regio's/gemeenten) en de private sector?**

8. **Welke richtlijnen of kaders** kunnen een bijdrage leveren om initiatieven vanuit de markt voor private truckparkings op haalbaarheid te toetsen?

9. Omdat de Zuidoost corridor in Nederland maar tot Venlo loopt, is er geen beeld van de situatie in Midden- en Zuid-Limburg uit het MIRT onderzoek. In deze grensregio's is de overlast met name aan de oostkant het grootst en er zijn hier dan ook al diverse initiatieven genomen voor de aanleg van truckparkings o.a. bij Heerlen en op het terrein van Chemelot. **Zijn gegevens beschikbaar of te achterhalen over de bezettingsgraden van truckparkings in dit deel van Limburg?**

10. In een brief aan de Tweede Kamer heeft de Minister aangekondigd het EU verbod om de lange rust in de cabine door te brengen te gaan handhaven. Onduidelijk is wat dit betekent voor de bestaande en nieuwe truckparkings. **Hoe groot is het aandeel vrachtwagens dat een normale wekelijkse rust op de rust op een truckparkings doorbrengt?** De truckparkings worden ook gebruikt voor de dagelijkse rust van tenminste 12 uur. Wat betekent dit voor de inzet van handhaving (rijkspolitie, gemeentelijke handhaving door BOA's etc).

Het antwoord op de vragen moet een globaal inzicht opleveren van de noodzaak van nieuwe truckparkings, de beschikbaarheid van terreinen en de rol van de overheid. Per regio moeten dit verder uitgewerkt worden in een aanpak (exacte locatie truckparkings, afgestemd parkeerbeleid, financieringsmogelijkheden), bij voorkeur op basis van regionale convenanten naar het voorbeeld van Limburg.

#### 4. Relatie met andere projecten van de corridorstudie (MIRT projecten)

- vulpunten LNG (trekker provincie Gelderland)

Door op nader te bepalen truckparkings vulpunten voor LNG (of het meer toekomstbestendige biogas) en laadpunten elektrische voertuigen te plaatsen is er sprake van synergie. Het maakt het parkeren op een truckparking aantrekkelijk omdat sprake is van extra voorzieningen en het voorziet een vulpunt van een gegarandeerde vraag.

- knooppunten (trekkers van de afzonderlijke knooppunten)

Truckparkings langs het OVN staan op punten (langs de knooppunten bij de grens, op de Mainport, nabij regionale knooppunten), waar er voldoende aanbod aan vrachtwagens is. In

de plannen van aanpak van de afzonderlijke knooppunten moet ook iets worden opgenomen hoe met de problematiek van vrachtwagen parkeren wordt omgegaan.

## 5. Afbakening project

1. bestaande regelgeving met betrekking tot rij- en rusttijden wordt als vaststaand beschouwd en is alleen in EU verband aan te passen. De problematiek van voornamelijk Oost-Europese chauffeurs (lage lonen, maandenlang van huis, geen geld voor truckparkings, eigen rijders met één vrachtwagen) kan niet opgelost worden met meer of betere truckparkings. Het is overigens niet zo dat chauffeurs uit de MOE-landen geen gebruik maken van truckparkings, de bijdrage per nacht is daarbij vaak geen hinderpaal.

2. Het project heeft de corridor als insteek. Op corridorniveau kunnen beter de witte vlekken in kaart worden gebracht: waar zijn nog parkeerplaatsen voor vrachtwagens noodzakelijk en waar is ruimte beschikbaar? Op het niveau van de corridor kan een link gelegd worden met de voorstellen van de EU voor truckparkings (zie bijlage). Verder kunnen de (overige) financiële bijdragen in kaart worden gebracht, zowel van de overheden als de private sector. Op regionaal niveau kunnen de betrokken partijen een exacte locatie bepalen, het overleg voeren over wijzigingen van bestemmingsplannen en andere wettelijke regels en met de omliggende gemeenten een gezamenlijk parkeerbeleid afspreken.

Om bovenstaande, vetgedrukte, 10 vragen te beantwoorden, is inhuur van externe expertise nodig. Resultaten kunnen opgeleverd worden in oktober 2018.

## 6. Planning van het project

### *Op korte termijn*

- **bijeenkomst organiseren** met aanbieders van digitale reserveringstools voor vrachtwagen parkeren, daarbij een relatie leggen met EU initiatieven (heeft plaatsgevonden). Helderheid bieden over de rol en betrokkenheid van de overheid bij dergelijke initiatieven uit de markt;
- **opdracht verstrekken** aan bureau om de tien vragen op blz. 2 en 3 te beantwoorden.

### *Tijdens en na zomer*

Vorbereiden en afsluiten van een **intentieovereenkomst** en actieprogramma met breed scala aan betrokkenen, en met duidelijke afspraken over verantwoordelijkheden. Gelet op de verschillende achtergronden, is het voorstel een dergelijke overeenkomst met gemeenten per regio af te sluiten en niet voor de hele corridors. In de provincie Limburg is reeds enige jaren geleden een intentieovereenkomst gesloten, en in de metropoolregio MRDH werken gemeenten, havenbedrijf, RWS en provincie al enige jaren samen aan de realisatie van truckparkings en een effectief handavingsbeleid. Per regio kunnen afspraken gemaakt worden over een afgestemd beleid voor vrachtwagen parkeren (locatie truckparkings, handhaving en parkeerverboden);

Het initiatief ligt dus bij de regio, waarbij vanuit de corridor wel de partijen bij elkaar gebracht kunnen worden en de voortgang gemonitord wordt;

- bespreken van resultaten van de beantwoording van de vragen door in te huren bureau. Op basis van de (toekomstige) vervoersstromen en de bezettingsgraden van de bestaande truckparking kan de vraag naar nieuwe truckparkings worden bepaald; Deze wordt gecombineerd met de kennis over beschikbaarheid van geschikte terreinen.

- starten met aantal pilots in Limburg, Noord-Brabant en Zuid-Holland/MRDH (vanaf najaar), uitgevoerd door regionale partijen. In Noord-Brabant worden de mogelijkheden van tijdelijke truckparkings als korte termijn aanpak in beeld gebracht. De provincie Limburg noemt daarbij de reeds bekende casussen in de gemeente Venray, Echt-Susteren, Heerlen en Sittard-Geleen. Waar mogelijk sluit ook Gelderland bij de pilots aan.

## Bijlage

### Stand van zaken

De **provincie Limburg** heeft de intentieovereenkomst “Vrachtwagen parkeren Limburg” afgesloten met een aantal gemeenten in Limburg en vertegenwoordigers van het bedrijfsleven (TLN, EVO, LWW,ELC). De partijen zijn inspanningsverplichtingen aangegaan om de overlast en overbelasting op te lossen door marktpartijen te stimuleren om in Limburg een dekkend netwerk van goed functionerende truckparkings te realiseren.

Noord-Limburg telt momenteel 5 gecertificeerde truckparkings (Weert, Venray, Venlo 2x, Sittard). In de directe omgeving (Asten, Eindhoven, Nijmegen, Krefeld, Aachen, Maasmechelen) liggen ook nog enkele truckparkings. Er is behoefte aan meer truckparkings, om in een Limburg-dekkend netwerk te kunnen voorzien.

Mede door de ondertekening van de intentieovereenkomst is een van de vrachtwagenparkeerplaatsen gerealiseerd (James Cookweg Venlo). In het communicatietraject is gemeld dat onder toepassing van de overeenkomst gestreefd wordt naar realisatie van nog 4 truckparkings.

Het onderwerp ‘leeft’ bij alle betrokkenen, maar omwille van het risicoprofiel (tijd, geld, personeel, exploitatie en handhaving) voelt niemand zich geroepen hier actief op door te pakken. Inmiddels worden vanuit verschillende invalshoeken aandacht gevraagd én proactief gehandeld. Vanuit de inhoud worden potentiële locaties rondom Heerlen, Sittard-Geleen, Echt-Susteren en Roermond nader onderzocht. Vanuit raakvlak worden combinaties gezocht, te denken valt aan logistieke ontwikkelingen rondom NedCar/Chemelot en de logistieke impact in het kader van Smartwayz (bijvoorbeeld het inmiddels stopgezet ‘secure-lane’ project).

Als gevolg van de specifieke ligging van Limburg als grensregio en het stringentere beleid voor vrachtwagen parkeren in België en Duitsland (geen lange rust in het voertuig) is er sprake van een toestroom van vooral ook buitenlandse chauffeurs naar de verzorgingsplaatsen in Limburg. Ook de aanwezigheid van twee logistieke hoofdverbindingssassen van en naar de mainport en de logistieke knooppunten zorgt voor een constante druk op de verzorgingsplaatsen langs de verbindingssassen. De problematiek in de regio Venlo is het grootst (transportcriminaliteit) en het gebrek aan beveiligde parkings.

In het 2e kwartaal van 2018 is een bestuurlijke overlegtafel voorzien, waarin concrete voorstellen gedaan worden met betrekking tot het doorpakken en realiseren van in totaal 4 vrachtwagenparkeerplaatsen

De **provincie Brabant** heeft diverse betaalde parkeermogelijkheden voor vrachtwagenchauffeurs, maar bij lange na niet voldoende. Volgens TLN zijn die parkeerplaatsen al gemiddeld voor 94% bezet. De gratis verzorgingsplaatsen langs de route Rotterdam-Venlo kennen tijdens de nachtelijke uren een bezettingsgraad van 140%. Vrachtwagens staan hier op de parkeerplaatsen voor personenauto’s of op de vluchtstrook met ernstige gevolgen voor de verkeersveiligheid. Een tekort aan parkeerplaatsen is ook



merkbaar in West Brabant. Moerdijk wil met de regio onderzoeken wat de mogelijkheden zijn voor een nieuwe, betaalde truckparking.

Provinciale Staten hebben in een motie GS opgeroepen contact op te nemen met de nieuwe Minister van I&W om samen met het bedrijfsleven en de gemeenten zo snel mogelijk te zorgen voor veilige overnachtingsplaatsen met sanitair en horeca.

In het programma SmartwayZ.NL van Brabant en Limburg zijn een aantal deel opgaven aan de orde, waar het truckparkeren ook in beeld is. Zo is voor de deel opgave InnvoA58 een apart onderzoek uitgevoerd. Als actie is Talking Trucks Venlo opgepakt, waarbij een wachtplaats is gecreëerd aan de rand van Venlo/A67, waar vrachtwagens op afroep wachten om naar de bestemming te gaan.

InterCor is een Europees CEF-project waarbij RWS, de provincie Noord-Brabant en Utrecht zijn aangesloten. Het project richt zich o.a. op grensoverschrijdende continuïteit van C-ITS-services. Onderdeel van InterCor is het opzetten van een pilot rondom een Truck Parking Service. Doel is om een pilot tot stand te brengen met private partijen, truckparkingexploitanten en vervoerders/chauffeurs over het beschikbaar stellen en gebruik maken van data met betrekking tot publieke en private truckparkeerterreinen.

Medio 2012 heeft de gemeente Rotterdam op initiatief van het **Havenbedrijf Rotterdam** de regelgeving omtrent vrachtwagen parkeren in het havengebied aangepast om de toenemende overlast te beperken. Lang parkeren is uitsluitend nog toegestaan op het eigen terrein of op beveiligde/betaalde truckparkings, waarvan er op initiatief van het Havenbedrijf Rotterdam er inmiddels vijf zijn gerealiseerd. Dit beleid wordt ook gehandhaafd en heeft effect gehad: de bezettingsgraad van de truckparkings nam toe en aantal elders geparkeerde vrachtwagens nam af (in de Waalhaven met 80%). Wel trad een zogeheten “waterbed” effect op: enkele naburige gemeenten (Spijkenisse en Vlaardingen) werden geconfronteerd met toenemende overnachtende vrachtwagens op hun grondgebied en de daarbij behorende overlast. De betalingsbereidheid c.q. de mogelijkheid van de meerderheid van de chauffeurs was in 2013 dusdanig laag, dat ze kozen om elders in de regio parkeren en dus nog liever een stuk omrijden. Sommige gemeenten hebben dan ook aanvullende maatregelen getroffen, zoals het afsluiten van parkeerterreinen en een slaapverbod.

De **MRDH** (Metropoolregio Rotterdam - Den Haag) heeft een begeleidingsgroep (taskforce) vrachtwagen parkeren ingesteld om tot een regionale bestuurlijke visie te komen, die oplossingsrichtingen moet schetsen voor de hele regio.

Binnen de pilot is ingezet op de thema's regulering, handhaving, tellingen en communicatie. Als leidraad een gelijklopende APV van gemeenten en een regionaal BOA team. Resultaat was dat ondanks een stringent parkeerbeleid in de haven gericht op het gebruik van de truckparking, er toch geen waterbed effect is opgetreden bij de omliggende gemeenten. Hier zijn nagenoeg geen capaciteitsproblemen en overlast. Bij de verzorgingsplaatsen van RWS zijn er wel structureel meer vrachtwagens aanwezig dan de beschikbare capaciteit toestaat. Het regionale BOA-team bezoekt de verzorgingsplaatsen twee keer per week en kijkt vooral of de vrachtwagens binnen de parkeervakken staan, de overlast wordt daarmee minder. Probleem blijft de lage frequentie van de bezoeken door de Boa's.

Binnen de MRDH heeft de parkeerdienst van de gemeente Rotterdam inzicht in de actuele bezettingsgraad van de truckparkings. Daarmee wordt het mogelijk vrachtwagens die op de vaak overvolle verzorgingsplaatsen staan door te verwijzen naar een truckparking. Daarbij is het wel zo dat er in het havengebied vijf truckparkings zijn gerealiseerd, waarmee aan de vraag kan worden voldaan.

Daarnaast zal de Brexit ook de nodige consequenties voor dit dossier hebben. De (vermoedelijke) sluiting van de open grens heeft consequenties voor de afhandeling van vrachtverkeer. In Nederland zullen grenscontroles plaats gaan vinden. Zo is het Rijk al bezig om extra douaniers aan te trekken.

Dat zal in alle havens voelbaar worden met een concentratie bij de ferrydiensten (afvaarten op vaste tijden). Gemeenten met een ferrydienst moeten rekening houden met volgende:

- meer wachtende vrachtwagens en overnachtende chauffeurs op de (openbare) wegen als gevolg van wachttijden door grenscontroles. In de directe omgeving van de terminals zijn er weinig faciliteiten voor het parkeren van vrachtwagens;
- die wachtende vrachtwagens kunnen een aantrekkende werking hebben op vluchtelingen die illegaal de oversteek naar Engeland willen maken. De taferelen uit Calais en Duinkerke zijn genoegzaam bekend;
- In het MRDH-gebied gaat het om de volgende locaties: Beneluxhaven (P&O), Hoek van Holland (Stena), Vlaardingen (DFDS).

De **provincie Zuid-Holland** draagt samen met RWS-ZWN bij aan de realisatie van een Truckparking langs de A20 bij Maasdijk ten behoeve van het vrachtverkeer van en naar het Westland. Voor het geschikt maken van het terrein van het bestaande steunpunt van RWS is minimaal € 1,5 mln. nodig. Daarbij wordt gebruik gemaakt van het beschikbare budget voor het kwaliteitsnet, waarbij na onderling overleg is besloten dit budget te besteden aan de kosten van een truckparking.

Verder neemt de provincie deel aan het projectteam van de MRDH over het vrachtwagen parkeren in de haven en de omliggende gemeenten.

Daarnaast zijn er buiten de MIRT goederencorridors nog belangrijke verbindingen voor goederenvervoer in de Provincie Zuid-Holland (bijvoorbeeld vanuit Greenports, van en naar Schiphol, containerterminal Alphen, logistieke as A12) waar ook een parkeerbeleid voor vrachtverkeer noodzakelijk is. Op basis van ervaringen in de MIRT corridors worden deze verbindingen eveneens aangepakt.

Voor de **provincie Gelderland** met haar strategische ligging op de Rhine Alpine Corridor tussen de zeehavens en het Europese achterland is een betrouwbare, duurzame en veilige verbinding van essentieel belang. Truckparking raakt het vervoer over de weg en vooral de verbinding A15 met de voorgenomen doortrekking A12. Uit analyses die RWS-Oost heeft gedaan lijken voorzieningen voornamelijk in aanmerking te komen in de regio Tiel en regio Nijmegen (met Park 15 en toekomstige RTG). Deze laatste is onder de MIRT-goederencorridor een knooppuntontwikkeling. Eventuele maatregelen relateren dan direct aan de huidige truckparking in Duiven. Overigens denkt de provincie Gelderland dat de verbindingscorridor in noordelijk Gelderland de A1 (met knooppunt Apeldoorn) eveneens aandacht verdient.

De grensstreek Liemers & Achterhoek wordt met name geconfronteerd met overlast van geparkeerde vrachtwagens. Daar wordt toenemende criminaliteit gesignaleerd. Gelderland als grensregio -net als Limburg- heeft door haar ligging een grensoverschrijdend aspect bij de aanpak van deze problematiek. Wij hebben als Z-O Nederland een grensoverschrijdende samenwerking met NRW. Met ambtelijk overleg, maar ook een werkgroep logistiek. Oplossingen zouden moeten worden getoetst of zij ook 'grensoverschrijdende' overlast terug zullen dringen.

Enkele concrete initiatieven:

- Binnen Logistics Valley (samenwerking tussen drie hotspots Rivierenland, Regio-Nijmegen, Liemers & (West)Achterhoek is wel een initiatief voorstel gedaan voor nader onderzoek of een truckparking rond het knooppunt Nijmegen zinvol is;
- De regio Apeldoorn heeft het punt aangekaart bij de provincie;
- Er is een truckparking in Duiven. Particulier initiatief, maar wel met steun gemeente Duiven. Geopend in november 2017;
- In de Regio-Nijmegen is een logistiek ondernemer actief met het ontwikkelen van een breder concept voor parking naar truckparking. Met meerdere faciliteiten rondom rust en voorzieningen. Maar bijvoorbeeld met de mogelijkheid van overslag van goederen op het terrein.

#### Ministerie van I&W

Uit brief van Minister aan Tweede Kamer over de wekelijkse lange rusttijden in voertuig:

“Hierbij informeer ik uw Kamer over het arrest van het Europese Hof van Justitie (hierna: “het Hof”) in de zaak Vaditrans en de consequenties ervan. Het Hof verklaarde op 20 december 2017 dat de rechtstreeks werkende Europese rij- en rusttijdenverordening 561/2006 een vrachtwagenchauffeur verbiedt om een rustperiode van 45 uur of meer (de normale wekelijkse rusttijd, ook wel bekend als weekendrust) in het voertuig door te brengen.”

“Bij deze handhavingsacties zullen boetes worden opgelegd aan chauffeurs die zich in het voertuig of de directe nabijheid van de vrachtauto bevinden en waarvan aan de hand van de tachograafgegevens kan worden vastgesteld dat de chauffeur een normale wekelijkse rusttijd geniet of had moeten genieten.”

De vraag rees of deze verordening ook betrekking had op beveiligde truckparkings met de nodige faciliteiten voor vrachtwagenchauffeurs. De verordening die verbiedt om een rustperiode van 45 uur door te brengen in de cabine is algemeen geldend. Wel is het zo dat de handhaving volgens het Ministerie vooral zal plaatsvinden waar de overlast het grootst is. Dit betreft dan met name de gratis verzorgingsplaatsen langs het HWN. Deze zijn onbewaakt en bieden beperkte faciliteiten en zijn niet geschikt voor een langere verblijfsperiode. Buitenlandse chauffeurs wachten op deze verzorgingsplaatsen op nieuwe lading. Deze chauffeurs hebben geen standplaats in Nederland en zijn wel gebonden aan de rij- en rusttijden verordening.

Maar in principe geldt het verbod ook voor de truckparkings, deze zouden dus over hotelvoorzieningen moeten beschikken om het mogelijk te maken dat chauffeurs hun rust buiten de cabine kunnen doorbrengen. Het kostenaspect van een hotelovernachting vormt in dat geval een barrière.

Investeerders en exploitanten van private truckparken hebben behoefte aan langjarige zekerheid om het risico van een investering te beperken. Door in beeld te brengen hoe groot het aantal langparkeerders (> 45 uur) is op bestaande truckparkings kan helderheid geboden worden in hoeverre er, als gevolg van de Europese richtlijn, aanvullende voorzieningen (en in welke mate) noodzakelijk en rendabel te exploiteren zijn. Daarbij is ook een optie dat verladers en vervoerders meer ruimte bieden op hun eigen bedrijfsterrein voor het parkeren van trucks. Aansprakelijkheid is dan wel een belangrijk aandachtspunt wanneer een voertuig met lading wordt geparkeerd op een bedrijfsterrein.

Het beleid van RWS richt zich wat de verzorgingsplaatsen betreft op het faciliteren van de korte rust, dit in het kader van een goede doorstroming en veiligheid op de weg.

### Tweede Kamer

Motie van de leden Dijkstra en Von Martels waarin de regering wordt verzocht om binnen het MIRT-programma goederencorridor Oost en Zuidoost samen met de regio's en marktpartijen na te gaan of er in de buurt van deze acute knelpunten rijksgrond is waar op korte termijn beveiligde, private truckparkings zouden kunnen worden gerealiseerd.

Aangenomen. Voor stemden: VVD, PVV, D66, CDA, SP, PvdA, CU, 50+, SGP, DENK, FvD.

### Discussie binnen EU

In Europa wordt een discussie gevoerd over de hele set aan richtlijnen en verordeningen op het terrein van het wegvervoer. Daarbij zal de vraag ook zijn of er een absoluut verbod op het verblijf in het voertuig tijdens de normale wekelijkse rust moet gaan gelden, of een verbod tenzij de rust wordt genoten op een geschikte truckparking.

Hiervoor heeft EC rapporteur van de Camp concrete amendementen op het EC voorstel ingediend.

In België en Duitsland wordt de Europese verordening betreffende het verblijf in het voertuig tijdens de rust al langere tijd gehandhaafd. Dat had weer tot gevolg dat vrachtwagens meer op verzorgingsplaatsen in Nederland gingen staan, waar tot voor kort niet werd gehandhaafd.

Europarlementariër Peter van Dalen gaf aan dat er geld beschikbaar is in de EU voor de aanleg van meer beveiligde parkeerplaatsen.

Bureau Panteia) is coördinator van een studie in opdracht van de EC: Study on Safe en Secure Parking Places for Trucks, ook TLN participeert in de studie. Ambities binnen dit project zijn:

- Kaarten met daarop de behoefte aan truckparkings;
- Een algemeen geaccepteerde standaard voor categorisering van security/service niveau van truckparkings;
- Procedures voor het auditen truckparkings;
- Een handleiding voor investering in, opzet en management van truckparkings;
- Aanbevelingen voor data uitwisseling tussen truckparkings en informatiesystemen;

- Een beleidsplan voor de uitrol: behoeften, financiering, betrokken stakeholders, timing, etc.

Ook is het de bedoeling aan de hand van een modelstudie na te gaan wat de behoefte is aan truckparkings van een zeker security/service niveau. Aspecten die we daarbij o.a. in beschouwing nemen zijn: korte rust, lange rust, kostbare goederen en problematiek van mensensmokkel. De definitie van wat een geschikte truckparking is waar chauffeurs de nacht mogen doorbrengen in hun cabine, is daarbij een belangrijk aspect.

Op deze manier moet het project ook bijdragen aan het creëren van zekerheid bij private partijen/investeerders om in deze markt te stappen. Mogelijk zal er daarbij ook sprake kunnen zijn van ondersteuning vanuit Europese fondsen.