

Vergaderjaar 2022–2023

31 305

Mobiliteitsbeleid

Nr. 378

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 23 december 2022

Op 24 november jl. ontving ik het verzoek te reageren op de petitie die door de heer Plaggemans aan de Kamer is aangeboden. In de petitie wordt de parkeerproblematiek van vrachtwagenchauffeurs besproken. Met deze brief ga ik in op de problematiek en de positieve ontwikkelingen op het gebied van truckparkings, zoals genoemd in de petitie.

Noodzaak extra, kwalitatief hoogwaardige, rustplekken voor vrachtwagenchauffeurs

Vrachtwagenchauffeurs doen belangrijk werk voor Nederland en spelen een grote rol in de logistieke keten en de Nederlandse economie. Dit werk moeten zij goed uitgerust kunnen doen. Dat vergroot de verkeersveiligheid voor chauffeurs en andere weggebruikers. Voor het rusten van vrachtwagenchauffeurs zijn daarom regels. Hierbij zijn er drie belangrijke rustmomenten gedurende een werkweek voor truckchauffeurs. Allereerst moeten zij 45 minuten rusten na elke 4,5 uur rijtijd. Ook moet de «dagelijkse rust» minimaal 11 uur achter elkaar zijn. Er zijn hierbij mogelijkheden van 9 uur rust of een combinatie van 3 uur en 9 uur. Ook moeten zij elke 2 weken 24–45 uur rust nemen (elke 4 weken 2 keer).¹ Chauffeurs hebben vaak geen 9 tot 5 baan en een deel van het transportwerk is internationaal: Nederlandse chauffeurs rijden in heel Europa en andersom zijn er ook veel internationale chauffeurs in Nederland. Rusten gebeurt daarom vaak onderweg in plaats van thuis. Hier is voldoende ruimte met kwalitatief hoogwaardige faciliteiten voor nodig. De behoeften van chauffeurs verschillen naar gelang de lengte van de rustperiode. Voor de langere rust zijn er plekken op «safe&secure

¹ Er zijn uitzonderingen hierop mogelijk, deze staan omschreven in artikel 3 en artikel 13 van de Europese rij- en rusttijden verordening (561/2006). Uitzonderingen genoemd in artikel 13 zijn nationale vrijstellingen en alleen van toepassing in Nederland wanneer deze ook worden genoemd in het arbeidstijdenbesluit vervoer onder artikel 2.3:2 lid 3.

truckparkings», terwijl voor de kortere rust ruimte is op openbare parkeerplekken, nl. op de verzorgingsplaatsen.

De lange rust: safe & secure truckparkings (SSTP)

Voor de lange rust is er behoefte aan beveiligde plekken, met voorzieningen als douches en eetgelegenheden, waar chauffeurs kunnen ontspannen en eventueel hun voertuig en lading veilig kunnen achterlaten om in een hotel te slapen. In de petitie worden mooie voorbeelden van dit soort plekken genoemd, zoals MaasvlaktePlaza en Nobis Asten.

Realisatie voldoende parkeerplekken

Er zijn nog niet voldoende beveiligde truckparkings om in de volledige behoefte van chauffeurs te kunnen voorzien. In het kader van de MIRT Goederenvervoercorridors zet het ministerie zich, samen met onder andere provincies Zuid-Holland, Limburg en Gelderland, de branchevertegenwoordigers van TLN en EvoFenedex, in om die parkeerplekken te realiseren. Inmiddels zijn er ruim 200 extra plekken op de Maasvlakte Plaza gerealiseerd en wordt ook de truckparking in Venlo op korte termijn uitgebreid met ruim 165 extra plekken. In samenwerking met deze werkgroep worden ook extra plekken voorzien in Zeeland en in Limburg.

Op 14 november jl. is de Kamer geïnformeerd dat de realisatie van extra truckparkings niet altijd gemakkelijk gaat.² Mede daarom loopt momenteel een onderzoek «toekomstbeeld truckparkings». In dit onderzoek wordt gekeken naar locaties die kansrijk zijn voor het realiseren van nieuwe truckparkings. Ook worden de geleerde lessen uit het verleden meegenomen zodat nog meer locaties tot daadwerkelijke realisatie kunnen komen. Het onderzoek wordt naar verwachting begin 2023 opgeleverd.

Om een extra impuls aan de realisatie van beveiligde truckparkings te geven, heb ik recent onderzocht of het beleidsmatig en juridisch mogelijk is om truckparkings via het hoofdwegennet te ontsluiten.³ Naar aanleiding van het onderzoek is besloten om een pilot voor te bereiden waarbij truckparkings via verzorgingsplaatsen kunnen worden ontsloten met de provincie Limburg.⁴ Hier komt o.a. maakbaarheid van zo'n verbinding in de praktijk aan de orde. Als truckparkings via verzorgingsplaatsen worden ontsloten, hoeven chauffeurs niet steeds naar het onderliggend wegennet uit te wijken. Als de pilot een succes blijkt, kan dit ook in andere provincies worden uitgerold. Op deze manier is de verwachting dat de markt voorziet in rustplekken voor vrachtwagenchauffeurs die de kwaliteit bieden waarop zij recht hebben tijdens hun werk.

De kwaliteit van truckparkings

Recent is bovendien door de EU een kwaliteitsstandaard ontwikkeld zodat truckparkings zich kunnen laten certificeren.⁵ Om gecertificeerd te kunnen worden, moet een truckparking minimaal beschikken over gendervriendelijke sanitaire voorzieningen, moeten er opties zijn om iets te drinken en eten te krijgen, moet er gratis internetverbinding en stroomvoorziening zijn voor persoonlijk gebruik van de chauffeurs. Afhankelijk van de voorzieningen op het gebied van veiligheid (zoals het aantal fysieke controles, de verlichting van in- en uitgangen en de veiligheidstrainingen

² Kamerstuk 36 200 A, nr. 9.

³ Kamerstuk 36 200 A, nr. 9.

⁴ Kamerstuk 36 200 A, nr. 9.

⁵ Gedelegeerde Verordening (EU) 2022/1012.

van het personeel) wordt vervolgens een certificering brons, goud of platina toegekend. Zo wordt beoogd om de kwaliteit van truckparkings in heel Europa te verhogen. Transport stopt immers niet bij de grens en Nederlandse chauffeurs zouden in heel Europa op een prettige manier moeten kunnen rusten.

Truckparkings die met subsidie van de EU en met medewerking van de MIRT werkgroep truckparkings worden gerealiseerd, zijn verplicht zich conform deze kwaliteitsstandaard te laten certificeren.

De korte rust: de verzorgingsplaats van de toekomst

Ook het beleid op verzorgingsplaatsen wordt herzien.⁶ Hierbij worden ook de belangen van vrachtwagenchauffeurs en de logistieke sector in ogenschouw genomen. Verzorgingsplaatsen zijn ingericht om kort verblijf van chauffeurs mogelijk te maken, de zgn. korte rust. Ook zal er in de toekomst ruimte moeten zijn om het voertuig te laden.

Logistiek laden op de verzorgingsplaats

Vanuit verschillende nationale en internationale studies blijkt dat de meeste laadinfrastructuur op bedrijventerreinen zal worden uitgerold, maar dat ook onderweg laden op verzorgingsplaatsen en truckparkings een belangrijke rol speelt.⁷ Vooral voor het vrachtvervoer dat lange afstanden rijdt, is het onderweg kunnen laden een belangrijke schakel in het netwerk.

Solitaire verzorgingsplaatsen

Naast de verzorgingsplaatsen met voorzieningen, zoals een tankstation, shop of wegrestaurant, bestaan er ook zogenaamde solitaire verzorgingsplaatsen, waar feitelijk alleen parkeren en rusten mogelijk is. Het ontbreken van voorzieningen en daarmee toezicht op deze verzorgingsplaatsen maakt dat deze verzorgingsplaatsen minder prettig zijn om te verblijven voor chauffeurs: men kan geen koffie of broodje halen en sanitaire voorzieningen ontbreken.

Juist in verband met het hierboven beschreven tekort aan beveiligde truckparkings, worden deze «solitaire verzorgingsplaatsen» nu intensief gebruikt door chauffeurs die geen andere plek hebben om naar toe te gaan. Wanneer er voldoende beveiligde truckparkings zijn ontwikkeld, zal per solitaire verzorgingsplaats wordt beoordeeld of deze kan worden opgewaardeerd met één of meerdere voorzieningen of dat deze gesloten kan worden. De bestemming van solitaire verzorgingsplaatsen zal worden uitgewerkt in de routekaart die ontwikkeld wordt in het kader van het traject «verzorgingsplaats van de toekomst».⁸

Parkeerduurbeperking

Verzorgingsplaatsen zijn ingericht met het oog op het voorzien in de korte rust, voor vrachtwagenchauffeurs en andere weggebruikers. Om alle weggebruikers voldoende in de gelegenheid te kunnen stellen om te rusten, gaat de «Strategische Beheervisie Verzorgingsplaatsen 2016–2030» uit van een maximale verblijfsduur van vier uur. Met name voor vrachtwagenchauffeurs, die aan hun wettelijke rij- en rusttijden moeten voldoen, blijkt dat daar op dit moment niet voldoende op plek voor is op truckparkings en verzorgingsplaatsen.

⁶ Kamerstuk 31 305, nr. 361.

⁷ Kamerstukken 32 813 en 31 305, nr. 1004.

⁸ Kamerstuk 31 305, nr. 367.

Het gebruik van verzorgingsplaatsen voor dag- en weekrust («oneigenlijk gebruik») leidt ertoe dat de verzorgingsplaatsen overbelast raken en hun functie niet meer goed kunnen vervullen richting vrachtwagenchauffeurs die daar terecht willen voor een korte stop en voor overige weggebruikers. Ook legt het een groot beslag op de beschikbare ruimte. Dit heeft in sommige gevallen tot gevolg dat weinig ruimte meer overblijft voor andere functies op de verzorgingsplaats, zoals de groei van de laadinfrastructuur.

Het intensieve gebruik van verzorgingsplaatsen door vrachtwagenchauffeurs voor de lange rust geeft aanleiding om de mogelijkheden voor een parkeerduurbepering op verzorgingsplaatsen te onderzoeken.

In 2023–2024 zal, middels een kleinschalige pilot, worden onderzocht of het invoeren van een (juridisch afdwingbare) parkeerduurbepering op verzorgingsplaatsen het gedrag van chauffeurs beïnvloedt, namelijk dat zij voor hun langere rust van de beveiligde truckparking gebruik gaan maken. Randvoorwaarde voor de pilot, en een eventuele opschaling, is dat chauffeurs voldoende parkeergelegenheden hebben (op of in de nabijheid van het hoofdwegennet) om aan hun wettelijke rusttijden te voldoen.

Al met al wordt er op diverse fronten door verschillende partijen hard gewerkt aan het verbeteren van de mogelijkheden voor chauffeurs om te kunnen rusten. Tegelijk is duidelijk dat er nog stappen gezet moeten worden om onze doelen op dit vlak te bereiken. Ik blijf me sterk inzetten om er voor te zorgen dat vrachtwagenchauffeurs voor hun lange rust de beschikking hebben over een veilige, kwalitatief hoogwaardige plek om te kunnen rusten en zij voor de korte rust op de verzorgingsplaats terecht kunnen.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers