

Advies vanuit MEP:

De noodzaak om voor het vrachtwagenparkeren een rechtvaardige verdeling van plekken te borgen is groot en is iets wat (met de belangrijkste routes voor vrachtwagens) toch vanuit het rijk gestuurd zou moeten worden. Tegelijkertijd wordt de schaarste wel steeds groter als hier niet tijdig naar wordt gehandeld. Rijswijk is hoogstwaarschijnlijk niet de enige gemeente waar de transformatie en nieuwbouw een negatieve impact zal hebben op het aantal standplaatsen voor vrachtauto's.

Het advies vanuit team MEP zou daarom kunnen zijn om de MRDH te vragen zich in te zetten voor een lobby bij het Rijk om hier op korte termijn actie op te ondernemen of in ieder geval duidelijkheid over te geven of en zoja op welke termijn zij van rijkswegen vervolgstappen verwachten te nemen. De regie pakken vanuit de regio kan altijd nog als op rijksniveau wordt aangegeven dat hier op korte termijn geen actie op wordt ondernomen of het anderszins laten afweten.

De reactie vanuit MRDH voor duiding voor de vraag rondom vrachtwagen-parkeren:

We zouden als MRDH een rol kunnen spelen door de werkgroep vrachtwagenparkeren bij elkaar te roepen. Deze werkgroep leidt al een paar jaar een slapend bestaan. We hebben destijds de afspraak gemaakt dat we er weer leven in brengen als de situatie hierom vraagt. Het managen van parkeerplekken hebben we als regio overigens nooit gedaan. De regionale aanpak concentreerde zich op handhaving (via een regionaal opererend BOA-team) en op tellingen (om te zien hoe groot en waar het probleem is). Sinds 2019 heeft MRDH geen onderzoek laten doen en heeft dus geen recent beeld van dit vraagstuk. Het bijeen roepen van de werkgroep kan wellicht (zonder het laten uitvoeren van een onderzoek) helpen in het vinden van een antwoord op de vraag waar er wel voldoende plekken zijn.

Hierbij wat achtergrond vanuit MRDH:

Vanwege problemen met overlast van vrachtwagenparkeren heeft de MRDH in de periode 2015-2019 een regionale aanpak vrachtwagenparkeren gekend. Deze aanpak was gericht op handhaving, waarbij het ging om o.a. oneigenlijk gebruik van parkeerlocaties, hinderlijk parkeren en wildparkeren, vervuiling, vandalisme, onveilig gevoel en overlast bij bewoners en bezoekers, transportcriminaliteit, zwerfafval en verontreiniging (olie verversen). Naast de handhaving zijn er ook regionale tellingen geweest. De betrokken partijen waren het Havenbedrijf Rotterdam, Rijkswaterstaat, provincie Zuid-Holland, TLN, evofenedex, het OM en een aantal gemeenten (Albrandswaard, Barendrecht, Brielle, Nissewaard, Ridderkerk, Rotterdam, Vlaardingen en Westland). Vlaardingen was de trekker bij dit dossier. De MRDH faciliteerde.

Vrachtwagenparkeren lijkt een dossier met gegarandeerd waterbedeffect. Handhaving in België leidt tot problemen in Nederland. Handhaving in de haven leidde in het verleden tot problemen in de regio er omheen. Na invoering van handhaving in de MRDH ontstonden er problemen in de aangrenzende regio's. Dit pleit daarom voor een oplossing op een zo groot mogelijke schaal (corridorniveau, landelijk of Europees).

De capaciteitsproblemen rondom vrachtwagenparkeren worden voornamelijk veroorzaakt door een 'slechte spreiding' van de vrachtwagens over de beschikbare capaciteit. Toentertijd was het grootste knelpunt de overbezetting van de verzorgingsplaatsen (VZP) van Rijkswaterstaat door (overnachtende) buitenlandse chauffeurs. De VZP's werden veelvuldig gebruikt voor langdurig verblijf en overnachten in de cabine, terwijl dit eigenlijk niet is toegestaan. Dit zorgt voor overlast en

onveilige situaties op de VZP's. In de gemeenten werden voornamelijk (lege) Nederlandse vrachtwagens aangetroffen. Hier waren nagenoeg geen capaciteitsproblemen en overlast.