

Vergaderjaar 2007–2008

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 143

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 2 januari 2008

Tijdens het overleg met uw Kamer op 6 juni 2007 (21 501-33, nr. 127) over bewaakte parkeerplaatsen en ladingdiefstal heb ik u toegezegd te komen met een top 20 meest onveilige parkeerplaatsen langs het hoofdwegennet en een plan van aanpak ter verbetering daarvan.

Voorop wil ik benadrukken, dat diefstal en criminaliteit in het wegvervoer alleen effectief te beperken zijn met een mix van maatregelen, die zowel door de vervoerder, de verlader, de chauffeur als de overheid genomen kunnen worden. De vervoerder (inclusief warehousing) en chauffeur moeten de benodigde preventieve maatregelen nemen. De wegbeheerders, de politiediensten en de private beheerders kunnen maatregelen nemen om de veiligheid op verzorgingsplaatsen en parkeerterreinen te vergroten en te zorgen voor een adequate follow-up in geval van diefstal-meldingen. De verlader en verzekeraar stellen de eisen aan het transport, waarvan de kosten ook doorberekend kunnen worden aan de opdrachtgever. Om deze processen in samenhang in te vullen hebben overheid, Verbond van Verzekeraars en brancheorganisaties dan ook in 2004 het Convenant «Aanpak Criminaliteit Wegtransportsector» ondertekend.

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is als wegbeheerder verantwoordelijk voor het hoofdwegennet en de bijbehorende verzorgingsplaatsen, waarbij de overheid algemene en openbare voorzieningen (licht en zicht) voor de weggebruiker verschaft. Op verschillende plaatsen in Nederland zijn buiten het hoofdwegennet particuliere beveiligde parkeerplaatsen ingericht, terwijl er zijn ook tal van nieuwe private initiatieven zijn. Ik zie voor de categorie van strenger beveiligde parkeergelegenheden een belangrijke rol voor het bedrijfsleven, met name waar het gaat om verzorgingsplaatsen die niet direct gelegen zijn aan het hoofdwegennet. Deze verzorgingsplaatsen dienen uiteraard wel goed vindbaar te zijn. Provincies en gemeenten zouden dergelijke private initiatieven waar mogelijk moeten ondersteunen en op zijn minst ook de ruimte moeten geven zich te kunnen ontwikkelen.

De top 20 van de minst veilige parkeerplaatsen is tot stand gekomen in goed onderling overleg met KLPD, branche organisaties (w.o. EVO, TLN, KNV), Bond van Verzekeraars en Rijkswaterstaat. Belangrijk criterium bij het opstellen van deze lijst was de omvang van de schade van de door de politie geregistreerde criminaliteit ten gevolge van diefstal van voertuig en lading. Daarnaast is rekening gehouden met de situatie op nabijgelegen verzorgingsplaatsen op de corridor en lokale private alternatieven naast het hoofdwegennet. Op basis van de informatie van deze partijen is de volgende top 20 opgesteld:

Lonneker meer (A1), Struik (A1), Bolder (A1), Tolnegen (Noord- en zuidbaan; A1), Lucasgat (A1), Overbroek (A15), Varakker (A15), Sandelingen (Oost en west; A16), De Lucht (Oost en West) (A2), Meiberg (beide zijden; A2), 't Haasje (A2), De Somp (A50), Weerbroek (A50), De Slenk (A50), Raakeind (A58), Molenheide (A58), Europaweg Venlo (A67), Meelakkers (A67), Oeijenbraak (A67) en Oeienbosch (A67).

De aanpassingen van deze top 20 parkeerplaatsen zullen geschieden op basis van de aanbevelingen ten aanzien van voldoende verlichting en het wegnemen van zichtbeperkingen, die in het kader van het eerder genoemde Convenant opgesteld zijn. Deze aanbevelingen worden tevens meegenomen bij de herziening van de richtlijnen verzorgingsplaatsen van Rijkswaterstaat, waarin tevens de capaciteits- en verkeersveiligheidsaspecten worden meegenomen. Voor de licht en zichtaanpassingen reserveer ik voor deze top 20 de komende 2 jaar een budget van in totaal € 10 mln.

Ik ben bereid om in het kader van de aanpak van de top 20 – en binnen het daarvoor beschikbare budget van € 10 mln. – in samenwerking met private partners, een experiment uit te voeren op een nog nader te bepalen locatie met additionele maatregelen, bijvoorbeeld het plaatsen van hekken en slagbomen. Daarbij stel ik wel voorwaarden; zo moet goed gekeken worden naar lokale omstandigheden en mogelijkheden, waaronder de ernst van de problematiek, de beschikbaarheid van voldoende ruimte en de kosteneffectiviteit. Daarnaast is een private exploitatie een belangrijk uitgangspunt.

Daarnaast zal ik erop toezien dat de komende jaren bij de aanleg van alle nieuwe of bij de opnieuw in te richten parkeerplaatsen deze bovengenoemde aanpassingen zullen worden meegenomen. Ook zal ik het verzoek van de sector over betere bewegwijzering naar veilige parkeerplaatsen meenemen bij de herziening van de richtlijn «bewegwijzering». In de bestaande reguliere overleggen van de KLPD Klantenraden, waarin de gebruiker, het bedrijfsleven en de overheid in vertegenwoordigd zijn, zal ook in de toekomst veel aandacht zijn voor de onderwerpen veiligheid en criminaliteitspreventie op parkeerplaatsen.

In het Algemeen Overleg van 27 september 2007 (21 501-33/22 112, nr. 134) is gevraagd naar de beperkingen die de rij- en rusttijdenregelingen opleggen om de veilige parkeerplaatsen te bereiken. Daarover kan ik u als volgt informeren.

De Europese regelgeving ten aanzien van de rij- en rusttijden heeft tot doel de verkeersveiligheid te vergroten als de concurrentieverhoudingen niet te verstoren. Al in de Europese Verordening 3820/85 uit 1985 was een artikel opgenomen die het mogelijk maakte door te rijden naar een veilige parkeerplaats indien dit nodig is voor de veiligheid van lading en personen, onder de uitdrukkelijke voorwaarde dat de verkeersveiligheid niet in gevaar gebracht wordt. Dit artikel is in de Europese verordening 561/2006 overgenomen. In de praktijk blijken deze artikelen te leiden tot de nodige interpretatieproblemen.

Derhalve heb ik, in overleg met de Nederlandse partijen van het eerder genoemde Convenant, een voorstel hiervoor opgesteld. Dit voorstel is door de Europese Commissie overgenomen en zal binnenkort als EU brede interpretatie gepubliceerd worden. Uitgangspunt daarbij is dat transportbedrijven hun ritten goed moeten plannen. In geval van onvoorziene vertragingen kunnen zij dan onder bepaalde condities doorrijden naar een veilige parkeerplaats.

Ik volg de ontwikkelingen in Europees breed verband actief en houd nauwe contacten met het bedrijfsleven. Eurocommissaris Barrot heeft recent in antwoord op vragen van het Europees Parlement aangegeven eerst de uitkomsten van de verschillende studies en projecten af te wachten. Voor Nederland zal dit niet tot vertragingen leiden. De Europese Commissie heeft overigens nog geen besluit genomen over de toewijzing van het project waarin een breed netwerk van 50 veilige Europese parkeerplaatsen langs het Trans Europese wegennetwerk wordt opgesteld.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings