

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1279
van **MATHIAS DE CLERCQ**
datum: 22 juni 2018

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

Vrachtwagenparkings - Beleid

In Gent wordt de buurt rond de Oude Dokken (Koopvaardijlaan, Afrikalaan) vaak gebruikt door truckers die gebruik maken van de zone om er te parkeren. Vaak wordt het gebied gebruikt door truckers om er in het weekend te overnachten. Dit brengt verscheidene vormen van overlast met zich mee. Het stadsbestuur zette reeds enkele initiatieven op poten om dit fenomeen in te perken.

Structureel kan dit probleem zeker niet alleen worden aangepakt vanuit Gent gezien de bovenlokale aard. Deze truckers zullen immers altijd op zoek gaan naar een plaats. Dit probleem zal daarom zich uiteraard ook elders in het gewest stellen. Goed uitgeruste vrachtwagenparkings zijn belangrijk. Bovendien mag ook niet uit het oog worden verloren dat buitenlandse truckers betalen om gebruik te maken van onze verkeersinfrastructuur.

1. Op welke manier gaat Vlaanderen om met het voorzien van voldoende vrachtwagenparkings? Welk beleid voert de minister ter zake? In welke mate bestaan hiervoor structurele maatregelen?
2. Is de minister reeds op de hoogte van deze specifieke problematiek in Gent? Welke oplossingen ziet de minister voor de aanpak van dit probleem? Kan hij een initiatief nemen?
3. Kan er in een infrastructurele oplossing worden voorzien voor dit probleem, mogelijkerwijs met cofinanciering vanuit Europa?

ANTWOORD

op vraag nr. 1279 van 22 juni 2018

van **MATHIAS DE CLERCQ**

Ik ben mij bewust van deze algemene problematiek. Een belangrijke vaststelling is wel dat truckers blijkbaar niet altijd op zoek zijn naar goede faciliteiten om rust te nemen. Dit vergt nog verder onderzoek. Daarnaast neemt Vlaanderen binnen zijn bevoegdheden wel reeds zijn verantwoordelijkheid. Mijn administratie legt daarom momenteel de laatste hand aan een nieuw strategisch netplan voor de dienstenzones langs de autosnelwegen omdat deze de ruggespraak vormen van het transport over de weg. Hierin zullen volgende aspecten aan bod komen:

- inplanting en optimale inrichting (oa veiligheid, diensten, parkeercapaciteit) van de dienstenzones;
- digitale koppeling van de snelwegparkings tot een "netwerk van parkings" waarbij de beschikbare capaciteit wordt gevisualiseerd. Het doel is om chauffeurs in staat te stellen het parkeren en de routing beter in te plannen;

Bij de vernieuwing van de concessies van de snelwegparkings in Oost-Vlaanderen (Kalken, Nazareth en Kruishoutem) werd de voorbije jaren de parkeercapaciteit voor vrachtwagens trouwens reeds uitgebreid.

Het ontoereikend aantal parkeerplaatsen voor vrachtwagens kan echter nooit alleen op de dienstenzones langs de autosnelwegen worden opgelost omdat de ruimte nu eenmaal beperkt is. Het aanbieden van voldoende parkeercapaciteit is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van alle publieke en private actoren. Er zullen daarom ook bijkomende initiatieven van andere actoren dan de Vlaamse wegbeheerder nodig zijn. Zo kunnen extra parkeervoorzieningen in havens, private truckcenters en het voorzien van parkeercapaciteit bij grote logistieke centra bijdragen aan een oplossing voor het capaciteitsprobleem. Mijn administratie meldt mij trouwens dat er bijvoorbeeld plannen zijn om in de havens North Sea Port (o.a. havengebied Gent), Zeebrugge en Antwerpen in de komende jaren bijkomende truckparkings aan te leggen. Daarnaast kan een betere handhaving op oneigenlijk gebruik van parkeerplaatsen bijdragen om overlast te beperken.

Ook op het vlak van de digitalisering heeft Vlaanderen reeds stappen gezet. In het kader van de Connecting Europe Facilities (CEF) loopt immers een project. Op een pilootcorridor - de E17 Gent richting Frankrijk - zal op de vrachtwagenparkings te Kalken, Nazareth, Kruishoutem, Marke en Rekkem de bezetting worden gemeten. De bezettingsgraad zal worden aangeboden als open data, zodat die via apps of via navigatiesystemen kunnen worden aangeboden. Bedoeling is om dit - eens het op punt staat - uit te breiden naar de gegevens van alle dienstenzones. Idealiter stellen daarnaast de uitbaters van de parkings die niet beheerd worden door het Vlaamse gewest ook op een gelijkaardige manier hun gegevens beschikbaar via open data.

De specifieke problematiek die u aanhaalt in Gent is bekend bij mijn administratie, maar zoals reeds gezegd zal een oplossing moeten komen op verschillende niveaus. Eens het nieuwe netplan voor de dienstenzones langs de autosnelwegen gefinaliseerd is, wil ik op basis hiervan wel met de betrokken actoren in overleg gaan om na te gaan wat nog meer mogelijk is binnen ieders bevoegdheid en verantwoordelijkheid.