

Chauffeurs in de knel



Onderzoeksrapport SP-Venlo naar de situatie aan de Keulse Barrière in Venlo

Februari 2016



SP (Socialistische Partij) afdeling Venlo

E venlo@sp.nl | **T** 06-10867856 | **I** www.venlo.sp.nl | **t** @SPVenlo | **f** VenloSP
Secretariaat en postadres: Lingsforterweg 15, NL-5944 BB Arcen

Inhoudsopgave:

Voorwoord	Pagina 3
Overzichtskaart Keulse Barrière	Pagina 4
Inleiding	Pagina 5
De Keulse Barrière en wegrestaurant De Nieuwe Keulse	Pagina 6
De situatie van de internationaal opererende vrachtwagen- chauffeur ten gevolge van doorgeslagen Europees beleid	Pagina 8
Geen alternatief nu voorhanden	Pagina 10
Enkele citaten van chauffeurs	Pagina 12
Alternatief	Pagina 13
Motie	Pagina 14
Samenvatting en verantwoording	Pagina 15



Voorwoord

Het voor u liggende rapport geeft weer wat de gemeente van Venlo niet meer op het netvlies had. De afgelopen weken heb ik een ondernemer mentaal langzaam naar de knoppen zien gaan. En de oorzaak daarvan is de gemeente Venlo.

Dat gesteld hebbende gaat ook de hand in eigen boezem. Toen de gemeenteraad het initiatief van met name D66, voor een detailhandelszone rondom de Keulse Barrière en later het bestemmingsplan hiervoor goedkeurde, had zij niet of nauwelijks voor ogen dat er nog goed lopende ondernemingen zaten.

Onvoldoende had men op het netvlies dat met name Nederlandse vrachtwagenchauffeurs de Keulse Barrière nog steeds graag als pleisterplaats gebruiken en met het restaurant De Nieuwe Keulse een 'huiskamer' hadden aan de grens.

Ik heb gezien dat media-aandacht over de afsluiting van de parkeerplaats door de gemeente, geen enkele reactie opleverde van dit college. De kop in het zand, omdat niets de aandacht mag afleiden van de grotere bedrijven die de zogenaamde logistieke hotspot Venlo groot moeten maken?

Ook geen enkel oog voor de Nederlandse beroepschauffeur die steeds meer ziet hoe zijn werk verdrongen wordt.

Geen enkel oog voor een kleine ondernemer die succesvol deze chauffeurs een thuis ver van huis biedt.

Nee, wel pronken met ondernemingen die hun vrachtwagens op buitenlands kenteken plaatsen en de eigen chauffeurs hebben ontslagen en vervangen door mensen uit vooral Oost-Europa. Mensen die voor een hongerloon het werk verrichten wat voorheen door gediplomeerde Nederlandse beroepskrachten werd uitgevoerd. Pronken met moderne slavernij?

Een gemeente die niet zwicht voor negatieve verhalen over de bedenkelijke rol die zij speelt bij het wegpesten van een ondernemer. Een gemeente die geen gehoor heeft voor kleinere ondernemers en enkel en alleen met de grote jongens wil optrekken. Dat is het hedendaagse Venlo en de heersende coalitie. Blind voor diegenen die al hard werkend proberen de eindjes aan elkaar te knopen.

Mede door de gesprekken die ik de afgelopen maanden heb gevoerd met ondernemers en chauffeurs in de logistieke sector, ben ik meer overtuigd geraakt dat actie ten behoeve van deze beroepsgroep nodig is. Ook om de neoliberale nachtmerrie te keren.

Het is nodig dit tij te keren en er ook te zijn voor de kleine ondernemer.

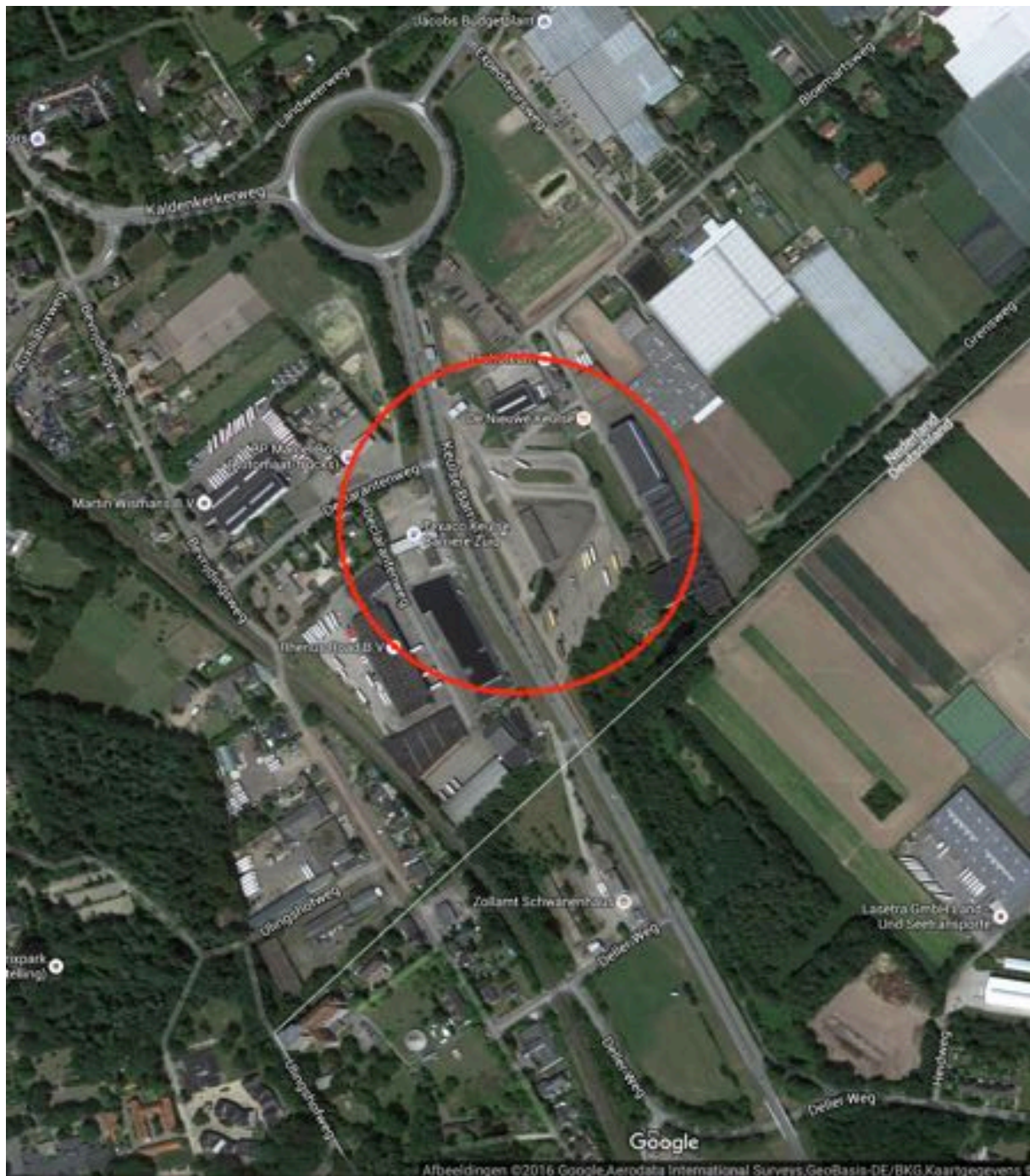
Als u mij vraagt waarom...? Omdat ik de afgelopen maanden een ondernemer langzaam naar de knoppen zag gaan en chauffeurs vertwijfeld afvragen hoe het mogelijk is dat een logistieke hotspot vergeet rekening te houden met degene die die hotspot dagelijks doorrijden; de vrachtwagenchauffeurs en hun ondernemingen.

Allen bedrijven en personeel dat geen duidelijkheid krijgt van de gemeente wat er de komende maanden concreet gaat gebeuren. Gemeentelijke beslissingen waar het voortbestaan van een onderneming, en routing van de beroepschauffeur afhankelijk van is. Zo ga je niet met mensen om.

Petra Raijer
Gemeenteraadslid voor de SP in Venlo



Overzichtskarta Keulse Barrière



In de rode cirkel het gebied rondom de parkeerplaats aan de Keulse Barrière met in het noorden daarvan het chauffeursrestaurant, woningpand en diverse loodsen. Dit gehele gebied zou door de firma Van Cranenbroek worden ontwikkeld voor detailhandel.

Aan de overzijde diverse transportondernemingen en een tankstation.

Van noord naar zuid de grensweg met aan de noordkant de grote rotonde richting Kaldenkerkerweg (westen) en Klagenfurtlaan (oosten). In het zuiden de landsgrens.

Inleiding

Na het aanleggen van de A74 zagen we in de omgeving van de Keulse Barrière nieuwe ontwikkelingen ontstaan. In de eerste plaats legde men vanuit de Duitse zijde een nieuwe verbindingsweg aan om de Keulse Barrière te verbinden met op en afritten op de BAB 61 en met de toegangsweg naar Kaldenkirchen (An der Kleinbahn).

Gedurende deze periode kwamen er in de gemeenteraad van Venlo stemmen op om in de omgeving van deze locatie ook een nieuwe detailhandelszone in te richten. Het bleek dat de onderneming Van Cranenbroek belangstelling had om hier een nieuwe vestiging te realiseren. De gemeenteraad ging akkoord met deze wijziging in de veronderstelling dat er geen bezwaren waren tegen deze vestiging.

Echter, in november 2015 bleek dat er wel degelijk problemen ontstaan rondom de Keulse Barrière. Het wegrestaurant *de Nieuwe Keulse* bleek door de gemeente te worden afgesloten van haar clientèle te weten de vrachtwagenchauffeurs. De parkeerplaats waar voorheen ten behoeve van Douane de chauffeurs halt hielden was inmiddels na 1992 een pleisterplaats geworden.

Maar de gemeente Venlo was te beroerd om de parkeerplaats te onderhouden en bij constatering van oneffenheden bij de oprit, sloot men deze af onder het mom dat het geldverspilling is de oprit te repareren omdat de grond toch verkocht wordt aan de firma Van Cranenbroek.

Citaat van een chauffeur:

"Restaurant de Keulse is voor mij een veilige en goede plaats om na een lange rit te kunnen douchen en parkeren. Vooral dat laatste wordt een steeds groter probleem nadat de grenzen zijn opengegaan. Dit is voor mij de eerste goede en veilige plaats om te eten en slapen vanaf Koblenz. Dus help ons en de mensen hier, om voor ons een goed verzorgde plaats te laten behouden."

M. van Gulik

De SP-Venlo vroeg zich af of hier opnieuw een kleine ondernemer door de gemeente Venlo in de steek is gelaten, terwijl voor de grotere ondernemingen de rode loper steeds uitgerold wordt. Daarop begon de SP een onderzoek naar de situatie welke uiteindelijk uitmondde in een actie voor een fatsoenlijke behandeling van de onderneming De Nieuwe Keulse en voor een gedegen parkeerplek met voorzieningen op een goede locatie voor vrachtwagenchauffeurs. Al snel sloten belangenverenigingen binnen de transportwereld zich bij de SP aan.

In dit rapport wil de SP de keerzijde van het gemeentelijke beleid, de risico's die het met zich meebrengt, en de blinde vlek van de gemeente als het gaat om de noden van de internationale vrachtwagenchauffeur blootleggen. Dit mede in het licht van de negatieve ontwikkelingen van de laatste jaren als het gaat om misbruik van buitenlandse vrachtwagenchauffeurs en de verdringing van de Nederlandse werkgelegenheid in dit kader.

De Keulse Barrière en wegrestaurant De Nieuwe Keulse

De Keulse Barrière is jaren dé grensovergang geweest voor het goederenvervoer vanuit Nederland en verder Europa in, ook na het verdwijnen van de binnengrenzen (Verdrag van Schengen). Met name voor de Convois Exeptoïnneels (uitzonderlijk vervoer) is deze plek ideaal om van begeleiding te wisselen. Maar ook voor de beroepschauffeurs is deze locatie ideaal gelegen met het oog op de rij- en rusttijden.

Na de aanleg van de A74 in 2012 kwam er een nieuwe situatie. De Keulse Barrière leek een niet meer relevante parkeerplaats en daarmee kwam de gemeente Venlo op het idee er detailhandel te gaan vestigen. Maar wat bleek; bij de aanleg van de A74 en de aansluiting op de BAB 61 verder naar het zuiden Duitsland in, zijn geen parkeergelegenheden aangelegd aan Nederlandse zijde. Daarmee is het voor chauffeurs onmogelijk om bijvoorbeeld te koppelen of bij speciaal vervoer de overdracht te doen van Duitse naar Nederlandse begeleiding.

Aan de Duitse zijde lag dan wel het geplande industrieterrein VeNeTe, maar dat gebied is nauwelijks ontwikkeld en daarmee op dit moment geen alternatief. Vanaf de aanleg van de A74 bleef de Keulse Barrière derhalve de functie van parkeerplaats en rustplaats voor chauffeurs houden.

Maar parkeerplaatsen hebben onderhoud nodig en dat gebeurde niet. Nadat de gemeenteraad van Venlo het nieuwe bestemmingsplan voor de Keulse Barrière had goedgekeurd, trok de gemeente zich kennelijk niets meer van deze locatie aan. Dit in de verwachting dat deze grond snel verkocht zou worden.



In het najaar van 2015 blokkeerde de gemeente ineens de oprit van de parkeerplaats vanwege relatief lichte straatschade. Omdat nog steeds vrachtwagenchauffeurs bij gebrek aan beter gebruik wilden maken van de Keulse Barrière en het aldaar gelegen restaurant *De Nieuwe Keulse*, gebruikten zij de afrit als oprit.

Een alternatief is er niet, geven met name de mensen aan die speciale transporten begeleiden. Langs de snelweg op de vluchtstrook is absoluut geen optie want levensgevaarlijk en verboden, al gebeurt dat wel, bij gebrek aan beter. Een onwenselijke situatie.

Tot op heden geeft de gemeente Venlo niet thuis als het gaat om herstel van de bescheiden schade aan de oprit. De ontwikkeling die de firma Van Cranenbroek wil doen op deze locatie laat nog even op zich wachten, de gronden hiervoor zijn immers (nog) niet verkocht.

Van Cranenbroek lijkt alles in te zetten om de resterende kleine ondernemers zo snel mogelijk weg te krijgen om het hele gebied te kunnen ontwikkelen middels haar winkelformule. Echter gaat dit bedrijf voorbij aan wensen en compensatie voor de ondernemingen en panden waardoor voortgang van enige ontwikkeling is gestopt.

Citaat van een chauffeur:

"De nieuwe Keulse is voor mij al 16 jaar een goede plek voor een maaltijd, goede douche, gastvrijheid, parkeerplaats en goed te bereiken. Waarom ziet de gemeente niet in dat deze zaak overreid gehouden moet worden? Er is al zo weinig voor de vrachtwagenchauffeur om onderweg te rusten. En het is steeds moeilijker te parkeren, en dat met de rijtijdenwet.

De ambtenaren zouden eens een keer een dag mee moeten rijden om een goed beeld te krijgen en dan pas beslissingen nemen vanuit een vergaderzaal. Het is voor mij onbegrijpelijk dat in een land als Nederland geen plek is voor een voorziening als De Nieuwe Keulse.

Zeker gezien wat er geëxporteerd en vervoerd wordt vanuit Rotterdam is deze rustplek onmisbaar en ook hard nodig in de toekomst.

Het is voor heel veel chauffeurs een groot gemis als deze zaak verdwijnt en ook maakt het ons werk steeds minder leuk te doen. Steeds minder mensen zullen dit werk nog willen doen!"

S. Slot

De situatie van de internationaal opererende vrachtwagenchauffeur ten gevolge van doorgeslagen Europees beleid

Uit de contacten die de SP heeft gehad met beroepschauffeurs blijkt dat steeds meer de baan van chauffeur is teruggebracht naar die van calculator. Iedere minuut wordt nauwkeurig ingepland vanwege de rij- en rusttijden en de enorme boetes die er in de diverse landen op overtredingen worden geheven.

Een chauffeur vertelde de SP dat hij op 1 juni een uur te lang had gereden in Nederland en op 27 juni in Frankrijk werd aangehouden. De boete was met terugwerkende kracht 350 euro. Niet dat de chauffeurs de rust- en rijtijden in twijfel trekken maar door het wegvallen van de Keulse Barrière valt een strategische locatie weg, zo stellen zij.

De Nederlandse vrachtwagenchauffeur is een vakman. Ze hebben een goede opleiding en goede wagens. Maar in toenemende mate ziet deze beroepsgroep de concurrentie uit het buitenland toenemen.

Het is concurrentie op arbeidsvoorwaarden waarbij de trekkers van ook Venlose transportondernemers op Oost-Europees kenteken staan, en de aanhangers gewoon op Nederlands. En met die belastingontduiking dragen die bedrijven dus niets bij aan de Nederlandse laat staan Venlose samenleving, waar zij overigens wel de vruchten van plukken.



SP-Europarlementariër Dennis de Jong (links) in gesprek met een Nederlandse goederenchauffeur onderweg naar Calais, over de problemen die de transportsector ondervindt met de toenemende vluchtelingenstroom bij de Kanaaltunnel en zeehavens.

Daar komt bij dat Nederland niet actief wenst te handhaven op de cabinerust. Formeel mogen chauffeurs niet overnachten in de cabine van hun voertuigen. Duitsland en België handhaven daar actief op wat de belangen van de transportsector in die landen ten goede komt. Nederland doet dat niet en dus stromen in de weekenden - als in Duitsland op zondag geen vrachtvervoer is toegestaan - de parkeerplaatsen langs de belangrijkste Nederlandse snelwegen helemaal vol. Hoe dichterbij de grens des te voller de parkeerplaatsen.

Naast de concurrentie is er dit jaar op diverse routes voor chauffeurs een risico bijgekomen. Door de oorlogen en conflicten in het noorden van Afrika en het Midden-Oosten, zijn vluchtelingenstromen op gang gekomen. De routes tussen Turkije en Griekenland alsmede die tussen Marokko en Spanje zijn hoog-risico-routes, zo tekende de SP op.

Ook de situatie in het Franse Calais en Duinkerken wordt door de chauffeurs gezien als hoog risico. Belangenverenigingen hebben voor die gebieden het woord "oorlogszone" al gebruikt. Vluchtelingen doen alles om naar het westen te komen en met name naar het Verenigd Koninkrijk.

De enige reden daarvoor is dat er in het VK geen sofinummers bestaan en zwart werken dus vele malen eenvoudiger is dan in andere delen van West-Europa. Daarmee wordt het ook eenvoudiger om op te gaan in de massa van grote steden als Manchester en Londen.



Geen alternatief nu voorhanden

De gemeente Venlo doet alsof er alternatieven zijn voor de Keulse Barrière. Maar ze gaat voorbij aan de realiteit van de hedendaagse transportsector. In Duitsland is nog steeds geen ontwikkeling op of in de omgeving van het VeNeTe-terrein.

De alternatieven die de gemeente Venlo aangeeft zijn de parkeerplaats aan de James Cookweg, die voor veel chauffeurs te ver van de grens en snelweg aflight. Daarnaast staat deze locatie zeker in de weekenden vol met wagens uit vooral Oost-Europa. Op deze locatie zijn enkel sanitaire voorzieningen aanwezig, maar met twee toiletten op een terrein waar ruim 500 vrachtwagens staan (en chauffeurs in strijd met de cabinerust in hun voertuig verblijven) kan men niet van een volwaardige parkeerplaats met voorzieningen spreken.

Er is nog een reden waarom de parkeerplaats aan de James Cookweg niet voldoet. Ze is niet tot nauwelijks toegerust om speciaal transport te ontvangen, de ondergrond vertoont gebreken (zand en grind) en er is flinke schade aan de op- en afrit. Daarnaast ligt deze parking te ver van de grens.



Om strategische redenen willen chauffeurs liever niet op deze locatie ver voor Blerick staan. Ten gevolge van de rij- en rusttijden is het dat ze vanaf deze locatie net in de drukste delen van Duitsland belanden als ze rust moeten houden.

Ook als de chauffeurs zouden kiezen voor een locatie dicht langs de snelweg komen ze in de problemen. De eerste optie naar het westen toe - langs de A67 - is in Asten. Echter wordt deze locatie in de nabije toekomst beperkter vanwege nieuwe plannen van de uitbater van

het Nobis hotel dat daar zit. Dit zal overigens een verdere druk opleveren op de parkeerterreinen rondom Venlo.

Parkeerplaats bij de Heyerhoeve heeft een enorme negatieve naam bij chauffeurs. Zo ongeveer acht op de tien chauffeurs die de SP sprak en die wel eens op de locatie waren geweest, klaagden over diefstallen van lading en diesel. Daarnaast was men zeer negatief over het daar gelegen restaurant.

Zowel het kabinet, de provincie en nu ook de gemeente Venlo laten de Nederlandse chauffeur in de steek, als het gaat om goede parkeergelegenheid. Als het gaat om handhaving van de cabinerust in de weekenden dan stelt de VNG in een brief dat de aanpak hiervan vooral vanuit de sector moet komen. Een totaal ridicule redenering omdat de sector geen enkele mogelijkheid heeft te handhaven ten opzichte van buitenlandse chauffeurs, waar juist de behoefte aan de verboden cabinerust zit.

Ook in Duitsland wil de ontwikkeling van een alternatief niet vlotten. Het terrein VeNeTe in Kaldenkirchen is niet ontwikkeld. En dat terwijl daar feitelijk het enige alternatief voorhanden is. Daarbij moeten we wel aantekenen dat als die ontwikkeling wel vlot, daarmee ook werkgelegenheid verschuift van Nederland naar Duitsland. Hoewel ook de ontwikkelingen van Van Cranenbroek, als deze komt, natuurlijk een positief effect hebben op de Nederlandse werkgelegenheid.



22-01-2016: SP'ers Dennis de Jong (blauw gestreepte jas) en naast hem Paul Ulenbelt in gesprek met o.a. eigenaar Ludo Stroink (3e van rechts) van het chauffeursrestaurant.

Enkele citaten van chauffeurs:

“Voor mijn werk kom ik regelmatig op de Keulse Barrière. Dit is voor mij de enige parkeerplaats op de route van en naar de Duitse A61 waar ik nog kan parkeren met buitenmaatse ladingen. Iets waar ze met de aanleg van de nieuwe autobaan geen rekening mee hebben gehouden. Als je uit Duitsland komt en je hebt de hele nacht gereden is hier altijd wel een plek. Ook voor het afwachten van de spertijden in Duitsland is dit de enige optie. Je hoeft in Nederland nergens een parking op te rijden na 5 uur 's middags met een auto van 3,5 meter breed. Dit beleid is echt een aanfluiting!”

R. Zandbergen

“Veilige plek om te slapen, goede accommodatie en goed eten. Vaak komen we niet verder vanwege de rijtijdenwet. Venlo moet nadenken wat haar groot heeft gemaakt, het transport heeft hen groot gemaakt. En dat maakt men nu kapot.”

P. Bus

“Schandalig! Dit is één van de weinige plekken in de omgeving van Venlo op weg naar Duitsland/ Nederland waar je nog kan parkeren zonder bijkomende kosten. Dit vanwege de richtlijnen in het transport met betrekking tot de rijtijden, de drukte van vrachtwagenverkeer en beperkte parkeerplaatsen in de omgeving van Venlo. Ik ben voorstander dat de huidige parkeerplaats Keulse Barrière open moet blijven. Dit restaurant moet open blijven!”

P. Sterk

“Deze locatie moet echt blijven bestaan! Het ligt mooi op de route van veel mensen, in Duitsland en verder in Nederland zitten geen goede voorzieningen. Het is goed, veilig en vertrouwd! Haal dit laatste stukje oud-Venlo niet weg! Denk aan onze behoeften en de toekomst van deze mensen.”

P. vd Steeg

Alternatief

De gemeente Venlo claimt de logistieke hotspot te zijn maar blijkt dat alleen te zijn voor de grote ondernemingen. De volledig doorgeslagen neoliberale doctrine van 'de winst voor alles en alles voor de winst' brengt hardwerkende middenstanders in problemen. Een opgebouwd levenswerk wordt vernietigd door een kapitaalkrachtige onderneming en de gemeente helpt in dat proces mee.

Wat zou moeten gebeuren ten aanzien van de Keulse Barrière?

1. De gemeente zal samen met haar Duitse buurgemeente een alternatief moeten ontwikkelen, bijvoorbeeld op het gebied VeNeTe. Het zou de gemeente sieren hierin de belangen van de zittende ondernemers zoals die van De Nieuwe Keulse mee te nemen.
2. Tot een dergelijke oplossing is gerealiseerd zal de Keulse Barrière zo lang mogelijk open moeten blijven en heeft de gemeente een onderhoudsplicht.
3. De gemeente kan dan wel een bestemmingsplan hebben goedgekeurd, dat ontslaat haar niet van de zorgplicht jegens ondernemingen die op de locatie Keulse Barrière aanwezig zijn. De gemeente zou invulling moeten geven aan deze verplichting.



Met betonblokken en hekken is de oprit naar de parkeerplaats aan de Keulse Barrière sinds enkele weken afgesloten. Dit tot ergernis van weggebruikers en de uitbater van het chauffeursrestaurant. Vrachtwagens zijn nu gedwongen om via de afrit de parking op te komen. Dit gaat middels het nemen van een haakse bocht, wat tot gevaarlijke situaties kan leiden.

Chauffeurs zijn medio december 2015 zelf een online petitie ¹ gestart om de parking en het restaurant te behouden en de afgesloten inrit te herstellen. Deze petitie kende (tot publicatie van dit rapport) ruim 1800 handtekeningen en 287 reacties.

Daarnaast lagen in het chauffeursrestaurant ook handtekeningenlijsten van de belangenverenigingen en de SP, die tot voor kort al ruim 450 handtekeningen opleverde.

Opmerkelijk: De meerderheid van de chauffeurs die we spraken voor dit onderzoek zei bereid te zijn tegen betaling te willen parkeren op de Keulse Barrière.

Op 24 februari 2016 worden de door chauffeurs en belangenverenigingen opgehaalde handtekeningen aan de gemeenteraad van Venlo aangeboden. Daarbij komt vanuit de SP dit rapport over de ontstane situatie, nieuwe raadvragen en een motie om verbeteringen af te dwingen.

Deze motie (in concept) staat op de volgende pagina.

¹ http://www.petities24.com/signatures/de_nieuwe_keulse/



GEMEENTERAAD

Motie

(CONCEPT)

Onderwerp: Keulse Barrière

De gemeenteraad van Venlo in vergadering bijeen op 24 februari 2016,

overwegende dat

- De Keulse Barrière nog steeds de enige logische parkeerplaats is voor vrachtwagenchauffeurs op weg naar locaties in of via Duitsland;
- De grond van de parkeerplaats aan de Keulse Barrière tot op heden niet verkocht is aan derden;
- De gemeente de doelstelling heeft om logistieke *hotspot* te blijven en dit ook wenst uit te dragen.

constaterende dat

- Bijzonder transport voor wisseling van begeleiding van Nederland naar Duitsland en omgekeerd geen geschikte locatie heeft langs de A74, en dat deze transporten daarmee aangewezen zijn op de Keulse Barrière;
- De afsluiting van de Keulse Barrière is uitgevoerd op basis van zeer beperkte schade aan het wegdek;
- De restauranteigenaar van de Nieuwe Keulse weinig serieuze steun van de gemeente heeft gekregen als het gaat om een alternatief voor zijn wegrestaurant.

verzoekt het college om

Tot er in de directe omgeving in Nederland of Duitsland een goed alternatief is;

- Maatregelen te nemen om op de Keulse Barrière de inrit naar deze parkeerplaats beschikbaar en berijdbaar te houden voor vrachtverkeer;
- Een meer actieve houding tentoon te spreiden in de richting van ondernemers aan de Keulse Barrière zoals de exploitant van wegrestaurant de Nieuwe Keulse;

Ondertussen:

- Met de overheden aan Duitse zijde van de grens in overleg te gaan, over mogelijk alternatief tot ontwikkeling van een parkeerplaats voor vrachtverkeer in de nabijheid van de Keulse Barrière;
- De gemeenteraad nog voor het zomerreces van 2016 (juli) te informeren over de voortgang van deze motie.

en gaat over tot de orde van de dag.

SP, Petra Raijer

Samenvatting en verantwoording

De eigenaar van het chauffeursrestaurant *de Nieuwe Keulse* benaderde in november 2015 de SP met een noodkreet. Hij krijgt van de gemeente Venlo geen antwoord op vragen over bijvoorbeeld een 'spontane' afzetting van de toegang naar zijn bedrijf. Voor de SP reden om ter plekke poolshoogte te gaan nemen om te zien wat er precies aan de hand is.

Tijdens dit werkbezoek spraken we niet alleen met deze ondernemer maar ook met zijn klanten, de vrachtwagenchauffeurs die aan de Keulse Barrière hun rust nemen en in het wegrestaurant eten en douchen. Ze rijden er speciaal een stukje voor om.

Sinds de A73/A74 is aangesloten op de Duitse snelweg BAB61 is er namelijk geen directe ontsluiting meer naar de Keulse Barrière.

Toch vertoeven er nog veel chauffeurs, zeker degenen die met uitzonderlijk vervoer (convoi exceptionnel) de grens moeten passeren. Ook zij zijn niet te spreken over de hekken en betonblokken die de inrit naar de parkeerplaats blokkeren.

Maar ook over het ontbreken van enige parkeerplaats langs de A74/BAB61 waardoor ze voor de Duitse begeleiding voor bijzondere transporten op de vluchtstroken van de autosnelweg staan te wachten voor de begeleiding vanuit Nederland.

De gemeente is verantwoordelijk voor de parkeerplaats. Lichte schade aan het wegdek, kleine verzakkingen van klinkers en tegels en afbrokkeling van het aansluitende asphalt, is voor de gemeente kennelijk reden om de doorgang af te zetten.

Door de afsluiting van de parkeerplaats is deze niet meer voor al het bijzonder transport bereikbaar, waardoor vrachtauto's noodgedwongen op de vluchtstrook aangewezen zijn. Levensgevaarlijk en volstrekt onnodig. Waarom afsluiting, waarom wordt het wegdek niet gerepareerd?

De regio Venlo is voor de zoveelste keer benoemd tot *logistieke hotspot* van Nederland, dat schept ook verplichtingen om de boel voor elkaar te hebben voor de logistieke sector en aanvullende ondernemingen. Nu komt de situatie aan de Keulse Barrière totaal anders over. Dat kan en moet beter.

Daarover en over meer zulke zaken wilden we opheldering krijgen. Daarvoor stuurden we medio november 2015 een set raadvragen ² naar het gemeentebestuur. Die werden op 11 december 2015 door B&W beantwoord ³.

Kort samengevat stelt B&W: Het wegrestaurant is zelf verantwoordelijk voor de misère omdat ze dwars ligt bij de verkoop en heeft genoeg opties om klanten te binden, Van Cranenbroek is zelf verantwoordelijk voor het verdere proces en wanneer ze gaat slopen/bouwen en of ze omliggende bedrijven daarbij betreft, aan de weg of de verkeerssituatie gaat de gemeente niks doen omdat ze dat als kapitaalvernietiging ziet wanneer Van Cranenbroek ergens in 2016 mogelijk het gebied onder handen neemt.

In onze ogen een teleurstellende reactie van het gemeentebestuur, wegkijken voor het probleem en de ontstane situatie. Ondernemer blijft in de kou staan... Samen met de ondernemingen beraadden we ons op vervolgstappen.

² https://venlo.sp.nl/sites/venlo.sp.nl/files/attachments/raadvragen_sp-venlo_inzake_situatie_keulse_barriere_.pdf

³ http://venlo.sp.nl/sites/venlo.sp.nl/files/beantwoording_art._44_vragen_sp_-_keulse_barriere.pdf

Vrijdag 22 januari 2016 was zodoende een gezamenlijke actie tot behoud van de parking aan de Keulse Barrière voor vrachtwagens.

Kamerlid Paul Ulenbelt en Europarlementariër Dennis de Jong (beiden SP) kwamen speciaal naar Venlo om samen met leden van Transport Belangen Vereniging Nederland en ChauffeursNieuws de aanwezige chauffeurs en transportondernemingen in de omgeving - *die ook last hebben van de situatie* - te wijzen op de actie en vroegen naar hun ervaringen en mogelijke alternatieven en oplossingen.

Afgesproken werd om samen op te trekken in de strijd voor een goede voorziening voor chauffeurs en hun vrachtauto's.

Daaruit resulteerde ook de totstandkoming van dit onderzoeksrapport, het ophalen van handtekeningen, de start van een internetpetitie en het aanbieden van dat alles aan de gemeenteraad van Venlo op 24 februari 2016.

Onderzoekleiding: Ton Heerschop en Petra Raijer

Onderzoekperiode: Januari/februari 2016

Auteurs: Petra Raijer
Ton Heerschop
Alexander Vervoort

Fotografie: Rohan Nagel (zwart/wit foto's)
Overige foto's door Alexander Vervoort, Paul Ulenbelt, Norbert Visser.

Publicatiedatum: Vrijdag 19 februari 2016

Dit rapport is tot stand gekomen door de medewerking van:

ChauffeursNieuws
Transportbelangen Vereniging Nederland
Vakvereniging FNV
Wegrestaurant De Nieuwe Keulse
diverse geïnterviewde vrachtwagenchauffeurs

Alle gegevens uit deze rapportage zijn voor derden vrij om te gebruiken. Referentie naar dit rapport en de SP-Venlo wordt op prijs gesteld.



SP (Socialistische Partij) afdeling Venlo

E venlo@sp.nl | T 06-10867856 | I www.venlo.sp.nl | t @SPVenlo | f VenloSP
Secretariaat en postadres: Lingsforterweg 15, NL-5944 BB Arcen