

Parkeerplaats vrachtauto's krijgt zware beveiliging

Het grote parkeerterrein voor vrachtauto's, dat aan de noordoostkant van bedrijventerrein Centerpoort-Noord in Duiven zou moeten komen, krijgt de best mogelijke beveiliging. "De beveiligingsstandaard is de hoogste van Europa", zegt initiatiefnemer Jacques Beijer van transportfirma Beyer Logistiek.

Het plan is op het terrein van 3,3 hectare ingeklemd tussen de Markeing, de Jochemstraat en de Giessekestraat een parkeerplaats aan te leggen voor maximaal 230 vrachtwagencombinaties. Beijer heeft voor de parkeerplaats een apart bedrijf opgericht onder de naam Parkeer Voorziening Liemers (PVL), dat de exploitatie moet gaan verzorgen.

Met het totale project is een investering gemoeid van circa 4,8 miljoen euro, zo meldt het voorstel dat naar de Duivense gemeenteraad is gestuurd. De raad heeft een belangrijke stem in het wel of niet doorgaan van het plan. De beslissing valt in de vergadering van 13 december.

Jacques Beijer en 'hospitality'-specialist Martin Veen, die binnen PVL onder meer verantwoordelijk wordt voor de horecavoorzieningen bij de parkeerplaats, zijn overtuigd dat er een prachtig plan ligt, dat eigenlijk voor een ieder omarmd zou moeten worden. Ook al omdat het de overheid een geld kost. "Nut en noodzaak zijn eeuwen", is hun stelling.

Er is, zo blijkt uit onderzoek onder impuls van de stadsregio Arnhem-Nijmegen, grote behoefte aan een of twee parkeerterreinen voor vrachtauto's in de Liemers. Chauffeurs, veelal uit Oost-Europese landen, moeten vaak een of meerdere dagen overbruggen voordat ze hun lading kunnen lossen. Zij zetten hun wagens dan met name in de weekeinden vaak langs de openbare weg nabij het douanekantoor op Centerpoort. Ook wordt tot afrijzen van de gemeente Duiven het openbaar groen als toilet gebruikt en wordt er in de openlucht gekookt.

Belangrijk argument is ook het toenemende aantal diefstallen uit vrachtauto's. Dieven verdwijnen soms met complete ladingen. "Er



wordt in Europa jaarlijks voor 8 miljard euro gestolen uit vrachtauto's", onderstreept Beijer de steeds luider roep van transport- en verzekeringsfirma's om beveiligde parkeerterreinen.

Om 'gerommel' met ladingen op de nieuwe parkeervoorziening tegen te gaan, is er een complete set aan maatregelen genomen. Daarvoor heeft PVL Toine Gijsbers ingehuurd als veiligheidsmanager. Hij deed onder meer ervaring op als veiligheidscoördinator bij voetbalclub Vitesse.

Vrachtwagenchauffeurs, die zich bij de slagboom van de parkeerplaats melden voor een bewaakte plek, worden evenals hun auto uitvoerig gescreend. Er vindt in de toegangssluis een kentekenregistratie plaats, de lading wordt gewogen en de chauffeur wordt op de foto gezet. Elke beweging wordt 24 uur per dag en 7 dagen per week met camera's gevolgd. Bij het verlaten van de parkeerplaats worden alle gegevens vergeleken met de gegevens bij binnenkomst, zodat afwijkingen worden opgemerkt.

Rond het terrein komt een sloot, die dient voor de opvang van regenwater, en een aarden wal van anderhalve meter hoog. Bovenop de wal komt nog een hek van twee meter, dat met groen wordt 'aangekleed'. "Het is onmogelijk om kattenkwaad uit te halen", meent Beijer. "Wat er rond het terrein gebeurt, is niet onze verantwoordelijkheid, maar we zullen geen overlast toestaan. Dat werkt alleen maar in ons nadeel." Door het groen worden de vrachtauto's aan de buitenkant grotendeels aan het zicht onttrokken. "Er ontstaat daardoor ook een geleidelijke overgang naar de natuur rond het terrein", meent Veen.

Chauffeurs ontvangen een kaart met een barcode, waarmee ze het terrein op en af kunnen en op de eerste etage van het hoofdgebouw gebruik kunnen maken van de sanitaire voorzieningen en de wasserette. Die zijn niet voor iedereen toegankelijk. "We willen een huiselijke sfeer creëren", zegt Veen. "Chauffeurs moeten het bij ons naar hun zin hebben." In het gebouw komen naast kantoren en bewa-

kingsruimtes voor het personeel en de toiletten en douches ook een restaurant voor honderd personen met buitenterras, fitnessapparatuur, televisie, computers en faciliteiten voor (draadloos) internet. De chauffeurs slapen in hun eigen vrachtwagen.

"Ons hoofdproduct wordt de bewaakte parkeerplaats, maar het hoofdgebouw is de slagroom op de taart", oordeelt Beijer. Hij hoopt de investeringskosten terug te verdienen uit de opbrengsten van het beveiligd parkeren en het restaurant. Met een bezettingsgraad van 60 tot 70 procent zou het plan volgens zijn berekening rendabel zijn. Het project moet plaats bieden aan tien fulltime arbeidsplaatsen voor de beveiliging en circa 25 fulltime banen in andere functies.

Naast het bewaakte parkeerterrein is er ook ruimte voor vrachtauto's van chauffeurs die slechts korte tijd gebruik willen maken van het restaurant of het winkeltje met etens- en drinkwaren. Dat kan bijvoorbeeld zijn om de verplichte rusttijd te overbruggen.