

BTB BLACKBOX “VEILIGE PARKINGS”

2008



Veilige en comfortabele parkings ... moeilijk te vinden!

Een jaar geleden publiceerde ABVV-BTB haar zwartboek «Veilige Parkings », we schrijven september 2007.

Het zwartboek was gebaseerd op een enquête georganiseerd en uitgevoerd, met de hulp van onze mensen, militanten en personeel, die 66 parkings controleerden. Wij praatten ook met chauffeurs langs de baan en noteerden hun klachten en verzuchtingen. En wij trokken onze conclusies.

Aan de hand van de resultaten van onze enquête konden wij een signaal geven aan de verschillende beleidsmensen : de ministers van mobiliteit en openbare werken, zowel op gewestelijk als op federaal niveau, de Europese Raad van Transportministers, de Europese en Internationale Federaties voor Transportarbeiders (ETF en ITF), de werkgeversfederaties, ...

BTB is er trots op dat ons zwartboek het probleem alvast op de politieke agenda geplaatst heeft.

Eén jaar later maken we opnieuw de balans op.

De gezondheid en de veiligheid van de chauffeurs staat in het centrum van de belangstelling. En deze gezondheid en deze veiligheid hangt voor een groot deel samen met de kwaliteit en de kwantiteit van de parkings langs de autosnelwegen. Hier wordt bepaald wat de vrachtwagenchauffeurs eten, of zij voldoende kunnen rusten, of zij de nodige persoonlijke hygiëne kunnen hebben, Al deze elementen zijn van primordiaal belang voor de beroepschauffeur die soms dagen, soms weken van huis weg is. Een gezonde, goed uitgeruste chauffeur is over het algemeen ook een veilige chauffeur. En dat komt ons allen ten goede.

Frank Moreels,
Federaal Secretaris ABVV-BTB Wegvervoer & Logistiek
Antwerpen, 8 september 2008



Vijf vaststellingen blijven overeind.

VASTSTELLINGEN 2007	VASTSTELLINGEN 2008
Vaststelling 1 : het leven is duur onderweg De prijzen die een chauffeur betaalt in de Belgische wegrestaurants zijn niet min.	Vaststelling 1 : het leven onderweg is nog steeds duur – lees : duurder dan vorig jaar
Vaststelling 2 : persoonlijke hygiëne is moeilijk en voor de vrouwelijke chauffeurs extra moeilijk Op veel stopplaatsen is er geen douche. Meestal zijn er één of uitzonderlijk twee. Aparte douches voor mannen en vrouwen zijn er niet. Afscheiden wascabines ook niet.	Vaststelling 2 : er is niets veranderd aan de (slechte) omstandigheden voor persoonlijke hygiëne
Vaststelling 3 : 's nachts en 's avonds zijn er te weinig parkeerplaatsen Overdag is er voldoende plaats om te parkeren. Vanaf 19 u verandert dat. 's Nachts zijn de interessante plaatsen vol, overvol, en wordt er vaak "fout" of gevaarlijk geparkeerd.	Vaststelling 3 : nog steeds zijn er 's nachts en 's avonds te weinig parkeerplaatsen
Vaststelling 4 : comfortabele parkings zijn hoofdzakelijk een Europees probleem De overgrote meerderheid van de geparkeerde vrachtwagens langs de autosnelwegen zijn geen Belgen.	Vaststelling 4 : comfortabele parkings zijn meer dan ooit een Europees probleem
Vaststelling 5 : veiligheid is – momenteel – geen prioriteit Als er vandaag als bewaking is, dan is die zeker niet gericht op het welzijn van de chauffeur.	Vaststelling 5 : veiligheid – vooral dan van de chauffeur – is nog steeds geen prioriteit

Vaststelling 1 : het leven onderweg is nog steeds duur – lees : duurder dan vorig jaar

De prijzen in de Belgische wegrerestaurants zijn, net als de prijzen in de winkel, gestegen. Alleen zijn ze wat sneller gestegen en volgt het loonzakje van de chauffeur niet..

Daar waar in 2007 een gemiddelde dagschotel in een wegrerestaurant € 12,- kostte, mag de chauffeur nu al gemakkelijk rond de 13 à 14 € neertellen. Een cola is ook gemiddeld een halve € duurder geworden en kost je aan de kassa € 2,50. Voor een hoofdgerecht en een drankje over het algemeen genomen dus **een prijsstijging van 15 à 20%**.

Vergelijken we dit met het loon van de Belgische vrachtwagenchauffeur (zwaarste laadvermogen van de vrachtwagen), dan zien we dat het uurloon op één jaar tijd slechts met € 0,1960 bruto of **4,68% is gestegen**. (Uurloon juni 2007 : € 9,5460 bruto/uur – uurloon juni 2008 : € 9,9930 bruto/uur). Deze brutoverhoging dient vanzelfsprekend nog te worden verminderd met de bedrijfsvoorheffing en de werknemersbijdrage sociale zekerheid om te weten hoeveel de werknemer netto in zijn loonzakje overhoudt van deze loonindexaties.

Een internationale chauffeur die verscheidene nachten van huis weg is ontvangt ook een nachtvergoeding. Voor elke nacht die hij buiten zijn woonplaats doorbrengt, nadat hij minstens 8 u arbeidstijd en/of dienstdienst heeft gepresteerd, krijgt hij een netto vergoeding. Het bedrag van deze vergoeding ging in diezelfde periode van € 30,3267 naar € 32,5442 netto. Een stijging van € 2,2175 of **7,31%**. Ruimschoots onvoldoende om de steeds stijgende kosten voor drie maaltijden langs de snelwegen te dekken.

De shops

De openingsuren van de shops zijn - in vergelijking met 2007 - quasi onveranderd gebleven.

De shops langs de "grote, drukke" snelwegen zijn meestal nog steeds rond de klok open.

De shops langs de minder drukke snelwegen zijn gewoonlijk open van 05.00 u-06.00 u 's morgens tot (iets voor) middernacht.

De prijs 33 cl. cola varieert gewoonlijk tussen € 1,20 en € 1,70.

33 cl. water kost tussen de € 1,10 en € 1,80.

Een broodje martino kost anno 2008 gemiddeld € 3,20, terwijl de beroepschauffeur voor hetzelfde broodje martino in 2007 € 3,00 moest neertellen.

De prijs van een koffie is dan weer wel ongeveer gelijk gebleven : tussen de € 1,00 en € 1,20, met hier en daar een uitzondering van € 1,50.

De wegrestaurants

Net als in 2007 zijn de meeste restaurants van april tot september open van 07.00 u tot 22.00 u en van oktober tot maart van 07.00 u tot 21.00 u.

Slechts weinig restaurants zijn open tot na middernacht.

Net als vorig jaar liggen de prijzen voor de drankjes in de restaurants een flink pak hoger dan in de shops.

33 cl. cola betaalt men tussen de € 1,80 en € 2,50 , terwijl 33 cl. water tussen de € 1,60 en de € 2,50 kost.

De prijzen van een dagschotel variëren zoals reeds eerder vermeld rond de € 13,- à € 14,-. Enkele uitschieters gaan al gauw tot € 15,95 en voor een enkele portie mosselen met frieten betaal je in een wegrestaurant al gauw € 19,-. Sommige ketens bieden één zeer laag geprijsde schotel aan tegen € 8,95, wat de gemiddelden nog flatteert.

Vaststelling 2 : er is niets veranderd aan de omstandigheden voor persoonlijke hygiëne

Geen enkele verandering op dit vlak.

Nog steeds zijn er te weinig douches en nog steeds voldoet het sanitair op vele plaatsen niet aan onze minimum voorwaarden :

- warm water voor douches en lavabo's,
- aparte douches voor vrouwen,
- toiletten die regelmatig worden gereinigd én dag en nacht toegankelijk zijn, ...

In veel shops zijn de toiletten nog steeds gratis, maar in de restaurants moet er bijna altijd worden betaald voor het gebruik van het sanitair (€ 0,30 tot € 0,50). Soms krijg je een kortingsbonnetje voor de koffie retour om de pil te vergulden.

De meeste lavabo's geven enkel koud water, en lang niet overal zijn er douches beschikbaar.

Als er dan al douches zijn, is er meestal **geen aparte voorziening voor vrouwen**. Willen zij zich na een lange werkdag even degelijk opfrissen, dan moeten zij een stapje wagen in het mannensanitair.

De prijs voor de douches bedraagt meestal € 2,00. Zelden is het gebruik van de douche gratis.

De Vlaamse overheid

Naar aanleiding van een brief van BTB werden de sociale partners uit de sector uitgenodigd voor overleg op het kabinet van Vlaams Minister Hilde Crevits, verantwoordelijk voor openbare werken op Vlaams niveau, en dus verantwoordelijk voor de parkinginfrastructuur. Dat overleg gaf alvast enig perspectief en de toezegging op verder overleg stemt ons hoopvol. En hoewel niet rechtstreeks betrokken bij de problematiek vonden we ook een luisterend oor bij Minister Van Brempt, die flink wat inspanningen doet op haar bevoegdheidsniveau, met name i.v.m. veilig verkeer.

Probleem in Vlaanderen is dat de concessies aan de privé-uitbaters van de parkings voor 30 jaar vergund zijn. Pas als een vergunning vervalt kan de overheid bijsturen. Bijkomend probleem is dat er slechts enkele 'groepen' actief zijn op dit terrein, wat de echte "vrije" concurrentie niet bevordert.

Momenteel vervallen bepaalde vergunningen en proberen we als BTB druk uit te oefenen om onze bezorgdheden te laten opnemen in de lastenboeken, wat gedeeltelijk ook lukt.

Ook via het kwaliteitslabel dat in Vlaanderen toegekend wordt probeert men de concessiehouders die actief zijn op de parkings bij te sturen. Vorig jaar verloren enkele uitbaters een "ster", en blijktbaar werkt dat wel...

Meer info over dit kwaliteitslabel op :

<http://www.wegen.vlaanderen.be/wegen/parkings>

De Waalse overheid organiseerde nog geen overleg met de sociale partners, zaak die we enkel kunnen betreuren !

Staat sanitair

Over het algemeen valt de toestand van het sanitair qua hygiëne vrij goed mee. Af en toe een verstopt toilet of lavabo, plassen op de grond, geurhinder of een toilet zonder WC-papier.

Op enkele parkings, vooral aan de grensovergang België-Frankrijk, is er nog steeds totaal niets : geen shop, geen restaurant, zelfs geen sanitair. De meeste chauffeurs brengen liever niet de nacht door op een dergelijke parking, maar soms kunnen ze gewoon niet anders.

Verlichting

Op de meeste parkings is er verlichting aanwezig, zij het niet altijd voldoende. Op deze parkings werkt de meeste verlichting ook, op een kapotte lamp hier en daar na.

Zwerfvuil

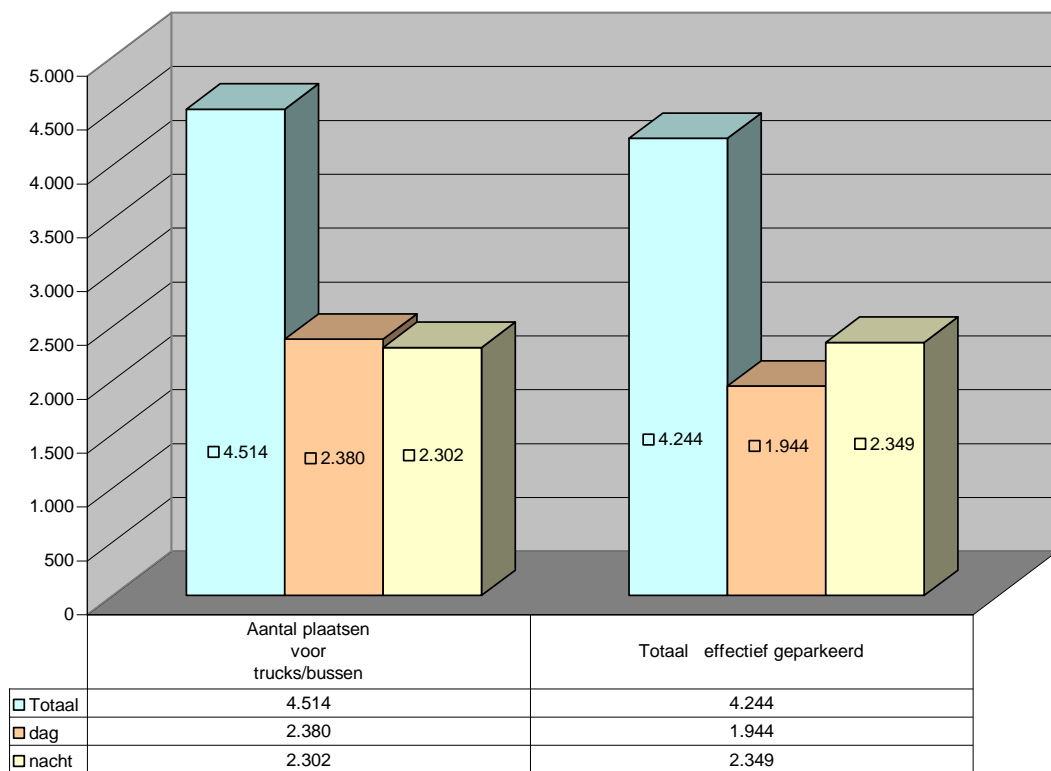
Op de meeste parkings zijn er nog steeds voldoende vuilnisbakken aanwezig, maar in tegenstelling tot vorig jaar ligt er minder zwerfvuil op de parkings. Worden de vuilnisbakken nu meer geledigd, of zijn de mensen zelf attenter geworden door de verschillende campagnes om het zwerfvuil te beperken ?

Geluidshinder

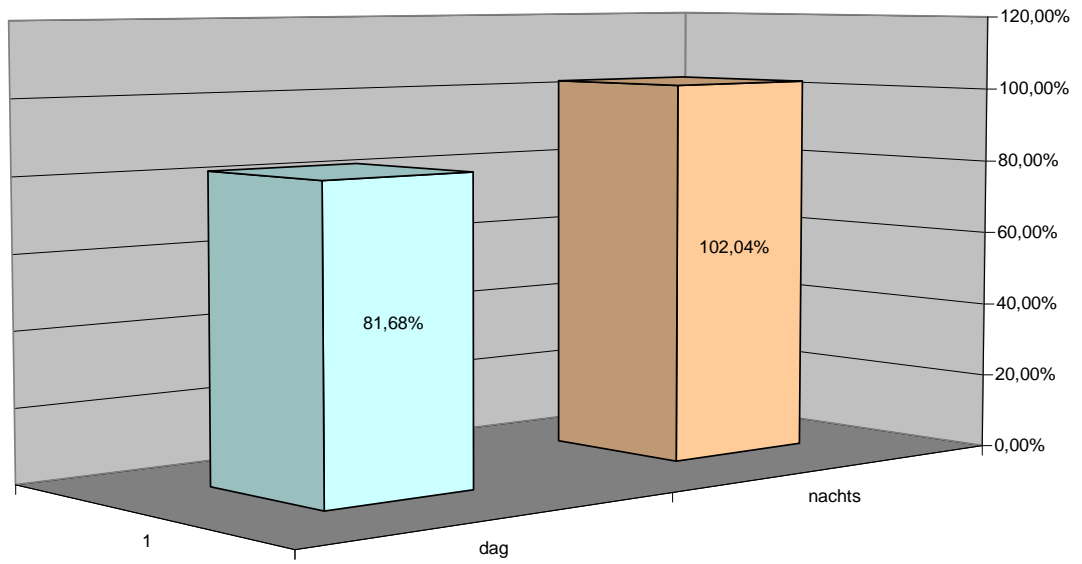
Voornamelijk op de parkings E19 richting Antwerpen–Breda is er geluiddempende groenvoorziening. Op de andere parkings is er weinig of geen groenvoorziening. In tegendeel, op veel parkings wordt het aanwezige groen uit veiligheidsoverwegingen sterk uitgedund of zelfs volledig weggenomen. Dit om het risico op ladingdiefstallen te verminderen.

Tweede geluidsprobleem op parkings wordt veroorzaakt door de koelwagens die uiteraard hun koelmodules moeten laten draaien tijdens de stops, of rusttijden. Aparte zones om die op te vangen, en eventueel speciale elektrische aansluitingen die toelaten de koelapparaten extern te voeden i.p.v. via de generatoren zouden hier een oplossing bieden. Dit soort voorzieningen hebben wij op de bezochte parkings niet aangetroffen.

	Totale parkings	Dag	Nacht
Aantal parkings	52	33	28
Aantal bezoeken	143	69	75
Voorziene plaatsen	4.514	2.380	2.302
Effectief geparkeerd	4.244	1.944	2.349
Bezettingsgraad	94,02 %	81,68 %	102,04 %



Bezettingsgraad



	1
□ dag	81,68%
■ nachts	102,04%

Vaststelling 3 : nog steeds zijn er 's nachts en 's avonds te weinig parkeerplaatsen

Overdag parkeren de vrachtwagenchauffeurs slechts om hun rustpauzes te nemen, relatief korte stops dus, en is de bezetting van de parkeerplaatsen redelijk.

Nadert het avonduur, dan slibben de parkings vol tot overvol, té vol. De chauffeurs kunnen hun vrachtwagen enkel nog kwijt op de parkeervakken voor personenwagens, dubbel geparkeerd op de wegen van de parking zelf of - erger nog - op de op- en afritten van de autosnelwegen. Bedenk wel dat op sommige Belgische autosnelwegen dit "avonduur" al daadwerkelijk om 17.00 u begint.

	Aantal plaatsen voor trucks/bussen	Trucks/bussen open plaatsen	Trucks/bussen wild geparkeerd	bezettingsgraad	Totaal effectief geparkeerd
--	------------------------------------	-----------------------------	-------------------------------	-----------------	-----------------------------

Totaal	4.514	1.454	1.097	94,02%	4.244
dag	2.380	784	453	81,68%	1.944
nacht	2.302	698	653	102,04%	2.349
week nacht	1.665	546	498	107,75%	1.794
weekend nacht	637	152	155	87,13%	555

We moeten vaststellen dat er nog steeds te weinig parkeerplaatsen zijn:

- In de weeknachten zijn er minstens 7 % te weinig plaatsen
- Overdag stellen we vast dat 1/3^e chauffeurs wild parkeert, hoewel er nog plaatsen open zijn, veelal betekent dit dat ze geen plaats vonden toe ze aankwamen, en dat er ondertussen een plaats vrijkwam
- 's Nachts verhoogt dit fenomeen tot de helft "foutparkeerders", om dezelfde redenen
- In juli en augustus worden truckerplaatsen vaak ingenomen door mobilhomes en caravans, omdat ook voor deze weggebruikers er te weinig aangepaste voorzieningen zijn.

We moeten vaststellen dat ons cijfer lager ligt dan vorig jaar. En dat is heus niet omdat er parkingplaatsen extra aangelegd werden. Het moment waarop een parking bezocht wordt door onze ploeg speelt daar een sterke rol in.

Het objectief tekort tijdens de nacht op werkdagen, gecumuleerd met het aantal "wild" parkeerders, laat ons toe te zeggen dat we 25 à 30 % plaatsten te kort komen, cijfers die ook bevestigd worden door voorbeelden uit het buitenland (bv. Duitsland).

Het gebrek aan voldoende, maar ook duidelijk gescheiden plaatsen voor caravans en/of mobilhomes en trucks, m.a.w. het gebrek aan organisatie op onze parkings staat trouwens in schril contrast met het buitenland (met name Frankrijk) waar op veel plaatsen de infrastructuur van de parkings merklijk beter georganiseerd is.

Rij- en rusttijden...

Als chauffeurs verplicht worden om hun "nachtrust" al vanaf vijf uur 's avonds te nemen, omdat zij anders geen plaatsje meer vinden op een parking met enig comfort, zit hun wettelijke rusttijd er al om 4 u 's morgens op. Indien zij dan opnieuw het stuur van hun vrachtwagen nemen, verplaatsen zij zo stelselmatig hun dagelijkse rijtijd met een paar uur.

Resultaat : vermoeide chauffeurs, die niet meer alert de baan op gaan. Logisch, als je slaap-waakritme dagelijks met een paar uur wordt verlegd.

Veel parkings liggen blijkbaar ook op de rand van beschermd natuurgebied. Uitbreiden is dus moeilijk. Als we méér parkeerplaatsen willen zullen deze waarschijnlijk enkele kilometers van de autoweg zelf moeten worden aangelegd, wat mits een goeie organisatie echter geen probleem kan zijn.

Positief nieuws is dat we vernamen dat de overheid samen met de politiediensten een oplijsting maakt van de parkings, het eventueel tekort aan plaatsen, de risico-situaties, om gaandeweg via gepaste maatregelen ook een oplossing te bieden aan de problemen.

Tijdens de periode waarop BTB de parkings bezocht bleek dat het tekort aan parkingplaatsen duidelijk minder "algemeen" is, maar wel gekoppeld aan bepaalde parkings.

Springen eruit (langs de "negatieve" kant) :

- Haasrode E17
- Kalken E17
- Grensovergang E17 Frankrijk
- Jabbeke E40
- Wetteren E40
- Mannekensvere E40
- Groot Bijgaarden E40

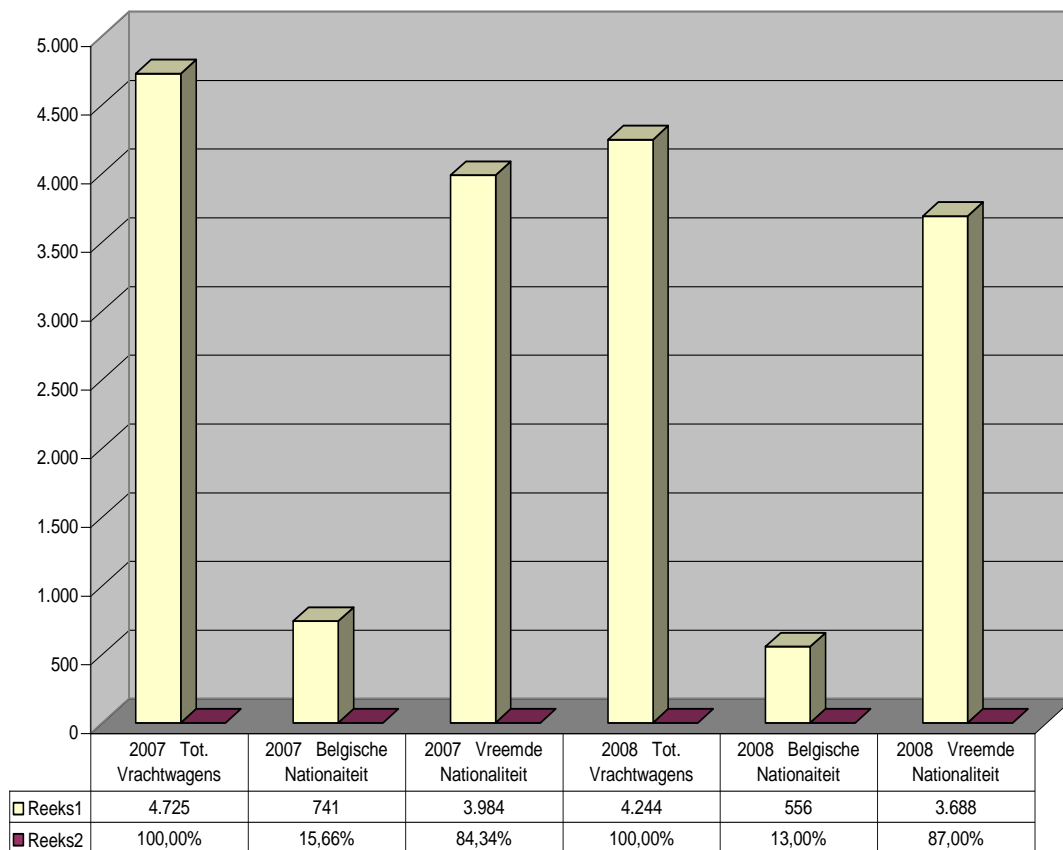
Opvallend probleem zijn de caravans en de mobilhomes die in deze periode in grotere getallen onderweg zijn, en die bij gebrek aan voorzieningen zich op de parkingplaatsen voor trucks en bussen moeten plaatsen.

Vaststelling 4 : comfortabele parkings zijn meer dan ooit een Europees probleem

Opnieuw stelden wij vast dat het overgrote deel van de beroepschauffeurs die geparkeerd staan op de parkings langs de Belgische autosnelwegen geen Belgen zijn.

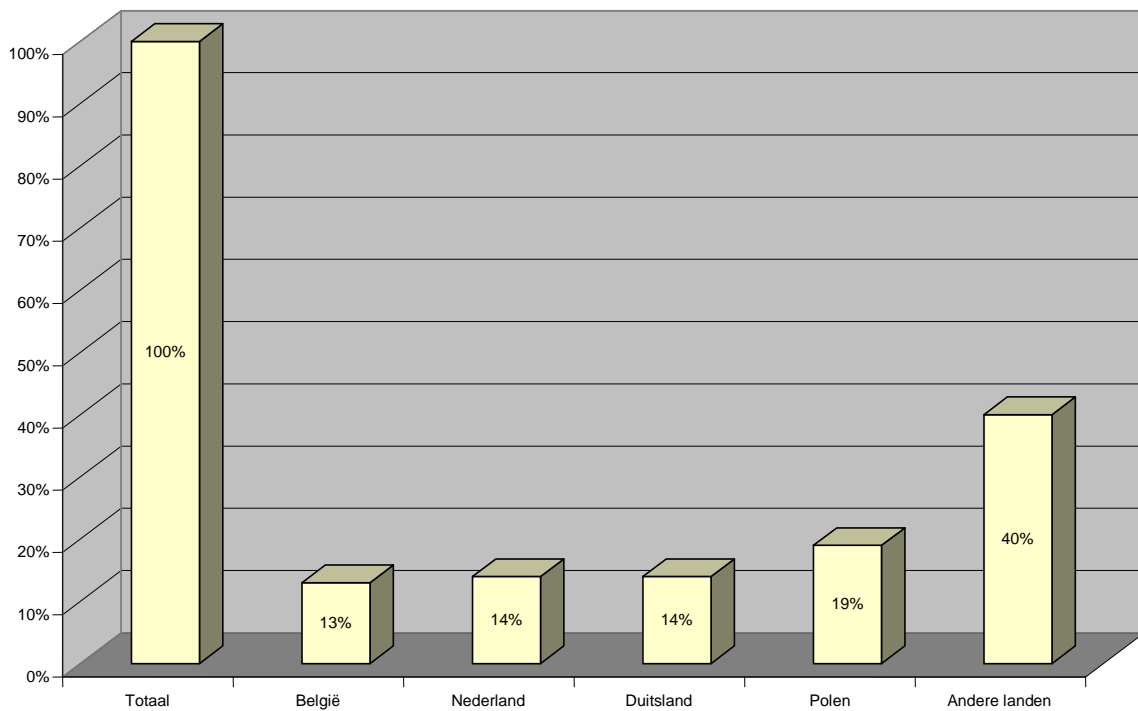
Tijdens deze enquête telden we 3.688 trekkers van buitenlandse nationaliteit en 556 Belgische trekkers. Een verhouding van respectievelijk 13% tegenover 87%.

	2007	2007	2008	2008
Totaal aantal vrachtwagens	4.725	100,00 %	4.244	100 %
Belgische nationaliteit	741	15,66 %	556	13 %
Vreemde nationaliteit	3.984	84,34 %	3.688	87%



Uit de cijfers trekken wij alvast de conclusie dat dit een Europees probleem bij uitstek is en blijft. Wat men ook doet, het moet Europees gecoördineerd worden. Als andere landen dan België niet mee op deze trein springen, dan heeft de Belgische (internationale) chauffeur weinig aan Belgische maatregelen. Wat we hier doen komt vooral buitenlandse chauffeurs ten goede, wat er elders in Europa gebeurt komt ook onze chauffeurs ten goede.

De grote groepen truckers op de Belgische parkings komen immers uit:



Een overzicht van de verschillende nationaliteiten

	Totaal
	4.244
B	556
NL	610
LUX	65
D	612
F	155
GB	69
IRL	33
DK	106
NL	5
S	36
FIN	18
E	168
P	95
I	87
GR	1
A	37
PL	789
CZ	123
SK	100
SLO	38
EST	20
LV	32
LT	168
H	117
M	1
CY	3
RO	70
MDK	2
RUS	20
TR	28
BIH	2
BG	51
BT	14
Andere	13

Vaststelling 5 : veiligheid – vooral dan van de chauffeur – is nog steeds geen prioriteit

Als we al tevreden mogen zijn dat de Vlaamse ministers ons betrekken bij overleg rond de parkings, en dat we ontevreden moeten ondergaan dat de Waalse excellenties die verantwoordelijk zijn dat niet doen, dan moeten we vaststellen dat er in Wallonië wel al één en ander gebeurde op het terrein.

De eerste bewaakte parking ging open in Tubize. En op tal van plaatsen in Wallonië worden er werken uitgevoerd op de parkings. Laat ons hopen dat dit zijn vruchten afwerpt. We gingen echter een kijkje nemen op de gloednieuwe “bewaakte” parking in Tubize en maakten een kleine evaluatie.

Sleep-in Truck in Saintes bij Tubize

Op 10 minuten van Brussel, in het economisch activiteitenpark, op een paar honderd meter van uitrit 23 van snelweg E 429, op de parkeerplaats van de firma Van Mieghem vinden we een totaal beveiligde parkeerplaats voor trucks. Er is plaats voor 25 vrachtwagens en op het moment van ons bezoek (rond 18 uur 's avonds) staan er slechts enkele trucks geparkeerd die niet van de firma zelf zijn.

De parkeerplaats is volledig omheind op een hoogte van twee meter, onder permanente videocontrole en onder toezicht van een bewakingsfirma.

De toiletten en sanitaire installaties die er zijn bezochten we niet. We konden wel vaststellen dat het aangekondigde multi-dienstencentrum nog ontbreekt. Geen snack, resto, winkel, ... Kortom, de kamion en de chauffeur staan 's nachts veilig geparkeerd, en “that's it”. Reservatie gebeurt langs elektronische weg of per telefoon.

Nog veel werk aan de winkel om hier voor de chauffeur een echte veilige stop van te maken, die naast eet- en drinkgelegenheid ook ontspanning en sportaccommodatie voorziet en eventueel onderhoudsfaciliteiten voor de trucks zelf...

Maar ook in Vlaanderen, meer bepaald op de E 313, is er een bewaakte parking in uitbouw. Ook daar ging er een BTB-delegatie op bezoek.

“Afrif 23 bis” op de E 313 : veelbelovend ...

Als alles verloopt zoals gepland, opent er eind 2008 een bewaakte parking op enkele kilometers rijden van afrif 23bis op de E 313. BTB kreeg een voorstelling van het project en had de gelegenheid om advies te geven. Samengevat kunnen we stellen dat het project méér dan veelbelovend is. De initiatiefnemers gaan uit van een totaalbenadering van het truckgebeuren en stellen niet enkel een veilige en bewaakte parking ter beschikking, maar leveren ook diensten aan de gebruikers : ontspanningsruimte, gezonde voeding in het restaurant, netaansluiting voor koelwagens (geluid !), bar, shop, kleine herstellingen via leveranciers in de nabije omgeving,

Eén reserve : momenteel bestaat dit project enkel nog op papier. De realisatie moet nog gebeuren.

Het Franse voorbeeld moeten we alvast niet volgen !

Op 14 mei 2008 ging in Valenciennes de eerste "Truck Etape" (uitgebaat door Vinci) open langs de A2. En met de opening van de "veilige parking" is ook de polemiek losgebroken.

De uitbater van deze parking probeert de trucker te lokken met een mooi aanbod : rustzaal voor truckers, snack open de klok rond, restaurant, douches volgens de normen, ... En veiligheid bovenop : omheining, videobewaking de klok rond, toegangscontrole, (privé-)bewakingsfirma met wachters op de parking,

Als je echter weet dat je € 22 betaalt om 12 uur veilig te parkeren, dan weet je genoeg. Een doorsnee trucker kan en zal dat niet ophoesten. En de werkgevers zullen daar ook niet voor staan trappelen. Ten ware er een superdure lading vervoerd wordt die de kost kan verantwoorden.

Als we het over veilige en bewaakte parkings hebben, dan spreken we zeker over iets anders...

Bovendien lijkt het project ook commercieel niet echt rendabel te zijn : de uitbater van het catering gedeelte van een zelfde soort parking van "Vinci" in Béziers heeft ondertussen al de boeken neergelegd.

Buiten de bewaakte parking Sleep-in Truck in Saintes bij Tubize, die we hiervoor beschreven, zijn er dus geen bewaakte parkings in België. De tankstations en de shops, ja, die zijn camerabeveiligd, de commerciële belangen worden hier zonder enig probleem beschermd. De chauffeurs daarentegen

Een Duitse chauffeur aan het woord :

“Ohne uns, läuft nichts

“In Duitsland betaal je op de betere parkings nu € 10,- per nacht. Maar voor die € 10,- krijg je twee bonnetjes van € 5,- of vier bonnetjes van € 2,5. Die bonnetjes kan je gebruiken om in het restaurant een maaltijd mee te betalen of in de shop spullen aan te kopen. Op die manier sluit je natuurlijk wel een groot aantal chauffeurs – veelal Oost-Europese collega's – uit van het comfort dat deze parkings bieden, enkel omdat zij zich die € 10,- per nacht niet kunnen veroorloven. De parking uitbaters trachten hun publiek op die manier te beperken tot chauffeurs die in hun resto's maaltijden gebruiken en 'minder zwerfvuil achterlaten, dan die chauffeurs die op de parkings hun eigen potje koken.” Voor alle duidelijkheid : dit vind BTB geen collegiale of solidaire oplossing.

Bagageverzekering

De Belgische beroepschauffeurs hebben via het Sociaal Fonds Transport en Logistiek een bagageverzekering voor hun persoonlijke bezittingen. Indien zij slachtoffer zijn van een diefstal of beschadiging van hun bagage gedurende professionele verplaatsingen kunnen zij onder bepaalde voorwaarden (gedeeltelijke) terugbetaling krijgen van de door hen geleden materiële schade.

In de periode juli 2006-juli 2007 werden er 128 aanvragen voor tussenkomst gedaan en werden er 104 chauffeurs vergoed. In de periode juli 2007-juni 2008 werden er 129 aanvragen voor tussenkomst ingediend bij het Sociaal Fonds Transport en Logistiek 98 dossiers werden uitbetaald, 23 dossiers werden geweigerd en 11 dossiers zijn nog in afwachting van betaling.

Het Sociaal Fonds Transport en Logistiek vergoedt enkel de materiële schade. Een groot deel van de chauffeurs kampt na een dergelijke ervaring echter ook met psychische problemen, gaande van “niet gerust meer kunnen slapen” tot depressies en echte trauma’s, naargelang de omstandigheden van de diefstal of overval.

Ladingdiefstal

In het activiteitenverslag 2007 van de Federale Politie lezen wij de volgende tekst :

Zware (georganiseerde) eigendomsdelicten, in het bijzonder gepleegd door rondtrekkende dadergroepen

Georganiseerde diefstal

In het raam van de prioritaire aanpak van zware (georganiseerde) eigendomsdelicten gepleegd door rondtrekkende dadergroepen/netwerken heeft de federale gerechtelijke politie zich toegespitst op volgende georganiseerde diefstallen:

- *seriematig gepleegde inbraken in woningen en handelszaken;*
- *ramkraken;*
- ***ladingdiefstallen.***

Het optimaliseren van de beeldvorming over dit fenomeen, het verbeteren van de coördinatie bij de afhandeling van de dossiers, het ontwikkelen van partnerships, het verbeteren van de kwaliteit van de info-uitwisseling en het intensifiëren van de internationale politiesamenwerking waren hierbij belangrijke werkdomeinen.

De actieve deelname aan de Analytical Work Files van Europol heeft de mogelijkheid geboden om de internationale politiesamenwerking in dit domein te versterken. De contacten met Roemenië en Servië en met politiediensten van andere slachtofferlanden zoals Luxemburg, Nederland, Frankrijk en Duitsland zijn uitgebouwd.

De evolutie van de ladingsdiefstallen vertoont het typische cyclische patroon, waarbij we sinds 2005 (705 feiten) een scherpe daling zien naar 127 in 2007, dank zij onder andere het oprollen van enkele belangrijke dadergroepen. Of één om de drie dagen zeg maar.

Andere geluiden uit Nederland :

Volgens de verzekeraar TVM in Hoogeveen is het noodzakelijk de toename van ladingdiefstallen en geweld tegen chauffeurs een halt toe te roepen. Onlangs werd in Brussel een rapport gepresenteerd waarin de schade als gevolg van ladingdiefstallen in Europa op 8,2 miljard euro per jaar wordt becijferd. In Nederland gaat het om een bedrag van 329 miljoen euro op jaarbasis. Daarom wil transportverzekeringmaatschappij TVM dat er in het Noorden veilige parkings komen voor vrachtwagens.

Uit Nederland bis :

Minister Camiel Eurlings van Verkeer trekt de komende twee jaar 10 miljoen euro uit voor de beveiliging van parkeerplaatsen voor vrachtwagens. Zo moet het aantal diefstallen van ladingen omlaag. Eerder stelden de brancheorganisaties van vrachtvervoerders EVO, TLN en KNV dat 20 miljoen nodig is om de problemen aan te pakken. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft hierover woensdag berichtgeving in de GPD-bladen bevestigd.

Eurlings gaat de twintig onveiligste parkeerplaatsen aanpakken.

Een voorbeeld voor onze beleidsmakers.

Niettegenstaande het groeiende gevoel van onveiligheid bij de beroepschauffeurs is er volgens de cijfers van de Federale Politie dus voor de eerste maal sinds jaren een scherpe daling in het aantal ladingdiefstallen merkbaar.

TIPS VAN DE FEDERALE POLITIE VOOR TRUCKERS TEGEN MOGELIJKE AGRESSIE OP PARKINGS

TIPS VOOR VRACHTWAGENCHAFFEURS

- Parkeer nooit op een verlaten parking. Probeer steeds in groep te parkeren. Sociale controle is erg belangrijk. Dit betekent niet dat u uw collega's bespiedt, maar wel dat u oog hebt voor elke verdachte handeling in uw omgeving en dit onmiddellijk meldt aan de politiediensten. Laat uw vrachtwagen nooit onbewaakt achter. Werk desnoods met een beurtrol.
- Parkeer gesloten voertuigen steeds "rug aan rug".
- Vermijd donkere plaatsen op de parkings.
- Maak indien mogelijk gebruik van bewaakte parkings.
- Als u iets verdacht hoort of ziet, neem dan zo snel mogelijk contact op met de politiediensten via het GSM-noodnummer 112. Blijf op afstand en breng uzelf niet onnodig in gevaar.
- Als u toch oog in oog staat met verdachten, probeer ze niet tegen te houden maar trek de aandacht van uw omgeving door lawaai te maken.
- Als u uw geladen oplegger moet achterlaten, probeer de achterkant dan steeds tegen een hindernis te plaatsen. Zo belet u dat de dieven via de achterzijde inbreken.
- Controleer uw vrachtwagen na elke tussenstop. Verifieer of de kabels en sluitingen nog intact zijn en laat ze indien nodig herstellen. Ga na of de zegels en andere bevestigde sloten niet verplaatst of beschadigd zijn en vervang ze indien nodig. Vergelijk de nummers van de zegels met de nummers in uw boorddocumenten.
- Ga na of het dekzeil van uw oplegger niet beschadigd is. Controleer het dak, de laadbak, de gereedschapsbak en alle andere opbergvakken aan uw vrachtwagen. Vergeet ook niet de onderkant van uw vrachtwagen na te kijken.
- Stap nooit in wanneer u denkt iets verdacht op te merken.
- Sluit geen deuren van vaste opleggers die niet geladen zijn.
- Volg steeds de door uw werkgever opgelegde route. Zo kan u steeds gelokaliseerd worden.
- Doe steeds aangifte van incidenten. Alle mogelijke informatie kan de politiediensten helpen om de daders op te sporen.
- Praat niet te veel met collega's over uw lading. Er kan steeds iemand mee luisteren.
- Plaats indien mogelijk een bijkomende veiligheid op de deuren van uw cabine als u slaapt. Dieven schrikken er immers niet voor terug om de deursloten open te boren en uw persoonlijke bezittingen uit uw cabine te stelen.

TIPS VOOR WERKGEVERS

- Geef uw chauffeurs een veilige reisroute op.
- Laat de geladen oplegger of vrachtwagen indien mogelijk overnachten bij de klant.
- Probeer te vermijden dat uw voertuigen met een lading 's nachts op de openbare weg moeten blijven staan. Vermijd bijvoorbeeld dat de chauffeur zijn lading de avond voor het eigenlijke vertrek al komt ophalen.
- Laat de voertuigen overnachten op bewaakte parkings. Regel desnoods iets met collega's die ook een bewaakte parking hebben.
- Laat "risicovrachten" indien mogelijk in groep rijden.
- Druk uw bestuurders op het hart geen risico's te nemen.
- Vermijd al te opzichtige reclame op uw voertuigen. Reclame van een bekend merk trekt de dieven aan.
- Wees discreet over uw klanten en hun vrachten. Zo vermijdt u dat derden deze informatie misbruiken.
- Breng de politie zo snel mogelijk op de hoogte van een diefstal. Sommige ladingen worden binnen enkele uren of dagen al doorverkocht.
- Voorzie uw voertuigen van alle mogelijke veiligheidsvoorzieningen:
 - Plaats een multilock op de versnellingshendels van uw trekkers of vrachtwagens;
 - Gebruik een speciaal containerslot voor uw containers;
 - Plaats een speciaal slot op uw afgehaakte opleggers;
 - Plaats een bijkomend slot in de cabines van uw voertuigen.

Blijf op de hoogte van de initiatieven van ABVV – BTB over veilige parkings:

- Bezoek onze blog op <http://btbblackbox.blogspot.com> Onze leden ontvangen gratis ons ledenblad “Wegwijs”, 4 keer per maand, met regelmatig up-to-date info over deze problematiek;
- Bezoek de website van BTB: <http://www.btb-abvv.be> en lees alles over veilige parkings, wegvervoer van goederen, personen, taxi’s, verhuisfirma’s, logistieke firma’s, ...

Heb je zelf aanvullingen? Suggesties? ...

Mail ons naar : veronique.de.Roeck@btb-abvv.be

v.u.: Frank Moreels, Paardenmarkt 66, 2000 Antwerpen.