Onveilig Onvoldoende Oncomfortabel

Colofon:

Redactie: Veronique De Roeck, Tom Peeters, Frank Moreels, Walter Baes, Alain Durant
Foto's: Tom Peeters, Frank Moreels, Alain Durant
Lay-out: Magelaan.be

Waar we het hebben over chauffeur, trucker, ... bedoelen we uiteraard de beide sexen.

Verantwoordelijke uitgever:
Frank Moreels, ABVV – BTB, Paardenmarkt 66, 2000 Antwerpen, frank.moreels@btb-abvv.be

PARKINGS,

een herhaling van onze eis:

veilig, voldoende en comfortabel!

Inleiding

Al drie jaar publiceert BTB-ABVV de resultaten van een uitgebreid bezoek aan de parkings langs de Belgische snelwegen in een rapport. Van zwartboek tot black-box, we moesten telkens deze negatieve termen hanteren omdat de resultaten van ons onderzoek schrijnend waren. Onze drie voorgaande zwartboeken plaatsten de problematiek van de parkings op de politieke agenda's van de verschillende beleidsniveaus. Sommige beleidsmakers kondigden maatregelen aan, maar wij willen zien of er op het terrein effectief iets beweegt.

De noodkreet die BTB als spreekbuis van de vrachtwagenchauffeur al jaren laat horen over het gebrek aan plaatsen en comfort op de parkings kreeg afgelopen zomer in Vlaanderen eindelijk wat aandacht. Hiervoor moesten er zich eerst op erg korte tijd enkele zeer ernstige incidenten voordoen waarbij er jammer genoeg opnieuw een dodelijk slachtoffer viel.
De parkingproblematiek is onlosmakelijk verbonden met de algemene verkeersveiligheid. Want een veilige chauffeur is een chauffeur die in comfortabele omstandigheden zijn dagelijkse rust kan nemen, zich kan opfrissen na een hele dag achter het stuur gezeten te hebben en die een voedzame maaltijd kan nuttigen tegen een betaalbare prijs. Kan men aan de beroepschauffeur dit comfort niet bieden, dan verhoogt het risico dat er vroeg of laat ongevallen gebeuren!

Daarom een nieuw onderzoek naar het comfort, de kwaliteit en kwantiteit van de parkings langs de snelwegen. Allen werden ze aan een strenge controle en inspectie onderworpen en waar mogelijk konden chauffeurs hun ervaringen en meningen aan ons kwijt. BTB-ABVV maakt opnieuw de balans op. Met welke problemen krijgt de beroepschauffeur te maken wat het parkeren betreft? Vindt de beroepschauffeur wel een plaats? En hoe veilig en proper zijn die parkings? De gezondheid en de veiligheid van de chauffeur staat hier nog steeds centraal. Beiden hangen voor een zeer groot deel samen met de kwaliteit en kwantiteit van de parkings langs de snelwegen. Chauffeurs moeten gezien de Europese regelgeving immers om de 4 ½ uur verplicht pauzeren en in principe na 9 uur rijden een dagelijkse rusttijd nemen.

Is het dan te veel gevraagd dat de chauffeur die verplichte rusttijd kan doorbrengen in goeie omstandigheden, zeg maar:

- op een rustige en veilige parking
- waar het nodige comfort is (sanitair, ontspanning, ...)
- waar men tegen een democratische prijs iets kan drinken en eten

Om opnieuw een beeld te krijgen van de situatie hebben we als BTB-ABVV tijdens de periode tussen 01.07.2010 en 31.08.2010 **99 verschillende parkings gecontroleerd.** Deze parkings bevinden zich zowel in Vlaanderen, Brussel als in Wallonië. Bovendien werden er **404 enquêteformulieren ingevuld door de chauffeurs zelf.**

Laat ons eerlijk zijn: onze enquête en de resultaten voldoen niet aan de wetenschappelijke normen. De steekproef hing af van de toevallige mogelijkheden die onze inspecteurs hadden (tijd, zin, parcours van de dag...). Bovendien was er de vakantieperiode, die zorgt voor minder trucks maar meer toerismevoertuigen onderweg.
De resultaten zijn dus zeker niet zomaar te veralgemenen. Waar we wel van overtuigd zijn is dat ze een richting aangeven. Tendensen die we kunnen vaststellen... De prijzen in de wegrestaurants zijn wat ze zijn, en zelfs als we de problematiek van het tekort aan parkeerplaatsen onderschatten door de vakantieperiode, ze blijft reëel. Bovendien hebben we nog steeds te maken met de gevolgen van de economische crisis in de transportsector. Er zouden nog steeds flink wat vrachtwagens aan de kant staan. Dat betekent dat de situatie zoals we ze vandaag vaststelden enkel een onderschatting kan zijn. Zodra de economie weer écht aantrekt en het transport volgt, zal het **nog erger** worden dan vandaag. En dat kan tellen!

We hopen dan ook dat deze studie dit keer een signaal is voor de overheden om eindelijk werk te maken van betere parkeerfaciliteiten voor onze chauffeurs. En niet enkel de gewesten of de federale staat is hier geïnterpelleerd. Ook Europa dient haar verantwoordelijkheid te nemen en moet minimumnormen opleggen.
Bovendien zijn onze chauffeurs het beu om jaar na jaar beterschap beloofd te krijgen, terwijl we moeten vaststellen dat er op het terrein maar weinig resultaat te zien is. Na de publicatie van ons 2de zwartboek twee jaar geleden werd bevoegd Vlaams minister Hilde Crevits in het Vlaams parlement geïnterpelleerd over het gebrek aan kwaliteit op de parkings voor de beroepschauffeurs. Ze antwoordde toen dat er een proefproject met autonome sanitaire installaties op de parking van Peutie zou komen. Twee jaar later moeten we bij onze inspectie helaas vaststellen dat het alweer bij beloftes is gebleven, want op de parking in Peutie staat nog steeds geen sanitaire installatie. De minister verschuilt zich achter argumenten

van duurzaamheid en vandalisme, maar dit zijn volgens ons slechts excuses. Excuses om de aankondigingpolitiek die de minister nu al een aantal jaar doet te verhullen. Want het Antwerpse havenbedrijf heeft onlangs twee sanitaire installaties geplaatst op de parking van het Asiadok, tijdens het weekend dé verzamelplaats voor Oost-Europese chauffeurs. De sanitaire installaties zijn duurzaam en bestand tegen vandalisme en beschadigingen.

BTB wil in dit zwartboek niet alleen aan de klaagmuur staan, maar ook op een constructieve, realistische wijze aan het beleid ook een aantal concrete oplossingen bieden. Sommige ervan kunnen snel gerealiseerd worden, anderen bieden perspectief op lange termijn, mits er naar de mensen geluisterd wordt die kennis van zaken hebben. In de eerste plaats dus naar de beroepschauffeur!
BTB-ABVV vraagt om in dit dossier als expert gehoord te worden en dat het beleid eindelijk overgaat tot concrete actie ipv het voeren van een aankondigingspolitiek van holle woorden en beloftes.

Frank Moreels, Federaal Secretaris BTB-ABVV, oktober 2010

Vijf vaststellingen

VASTSTELLING 1:

HET LEVEN IS NOG STEEDS DUUR ONDERWEG

De prijzen die een chauffeur betaalt in de Belgische wegrestaurants zijn niet min. De gemiddelde prijs van € 15 voor een dagschotel in het wegrestaurant liegt er niet om. De bijhorende cola aan € 2,5 ook niet.

VASTSTELLING 2:

PERSOONLIJKE HYGIËNE IS MOEILIJK VOOR DE VROUWELIJKE CHAUFFEURS IS HET EXTRA MOEILIJK

Op veel stopplaatsen is er geen douche. Meestal zijn er één of uitzonderlijk twee. Vaak zijn die douches betalend. Veel douches zijn slecht onderhouden. Aan de normale spoelbakken is er bijna nooit warm water. Aparte douches voor mannen en vrouwen zijn eerder uitzondering dan regel. Afgescheiden wascabines zijn er ook niet.

VASTSTELLING 3:

'S NACHTS EN 'S AVONDS IS ER TE WEINIG PARKEERPLAATS

Overdag is er voldoende plaats om te parkeren. Vanaf 18 uur verandert dat. 's Nachts zijn de interessante plaatsen vol, overvol, en wordt er vaak "fout" of gevaarlijk geparkeerd.

VASTSTELLING 4:

COMFORTABELE PARKINGS ZIJN MEER DAN OOIT EEN EUROPEES PROBLEEM

De overgrote meerderheid van de geparkeerde vrachtwagens langs de autowegen zijn geen Belgen. Positieve maatregelen in België komen dus voor het grootste deel ten goede aan buitenlandse chauffeurs. Belgische internationale chauffeurs zijn immers voor hun eerste rusttijd in het buitenland. Willen we iets doen voor iedereen, dan moet Europa ook hierin investeren en kwaliteitsnormen opleggen

VASTSTELLING 5:

VEILIGHEID IS – NOG STEEDS – GEEN PRIORITEIT

Als er vandaag al bewaking is, dan is die zeker niet gericht op het welzijn van de chauffeur. Er zijn momenteel slechts 2 bewaakte parkings in België, die beiden tot stand zijn gekomen vanuit privé-initiatief. Op de meeste plaatsen beveiligt camerabewaking het tankstation, zelden de parking, zeker niet de chauffeur. Vlaams minister Crevits pronkt graag met de vernieuwde concessie in Wetteren, waar er een bewaakte parking voor vrachtwagens met bijhorende faciliteiten zal voorzien worden. De totale kost zal gedragen worden door de concessiehouder! Nog maar eens een bewijs dat er in Vlaanderen momenteel, in tegenstelling tot bv. Wallonië, geen beleid wordt gevoerd om beschermde en veilige parkings te bouwen.

Vaststelling 1:

het leven onderweg is voor de beroepschauffeur veel te duur.

De prijzen die een chauffeur betaalt in de Belgische wegrestaurants en shops zijn niet min. In tegenstelling tot vroeger is het aanbod ondertussen ook uitgebreid met meer gezonde producten (slaatjes, smoothies, fruit,...) maar ook hier swingen de prijzen de pan uit.
Een banaan voor € 1 (3x de winkelprijs) en een slaatje dat tussen de € 4,5 en € 8 kost, prijzen die een chauffeur niet kan en wil betalen!

DE SHOPS.

De shops gelegen langs de "grote, drukke" snelwegen (E 17, E 40...) zijn vaak 24 u op 24 u geopend.
De shops langs de minder drukke snelwegen zijn doorgaans open van 05.00 u tot (iets na) middernacht.
Voor een blikje cola betaal je meestal € 1,20 maar € 1,30 is geen uitzondering meer! **Dit is 3x de winkelprijs!**
Voor een halve liter spa betaal je meestal € 1,20.
De prijs van een broodje martino varieert tussen de € 3,20 en € 3,70.
Om snel te vergelijken: in 2007 was dit nog € 3,00. In sommige gevallen een stijging van € 0,70 op een paar jaar tijd! Een koffie kost gewoonlijk € 1,20 en is in prijs stabiel gebleven maar volgens ons en de ondervraagde chauffeurs is dit echter veel te duur!

DE WEGRESTAURANTS.

De meeste restaurants zijn open van 06.00 u of 07.00 u 's morgens tot 21.00 u of 22.00 u.
Slechts enkele restaurants blijven tot na middernacht open. Veel chauffeurs klagen daar trouwens over.
In de restaurants ligt de prijs van drankjes hoger dan in de shop. Voor een halve liter cola wordt meestal € 2,50 gerekend, voor een flesje Spa wordt € 2,20 betaald. Ook hier willen we snel een vergelijking maken: terwijl iedereen klaagt over te dure brandstofprijzen mag de trucker er blijkbaar geen probleem mee hebben om € 5 te betalen
voor een liter cola terwijl de prijs van een liter diesel meer dan 4x goedkoper is.
De goedkoopste dagschotels kosten € 9,60, terwijl we voor het gemiddelde rond de € 14,30 zitten, met uitschieters tot bijna € 20,00 voor een portie mosselen.

Een chauffeur getuigt: "Er moet dringend iets worden gedaan om de netheid in de toiletten, of beter nog de hygiëne in het algemeen, te verbeteren. Ook aan de prijs zou iets moeten worden gedaan: € 0,50 is te duur! Laat ons het rekensommetje maken: 5 keer per dag naar het toilet gaan of de handen wassen, kost € 2,50 per dag, € 10,- per week, € 40 per maand."

Het leven is dus nog steeds duur voor de gemiddelde chauffeur!

Té duur !

Vaststelling 2:

persoonlijke hygiëne is moeilijk. Voor vrouwen is het extra moeilijk.

SANITAIR

Op parkings zonder tankstation is er meestal geen douche. Deze met een tankstation hebben er meestal slechts één of twee. In ongeveer de helft van de gevallen moet er voor het gebruik van de douche worden betaald. Indien dit het geval is, dan vraagt men meestal € 2, maar € 2,5 en zelfs € 3 is jammer genoeg geen uitzondering meer. Opnieuw: het leven onderweg is duur. Ook hier betaalt de beroepschauffeur voor een faciliteit die elke andere arbeider door zijn werkgever gratis aangeboden krijgt.

Opvallend in vergelijking met de voorgaande jaren, is dat de meeste toiletten niet meer gratis zijn. Voor het gebruik van het sanitair dient tussen de € 0,30 en € 0,50 worden betaald. Frappant is dat zelfs wanneer men dient te betalen, de toiletten niet onberispelijk schoon zijn, integendeel.
Op meer en meer plaatsen werkt men met een “ristorno systeem”. Als je in de shop koopt, krijg je de bijdrage voor de toiletten terug. De trucker wordt dus verplicht te consumeren!

Aan de normale spoelbakken is er zo goed als nooit warm water. Aparte douches voor mannen en vrouwen zijn er nauwelijks. Afgescheiden washokjes idem.

- **Aantal bezochte parkings 99**
- **Parking met douches 49**
- **Parking zonder douches 50**
- **Totaal douches 94**
- **Aantal douches per parking 0,94**
- **Douches Mannen 61**
- **Douches Vrouwen 33**
- **Aantal betalende douches 20**
- **Gemiddelde prijs per douche ..... € 2,50**

De cijfers spreken voor zich:

Er is een tekort aan douches. Op sommige parkeerplaatsen zijn er geen. En waar er zijn is er vaak slechts 1, bij uitzondering 2. Over de netheid ervan zullen we het dan ook maar best niet hebben. Het is dan ook niet verwonderlijk dat veel chauffeurs last hebben van voetschimmels, omdat de douches waarin ze zich moeten wassen doorgaans niet voldoende ontsmet zijn. Gelukkig zijn er hier en daar uitzonderingen. Bvb. op de vernieuwde parking Aire De Haute Bois aan het Q8 tankstation in Thieux: in beide richtingen zijn er 2 douches voor mannen en vrouwen, netjes van elkaar gescheiden en proper onderhouden.
Er is een tekort aan gescheiden douchefaciliteiten voor mannen en vrouwen.
Er is een tekort aan warm stromend water.

In enkele gevallen was er geurhinder en waren er plassen op de grond. Uitzonderlijk wordt er melding gemaakt van verstopte toiletten of lavabo's of WC's zonder WC-papier. Opvallend is dat zelfs pas in gebruik genomen sanitaire installaties er al snel niet echt meer proper en hygiënisch uitzien en ruiken. De pas vernieuwde douche van het tankstation in Kruibeke is na een jaar helemaal uitgeleefd! Ze ziet er uit alsof ze al jaren in gebruik is. Volgens ons komt dit vooral door de intensiteit van gebruik. Aangezien er systematisch te weinig douches zijn onderweg worden de douches die er dan wel zijn overmatig gebruikt, zodat er nauwelijks tijd en ruimte is om ze degelijk te verluchten en te onderhouden. Bovendien bevindt de douche zich in het begin van de toiletten, terwijl de cabine op het einde van de rij een veel betere plaats zou geweest zijn om de douche te maken. Zo had men de kans om een buitenraam en bijgevolg een degelijke verluchting te voorzien! Kleine details die experts ter zake hadden kunnen aanbrengen indien de beleidsmakers overleg zouden gepleegd hebben. Enkele negatieve uitschieters waren de parking van Total op de E19 richting Nederland en deze van Texaco op de E34 en op de E40 in beide richtingen, met vuil sanitair, ondergelopen wc's, etc... De parking op diezelfde E34 in Lille, waar totaal geen sanitair, noch shop, noch restaurant aanwezig zijn, wordt gemeden door de chauffeurs. Een constante die terugkeert bij andere "primitieve" parkings. Maar

soms breekt nood wet.
Parkings zonder voorzieningen (shop of tankstation) proberen de chauffeurs te mijden. Vooral het ontbreken van sanitaire voorzieningen op deze plaatsen zijn een doorslaggevend argument.
De overheid kan en moet hier tussenkomen door het plaatsen en onderhouden van publieke toiletten. Dit kan zonder veel administratieve rompslomp en vrij snel uitgevoerd worden, wat het voorbeeld van het Asiadok bewijst! Het zou een aantal minder aantrekkelijke parkings in elk geval opwaarderen, waardoor ze beter benut kunnen worden.

VERLICHTING

Waar verlichting aanwezig is, werkt deze op de meeste plaatsen ook.

ZWERFVUIL

Niettegenstaande er op veel parkings voldoende vuilnisbakken aanwezig zijn, zijn deze vooral na het weekend overvol en ligt er toch zwerfvuil op de parkings.
Het systeem van ophaling voldoet niet en moet worden bijgestuurd!
Op bepaalde parkings gaf dit aanleiding tot stapels vuil in, op, rond en naast de vuilnisbakken. In sommige omstandigheden gaf dit zelfs situaties die broeihaarden van ziektes zijn en die een prachtige aantrekkingspool vormen voor ratten, muizen en ander ongedierte.
Er stelt zich duidelijk een probleem van het veel te laat en te weinig leegmaken van de vuilcontainers.

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. Groenvoorziening is echter geen afdoende schild om het lawaai van de snelweg, die op de meeste parkings vlakbij de parkings voor trucks is gelegen, tegen te houden. Op geen enkele parking die we bezochten zijn er momenteel afdoende geluidsschermen geplaatst.

Een tweede geluidsprobleem is het passeren van aankomende en vertrekkende vrachtwagens op de parking zelf of het voorbijrazende verkeer op de snelweg. Geen enkele parking die we hebben bezocht was dermate ingedeeld dat de chauffeur tijdens zijn dagelijkse rust niet gestoord werd. Veel plaatsen voor trucks liggen vlak tegen de snelweg terwijl de rustige plaatsen worden voorbehouden voor auto's. Bovendien wordt er zelden onderscheid gemaakt tussen bussen en vrachtwagens zodat een bus met 50 toeristen vaak vlak naast een vrachtwagen kan parkeren. Hoeft het nog verdere uitleg dat wanneer die 50 man even uitstapt dit niet zonder lawaai zal zijn!
Het herinrichten van de bestaande plaatsen opdat de chauffeurs meer dan de huidige 2 à 3 uur ongestoord kunnen slapen is nochtans geen zware investering. Lijnen herschilderen, hier en daar wat betonnen blokken om het verkeer te sturen kunnen al wonderen doen!

Een derde geluidsprobleem op parkings wordt veroorzaakt door

dierenvervoer en koelwagens die uiteraard hun koelmodules moeten laten draaien tijdens de stops of rusttijden. Aparte zones om hen op te vangen zoals bv. in Zweden bestaan 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. Het probleem is niet nieuw en we vragen sinds 4 jaar al om "speciale" aansluitingen. Nochtans kan deze service vrij makkelijk, zonder grote bouwwerken en administratieve procedures, aangeboden worden ...

Tot slot: wanneer het extreem warm is, zoals bv.afgelopen zomer, ontstaat er een dubbel probleem. Ofwel kiest de chauffeur voor zijn eigen comfort en laat hij heel de nacht zijn vrachtwagen draaien, opdat de airco zijn werk kan doen en hij bij een aanvaardbare temperatuur kan gaan slapen in zijn cabine. Of hij is solidair met zijn collega's en zet zijn motor uit met het gevolg dat hij dient te slapen in een ondraaglijke hitte!

Vaststelling 3:

’s nachts en ’s avonds is er te weinig parkeerplaats.

Overdag is er meestal voldoende plaats om te parkeren, hoewel sommige parkings ook dan vol staan. Vanaf 18 uur verandert de situatie drastisch. ’s Nachts zijn de interessante plaatsen vol, overvol, en wordt er vaak “fout” of gevaarlijk geparkeerd tot zelfs op de pechstrook.
Tijdens ons bezoek hebben wij **99 parkings** bezocht waar er theoretisch 3.269 vrachtwagens en bussen kunnen parkeren.
Bij onze **dagcontrole** hebben wij **48 parkings** gecontroleerd. Bij onze **nachtcontrole** controleerden wij **51 parkings**.

2010	PARKINGS BEZOCHT	TOTAAL PARKEERPLAATSEN	EFFECTIEF GEPARKEERD	BEZETTINGS-GRAAD
DAG (06:00 - 22:00)	48	1.575	1.495	94,92%
NACHT (22:01 - 05:59)	51	1.694	1.780	105,08%
TOTAAL:	99	3.269	3.275	100,18%

2010	PARKINGS BEZOCHT	TOTAAL PARKEERPLAATSEN	EFFECTIEF GEPARKEERD	BEZETTINGS-GRAAD
VLAANDEREN	73	2.547	2.641	103,69%
WALLONIE	26	722	634	87,81%
TOTAAL:	99	3.269	3.275	100,18%

OVERDAG

Alhoewel er op het ogenblik van de vaststellingen overdag op bijna alle parkings genoeg plaats was om vrachtwagens en/of bussen te parkeren, staan er toch in veel gevallen vrachtwagens of bussen wild of op de pechstrook geparkeerd. Dit stellen we vooral 's morgens vast. Misschien was er op het moment dat de chauffeurs aan hun rust begonnen (de avond voordien) inderdaad geen plaats meer vrij.

Overdag kwamen we op een bezettingsgraad van **94,92%**. Er is dus meestal voldoende parkeerplaats. Hoewel er ook uitzonderingen zijn.

Overzicht van de dagcontrole:

Deze gebeurde op 48 parkings tussen 06:00 uur en 22:00 uur.

- Voorziene parkingplaatsen: 1.575 stuks.
- Open parkeerplaatsen: 288 stuks.
- Wild geparkeerd: 254 stuks.
- Effectief geparkeerd: 1.495 stuks.

- Bezettingsgraad: **94,92%**

‘S NACHTS

’s Nachts wordt de situatie precair. Veel vrachtwagens staan geparkeerd op plaatsen waar dit niet voorzien is en waarbij de situatie ronduit gevaarlijk en illegaal is. De op- en aanrijstroken van de parkings, die op de meeste plaatsen veel te kort zijn, en zelfs de pechstrook worden gebruikt als rustplaats, maar ook wild parkeren op de parking zelf zijn de “alternatieven” die de chauffeurs hebben. Cijfers hieronder spreken voor zich, want op geen enkel moment ’s nachts is er voldoende plaats vermits de bezettingsgraad boven de 100% uitkomt.

Overzicht van de nachtcontrole:
Dit gebeurde op 51 parkings tussen 22:01 uur en 05:59 uur.

- Voorziene parkingplaatsen: 1.694 stuks.
- Open parkeerplaatsen: 238 stuks.
- Wild geparkeerd: 477 stuks.
- Effectief geparkeerd: 1.780 stuks

- Bezettingsgraad: **105,08%**

Als we weten dat dat cijfer “positief” beïnvloed wordt door de parkings langs minder drukke assen en de parkings zonder voorzieningen, die gemeden worden door de chauffeurs, kunnen we stellen dat er op de drukke assen **20 à 25% plaatsen tekort** zijn!

	Dag	Nacht	3275	Totaal	100,00%
B	182	222	404	B	12,34%
NL	120	189	309	NL	9,44%
LUX	66	47	113	LUX	3,45%
D	110	210	320	D	9,77%
F	56	54	110	F	3,36%
GB	35	50	85	GB	2,60%
IRL	34	21	55	IRL	1,68%
DK	24	43	67	DK	2,05%
N	29	17	46	N	1,40%
S	23	26	49	S	1,50%
FIN	33	17	50	FIN	1,53%
E	62	57	119	E	3,63%
P	38	26	64	P	1,95%
I	30	35	65	I	1,98%
GR	24	30	54	GR	1,65%
A	12	32	44	A	1,34%
PL	176	220	396	PL	12,09%
CZ	37	86	123	CZ	3,76%
SK	51	46	97	SK	2,96%
SLO	33	28	61	SLO	1,86%
EST	44	19	63	EST	1,92%
LV	20	24	44	LV	1,34%
LT	64	62	126	LT	3,85%
H	29	43	72	H	2,20%
M	21	14	35	M	1,07%
CY	15	10	25	CY	0,76%
RO	38	46	84	RO	2,56%
MDK	18	11	29	MDK	0,89%
RUS	7	16	23	RUS	0,70%
TR	23	4	27	TR	0,82%
BIH	6	8	14	BIH	0,43%
BG	28	23	51	BG	1,56%
BT	5	4	9	BT	0,27%
Andere	2	40	42	Andere	1,28%

Een voorbeeld van hoe de beschikbare ruimte slecht wordt benut...

Vaststelling 4:

dit probleem is hoofdzakelijk een Europees probleem.

Totaal aantal vrachtwagens	3.275	100,00 %
Belgische nationaliteit	404	12,34 %
Vreemde nationaliteit	2.871	87,66 %

Opvallend is de toename van Oost-Europese chauffeurs op de parkings, vooral tijdens de weekends, waarbij de Polen het sterkst vertegenwoordigd zijn. De overgrote meerderheid van de geparkeerde vrachtwagens langs de autowegen zijn geen Belgen.
Van de getelde vrachtwagens zijn er **3.275** van buitenlandse nationaliteit. Positieve maatregelen in België komen dus voor **87,66 %** ten goede aan buitenlandse chauffeurs. Willen we iets doen voor iedereen, dan moet Europa ook hierin normeren.

De Europese Unie onderkent de problematiek van de parkings en de gebreken die we als BTB–ABVV samen met onze Europese koepel naar voor schuiven. Met name de vorige commissaris verantwoordelijk voor transport, Dhr. Barrot, was er mee van overtuigd dat er iets moest gebeuren op het terrein van de veiligheid van de par-

kings.
Samen met de sociale partners werden een aantal projecten opgezet, met name SETPOS, met als doelstelling het ondersteunen van initiatieven om parkings veiliger en meer comfortabel te maken. Jammer genoeg is dit project afgelopen en is er momenteel geen vervolg voorzien door Europa.
De werkgevers schreeuwen moord en brand en pleiten voor meer beveiligde en bewaakte parkings maar weigeren aan de andere kant wel de kost te dragen die het parkeren op dergelijke plaatsen kost!

Een Europees systeem van inventarisering en labeling van parkings zou truckers moeten toelaten bewust te kiezen voor de parking die ze wensen. Tot nu toe bleef het echter bij inventarisering. Als trucker kan je dus makkelijk een adressenlijst van parkings met de aangeboden faciliteiten vinden (zowel op het internet als in brochures), maar controle op de kwaliteit ontbreekt. Wat heb je bij manier van spreken aan 4 douches als er 2 stuk zijn, de andere 2 vuil en als je er bovendien te veel voor moet betalen?

Er is dus nog een lange weg af te leggen voor Europa.

Enkele recente incidenten die aantonen dat parkings zonder enige vorm van controle absoluut niet veilig zijn:

- Postel-E34: een chauffeur wordt op brutale wijze van zijn vrachtwagen bestolen en de overvallers schieten later op de wegenpolitie met Kalashnikovs.
- Rekkem, Luik, Heusden, ...: telkens wordt een vrachtwagen geladen met auto's in brand gestoken. De chauffeurs kunnen gelukkig telkens op het nippertje ontsnappen!

Vaststelling 5:

veiligheid
- vooral dan van de chauffeur – is nog steeds geen prioriteit.

Als er al bewaking is, dan is die zeker niet gericht op het welzijn van de chauffeur. Op bijna geen enkele parking is er camerabewaking. Als deze er toch is, dan dient deze duidelijk alleen om het tankstation (en eventueel de shop) te surveilleren.

Bewaakte parkings langs de autowegen bestaan er momenteel niet. Als er al camerabewaking is, dan beveiligt die het tankstation. Eén uitzondering: de parking van het Esso station in Aarschot op de E314 in beide richtingen. Daar is er wel camerabewaking voor de truckplaatsen. Doch één kleine nuance, er zijn slechts 7 plaatsen voor vrachtwagens.
In België zijn er momenteel 2 bewaakte parkings, maar die bevinden zich niet op de autosnelweg maar vlak er naast. Bovendien weigert de overheid vaak aan deze privé-initiatieven om bewegwijzering en advertenties langs de autosnelweg te plaatsen om hun parking kenbaar te maken bij de chauffeurs. Nochtans pleiten we al een aantal jaren bij de overheid om verder te kijken dan de autosnelwegen. De voorbeelden van Lummen en Luik bewijzen dat een veilige, comfortabele parking ook perfect een aantal kilometer verwijderd van de snelweg kan liggen!

ONVEILIGHEIDSGEVOEL

Bij de door ons gecontroleerde parkings, riepen vooral deze zonder shop of tankstation een erg onveilig gevoel op. Zeker omdat er door het ontbreken van voorzieningen ook geen enkele vorm van sociale controle is. Onnodig te zeggen dat er zeker op deze parkings geen videobewaking is. En ook hier kan de overheid zelf initiatief nemen. Een patrouille van de federale politie op een parking kwamen we tijdens onze inspectiebezoeken niet tegen. Het ontbreken van voorzieningen, sociale controle en politiecontrole, ... geeft hier duidelijk een onveiligheidgevoel bij de chauffeur, die deze parkings mijdt indien enigszins mogelijk.

In onze vorige zwartboeken spraken we over een veelbelovend project dat in de steigers stond en ondertussen gerealiseerd is:

"Afrit 26 bis" op de E 313 : veelbelovend ...

Als alles verloopt zoals gepland, opent er eind 2008 een bewaakte parking op enkele kilometers rijden van afrit 26bis 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.

Anno oktober 2010 is het project een stichtend voorbeeld van hoe het wel kan en zou moeten. De bewaakte parking Afrit 26bis werd volledig gefinancierd met eigen middelen en de initiatiefnemers weten duidelijk waar de klepel hangt. Een chauffeur kan er 16 uur zijn vrachtwagen parkeren voor slechts € 1,5 euro op voorwaarde dat hij minstens voor € 10 consumeert in het restaurant. De maaltijden zijn gezond, ruim en budgetvriendelijk. De douches worden na elk gebruik opnieuw gereinigd. De chauffeur kan er zijn was doen, er is een supermarkt met democratische prijzen, wifi en een ontspanningsruimte... Kortom, een oase van rust, waarin de chauffeur op comfortabele wijze kan samenkomen met collega's. Het is frappant dat de privé-sector initiatieven durft te nemen terwijl de bevoegde overheden al jaren de kop in het zand steken en de hete aardappel inzake meer, betere en veiligere parkings zonder schaamte doorschuiven.

Wanneer is er eindelijk beterschap in het vooruitzicht?

Het probleem in België is dat de concessies aan de privé-uitbaters van parkings meestal voor 30 jaar vergund zijn. Pas als een vergunning vervalt kan de overheid bijsturen. Het grootste probleem is dat de bevoegde Vlaamse minister, in tegenstelling tot haar Waalse collega, geen gesprek aangaat met experts ter zake, eens er nieuwe vergunningen moeten worden uitgeschreven en toegekend. Het kabinet van minister Lutgen in Wallonië beseft dat het hoog tijd is dat er iets rond de problematiek van de parkings wordt gedaan en heeft sinds kort een werkgroep opgericht (SOFICO) die zich buigt over het verhogen van het comfort, veiligheid en het aantal parkings. Daarbij laat het kabinet niet na om op regelmatige basis BTB te contacteren om advies in te winnen!

Bijkomend probleem is dat er slechts enkele 'groepen' actief zijn op dit terrein (Carestel, Van Der Valk, ...), wat de echte "vrije" concurrentie niet bevordert en die bovendien geen prioriteit geven aan het comfort van de gebruikers van de parking. Voor hen zijn de zogenaamde "isten" prioritair: automobilisten en toeristen en telt alleen wat de gebruiker consumeert!

Vijf oplossingen...

OPLOSSING 1:

MAAK HET LEVEN ONDERWEG OPNIEUW GOEDKOPER

Zorg ervoor dat de chauffeur opnieuw een gezonde en budgetvriendelijke maaltijd met bijhorend drankje kan consumeren. Geef ze daarom een korting van 50% in de shop en restaurants door voorlegging van een routierkaart die ze op basis van hun rijbewijs en arbeidscontract kunnen aanvragen. Het systeem van de truckerclubkaart van Autogrill bewijst dat het kan, maar is niet voldoende. Een korting van 50% is niet overdreven als je weet dat een cola in de shop langs de autostrade driemaal zoveel kost als in de supermarkt!
Bovendien zorgt een verlaging van de prijzen ervoor dat de chauffeur opnieuw uit zijn vrachtwagen zal komen om samen iets te drinken en te eten, wat het sociale contact en controle en daardoor indirect de veiligheid alleen maar ten goede komt!

OPLOSSING 2:

VERHOOG HET COMFORT VOOR DE CHAUFFEUR OP DE PARKINGS

Maak de toekenningvoorwaarden voor de uitbaters van de stations en de shops zwaarder (Dat kan perfect in de lastenboeken ingeschreven worden bij nieuwe concessies. Op die manier blijft de concurrentie eerlijk). Zorg voor x-aantal douches en toiletten, die voldoende kunnen worden verlucht per x-aantal plaatsen. Subsidieer (via de bestaande tewerkstellingsprojecten) werkkrachten om deze permanent te onderhouden en oefen controle uit op het onderhoud. Verbied hierbij aan de concessiehouders om te werken met contracten van sociale uitbuiting, waarin poetsvrouwen met de opbrengst van wat gebruikers hun geven niet alleen hun inkomen moeten verwerven, maar ook hun poetsproducten en toiletpapier moeten financieren. Uiteraard heeft dit een invloed op de kwaliteit van de producten en het geleverde werk!

Maak de voorwaarden aanpasbaar aan de veranderde omstandigheden en wijzigende noden van de chauffeurs. Nu liggen de voorwaarden voor 30 jaar onherroepelijk vast.
Creëer een boete/beloningssysteem voor de uitbaters d.m.v. een jaarlijks evaluatiesysteem.

OPLOSSING 3:

CREËER MEER PLAATSEN DIE EXCLUSIEF BESTEMD ZIJN VOOR VRACHTWAGENS

Geef op de bestaande beschikbare ruimte prioriteit aan de vrachtwagens, verminder drastisch het aantal plaatsen voor auto's (uit onze telling blijkt dat daar een echt overaanbod is!). Baken een bepaalde zone af waar de vrachtwagens kunnen/moeten parkeren, plaats omheining en camera's. Plaats bij de in/uitgang een slagboom waar de chauffeur een ticket neemt/insteekt op truckhoogte. Identificatie en validatie van het ticket gebeurt in de shop met het principe van een ristornosysteem.

OPLOSSING 4:

RICHT DE PARKINGS VERSTANDIG IN

Zorg ervoor dat autocars en personenwagens geen toegang hebben. Het voorkomt dat een slapende chauffeur wordt wakker gemaakt door het lawaai van de passagiers als die uit het voertuig stappen. Richt de plaatsen zo in dat aankomende en vertrekkende vrachtwagens de geparkeerde collega's niet wakker maken. Voorzie aparte plaatsen voor vrachtwagens die veel lawaai veroorzaken (koelunits, dierentransporten,...).
Zorg ervoor dat de parkings voor trucks niet naast de snelweg liggen, maar plaats ze in een zone waar het rustiger is, plaats indien nodig geluidsschermen. Verleng de op- en afritten van de parkings. Dit verhoogt de veiligheid en bespaart kosten: minder gebruik van brandstof, minder slijtage van de remmen omdat ze de tijd krijgen om rustig af te remmen of te acceleren om de snelweg op of af te rijden.

OPLOSSING 5:

WED OP VERSCHILLENDE PAARDEN OM DE KOSTEN EN BATEN TE SPREIDEN

Het verhaal van de parkings begint of eindigt niet bij de parkeerplaats op zich. Het is er één van én plaatsen én comfort én faciliteiten. Het beleid dient zich dringend in te leven in de leefwereld van een chauffeur om te zien waar hij nood aan heeft. Een parking dient een oase van rust en comfort te zijn waar de chauffeur op een comfortabele manier zijn dagelijkse rust kan nemen, tegen democratische prijzen kan winkelen en gezond en voldoende kan eten. Een parking waar hij niet in de rij dient te staan om zich te wassen en waar douches en toiletten veelvuldig en proper zijn. Voorbeelden in ons land (Afrit 26 bis) maar ook elders (Rio De Janeiro) tonen aan dat, indien er een uitgebreid gamma aan faciliteiten wordt aangeboden tegen democratische prijzen, de chauffeur bereid is om hiervoor te betalen. Betrek desnoods de verzekeringssector in het beveiligen van de parkings, waarbij bedrijven die gebruik maken van een beveiligde doch betalende parking, een vermindering van hun verzekeringsbijdrage kunnen verkrijgen.

"Voor ons is het meer dan de parking alleen: het is het totaalconcept. Een chauffeur besteedt al gauw € 20 in ons restaurant want hij weet dat hij een ruime maaltijd krijgt tegen een eerlijke prijs. Dat hij zich in alle rust en comfort kan douchen en kan slapen op een parking die veilig is, weg van verkeer en lawaai, zodat hij 's morgens uitgerust kan vertrekken. En omdat de prijzen in onze supermarkt niet de prijzen zijn van de autostrade, maar die van de winkels in de buurt, doen ze bovendien ook nog hun inkopen hier. Uiteindelijk besteden sommige chauffeurs hier dan ook makkelijk € 50 en dan spreek ik nog niet van chauffeurs die hun truck hier voltanken. Door een brede waaier aan te bieden kunnen wij van de parking een rendabele onderneming maken. Een parking alleen, waarvoor je moet betalen, zal nooit renderen. Het is het totaalplaatje dat telt!"

Lode, mede-eigenaar Afrit 26bis

De trucker spreekt...

Tijdens onze inspecties hebben we getracht om zoveel mogelijk chauffeurs een korte vragenlijst te laten invullen om hun mening inzake de parkings te kennen en om te zien in hoeverre onze bevindingen gelijk lopen of verschillen van de chauffeurs die dagelijks geconfronteerd worden met de problematiek van de snelwegparkings. Uiteindelijk waren er meer dan 400 chauffeurs bereid om even tijd vrij te maken om op onze vragen te antwoorden. De resultaten kan je hiernaast terug vinden.

OOK DE RESULTATEN VAN ONZE VRAGENLIJST BEVESTIGEN NOGMAALS ONZE VASTSTELLINGEN:

- **Het leven onderweg is té duur**
- **Er zijn té weinig sanitaire voorzieningen en diegene die er zijn worden niet goed onderhouden en zijn vuil**
- **Er zijn té weinig parkeerplaatsen, al te vaak staan de parkings vol**
- **De parkings zijn niet veilig genoeg**

VRAAG	JA	NEE	SOMS	Te duur	Betaalbaar	Goedkoop
Zijn er voldoende rustplaatsen?	53 (13,12%)	344 (85,15%)	7 (1,73%)			
Al geconfronteerd met volle parking?	234 (57,92%)	169 (41,83%)	1 (0,25%)			
Parkings voldoende veilig?	80 (19,80%)	294 (72,77%)	30 (7,43%)			
Parkings voldoende proper?	71 (17,57%)	298 (73,76%)	35 (8,67%)			
Parkings voldoende verlicht?	163 (40,35%)	204 (50,50%)	37 (9,15%)			
Voldoende sanitaire voorzieningen?	63 (15,60%)	327 (80,94%)	14 (3,46%)			
Zijn deze netjes onderhouden?	67 (16,58%)	320 (79,21%)	17 (4,21%)			
Zijn deze voldoende toegankelijk?	236 (58,41%)	142 (35,15%)	26 (6,44%)			
Verkopen shops de nodige producten?	191 (47,28%)	193 (47,77%)	20 (4,95%)			
Serveren restaurants de gewenste maaltijden?	216 (53,47%)	149 (36,88%)	39 (9,65%)			
De shops en restaurants zijn:				312 (77,22%)	90 (22,28%)	2 (0.50%)
Zijn de shops voldoende toegankelijk?	328 (81,19%)	61 (15,09%)	15 (3,72%)			
Zijn de restaurants voldoende toegankelijk?	208 (51,49%)	168 (41,58%)	28 (6,93%)			

- **77% van de ondervraagde chauffeurs vindt het leven langs de baan te duur.**
- **Meer dan 80% meent dat er te weinig sanitaire voorzieningen zijn.**
- **Het bestaande sanitair is vuil en slecht onderhouden, vindt 79% van de ondervraagde chauffeurs.**
- **Meer dan 85% is van mening dat er te weinig rustplaatsen zijn. 58% werd al geconfronteerd met volle parkings.**
- **Tenslotte voelt meer dan 72% van de chauffeurs zich 's nachts niet veilig op de parkings.**

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:

- Onze leden ontvangen gratis ons ledenblad "Wegwijs", 4 keer per jaar, 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, ...
- Word lid van onze facebook groep: BTB Transport Logistiek ABVV

HEB JE ZELF AANVULLINGEN? SUGGESTIES? ...

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

Verantwoordelijke uitgever: Frank Moreels
Federaal secretaris BTB Wegvervoer & Logistiek
Belgische Transportarbeidersbond, Paardenmarkt 66, 2000 Antwerpen

www.btb-abvv.be