ONVEILIG
ONVOLDOENDE
ONCOMFORTABEL

ZWARTBOEK BELGISCHE AUTOSNELWEGPARKINGS

MAART 2018

INHOUD

4 Veiligheid voor vrachtwagenchauffeurs : geen prioriteit voor de overheid !

6 Vrachtwagenchauffeurs over de snelwegparkings

10 Geen lange rust meer in de vrachtwagen

13 Oneerlijke concurrentie uit het Oosten : lichte vrachtwagens overspoelen Belgische wegen

14 De Belgische snelwegparkings zijn populair

15 Van waar komen ze? Naar waar rijden ze?

16 Een doorsnee vrijdag langs de snelwegen

19 Getuigenissen van chauffeurs

21 De snelwegparkings : veilig en verzorgd... of enkel duur?

23 Slaap zacht en veilig in Kalken

26 Ladingdiefstal : in stijgende lijn

28 Busje komt zo... als ze een parkeerplaats gevonden heeft

ONVOLDOENDE, ONVEILIG, ONCOMFORTABEL

In 2007 publiceerde BTB het eerste zwartboek over “veilige parkings”. U leest nu de zevende editie.

In de zes voorgaande edities toonden wij haarscherp aan dat er nog veel werk aan de winkel is. Sedert jaren luidt onze basisconclusie “onveilig, oncomfortabel en onvoldoende”, en helaas houdt ze nu nog altijd stand. Maar wat veiligheid betreft werd er helemaal géén vooruitgang geboekt de voorbije jaren. De problematiek van de vluchtelingen op weg naar Groot-Brittanië werd vakkundig genegeerd door de politieke verantwoordelijken. Pas nadat er een dode viel, werden halfslachtige maatregelen getroffen. Jaren te laat!

Al jaren zijn we er bij BTB-ABVV van overtuigd dat voldoende, comfortabele én veilige parkings een positieve invloed hebben op de verkeersveiligheid. Net zoals de slechte levenskwaliteit van vrachtwagenchauffeurs op diezelfde parkings één van de oorzaken is van vele ongevallen.

De voorbije jaren zagen we ook meer en meer lichte vrachtwagens (minder dan 3,5 ton) op de parkings. Vrachtwagentjes waarvoor een B-rijbewijs volstaat. En die geen enkele regel dienen te volgen : geen digitale tachograaf, geen opleiding voor de chauffeur, geen rij- en rusttijden… Potentiële tijdbommen op onze snelwegen, dus.

Net zoals in onze vorige parkingboeken bezochten we zowat alle vrachtwagenparkings langs de autosnelwegen. Wij beoordeelden ze op het aantal parkeerplaatsen, veiligheid, hygiëne, kostprijs van maaltijden, consumpties en artikels uit de shops, …

Tijdens deze parkingbezoeken praatten wij ook met chauffeurs. En voor het eerst nemen we ook een luik op over de parkings voor autobussen en autocars. Ook voor hen is een “state of the art” parking cruciaal.
Onze conclusies en nog veel meer leest u in dit nieuwe zwartboek.

FRANK MOREELS
Voorzitter

VEILIGHEID VOOR VRACHTWAGENCHAUFFEURS : GEEN PRIORITEIT VOOR DE OVERHEID !

De voorbije jaren waren er steeds meer meldingen van vluchtelingen die de oversteek willen maken naar het Verenigd Koninkrijk. Eerst in Noord-Frankrijk, waar in de buurt van Calais steeds meer incidenten waren met vluchtelingen die poogden zich in een oplegger te verstoppen, richting Groot-Brittannië. Na de opruiming van Noord-Franse vluchtelingenkampen in 2016, verspreidde het probleem zich ook naar ons land, waarbij ook de veiligheid van chauffeurs in het gedrang komt. Reeds in onze vorige parkingboeken signaleerden we de veiligheidsproblemen, maar het duurde tot er een dode viel op de autosnelweg in Jabbeke voor de overheid zijn verantwoordelijkheid begon op te nemen. Met halfslachtige maatregelen ..

PARKEREN VERBIEDEN IS GEEN OPLOSSING

De snelwegparking in Drongen (op de E40 tussen Brussel en Brugge) is 's nachts verboden terrein voor vrachtwagens. Langparkeren is er namelijk verboden. Dit is uiteraard geen goede oplossing. De problemen verplaatsten zich naar andere parkings, ook op andere snelwegen.
De strijd tegen mensensmokkelaars is blijkbaar geen prioriteit voor onze regeringen. De provinciegouverneurs roepen al geruime tijd op tot krachtdadige maatregelen, maar daar wachten we nog steeds op.

We mogen niet uit het oog verliezen dat de chauffeurs van vrachtwagens en ook bussen en cars de regels inzake rij- en rusttijden dienen na te leven. En hiervoor zijn veilige parkings nodig, waar ze optimaal hun rusttijd kunnen opnemen. Dit in het belang van alle weggebruikers!

De plaatsen waar langparkeren verboden is, worden aangeduid door dit verkeersbord :

Op sommige snelwegparkings mag enkel overdag geparkeerd worden. Wil men het dag- en nachtritme van chauffeurs omgooien, waarbij ze overdag op luidruchtige parkings moeten slapen, en 's nachts rijden ? Niet bevorderlijk voor een goede rust, en dus nog minder voor de veiligheid van alle weggebruikers.

BTB STELT VOOR OM BETER TE COMMUNICEREN OVER DE PARKINGS

Voor de chauffeurs die rondrijden op onze snelwegen, wordt het er niet makkelijker op. Steeds weer wijzigen de regels. Waar mag er geparkeerd worden, en mag dat enkel overdag, of ook 's nachts?
De overheid communiceert hierover zeer duidelijk … via een website : www.wegenenverkeer.be/status-parking.

De overgrote meerderheid van gebruikers van de snelwegparkings komt niet uit België. Er moeten toch andere middelen zijn om duidelijk te communiceren? Waarom geen app ontwikkelen? Of aangeven op de vorige parkings hoe de toestand is op de volgende parking op het traject?

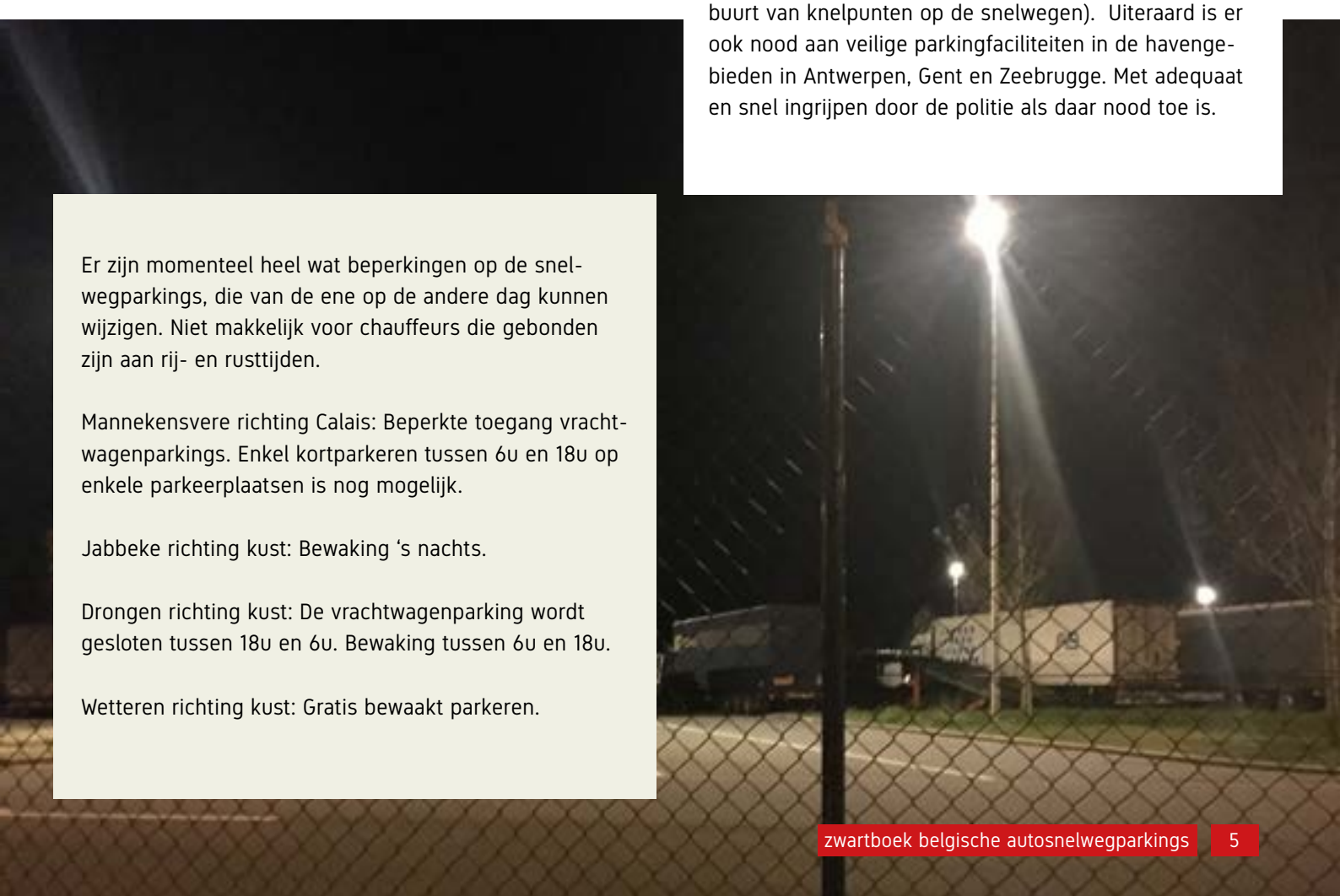
PRIVE BEWAKINGSFIRMA'S ZONDER BEVOEGDHEID

Sedert midden februari wordt een privé bewakingsfirma ingeschakeld om controles te doen op de autosnelwegparkings. Enkel op de parkings langs de E40 van Brussel naar de kust. Maar zelf kunnen zij niet ingrijpen, ze kunnen enkel vaststellen en dan de wegpolitie verwittigen, en hopen dat die tijdig ter plaatse zal zijn. Iedere nacht zullen vijf parkings worden gecontroleerd. Maar dit is een halve maatregel. Want nu wordt er enkel op de E40 richting kust gecontroleerd. Dat terwijl er al problemen zijn geweest op de snelwegparkings op de E17 tussen Antwerpen en de Franse grens, waarbij vrachtwagenchauffeurs door mensensmokkelaars werden aangepakt. In de nacht van 31 juli op 1 augustus vorig jaar werden toen op de parking in Gentbrugge drie truckers aangevallen. De wegpolitie werd onmiddellijk verwittigd, maar kon wegens een ongeval op een andere plek niet ter plekke komen.

NOOD AAN CREATIVITEIT !

Omdat zowel de Vlaamse als federale overheden falen, nemen meer en meer plaatselijke overheden hun verantwoordelijkheid wel op. Zij creëren veilige parkings voor chauffeurs die in hun gemeente wonen en een veilige parking voor hun vrachtwagen zoeken. Zo komt er in Ravels een parking op de oude NAVO-basis in Weelde, voor vrachtwagenchauffeurs uit Ravels. Zij krijgen een badge waarmee ze de poort kunnen openen. Op zich een goed initiatief, maar helaas enkel voor chauffeurs uit de gemeente zelf.

Op provinciaal vlak dienen er meer dergelijke initiatieven opgezet te worden, die dan moeten openstaan voor alle vrachtwagenchauffeurs. Er zijn trouwens genoeg terreinen waar dit makkelijk realiseerbaar is, denken we maar aan Opel in Antwerpen of misschien zelfs in militaire bases in de buurt van de snelwegen. In 2015 nog lekte in de krant De Morgen een nota van Defensie uit, waarin 15 kazernes opgesomd worden die met sluiting worden bedreigd (met o.a. Lombardsijde, Koksijde, en Gavere in de buurt van knelpunten op de snelwegen). Uiteraard is er ook nood aan veilige parkingfaciliteiten in de havengebieden in Antwerpen, Gent en Zeebrugge. Met adequaat en snel ingrijpen door de politie als daar nood toe is.



Er zijn momenteel heel wat beperkingen op de snelwegparkings, die van de ene op de andere dag kunnen wijzigen. Niet makkelijk voor chauffeurs die gebonden zijn aan rij- en rusttijden.

Mannekensvere richting Calais: Beperkte toegang vrachtwagenparkings. Enkel kortparkeren tussen 6u en 18u op enkele parkeerplaatsen is nog mogelijk.

Jabbeke richting kust: Bewaking ‘s nachts.

Drongen richting kust: De vrachtwagenparking wordt gesloten tussen 18u en 6u. Bewaking tussen 6u en 18u.

Wetteren richting kust: Gratis bewaakt parkeren.

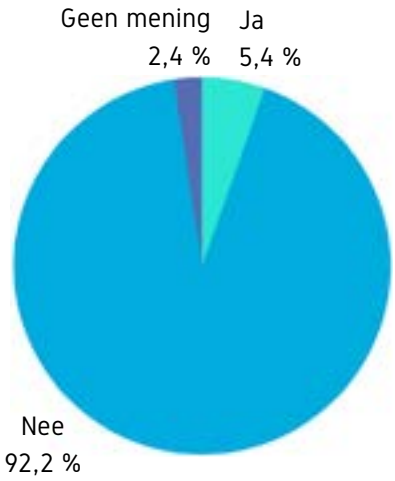
VRACHTWAGENCHAUFFEURS OVER DE SNELWEGPARKINGS

Onze enquête over de snelwegparkings werd ingevuld door niet minder dan 1163 professionele vrachtwagenchauffeurs. De resultaten van deze enquête schokken ons niet, omdat wij al jaren weten wat er mis loopt langs de Belgische autosnelwegen. Wat wel verbijsterend is, is dat er na al die jaren nog steeds weinig of niets is veranderd.

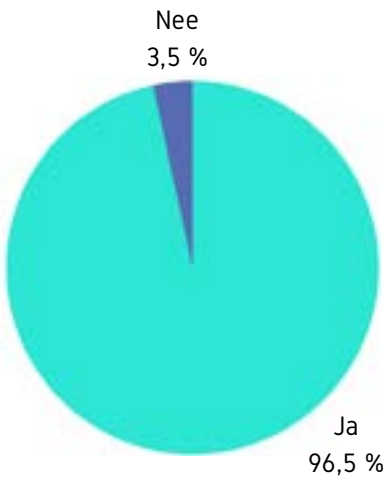
ONVOLDOENDE

92,2% van de chauffeurs vindt dat er te weinig rustplaatsen zijn langs de Belgische autosnelwegen. Dit cijfer wordt bevestigd doordat 96,5% van de truckers aangeeft in België al eens geconfronteerd geweest te zijn met een volle parking.

ZIJN ER VOLDOENDE RUSTPLAATSEN VOOR VRACHTWAGENCHAUFFEURS LANGS DE BELGISCHE SNELWEGEN?



WERD U IN BELGIE REEDS GECONFRONTEERD MET EEN VOLLE PARKING?

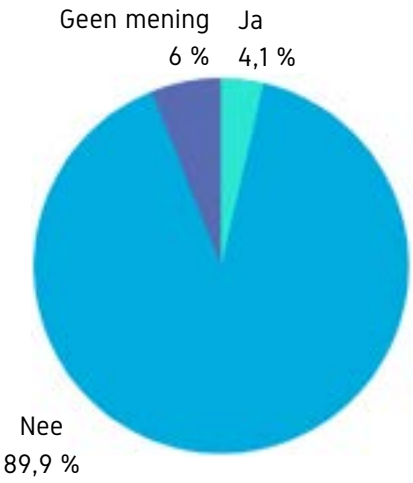


ONVEILIG

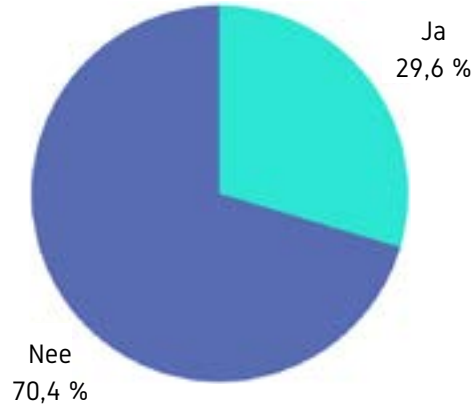
Niet minder dan 9 op 10 chauffeurs (89,9%) vindt bovendien dat de Belgische snelwegparkings niet veilig genoeg zijn. 30% van de vrachtwagenchauffeurs geeft aan zelf al beroofd te zijn geweest en eenzelfde aantal werd ook al slachtoffer van ladingdiefstal.

Bijna 64% van de truckers werd op een Belgische snelwegparking reeds geconfronteerd met vluchtelingen.

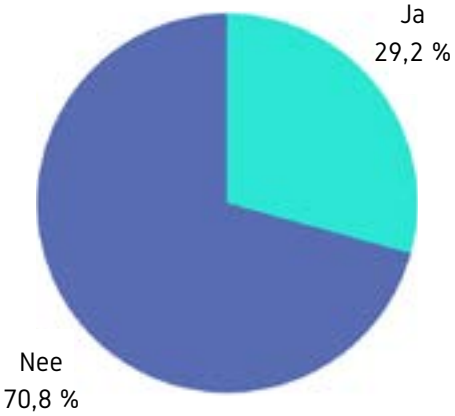
ZIJN DE BELGISCHE SNELWEGPARKINGS VOLDOENDE VEILIG?



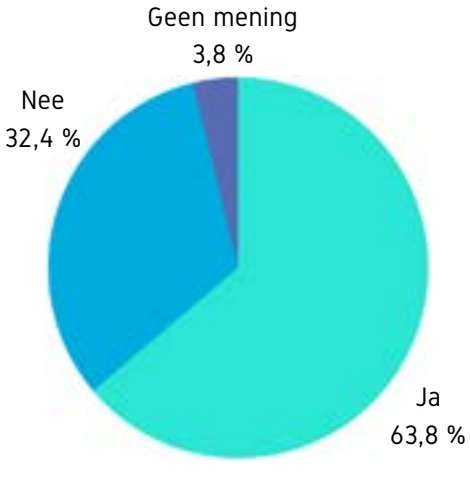
WERD U ZELF (PERSOONLIJK) AL EENS BEROOFD OP EEN BELGISCHE SNELWEGPARKING?



BENT U OP EEN BELGISCHE SNELWEGPARKING REEDS HET SLACHTOFFER GEWORDEN VAN LADINGDIEFSTAL?



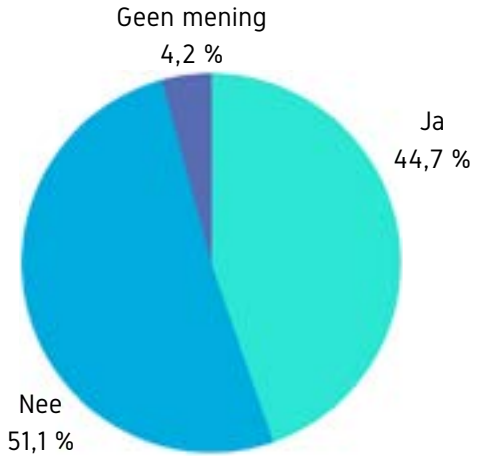
WERD U REEDS GECONFRONTEERD MET VLUCHTELINGEN OP DE PARKINGS?



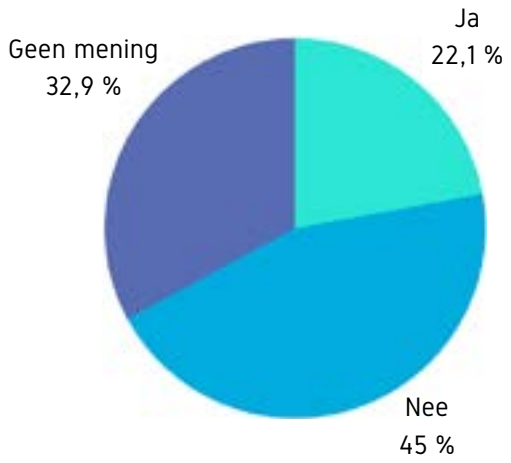
Bijna 45% maakt wel eens gebruik van de betalende, beveiligde parkings. De meesten onder hen (39,4%) krijgen de kosten hiervan terugbetaald door hun werkgever. Toch is 45% van diegenen die al eens op een betalende parking parkeren niet tevreden over de veiligheidsmaatregelen die op deze parkings worden genomen.

Ook qua verlichting kan het beter. Slechts 30% van de vrachtwagenchauffeurs vindt dat de parkings voldoende verlicht zijn 's avonds.

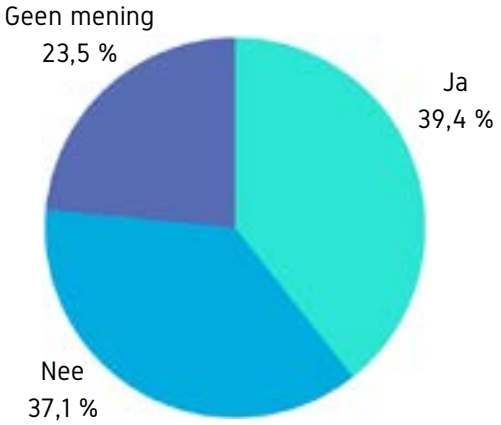
MAAKT U WEL EENS GEBRUIK VAN DE BETALENDE (BEVEILIGDE) SNELWEGPARKINGS ?



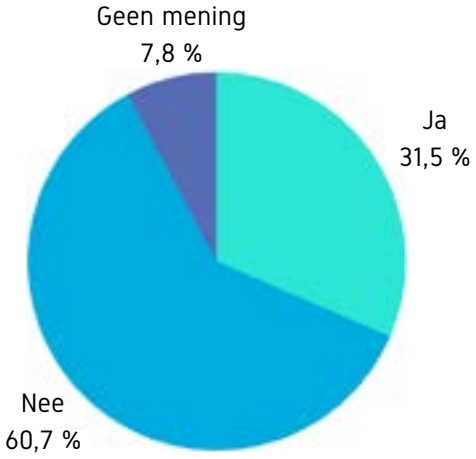
BENT U TEVREDEN OVER DE BEVEILIGING VAN DEZE PARKINGS ?



ZO JA, WORDEN DE KOSTEN TERUGBETAALD DOOR UW WERKGEVER?



ZIJN DE BELGISCHE SNELWEGPARKINGS VOLDOENDE VERLICHT ?



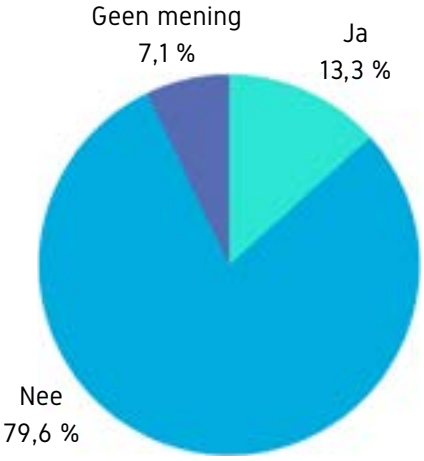
ONCOMFORTABEL

Bijna 8 op tien vindt dat de parkings er niet netjes bij liggen: onvoldoende vuilnisbakken, zwerfvuil, ...
8 op tien van de bevraagde chauffeurs is ook niet tevreden over de sanitaire installaties (douches, WC's, ...) op de Belgische snelwegparkings.

63% vindt de shops langs de autosnelwegen te duur en, ondanks het feit dat bijna 63% de maaltijden in de snelwegrestaurants te duur vindt, eet toch meer dan de helft (52,7%) regelmatig in deze restaurants.

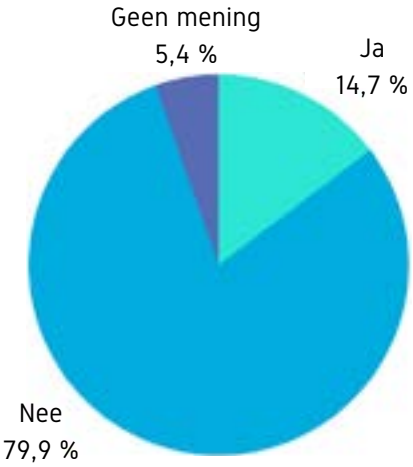
BENT U TEVREDEN OVER DE PRIJZEN VAN DE PRODUCTEN IN DE SHOPS LANGS DE AUTOSNELWEGEN?

ZIJN DE BELGISCHE SNELWEGPARKINGS VOLDOENDE NET (ZWERFVUIL, VOLDOENDE VUILNISBAKKEN,...)?

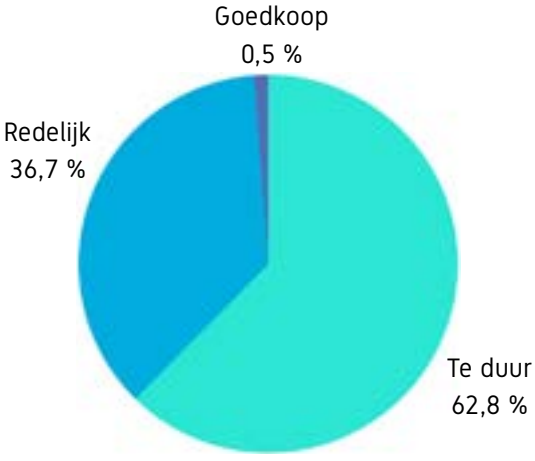


EET U AF EN TOE IN DE SNELWEGRESTAURANTS?

BENT U TEVREDEN OVER DE SANITAIRE INSTALLATIES (WC`S, DOUCHES, ...) OP DE BELGISCHE SNELWEGPARKINGS?



WAT VINDT U VAN DE PRIJZEN VAN DE MAALTIJDEN IN DE SNELWEGRESTAURANTS?



GEEN LANGE RUST MEER IN DE VRACHTWAGEN

Onder invloed van toenmalig Staatssecretaris voor fraudebestrijding John Crombez (nu sp.a-voorzitter) werd in 2014 in België een verbod uitgevaardigd om de lange rust in de vrachtwagen door te brengen. Wie dit toch doet loopt risico op een boete van € 1.800.

Hierdoor werden heel wat chauffeurs door hun werkgever verplicht hun rust buiten België te nemen. Uiteraard in landen waar rust nemen in de vrachtwagen niet beboet werd. Een aantal Belgische bedrijven huurden net over de grens met Nederland zelfs parkeerterreinen af, enkel en alleen om de boetes te ontwijken.

Op 20 december 2017 velde het Europees Hof van Justitie echter een arrest waarin duidelijk werd gesteld dat vrachtwagenchauffeurs hun normale wekelijkse rust niet langer in de vrachtwagen mogen doorbrengen. In het verleden varieerde de interpretatie van de Europese wetgeving op rij- en rusttijden in de verschillende landen van de Europese Unie. Na dit arrest is er nu geen twijfel meer mogelijk.

NEDERLANDSE CONTROLES

Ten gevolge van deze uitspraak is de Nederlandse ILT (de Inspectie Leefomgeving en Transport) vanaf januari 2018 begonnen met handhavingsacties om te voorkomen dat vrachtwagenchauffeurs het weekend doorbrengen in hun voertuig. De ILT startte in eerste instantie met het informeren van de chauffeurs. Hiervoor deelden zij folders uit die in verschillende talen werden opgesteld.
Vanaf februari begon ILT overtreders te beboeten. In tegenstelling tot in België, worden deze boetes rechtstreeks opgelegd aan de werkgever, de transporteur. Ondertussen werden er in februari in Nederland al 221 chauffeurs gecontroleerd waarbij 47 effectieve boetes werden uitgeschreven. Ook komende maanden zal de ILT, als onderdeel van haar reguliere controles, controleren op de weekendrust.

EEN BELANGRIJKE STAP IN DE STRIJD TEGEN SOCIALE DUMPING…

Voor BTB is het Europese arrest een belangrijke stap in de strijd tegen sociale dumping. Doordat de rust niet meer in de vrachtwagen mag worden genomen, zullen de kosten voor de transporteurs stijgen. Werkgevers dienen nu te zorgen voor goede rust- en slaapplaatsen en dit kost geld. Hierdoor ontstaat er een gelijk speelveld voor alle transporteurs. De extra kosten voor degelijke accommodatie, gekoppeld aan de inspecties op sociale dumping, zullen malafide transporteurs hopelijk op betere gedachten brengen.

… MAAR OOK NAAR VEILIGHEID OP DE EUROPESE WEGEN

Dit arrest is niet alleen een belangrijke stap in de strijd tegen sociale dumping, maar ook voor meer veiligheid op de Europese wegen. Een vrachtwagencabine kan je bezwaarlijk een goede rustplaats noemen om het weekend in door te brengen en vervolgens uitgerust weer aan de slag te gaan.

DN
LOGISTICA
VOLVO
MM 43 JET

ONEERLIJKE CONCURRENTIE UIT HET OOSTEN: LICHTE VRACHTWAGENS OVERSPOELEN BELGISCHE SNELWEGEN

Tijdens onze bezoeken aan de snelwegparkings is het ons opgevallen dat we steeds meer bestelwagens of lichte vrachtwagens met Oost-Europese nummerplaten tegenkomen. Toch is deze toename geen echte verrassing.

DE VOORDELEN VAN DE 'KLEINE KAMIONNEKES'

Veel werkgevers zien de voordelen van zulke voertuigen. We sommen ze even op.

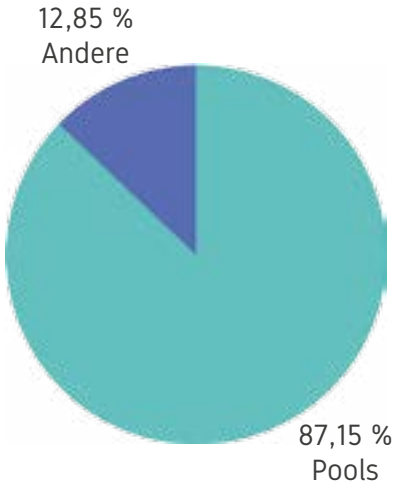
De bestuurders moeten geen vrachtwagenrijbewijs hebben, een rijbewijs B volstaat. Dit maakt dat eigenlijk iedereen die met een personenwagen kan rijden ook met dergelijke voertuigen mag rijden. De chauffeurs van deze bestelwagens moeten ook geen vakbekwaamheid-opleiding (code 95) volgen. Deze bestelwagens moeten niet uitgerust zijn met een tachograaf en kunnen dus ook niet gecontroleerd worden op het naleven van de verplichte rij- en rusttijden.

GEEN TACHO, DUS NIET UITGERUST = ONVEILIG

Uit een aantal gesprekken die we met chauffeurs van deze vrachtwagens hadden, blijkt duidelijk dat de ritten die ze krijgen hen doorheen heel Europa brengen. Een echte planning is er niet. De opdrachten die ze van de werkgever krijgen, gebeuren op afroep. Ondertussen staan zij geparkeerd op de snelwegparkings. Tussen de opdrachten door kunnen zij rusten, wat je moeilijk rusten kan noemen natuurlijk. We kwamen een chauffeur tegen die na zijn vorige opdracht amper twee uur had geslapen vooraleer hij een nieuwe opdracht kreeg.

Het merendeel van de chauffeurs waarmee we spraken is toch blij dat zij zonder tachograaf kunnen rijden. Zo zijn ze immers niet gehouden aan de verplichte rusttijden. Dus geen gedoe met controles of boetes voor hen. Maar dat komt de veiligheid niet ten goede!

NATIONALITEITEN KLEINE VRACHTWAGENS OP SNELWEGPARKINGS



GELIJK LOON VOOR GELIJK WERK ?

Gevraagd naar de verdiensten wil geen enkele chauffeur ons zeggen hoeveel hij verdient, wel dat ze tevreden zijn over hun loon. Toch voelen zij zich ook vaak misbruikt door de werkgever, omdat ze soms maar enkele uren slaap tussen verschillende opdrachten hadden en dit soms dagen na elkaar. We zien ook veel Oekraïense chauffeurs die rijden voor Poolse firma's. Volgens de bestaande wetgeving mogen zij enkel in Polen transportopdrachten uitvoeren. Het winstbejag van de (Poolse) werkgevers weegt echter – zoals meestal in de transportsector – zwaarder door dan het respect voor de wet.

BTB STELT VOOR

BTB dringt al jaren bij de Europese commissie aan op een versnelde invoering van de tachograaf voor vrachtwagens van -3,5 ton. Controle op de rij- en rusttijden is ook voor deze chauffeurs bittere noodzaak als we de verkeersveiligheid willen optimaliseren. Een vermoeide chauffeur is een gevaar op de weg, of hij nu rijdt met een tientonner of een "klein kamionneke".

DE BELGISCHE SNELWEGPARKINGS ZIJN POPULAIR

Net als voor onze vorige edities, struinde ons BTB-inspectieteam gans België af om op de autosnelwegparkings tellingen te doen van het aantal beschikbare plaatsen voor vrachtwagens en van het aantal geparkeerde vrachtwagens op deze parkings.

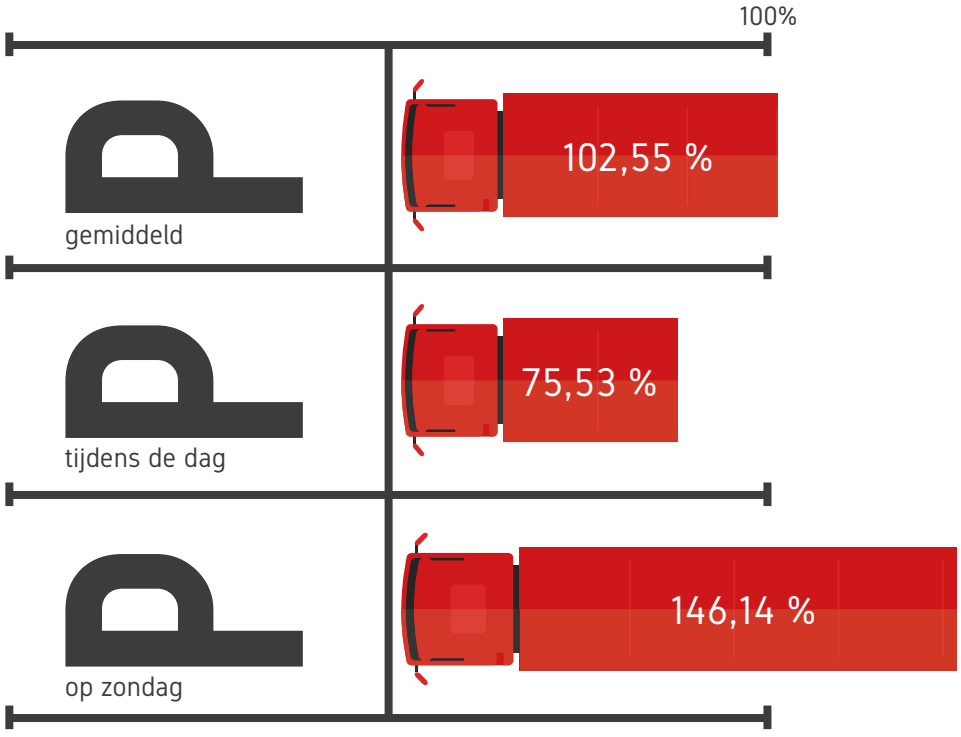
OVER PERCENTAGES EN FOUTGEPARKEERDE VRACHTWAGENS

In Vlaanderen en Wallonië samen werden niet minder dan 182 parkingbezoeken afgelegd, zowel overdag als 's avonds, zowel in het weekend als in de week. Sommige parkings werden slechts één keer bezocht, andere werden meerdere keren bezocht.

In totaal telde ons inspectieteam tijdens alle bezoeken samen 6.318 parkeerplaatsen voor vrachtwagens. 6.479 geparkeerde vrachtwagens werden er geteld tijdens de 'Tour de la Belgique'. Dit wil zeggen dat er op de snelwegparkings voor de vrachtwagens een bezettingsgraad van gemiddeld 102,55% wordt vastgesteld.

Tijdens de daguren is de bezettingsgraad nochtans gemiddeld slechts 75,53%. Het algemene bezettingspercentage wordt vooral opgedreven door het aantal vrachtwagens dat op zondag overdag in Vlaanderen op de snelwegparkings staat geparkeerd. De bezettingsgraad loopt op dat ogenblik op tot niet minder dan 146,14%. Concreet wil dat zeggen dat op zondag in Vlaanderen niet minder dan 33% van de camions wildgeparkeerd staan op de autosnelwegparkings, omdat de chauffeurs hun rust nemen. Dit leidt vanzelfsprekend tot gevaarlijke toestanden. Vrachtwagens die op de in- of uitrijstroken naar en van de parkings stil staan, vormen een risico voor minder oplettende weggebruikers. Meer dan eens lazen we in de krant dat alweer een weggebruiker zich te pletter reed tegen een vrachtwagen die op de pechstrook of op de oprit naar een snelwegparking geparkeerd stond.

BEZETTINGSGRAAD VRACHTWAGENS OP SNELWEGPARKINGS



VAN WAAR KOMEN ZE? NAAR WAAR RIJDEN ZE?

Net zoals vorige keren noteerde ons inspectieteam in welk land de (verkeerd) geparkeerde vrachtwagens ingeschreven zijn.

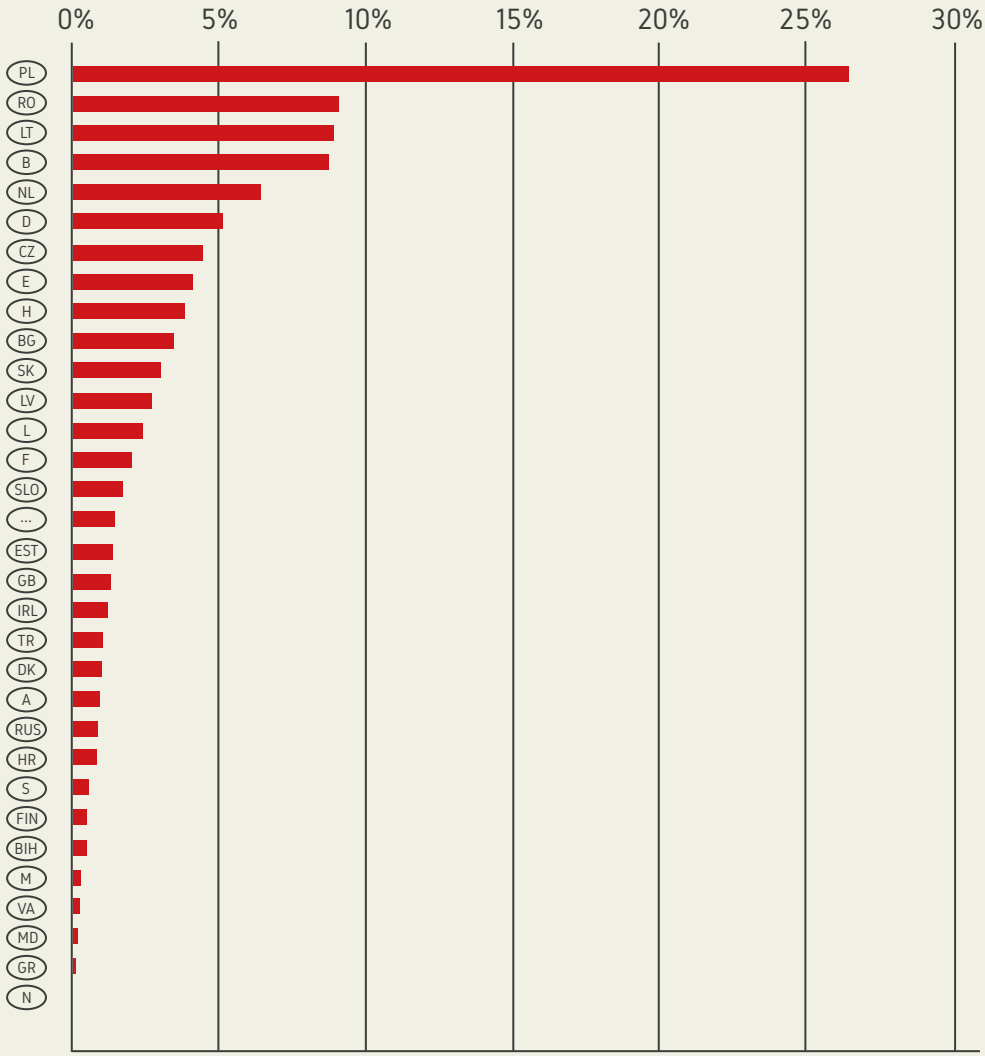
Meer dan een kwart van de geparkteerde voertuigen (26,92%) is afkomstig uit Polen.

Het verschil met de Roemenen, Litouwers en Belgen met elk bijna 9% op de volgende plaatsen is erg groot.

Opvallend is ook dat 87,15% van de kleine vrachtwagens (lees : zonder tachograaf) afkomstig is uit Polen. Meer daarover kan je echter lezen in het artikel 'Oneerlijke concurrentie uit het Oosten: lichte vrachtwagens overspoelen Belgische snelwegen' op pagina 13.

Het lage percentage Slovaakse vrachtwagens op de parkings lijkt op het eerste zicht verwonderlijk. Want vele tientallen Belgische transporteurs hebben een (postbus) firma in Slovakije, en laten hun Oosteuropese chauffeurs constant in België rondrijden. Toch zijn deze vrachtwagens niet zo vaak op snelwegparkings te vinden. Nog maar eens een bewijs dat deze vrachtwagens vooral ingezet worden voor 'lokaal' transport, en 's nachts heel vaak op de Belgische bedrijfsterreinen van de moederbedrijven staan. Waar de chauffeurs in hun cabine, zonder comfort, de nacht doorbrengen.

NATIONALITEITEN VRACHTWAGENS OP SNELWEGPARKINGS



EEN DOORSNEE VRIJDAG LANGS DE SNELWEGEN

Ter voorbereiding van ons zevende zwartboek “veilige parkings” bezochten we op een doorsnee vrijdag een aantal snelwegparkings.

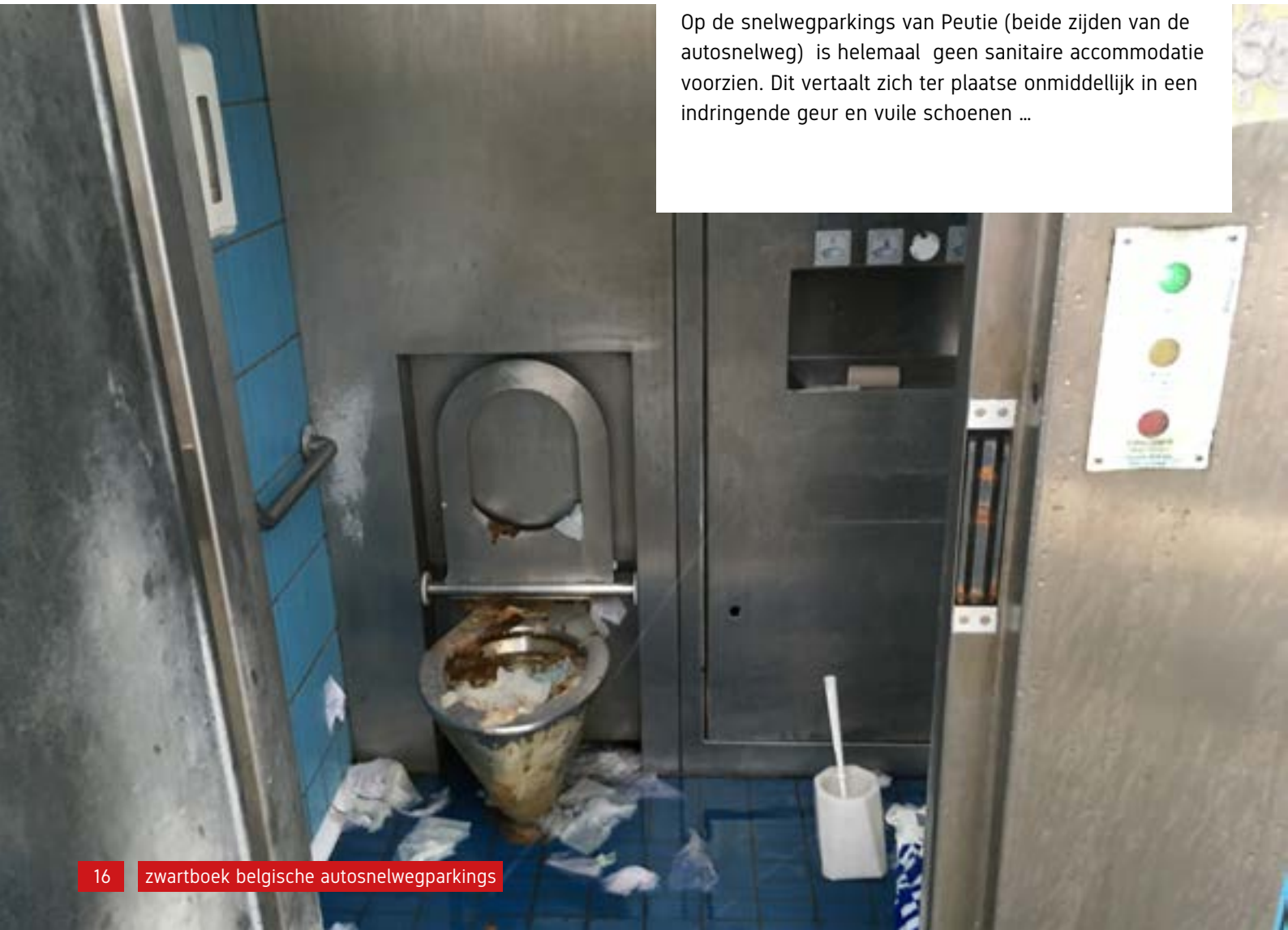
We namen een kijkje op de snelwegparkings langs de E19 en E40 vanuit Brussel richting Belgische kust. Zo bezochten we de parkings van Brucargo, Peutie, Groot-Bijgaarden, Wetteren, Drongen, Jabbeke, Westkerke en Mannekensvere.

Wat ons gedurende onze bezoeken opviel, was dat de snelwegparkings rond Brussel en in Oost-Vlaanderen er allemaal zeer vuil bij liggen. Vooral de parkings in Brucargo en Groot-Bijgaarden zijn recordhouders. In West-Vlaanderen daarentegen slingerde op geen enkele parking vuil rond of puilden nergens de vuilnisbakken uit. We zagen in deze provincie ook meermaals mensen die de parkings onderhielden, iets wat we nergens zagen op de andere parkings.

Op de snelwegparkings waar voor een sanitaire stop moet worden betaald, liggen de sanitaire voorzieningen er steeds netjes bij.

De parkings met gratis openbare toiletten laten wat properheid betreft daarentegen zeer te wensen over. Toiletpotten, vloeren en muren onder de uitwerpselen. Uitzondering op de “regel” is opnieuw West-Vlaanderen. De openbare toiletten daar (dixi toilet) zijn, vergeleken met de andere openbare toiletten, relatief goed onderhouden en zuiver.

Op de snelwegparkings van Peutie (beide zijden van de autosnelweg) is helemaal geen sanitaire accommodatie voorzien. Dit vertaalt zich ter plaatse onmiddellijk in een indringende geur en vuile schoenen …



Ook op de grote parkings in Wallonië is het sanitair in orde. Er wordt regelmatig gepoetst, maar een toiletbezoek of een douche nemen kan enkel tegen betaling. Net zoals in Vlaanderen trouwens...

En deze prijzen blijven pittig! Vele van deze grote parkings blijken echter ook nog te klein en bijna geen enkele parking heeft een beveiligde zone.

Kijken we naar de kleine en middelgrote parkings in Wallonië, dan moeten we vaststellen dat vele over geen enkel sanitair beschikken. Vele vrachtwagenchauffeurs doen hun behoefte dan ook in "de vrije natuur". Zelfs kraantjeswater om zich te wassen of om een maaltijd te bereiden ontbreekt. De chauffeurs behelpen zich met jerrycans water en een teiltje. Op deze kleinere parkings zouden er voor de vrachtwagenchauffeurs toch op zijn minst toegang tot een kraantje en toiletten moeten zijn.

Uiteraard wilden we van de vrachtwagenchauffeurs zelf ook horen wat zij vinden van onze Vlaamse snelwegparkings. De algemene tendens is dat de chauffeurs van mening zijn dat er te weinig vrachtwagenparkings zijn, waardoor zij vaak noodgedwongen hun rust op kleine parkings of naast de snelweg nemen. Dit komt het veiligheidsgevoel van de chauffeurs niet ten goede en resulteert ook soms daadwerkelijk in ladingdiefstal en zelfs diefstal van onderdelen van de vrachtwagens.

In West-Vlaanderen gaf een groot aantal chauffeurs aan zich onveilig te voelen door groepen vluchtelingen die vaak door intimidatie of geweld in de vrachtwagens proberen te klimmen in de hoop zo in het Verenigd Koninkrijk te komen. Volgens een aantal chauffeurs trekt dit fenomeen steeds dieper landinwaarts. Enkelen meldden ons dat zij hier al in Brussel mee geconfronteerd werden.

De meeste chauffeurs gaven ook aan dat de "beveiligde" parkings niet altijd soelaas brengen om het veiligheidsgevoel te vergroten. Al te vaak zijn deze beveiligde parkings enkel omheind zonder enige andere vorm van toezicht.

Na ons "dagje snelwegparkings" kunnen we concluderen dat er nog heel wat werk aan de winkel is voor onze beleidsmakers. Er moeten niet alleen meer parkings worden aangelegd. Ook het comfort en de veiligheid dienen gevoelig te worden verbeterd. Ook vrachtwagenchauffeurs hebben tijdens de uitvoering van hun werk recht op veilige en comfortabele werk- en verblijfsomstandigheden.

GETUIGENISSEN VAN CHAUFFEURS

ALAIN ROX – WELKENRAEDT

Alain heeft in zijn zeventien jaar als internationaal chauffeur al heel wat kilometers achter het stuur doorgebracht.

“Eén van de zaken die mij het meest stoort wanneer ik als chauffeur mijn rust neem langs de autosnelweg is het gebrek aan geluidsisolatie. Door het lawaai op de snelwegparkings is het zelden mogelijk om van een deugddoende nachtrust te genieten. Ook het vinden van een parkeerplaats is moeilijk, zeker na zes uur, half zeven ‘s avonds. Meer dan eens moet ik uitwijken naar een parking weg van de autosnelweg.”

Zoals zoveel transporteurs, voelt ook zijn werkgever zich niet geroepen om een vergoeding te betalen zodat hij met zijn vrachtwagen de nacht op een beveiligde parking kan doorbrengen. Daarom heeft Alain zichzelf een veiligheidssysteem aangeschaft om de deuren van zijn vrachtwagencabine te blokkeren. Dit geeft hem ’s nachts toch een veiliger gevoel.

'EEN VAN DE ZAKEN DIE MIJ HET MEEST STOORT WANNEER IK ALS CHAUFFEUR MIJN RUST NEEM LANGS DE AUTOSNELWEG IS HET GEBREK AAN GELUIDSISOLATIE'

Over het sanitair is hij vrij beknopt. “Het sanitair op de snelwegparkings is proper, maar meestal zijn er slechts één of twee douches voor zoveel chauffeurs. Sta je op een andere parking, dan kan je het vergeten. Dan is er gewoonlijk geen sanitair beschikbaar.”

Eén van de grootste risico’s van de verkeersveiligheid zijn volgens hem de kleinere vrachtwagens die zonder tachograaf rondrijden. “Zij willen zoveel mogelijk kilometers afleggen op één dag en blijven gewoon rijden tot ze in slaap vallen.”

LAURENT NADZIALEK – ESTAIMPUIS

Ook Laurent heeft, na 28 jaar, zijn sporen als vrachtwagenchauffeur al lang verdiend.

“Het is duidelijk dat er sinds jaren een gebrek aan parkeerplaatsen is. Vanaf de late namiddag lopen de parkings vol en tegen zes uur ’s avonds is het verloren moeite om nog een plaatsje te vinden. Vrachtwagens staan zelfs op de in- en uitrijstroken van de parkings geparkeerd. Ze staan in dubbele rijen geparkeerd op de parkings.”

'DE CHAUFFEURS VAN DE LICHTE VRACHTWAGENS ZONDER TACHOGRAAF ZIJN EEN GROOT PROBLEEM VOOR DE VERKEERSVEILIGHEID. ZIJ RIJDEN 1000 TOT 1300 KILOMETER AAN EEN STUK, ZONDER RUSTEN'

Het is duidelijk dat dit ook gevolgen heeft voor de infrastructuur die op de parkings langs de autosnelwegen wordt aangeboden. Té weinig douches in vergelijking met het aantal parkeerplaatsen voor vrachtwagens.

Zelf heeft Laurent nog geen problemen gehad met vluchtelingen die proberen in zijn vrachtwagen te komen, maar hij was wel getuige van een dergelijk incident. “Uit de bosjes van de parking sprongen ineens een aantal mannen die probeerden in de vrachtwagen voor mij te kruipen. Ja, dat is een probleem. Maar voor mij zijn de chauffeurs van die lichte vrachtwagens zonder tachograaf een veel groter probleem voor de verkeersveiligheid. Zij rijden tot 1000 en 1300 kilometer aan één stuk, zonder één enkele rustpauze en vormen zo oneerlijke concurrentie voor de bedrijven die hun vrachtwagens wel met een tachograaf moeten uitrusten. De wetgever zou daar beter werk van maken. Een tachograaf voor alle vrachtwagens, ongeacht het nuttig laadvermogen.”

ERIK WECKX – LOMMEL

Erik heeft 17 jaar ervaring als vrachtwagenchauffeur.

“De laatste jaren vind ik persoonlijk dat de voorzieningen op de Belgische snelwegparkings sterk verbeterd zijn. Tegenover vroeger is dit wel een positieve verandering. Ik merk echter wel dat het nieuwe er vaak snel af is door het veelvuldige gebruik.”

'IN DUITSLAND EN FRANKRIJK ZIJN DE VOORZIENINGEN VOOR DE VRACHTWAGENS VEEL BETER'

“Voldoende plaatsen voor vrachtwagens op de parkings blijven echter achterwege. Onlangs stond ik rond 18u op de snelwegparking in Ranst richting Limburg. Aangezien er geen plaats voor vrachtwagens meer was stond ik noodgedwongen niet reglementair geparkeerd. Één uur later kwam de wegpolitie de parking opgereden met als gevolg 58 euro boete, Ik vond het wel vreemd dat onze Oost-Europese collega’s die nochtans ook verkeerd geparkeerd stonden niet beboet werden. Vanaf dat voorval probeer ik, eens ik in België ben, door te rijden naar huis. In Duitsland en Frankrijk zijn de voorzieningen voor de vrachtwagens veel beter, aan kleine parkings hebben ze bijvoorbeeld in tegenstelling tot in België wel sanitaire voorzieningen en meer plaats voor de vrachtwagens.”

“Wat veiligheid betreft ben ik steeds vrij gerust, mijn wagen is voorzien van een night lock wat maakt dat de deuren niet zomaar open gaan. Voor ladingdiefstal heb ik nooit echt veel schrik, ik vervoer namelijk grote rollen staal of blokken zink van +1 ton. Ik heb wel al een paar keer voor gehad dat het zeil van de oplegger stuk gesneden was. Ze doen dat om te kijken welke lading je bij hebt. Problemen met transmigranten heb ik nog niet gehad, als ik naar het Verenigd Koninkrijk moet, probeer ik op de weg van Limburg naar Calais zo weinig mogelijk te stoppen. Als ik al eens stop is het voor een zeer korte tijd en kijk in mijn vrachtwagen na voor ik vertrek.”

“Ook ik zie steeds vaker kleine lichte vrachtwagens rijden. Ik ervaar ook dat bestuurders van lichte vrachtwagens vaak cowboys in het verkeer zijn.”

DENNIS LAUWERS – NIEL

Ook Dennis rijdt al 17 jaar met zijn vrachtwagen op de Belgische snelwegen.

“Op de Belgische wegen die ik doe, kom ik vaak kleine parkings met weinig of geen voorzieningen tegen. Op deze parkings vind je ook vaak louche types met andere bedoelingen. Enkel in het Brusselse doe ik al eens een grote snelwegparking aan. 90 % van de tijd ben ik dan genoodzaakt foutief te parkeren omdat de parking dan al vroeg vol staat tot op de op- en afritten. Als ik moet stoppen om mijn rust te nemen zoek ik vaak andere parkings dan snelwegparkings op. Op snelwegparkings kan ik nooit echt rustig slapen, vaak door het vele lawaai van passanten, koelwagens of auto’s.”

“Persoonlijk heb ik me nog nooit echt onveilig gevoeld op een parking. Wij hebben geen speciaal slot voor ‘s nachts maar we brachten dit wel ter sprake op de ondernemingsraad. Met de dingen die je tegenwoordig allemaal hoort, voelen heel wat collega’s zich niet altijd meer op hun gemak. Alhoewel ik zelf nog nooit te maken heb gehad met ladingdiefstal of mensen die in mijn wagen willen klimmen, heb ik het al wel meerdere keren zien gebeuren bij collega-chauffeurs. Diefstal van brandstof en-of onderdelen van de vrachtwagen is mij al echter al wel meermaals overkomen.”

“Ook ik zie steeds vaker lichte vrachtwagentjes van Oosteuropese origine op de Europese snelwegen rijden. Voor die gasten moet je vaak oppassen: omdat ze geen tachograaf hebben, rijden die er vaak maar op los zonder oog te hebben voor de rij- en rusttijden en dus ook voro de veiligheid van zichzelf en de andere weggebruikers. Waarschijnlijk heeft dit deels ook te maken met het feit dat eigenlijk iedereen met een B rijbewijs zonder enige andere opleiding met deze wagens mag rijden.”

'DIEFSTAL VAN BRANDSTOF OF ONDERDELEN VAN DE VRACHTWAGEN IS MIJ AL MEERMAALS OVERKOMEN'

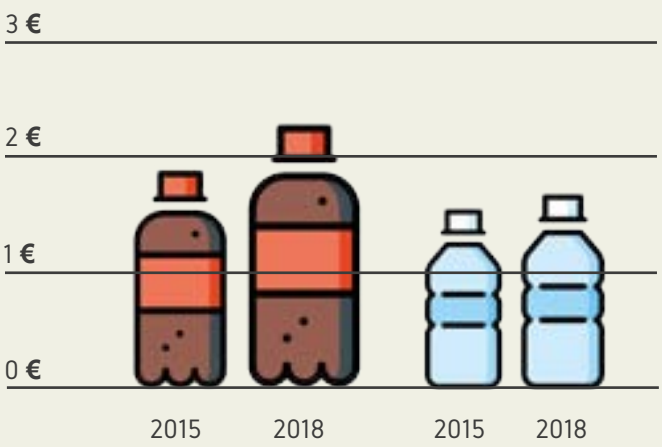
DE SNELWEGPARKINGS : VEILIG EN VERZORGD… OF ENKEL DUUR ?

WAT KOST EEN COLAATJE ? OF HOUDEN WE HET GEZOND EN DRINKEN WE PLAT WATER ?

Toen we in 2015 onze tocht langs autosnelwegparkings deden, kostte een halve liter cola in de shop gemiddeld € 1,86. Anno 2018 kost eenzelfde halveliterfles cola € 2,20. Een stijging van 18,28%. Eet je echter in het restaurant en wil je daar een colaatje bij je maaltijd, dan betaal je gemakkelijk € 2,99 uur voor diezelfde halve liter.

De prijs van een halve liter plat water steeg niet zo sterk, “slechts” 13,33%. Betaalden we hiervoor twee jaar terug gemiddeld € 1,50 in de shop van een snelwegparking, dan moeten we daar nu € 1,70 voor neertellen.

Een kopje koffie gaat er bij de meeste chauffeurs ook wel in. € 2,20 is de gemiddelde prijs voor een (klein) kopje zwart goud.



Prijsstijging van een halve liter cola en een halve lieter water op 3 jaar tijd

LAAT HET JE SMAKEN !

Net zoals in het verleden liggen de prijzen voor drankjes in de wegrestaurants nog steeds hoger dan in de shop.

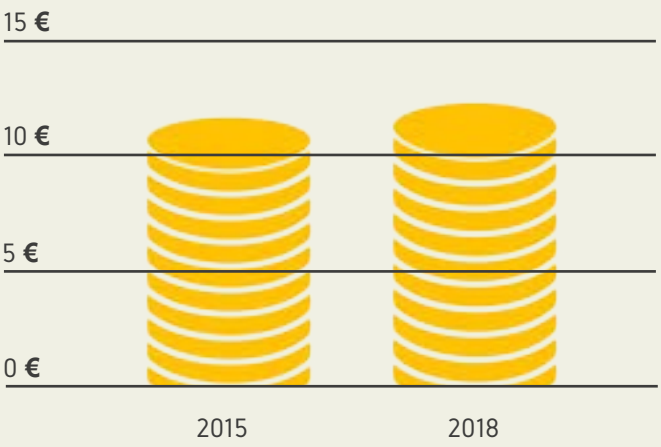
De prijzen voor de dagschotels zijn niet zo veel gestegen. Een dagschotel met hamburger of gehaktballetjes met tomatensaus is voor € 10,55 de jouwe. Kalkoengebraad met frietjes of een lekker stukje vis kost je om en bij de € 13. Wil je een sappige steak dan moet je een beetje dieper in je geldbuidel tasten.

EVEN TER VERGELIJKING: HOEVEEL STEGEN DE LONEN VAN EEN VRACHTWAGENCHAUFFEUR OP DRIE JAAR TIJD ?

In januari 2015 verdiende een vrachtwagenchauffeur (hoogste looncategorie) € 11,3470 per uur.

Drie jaar later heeft hij een uurloon van € 11,8550. Een stijging van welgeteld 4,48%.

Concreet betekent dit dat de verhoging van de prijs van de frisdrank vier keer hoger ligt dan de verhoging van het uurloon.



Stijging gemiddeld uurloon vrachtwagenchauffeur op 3 jaar tijd

EEN WASJE EN EEN PLASJE

In de meeste snelwegstations wordt het sanitair op regelmatige tijdstippen gepoetst. Er hangt een lijst met de laatste poetsbeurt en de naam van de schoonmaker/ster.

Bij de keten van 2theloo (betalend sanitair, maar wel een kortingsbon van € 0,50 voor een aankoop in de shop in ruil) is er ook regelmatig op onverwachte momenten inspectie van het sanitair.

Op andere plaatsen kost een sanitaire stop dan weer € 0,70 en krijg je in ruil ook een kortingsbonnetje van € 0,50.

Voor de douches noteerden we prijzen rond de € 2,00.

Toch zijn er nog steeds veel parkings waar absoluut niets is voorzien. We verwijzen hierbij nog steeds naar the neverending story van Peutie langs de E19. Deze parking is al jaren een stokpaardje van BTB. Parkeerplaatsen voor tientallen vrachtwagens, maar verder … niets! Geen sanitair, geen tankstation, geen shop, laat staan een restaurant.

Ondanks het gebrek aan sanitair blijft deze parking populair bij de truckchauffeurs. Getuige hiervan de stapels afval netjes opgestapeld naast de vuilnisbakken.

Wij geven na tien jaar de moed nog niet op en wachten verder op de uitvoering van de in 2007(!) gedane belofte om op deze parking de nodige basisvoorzieningen te installeren.

SLAAP ZACHT EN VEILIG IN KALKEN

Op 1 september 2017 werd in Kalken een hoogbeveiligde truckparking geopend.

Deze nieuwe parking is één van de 150 nieuw aan te leggen, beveiligde vrachtwagenparkings van een project dat wordt gecofinancierd door de Europese Unie.

In samenwerking met de Vlaamse Overheid, Total en de beveiligingsfirma G4S werden op korte termijn drie nieuwe, beveiligde truckparkings aangelegd op de as van het Trans-Europese Transportnetwerk (TEN-T), namelijk in Kalken Noord, en Kruishoutem Noord en Zuid.

Het Total tankstation Kalken Noord onderging hiertoe een vrij ingrijpende restyling.

Total Kalken Noord gaf BTB na de officiële opening een rondleiding.

“Achter de parking voor privé-voertuigen, werd er een speciale autobusparking aangelegd. Permanent toezicht op deze busparking zorgt ervoor dat hier daadwerkelijk enkel autobussen en autocars worden geparkeerd.”

“Daarachter bevindt zich de beveiligde vrachtwagenparking, die eveneens 24 uur op 24 wordt bewaakt door G4S.”

“Voorlopig is deze parking nog gratis, zolang de chauffeur er minder dan 24 u parkeert. Daarna kost elke schijf van 24 u parkeren € 15,-. De parking in Kalken kreeg vier “slotjes” toegekend. Dit is voorlopig het hoogste beveiligingsniveau in België.”

BESTAAT DE MOGELIJKHEID DAT HIER SNEL VERANDERING IN KOMT ?

“Dat hangt niet van Total af. Het is een project dat samen met de Vlaamse Overheid werd opgezet. Zij bepalen wanneer hieraan iets verandert. De maatregel is ingegeven om vrachtwagens te stimuleren om op bewaakte parkings te staan.”

We lopen verder de parking op en stellen vast dat de veiligheidsprocedure niet min is. Bij het oprijden van de parking moet er een pincode worden ingegeven en worden zowel de nummerplaat als het gezicht van de chauffeur gescand. Bij het verlaten van de parking worden deze drie elementen opnieuw gecontroleerd. Pas als het volledige plaatje klopt, kan de vrachtwagen van de parking worden gereden. De parking is praktisch ingedeeld. Het bewaakte terrein is bovendien dag en nacht verlicht.

Er zijn picknicktafels en -banken geïnstalleerd, er komen eilandjes met elektriciteitsaansluitingen voor koelvoertuigen, en wifi. In het restaurant en de shop is er ook wifi beschikbaar.

ZIJN HET RESTAURANT EN DE SHOP OOK TOEGANKELIJK VOOR DE TRUCKCHAUFFEURS?

“De vrachtwagenchauffeurs kunnen vanzelfsprekend ook naar het restaurant of de shop om iets te eten, te drinken of om boodschappen te doen. Hun verblijf op de beveiligde parking geeft hen recht op 20% korting op een maaltijd of consumptie in het restaurant. Zij kunnen ook het sanitair in het hoofdgebouw gebruiken, maar dat is betalend.”

ZIJN DAT DE ENIGE FACILITEITEN DIE VOOR HEN BESCHIKBAAR ZIJN ?

“Helemaal niet. Wat voor de chauffeurs zeker belangrijk is, zijn de overige faciliteiten waarvan zij op de beveiligde parking gebruik kunnen maken. Er is gratis sanitair ter beschikking. Warme douches, schone lavabo’s en toiletten. Alles ondergebracht in een paviljoentje binnen het omheind terrein dat ook dag en nacht verlicht is. Bovendien is het sanitaire paviljoen low maintenance opgericht, dat wil zeggen dat we met een minimum aan inspanningen de hygiëne in dit gebouw kunnen waarborgen.

In het hoofdgebouw komt ook nog een ontspanningsruimte ter beschikking waar de chauffeurs met elkaar kunnen afspreken.”

ONZE INDRUK ?

Deze beveiligde parking lijkt ons een schot in de roos, op voorwaarde dat ze betaalbaar blijft.
Aan de communicatie moet nog wat gewerkt worden. Chauffeurs durven de parking nu niet oprijden, omdat ze denken dat ze de rekening gepresenteerd gaan krijgen.

Signalisatieborden aan de ingang van de vrachtwagenparking met daarop de tarieven en de vermelding dat de parking de eerste 24 u nu gratis is, lossen dit probleem op.

Met het geweld op de parkings waarmee de vrachtwagenchauffeurs de laatste jaren worden geconfronteerd, lijkt ons dit al een deel van de oplossing.

LADINGDIEFSTAL, IN STIJGENDE LIJN

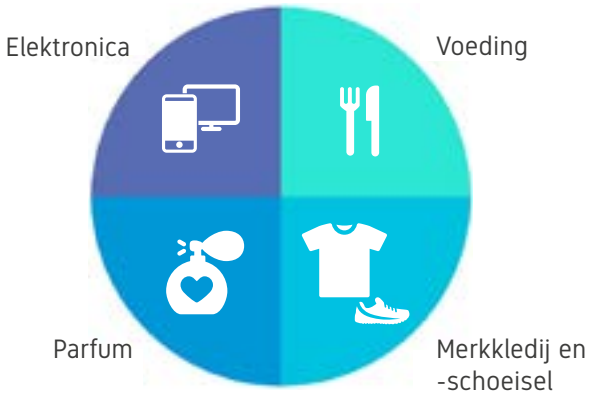
Jaar na jaar stijgt in ons land het aantal ladingdiefstallen op. Op dit ogenblik beschikken wij nog niet over de cijfers van 2017, dus spitsen we ons in dit artikel toe op de gegevens van 2016. Het aantal lading diefstallen in België steeg in 2016 met 13 %, van 578 in 2015 naar 653 in 2016.

Zowat 58% van de in 2016 gepleegde ladingdiefstallen gebeurde op onbeveiligde, open parkings. 9% van de ladingen werd ontvreemd uit ontkoppelde opleggers. 9% gebeurde op gesloten parkings of terreinen en 8% uit de opslagplaats. En oplichting is nog eens goed voor 16% van de ladingdiefstallen.

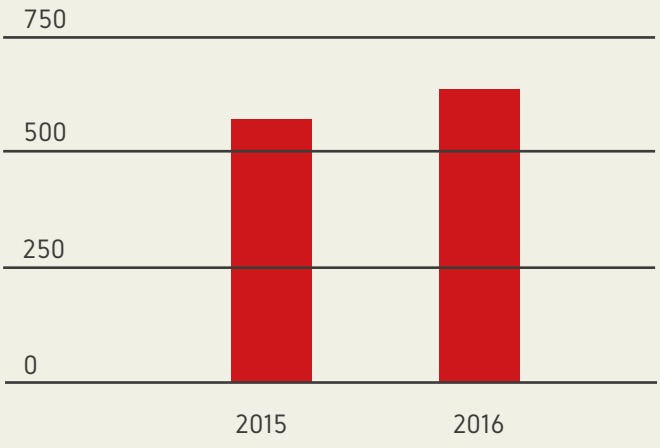
In 2016 vonden de meeste ladingdiefstallen plaats in de maanden februari, maart, augustus en december, met maart als grote uitschieter. Deze tendens werd al in 2015 ingezet.

Het weekend is om voor de hand liggende redenen met 23% van alle incidenten in 2016 de meest aantrekkelijke periode voor ladingdiefstallen. Er valt wel een vermindering op te tekenen tegenover 2015. Toen waren de weekends nog goed voor 38%. Zowel in 2015 als in 2016 is ook donderdag een “populaire” dag voor ladingdiefstallen.

De top 4 van gestolen goederen ziet er als volgt uit:



De parkings met meeste risico (zogenaamde “hot spots”) bevonden zich in 2016 voornamelijk langs de grens met Nederland in Hoogstraten op de transportzone Meer-Hazeldonk. Maar ook op de parkings tussen Brussel en Frankrijk, met forse toename langs de E19 Brussel-Bergen en de E411-as Brussel-Luxemburg.



Evolutie ladingdiefstallen in België

WERKGEVERS NEMEN ACTIE

Omwille van het verhoogde risico op ladingdiefstal verbieden werkgevers hun chauffeurs steeds meer om te stoppen aan deze hot spots.

In januari laatstleden nog verbood Essers zijn chauffeurs te stoppen tussen Genk en Calais. Indien er toch gestopt moet worden omwille van de rusttijd of om sanitaire redenen zijn er strikte procedures waarvoor de chauffeurs een speciale opleiding kregen. Bovendien moeten zij aan de hand van een checklist een controle van de vrachtwagen uitvoeren alvorens opnieuw te vertrekken. De werkgever beveelt ook aan om buiten de snelwegparkings te stoppen, indien mogelijk op een van de eigen afgesloten sites.

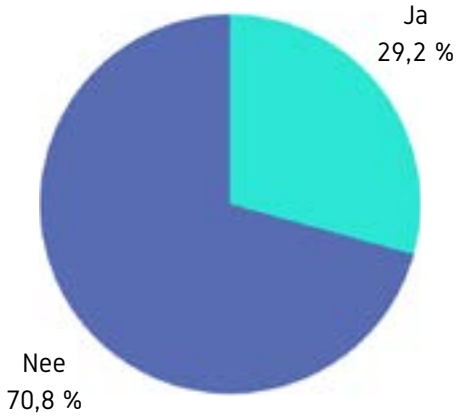
BETER LAAT DAN NOOIT

Ondanks de aanhoudende waarschuwingen van vakbonden en werkgevers schieten de beleidsmakers nu pas eindelijk in actie. De komende maanden/jaren zal de overheid investeren in een aantal beveiligde parkings die zullen voorzien worden van een beter beveiligd hekwerk, ANPR-camera's en sanitaire voorzieningen. Op een aantal parkings zullen ook privé-firma's patrouilleren.

WAT ZEGGEN DE CHAUFFEURS ZELF ?

Uit een bevraging die wij bij 1.163 vrachtwagenchauffeurs deden, is naar voor gekomen dat 29% van de bevraagden reeds het slachtoffer van ladingdiefstal werd op een Belgische snelwegparking.

Bent u op een belgische snelwegparking reeds het slachtoffer geworden van ladingdiefstal ?



OPLOSSINGEN

De (snelweg)parkings zijn niet van de ene op de andere dag onveilig geworden. BTB zegt al meer dan tien jaar dat er onvoldoende veilige en comfortabele parkings zijn. Er moet dan ook dringend duidelijke acties ondernomen worden. Het huidige beleid met halve maatregelen is een pleister op een houten been!

Er is ten eerste meer nood aan bewaakte vrachtwagen parkings.

Ten tweede moet er meer camerabewaking komen. Nu is die vooralsnog beperkt tot de tankstations.

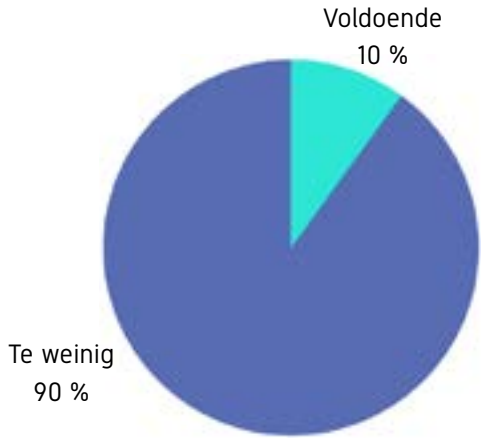
En ten derde zijn er meer politiepatrouilles nodig, al horen we van de politiemensen dat er nu al te weinig manschappen zijn.

BUSJE KOMT ZO ...
ALS ZE EEN PARKEERPLAATS GEVONDEN HEEFT

Omdat niet enkel vrachtwagenchauffeurs parkeermogelijkheden zoeken, voerden wij ook bij de autobus- en autocarchauffeurs een enquête.

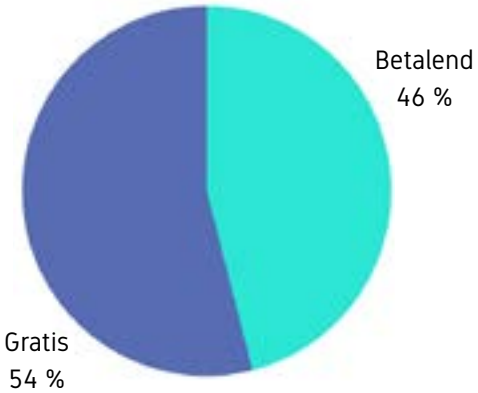
Uit deze bevraging is gebleken dat Gent, Antwerpen, Brussel, Brugge, Luik en Namen de meest bezochte steden zijn.

VOLDOENDE PARKEERGELEGENHEID IN DE STEDEN?



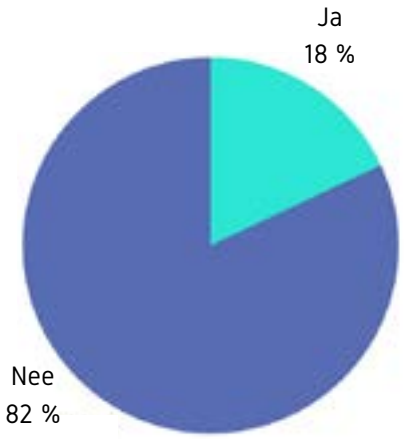
Op onze vraag of er in de steden voldoende parkeergelegenheid is, antwoordt 90% van de ondervraagden dat er te weinig parkeerplaatsen voorzien zijn.
Een duidelijke ergernis is ook dat de aanwezige parkeerplaatsen vaak door auto's worden ingenomen.
Slechts 10% van de bevraagden geeft aan dat er volgens hen voldoende parkeergelegenheid is.

GRATIS OF BETALENDE PARKINGS?



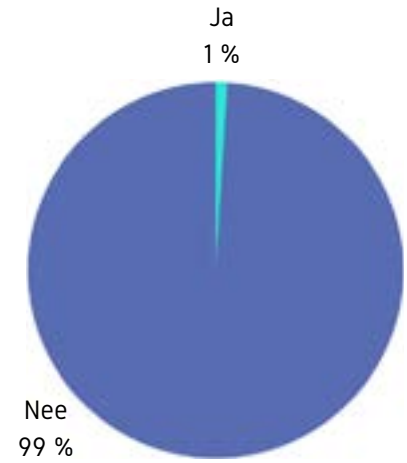
54% van de autobus- en autocarchauffeurs meldt dat de parkings gratis zijn, 46% dat ze betalend zijn.

KAN DE CHAUFFEUR DE PASSAGIERS OP HUN LOCATIE AFZETTEN?



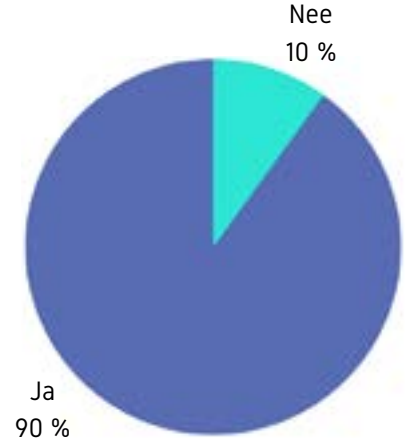
Amper 18% van de bevraagden geeft aan de passagiers vaak op de gewenste locatie te kunnen afzetten.
82% is niet of zelden in de mogelijkheid dit te doen.

VOORZIENINGEN VOOR BUSCHAUFFEUR OP PARKING?



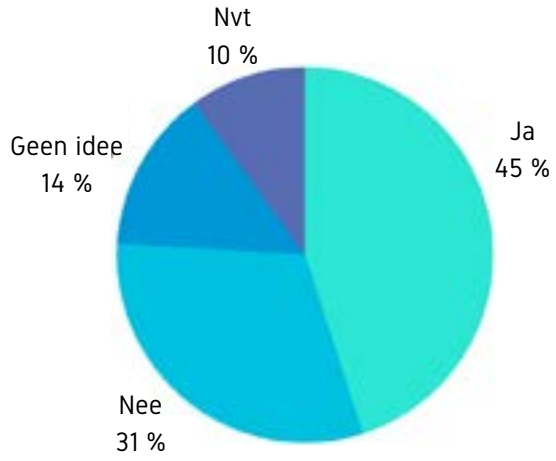
Met de voorzieningen (toilet, eet- en drankgelegenheden) voor onze bus- en carchauffeurs op de parkings is het zeer pover gesteld. 99% geeft aan dat er op de parkings in de steden weinig of geen voorzieningen zijn. 1% van de bevraagden is wel tevreden.

IK STOP OP SNELWEGPARKINGS



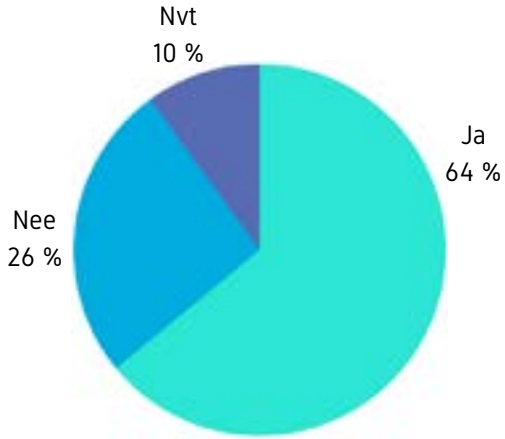
90% van de chauffeurs zegt regelmatig te stoppen op snelwegparkings.

ZIJN DE SNELWEGPARKINGS VEILIG?



45% van de chauffeurs geeft aan dat de snelwegparkings veilig zijn. 31% vindt van niet. 14% geeft aan geen idee te hebben over de veiligheid op de snelwegparkings. Voor 10% van de ondervraagden is deze vraag niet van toepassing, omdat zij geen gebruik maken van deze parkings.

VERPLICHTE COMMERCIELE STOP?



De overgrote meerderheid (64%) van de bus- en car-chauffeurs geeft aan dat zij tijdens hun rit verplicht commerciële stops op snelwegparkings moeten inlassen. 26% zegt dit niet te doen en voor 10% van de bevraagden is dit niet van toepassing.

LEES OOK ONZE ANDERE DOSSIERS

VORIGE PARKINGBOEKEN

Dit parkingboek is het zevende in de reeks.
Interesse in de 6 vorige? Je kan ze vinden op volgende links

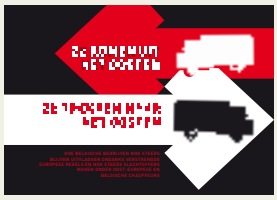
Parkingboek 2007 : http://tinyurl.com/BTB-parkingboek-2007
Parkingboek 2008 : http://tinyurl.com/BTB-parkingboek-2008
Parkingboek 2009 : http://tinyurl.com/BTB-parkingboek-2009
Parkingboek 2010 : http://tinyurl.com/BTB-parkingboek-2010
Parkingboek 2012 : http://tinyurl.com/BTB-parkingboek-2012
Parkingboek 2015 : http://tinyurl.com/BTB-parkingboek-2015

SOCIALE DUMPING

Naast het onderzoek naar de parkings, publiceerde BTB ook dossiers over sociale dumping.

Zwartboek 2010 : http://tinyurl.com/Zwartboek-sociale-dumping-2010
Zwartboek 2012 : http://tinyurl.com/Zwartboek-sociale-dumping-2012
Zwartboek 2017 : http://tinyurl.com/Zwartboek-sociale-dumping-2017

Witboek 25 maatregelen tegen sociale dumping : http://tinyurl.com/btb-ubt-socialdumping



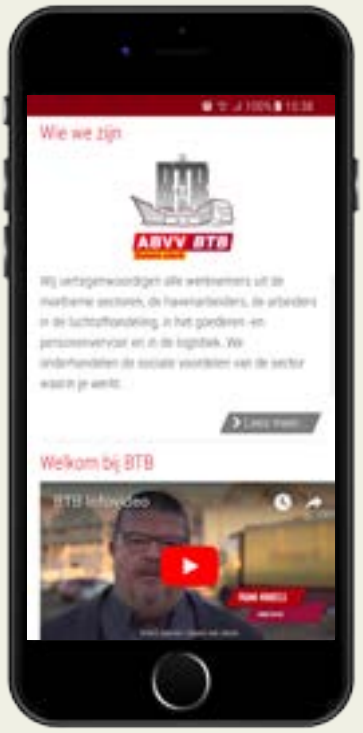
UBER

In 2015 maakten we ook een dossier over de illegale taxidienst UBER,
dat later nog een update kreeg.

Dossier UBER : http://tinyurl.com/btb-dewaarheidoveruber
Update september 2015 : http://tinyurl.com/btb-dewaarheidoveruber-update1

Wil je op de voet volgen welke acties BTB de voorbije jaren al ondernam tegen sociale dumping?
Surf dan naar www.stopsocialdumping.be

VOLG BTB ONLINE



www.btb-abvv.be

BTB-ABVV Transport & Logistiek

@btb_abvv

btb_ubt

COLOFON

Verantwoordelijke uitgever :
Frank Moreels, Paardenmarkt 66, 2000 Antwerpen

Werkten mee aan dit nummer :
Frank Moreels, Véronique De Roeck, John Reynaert, Steven Steyaert, Erik Maes, Agata Osicka, Vincent Grignard, Wim De Jonghe, Sabrina Lossignol, Inge De Beule, Philippe Dumortier, Michel Dillies, Sandra Langenus, Tom Peeters, Nanuszka Cartiaux, Christel Evers

Fotos :
Véronique De Roeck, Erik Maes, Steven Steyaert

Layout : Kurt Poelmans

Maart 2018