ABVV BTB
Samen sterk

ONVOLDOENDE ONVEILIG ONCOMFORTABEL

ZWARTBOEK BELGISCHE AUTOSNELWEGPARKINGS

september 2020

Inhoud

4 Wie vulde de enquête in?

6 Onvoldoende

12 Oncomfortabel

20 Onveilig

29 Uitgerust op de weg?

32 De besten en de slechtsten van de klas

36 Parkingapplicaties - een moeilijk verhaal

40 Conclusies

42 Bronvermelding

43 Lees ook onze andere dossiers

44 Volg BTB online

Respect voor vrachtwagen- en autocarchauffeurs begint met VOLDOENDE, VEILIGE en COMFORTABELE parkings

Vrachtwagenchauffeurs verdienen beter dan wat BTB nu al 14 jaar vaststelt op parkings langs de Belgische autosnelwegen. Drie kernwoorden blijven na al die jaren van toepassing : **ONVOLDOENDE**, **ONVEILIG** en **ONCOMFORTABEL**.

In de aanloop naar dit negende zwartboek 'Veilige parkings' deden wij opnieuw een enquête onder professionele chauffeurs om hun mening te vragen. Want daar gaat het tenslotte over, hoe de chauffeurs zelf de toestand ervaren. Naar hun stem wordt immers veel te weinig geluisterd.

Het rapport hierover lees je in dit zwartboek. Maar zonder vooruit te lopen op de conclusies van de enquête, geven we alvast dit mee :

Neen, er zijn (nog steeds) niet genoeg parkeerplaatsen voor vrachtwagens en autocars.

Ja, éénderde van de respondenten vindt de Belgische snelwegparkings onveilig.

Waarom het allemaal zo lang duurt, waarom er maar geen oplossing komt voor een simpel probleem, dat begrijpt geen enkele autocar- of vrachtwagenchauffeur. Eén van de oorzaken is ongetwijfeld de versnippering van bevoegdheden.

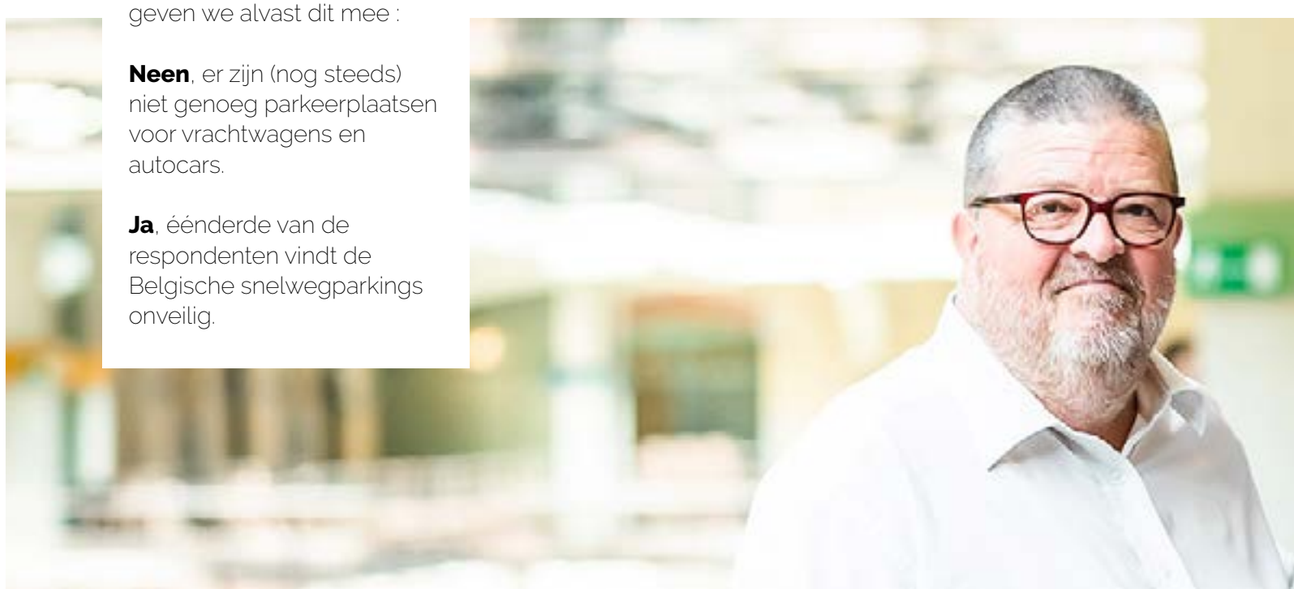
De infrastructuur langs de snelwegen is regionale materie. Daar gaan de regionale ministers van mobiliteit over. Rij- en rusttijden van truckers en autocarchauffeurs zijn dan weer federaal, of zelfs Europees.

Veiligheid op de parkings, handhaving door de politie, ... is federaal en daar zijn de ministers van Binnenlandse zaken en van justitie verantwoordelijk voor ...

Op die manier moet het niet verwonderen dat we niet kunnen spreken van een samenhangende aanpak. Professionele chauffeurs zijn slachtoffers van een versnipperd en dus inefficiënt beleid.

Wordt het geen tijd om de professionele chauffeur te geven waar hij net zoals elke andere werknemer recht op heeft? Veiligheid, gezondheid, hygiëne, ... mogen dan evidente basisrechten lijken, voor de professionele chauffeur zijn ze nog niet weggelegd.
Dit probleem aanpakken, zou pas échte verandering zijn.

Frank MOREELS
Voorzitter BTB



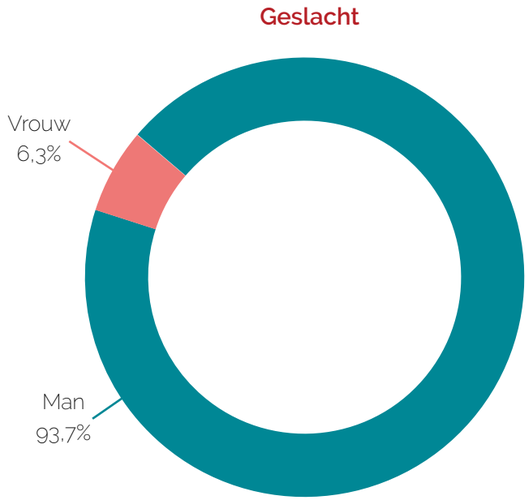
Wie vulde de enquête in ?

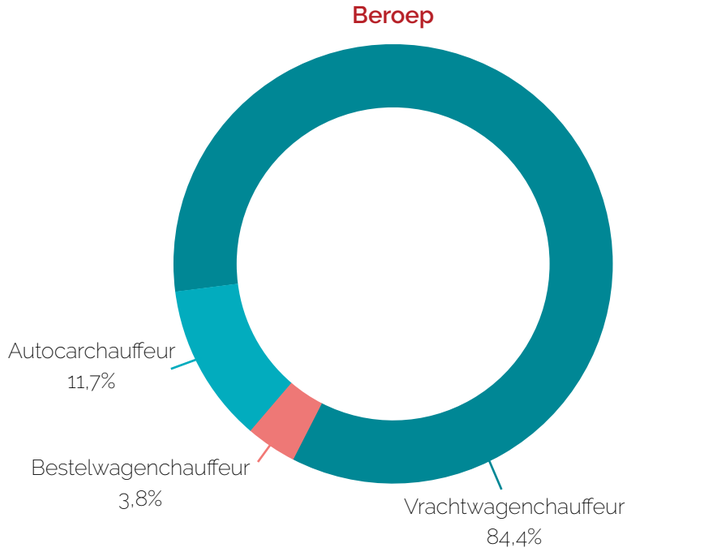
Onze snelwegparking-enquête werd ingevuld door enkele honderden chauffeurs van vrachtwagens, bestelwagens en autocars. De overgrote meerderheid van hen zijn mannen. De meesten behoren tot de leeftijdscategorie + 40 jaar.

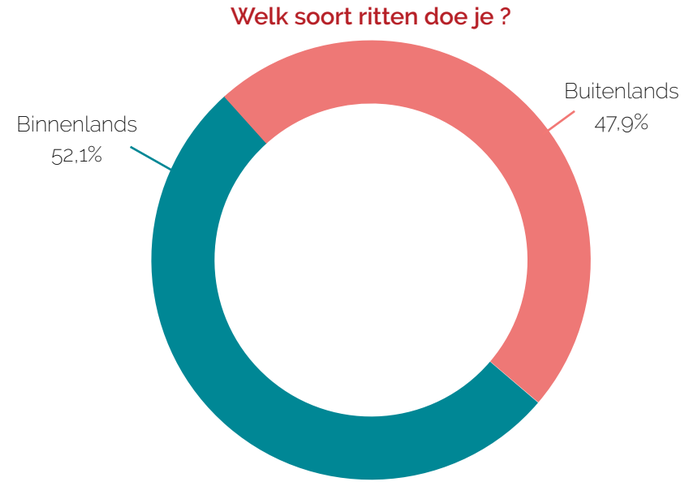
Het grootste deel van de respondenten op deze enquête zijn vrachtwagenchauffeurs.

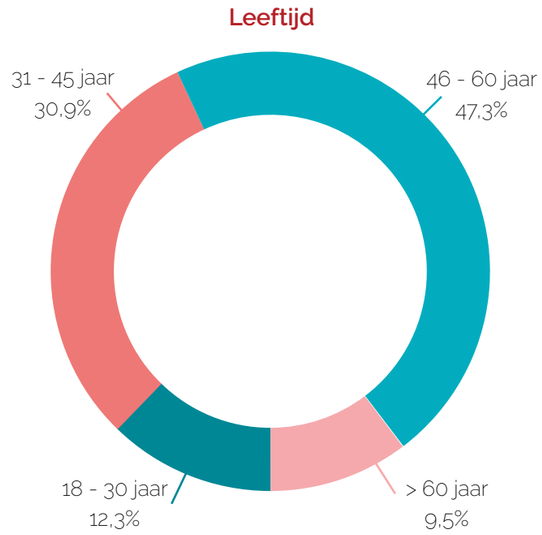
De verhouding tussen de chauffeurs die nationaal en internationaal rijden, is fifty-fifty.

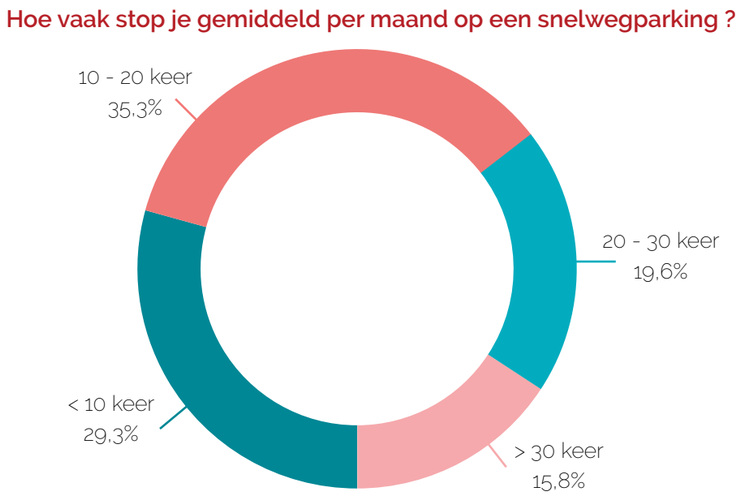
De meeste chauffeurs stoppen een aantal keer per maand op een parking.











Onze gegevens worden door experten bevestigd

De chauffeurs die reageerden op onze enquête staan trouwens niet alleen met hun kritiek.

Nationale en internationale onderzoeksbureaus en instellingen die de problematiek van de snelwegparkings monitoren, komen tot dezelfde conclusies. We verwijzen onder meer naar de studie van de Europese Commissie over veilige en beveiligde parkings, die in dit parkingboek geciteerd wordt.[1]

Onvoldoende

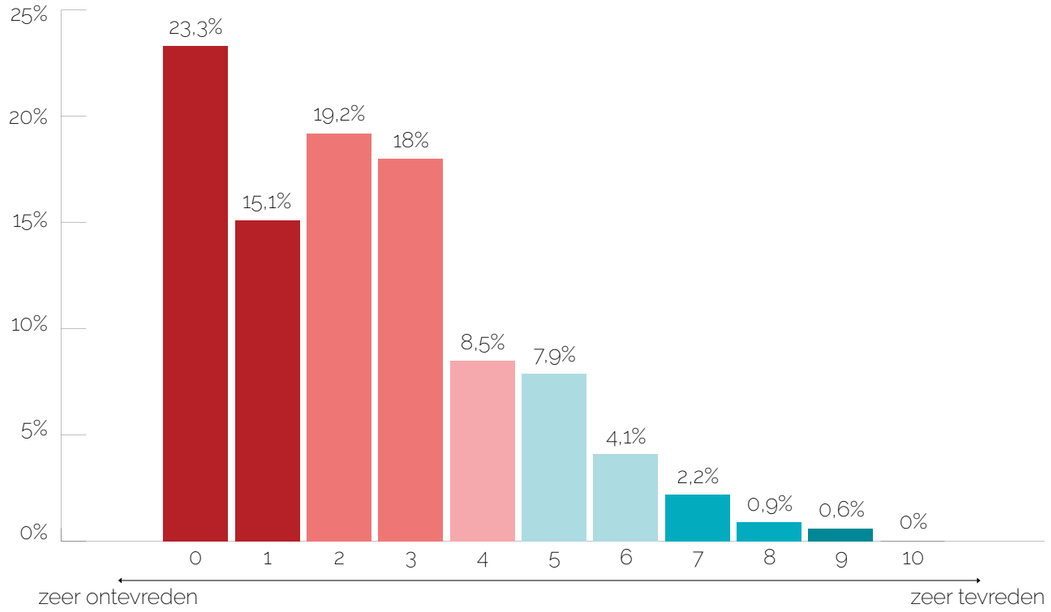
75% van de chauffeurs vinden dat er onvoldoende parkeerplaatsen zijn langs de snelweg.

De antwoorden op de eerste vraag over de snelwegparkings trekken al onmiddellijk onze aandacht: 'Hoe tevreden ben jij over het aantal beschikbare rustplaatsen langs de Belgische autosnelwegen?"

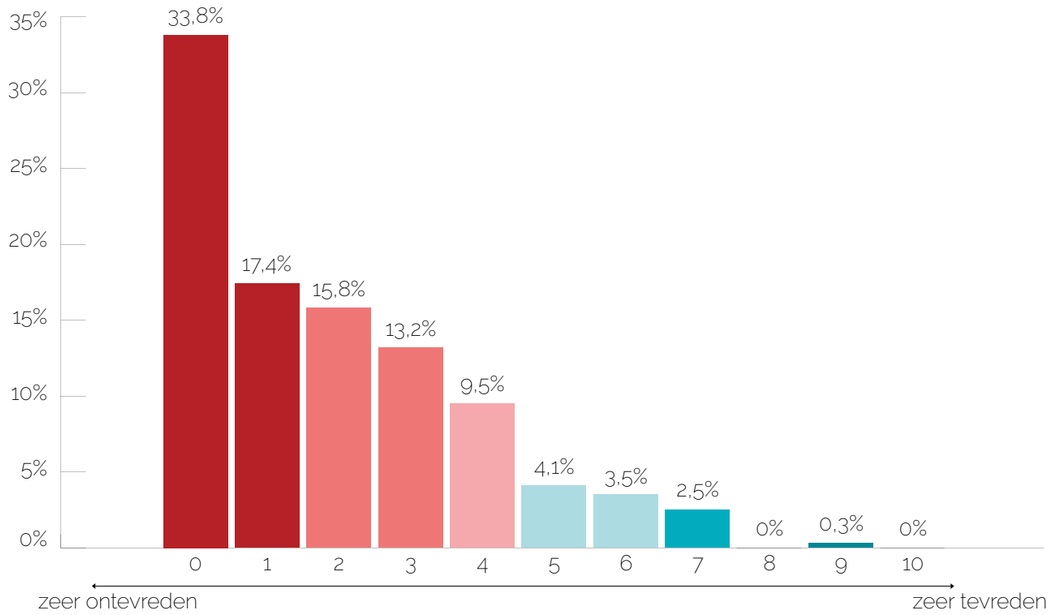
Meer dan 75% van de chauffeurs geeft een quotering van 0 tot en met 4 (waarbij 0 staat voor heel ontevreden en 10 voor heel tevreden). Vooral vanaf de late namiddag blijkt er nog steeds een schrijnend gebrek te zijn aan parkeerplaatsen voor camions en autocars.

Idem dito voor de tevredenheid over de informatie die beschikbaar is over vrije rustplaatsen in de buurt.

Hoe tevreden ben je over het aantal beschikbare rustplaatsen bij de Belgische snelwegparkings ?



Hoe tevreden ben je over de informatie die beschikbaar is over vrije rustplaatsen in de buurt ?



Wat doet de overheid aan dit tekort aan parkeerplaatsen? Duidelijk te weinig, veel te traag, ...

Al 14 jaar op rij klaagt BTB deze problematiek aan bij het wisselende défilé van ministers bevoegd voor mobiliteit. Het feit dat er 4 ministers van mobiliteit zijn, waarvan 3 voor de parkinginfrastructuur, maakt de zaak er niet makkelijker op. Om nog te zwijgen over de andere betrokken ministers (binnenlandse zaken, als het over de snelwegpolitie gaat ...). De versnippering van bevoegdheid speelt hier een nefaste rol.

Zelfs de werkgeversfederaties treden ons bij om het tekort aan parkeerplaatsen aan te klagen. Er zijn nu eenmaal niet genoeg kwalitatieve, veilige rustplaatsen met degelijke sanitaire installaties in België.

Liggen er plannen op de plank van de Belgische ministers om hier iets aan te doen ?

Vlaanderen

Vlaams Minister van Mobiliteit en Openbare Werken **Lydia Peeters** erkent alvast dat het een groot probleem is dat zich al jaren stelt.

In een interview met haar lezen we het volgende. *"Het tekort aan parkeerplaatsen is gekend en een uitbreiding van de totale parkeercapaciteit is nodig. Er zullen nog enkele nieuwe dienstenzones langs onze autosnelwegen gerealiseerd worden. Deze legislatuur voorzien we 2 nieuwe dienstenzones in Stekene met ongeveer 40 parkeerplaatsen voor vrachtwagens. Daarnaast trek ik tijdens deze legislatuur 10.700.000 euro uit voor de herinrichting van parkings. Bij herinrichting van dienstenzones of parkings wordt ingezet op de optimalisatie van het aantal parkeerplaatsen, zowel voor parkings in eigen beheer als bij concessievernieuwingen. Verder is het opzet om bij een herinrichting te zorgen voor een algemene basisveiligheid met faciliteiten zoals sanitair en veiligheidsmaatregelen zoals camera's en stevig hekwerk."*[2]

In datzelfde interview geeft de minister al onmiddellijk aan dat dit niet voldoende zal zijn. Zij hoopt dan ook op bijkomende en/of private initiatieven zoals private (bewaakte) truckparkings, extra parkeervoorzieningen in de havens, verplichte zones voor truckparkings bij grote logistieke zones, …

Op de website van Minister Peeters lezen we dat er "voor 2020 een aanzienlijk bedrag van 3,5 miljoen euro voorzien is voor de aanpak van parkings langs de snelwegen in functie van het strategisch netplan en de voortzetting van het bewakingscontract als maatregel in kader van transmigratieproblematiek."[3] Uit verdere berichtgeving maken we op dat 2 miljoen euro van dit budget zal worden vrijgemaakt om de beveiliging van de snelwegparkings in Vlaanderen te garanderen door het inzetten van privé-bewakingsagenten. Jammer genoeg vergeet men dat de politiediensten, die in eerste instantie de publieke veiligheid moeten garanderen, absoluut niet uitgerust zijn om "de orde te handhaven" op de snelwegparkings.

De veiligheid op de parkings is uiteraard van het grootste belang. Wij ondersteunen dan ook ten volle dat er budget wordt uitgetrokken om de transmigratieproblematiek het hoofd te bieden. (Lees meer hierover in het hoofdstuk 'Onveilig').

Maar wij blijven wel op onze honger zitten voor wat betreft de (her)aanleg van (bijkomende) snelwegparkings die meer aansluiten bij de noden van de vrachtwagenchauffeurs. Wij kijken dan ook vol verwachting uit naar de manier waarop Minister Peeters het budget voor de rest van haar legislatuur zal besteden. Veiligheid garanderen is immers meer dan illegale insluiping tegengaan. Het gaat ook over illegaal storten, dubbel en onveilig parkeren, …

De doorverwijzing van Minister Peeters naar de subsidies van het Vlaams Agentschap Innoveren en Ondernemen om bijvoorbeeld airconditioning in een vrachtwagen te installeren om op die manier de nachtrust en dus ook de veiligheid en de alertheid van de chauffeurs te vergroten, is voor ons alvast ontoereikend. Airco alleen is niet voldoende om uitgerust achter het stuur plaats te nemen. Een rustige, veilige parkeerplaats, propere sanitaire installaties en gezonde maaltijden langs de baan zullen pas echt bijdragen tot meer verkeersveiligheid op de Belgische snelwegen.

Brussel en Wallonië

Naast Vlaams Minister Lydia Peeters zijn er ook nog de Brusselse en de Waalse ministers van mobiliteit, bevoegd voor de snelwegparkings in hun gewest.

Voor Brussel is dit **Elke Van den Brandt** (Groen) en voor Wallonië **Philippe Henry** (Ecolo).

Beide groene ministers zijn totaal niet bezig met de problematiek van de vrachtwagenparkings, laat staan met de chauffeurs die deze parkings bezoeken. Sterker nog, Philippe Henry wil het aantal vrachtwagens op de Waalse snelwegen drastisch naar beneden krijgen.[4] De enige parkinginvestering die hij wil doen is de aanleg van meer carpoolparkings en het opknappen van de bestaande parkings van Waremme, Bierges, Houdelange en Sprimont. In het plan voor mobiliteit en infrasructuur is er voor de periode 2020-2026 hiervoor 20 miljoen euro voorzien.[5] Vanaf 2021 zou er ook een proefproject moeten starten waarbij chauffeurs in real-time kunnen kijken of op de Waalse parkings nog plaats is om te parkeren. Dit kadert in een groter Europees platform.

Brussels Minister Elke Van den Brandt haar prioriteit ligt op een vlotte mobiliteit en gezonde lucht voor Brussel. Vrachtwagenparkings en hun chauffeurs staan niet op haar to do list. "Ik zal als minister iedere dag alles geven om ervoor te zorgen dat we schone lucht kunnen inademen en ons vrij en veilig kunnen verplaatsen." [6]

Ook het Brussels regeerakkoord pleit voor minder vrachtwagens op de wegen: "Bovendien zal het Gewest het goederenvervoer over het water aanmoedigen, zowel voor de levering van goederen als voor het beheer van werfmateriaal, om het aantal vrachtwagens op de wegen te verminderen en zo bij te dragen tot een meer verkeersluwe mobiliteit."[7]

Wat betreft parkings spreekt het Brussels regeerakkoord alleen maar over de aanleg van beveiligde fietsparkings en overstapparkings (P+R) aan de rand van de stad.

Europa

In tegenstelling tot België en Vlaanderen heeft Europa de problematiek van veilige en comfortabele parkings al bijna 15 jaar op de Europese agenda staan. Met het nieuwe mobility package wil Europa prioriteit geven aan de uitbreiding van het aantal (beveiligde) vrachtwagenparkings. In een studie van februari 2019 stelde de commissie dat er een tekort is van minstens 100.000 plaatsen. In de Europese Unie zijn veel meer parkeerplaatsen nodig waar vrachtwagenchauffeurs overdag en 's nachts veilig kunnen rusten. Het totaal aantal parkeerplekken op beveiligde parkings moet groeien naar 400.000 stuks. Dat blijkt uit een studie van de Europese Commissie, die de huidige situatie voor truckers onderweg 'onaanvaardbaar' noemt. De commissie wil daarom dat er 'EU-Parkings' langs de snelwegen komen die voldoen aan minimumeisen voor sanitair, restauratie en comfort.

In het onderzoek wordt ook gepleit voor de invoering van vier veiligheidsniveaus, van brons tot platinum, naargelang de aanwezigheid van hekken, toezicht en verlichting. Dat er gepleit wordt voor een eenvormige kwalificatie van de parkings in Europa is een goede zaak. Uniformiteit in plaats van versnippering zorgt voor duidelijkheid bij parkinguitbaters, chauffeurs, transportbedrijven en verladers.

Aangezien er nog steeds verschillende organisaties zijn die een quotering geven aan vrachtwagenparkings zijn er nu verschillende labels (LABEL[8], VEDA[9] en PSR[10]), die erg van elkaar verschillen en ook niet eenduidig gecontroleerd worden. De commissie stelde in haar rapport dan ook het eigen certificiëringssysteem voor waarbij het SSTPA (Safe and Secure Truck Parking Area) als pilootproject het label al aan enkele parkings toekende.

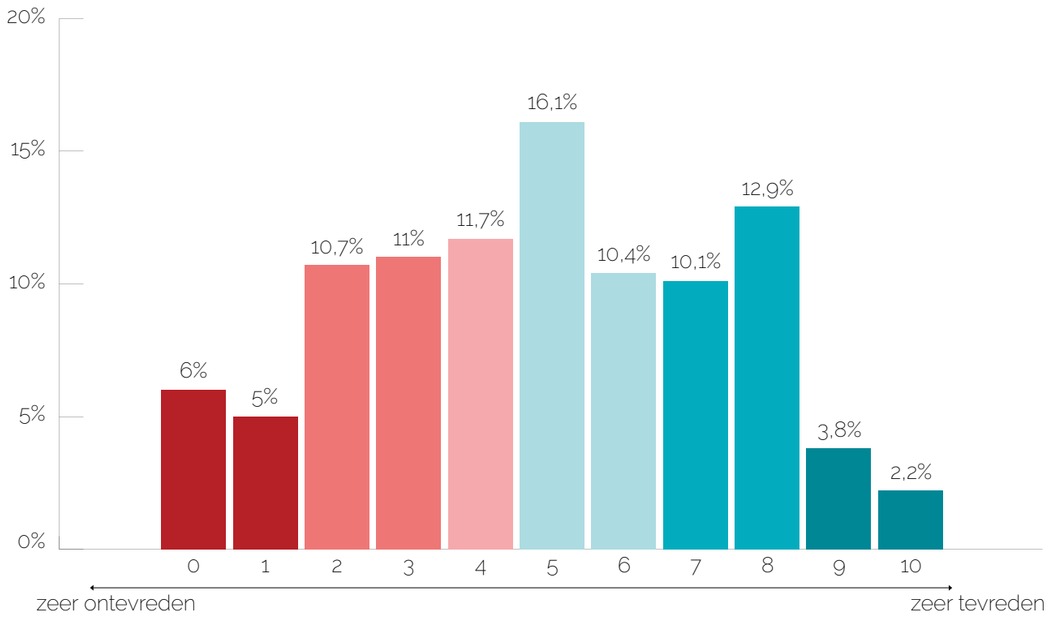
De Europese Commissie laat weten geld uit het fonds Connecting Europe Facility beschikbaar te stellen voor beveiligde parkeerplekken. Een groep experts denkt met de Commissie mee over de vraag hoe Europa voor die extra plekken kan zorgen. In de groep zitten onder meer chauffeurs, vakbonden, transportbedrijven, vrachtwagenfabrikanten, expediteurs, ladingbelanghebbenden en verzekeraars.

Oncomfortabel

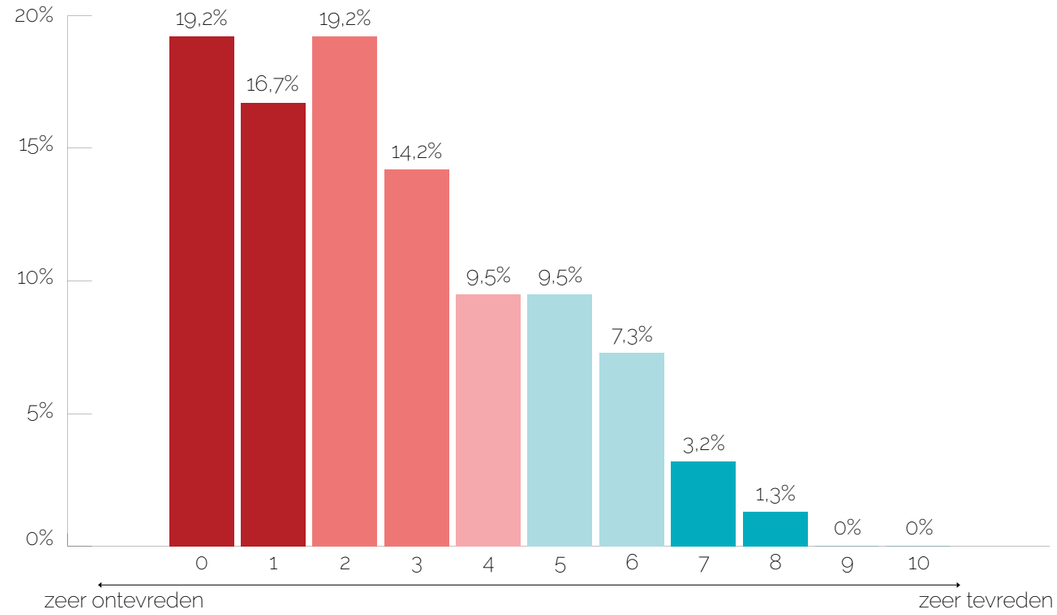
Eten en drinken on the road is te duur voor bijna 80% van de chauffeurs !

Daar waar het gros van de chauffeurs redelijk tevreden is over het aanbod van drankjes en maaltijden in de parkingshops, is die tevredenheid heel wat minder als het gaat over de kostprijs van deze consumpties.

Hoe tevreden ben je over het aanbod aan dranken en maaltijden in de parkingshops ?



Hoe tevreden ben je over de kostprijs van de dranken en maaltijden in de parkingshops ?



Fit en gezond achter het stuur

Volgens Lode Godderis, directeur Kennis, Informatie en Research bij IDEWE, heeft meer dan 70% van de vrachtwagenchauffeurs overgewicht. Bovendien stijgt dit overgewicht met de leeftijd. De stress van het verkeer en de tijdsdruk waarmee zij op het werk te kampen hebben, leiden ertoe dat zij vlugger naar snelle suikers en koolhydraten grijpen.

Spijtig genoeg zijn dit net de voedingsproducten die ervoor zorgen dat je lichaamsgewicht toeneemt. Bovendien is er ook een duidelijk verband tussen een ongezonde levensstijl en slaperigheid, een extra risico als je aan het stuur zit.

De laatste jaren hebben de meeste ketens van wegrestaurants al inspanningen geleverd om een gezondere menukaart aan te bieden.

Toch zouden de snelwegrestaurants en -parkings ook hier nog een grote rol kunnen spelen door bijvoorbeeld de gezondere menu's meer te promoten aan redelijke prijzen. Door meer fruit en gezonde snacks aan te bieden in plaats van de traditionele chocoladereep of chips. Door meer mogelijkheden tot lichaamsbeweging te voorzien bijvoorbeeld door de inrichting van een fitnessruimte of een looppiste.

TIPS

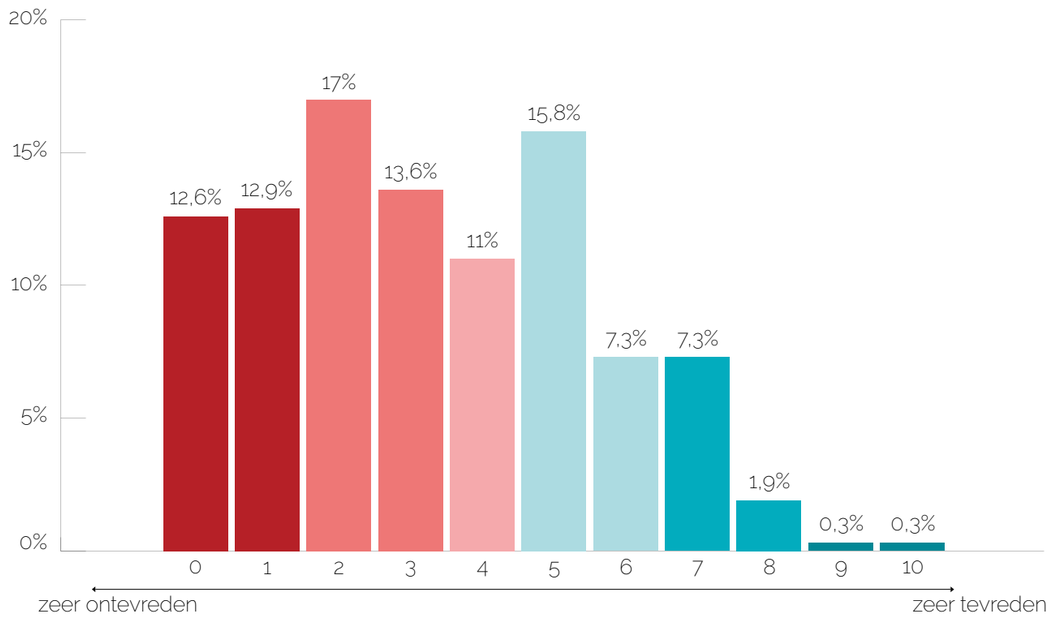
- Eet licht verteerbaar voedsel, verschillende keren per dag.
- Zware maaltijden maken je moe en minder alert.
- Eet gevarieerd en zorg ervoor dat je genoeg vitaminen en mineralen binnen krijgt.
- Vermijd 'snelle suikers', bijvoorbeeld in de vorm van zoete snacks of frisdranken. Ze geven je even een energieboost, maar zorgen ervoor dat je je erna zelfs minder energiek voelt. Bovendien leiden ze op termijn tot gewichtstoename of in het slechtste geval zelfs tot diabetes.
- Drink zeker anderhalve liter water per dag.
- Drink zeker geen alcohol of gebruik geen 'middelen' als je nog moet rijden. Matig ook 's avonds je alcoholgebruik als je de dag erna nog moet rijden.
- Neem genoeg lichaamsbeweging, probeer zo veel mogelijk te sporten.
- Zorg voor een goede nachtrust, zodat je fit aan je nieuwe dagtaak kan beginnen.[11]

Oncomfortabel

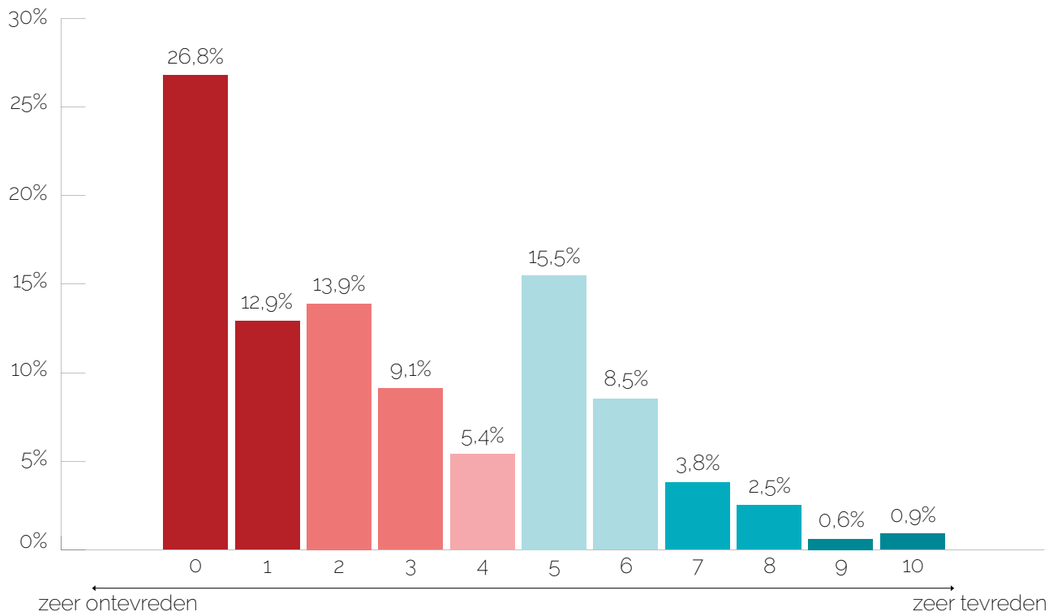
Snelwegparkings hebben slechte buitenaccomodatie en gebrekkige wifi

De tevredenheidsscore over de buitenuitrusting van de parkings (picknicktafels, zitbanken, vuilbakken, ...) ligt ook niet vrij hoog.
Slechts een derde is redelijk tot erg tevreden over de buitenuitrusting en de wifi van de parkings. Nog veel ruimte voor verbetering dus.

Hoe tevreden ben je over de buitenuitrusting: picknicktafels, bankjes en vuilnisbakken ?



Hoe tevreden ben je over het internet op de snelwegparkings?



Oncomfortabel

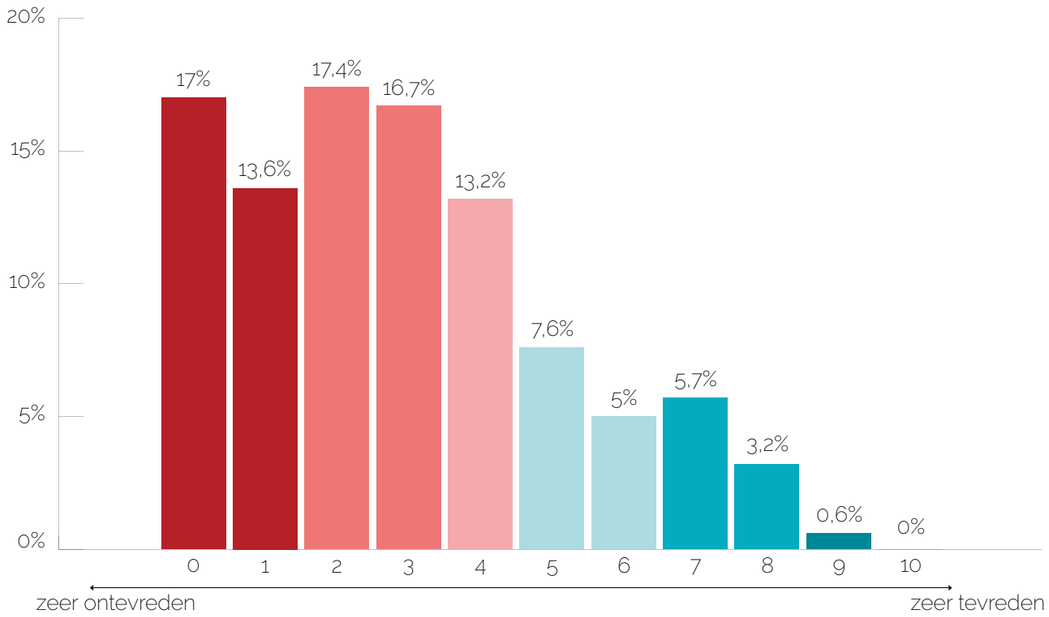
Wasjes en plasjes: vuil en te duur sanitair

Over het beschikbare sanitair zijn de reacties verdeeld, maar steeds in de negatieve zin. Té duur, té weinig toiletten en douches, maar vooral ook: niet proper genoeg!

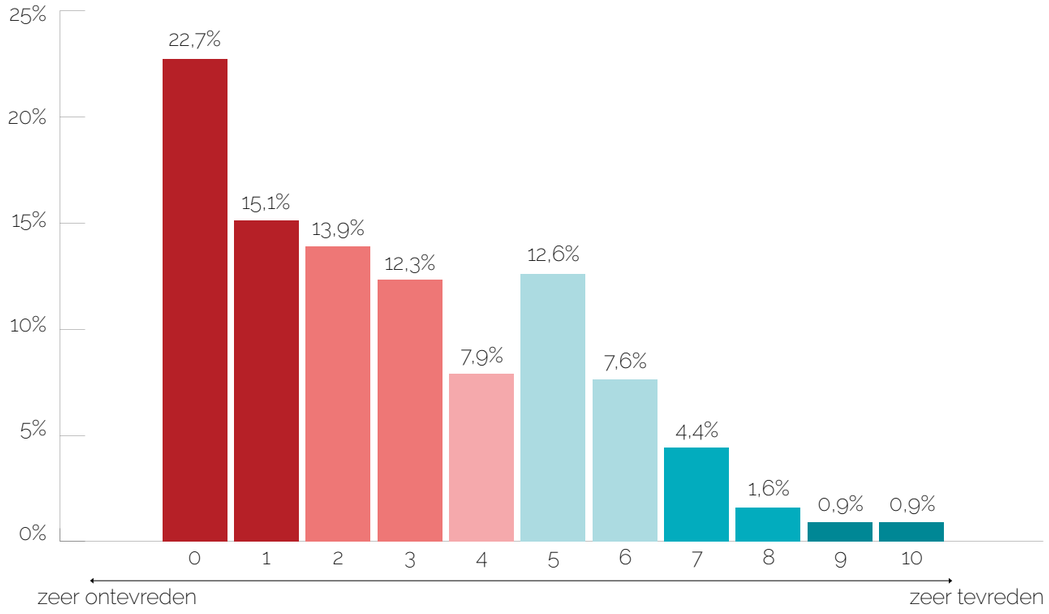
Zelfs bij betalend sanitair (kostprijs voor een plasje variërend van 50 cent tot en met 1 euro) worden ronduit onhygiënische toestanden aangetroffen. Een deel chauffeurs geeft dan ook aan hun toiletbezoek liever uit te stellen tot ze bij hun klant zijn dan een sanitaire stop op een snelwegparking in te lassen. Ook de toegankelijkheid van het sanitair (openings-uren) vormt nog steeds een probleem.

De verlichting van de snelwegparkings krijgt globaal genomen één van de beste scores in de enquête.

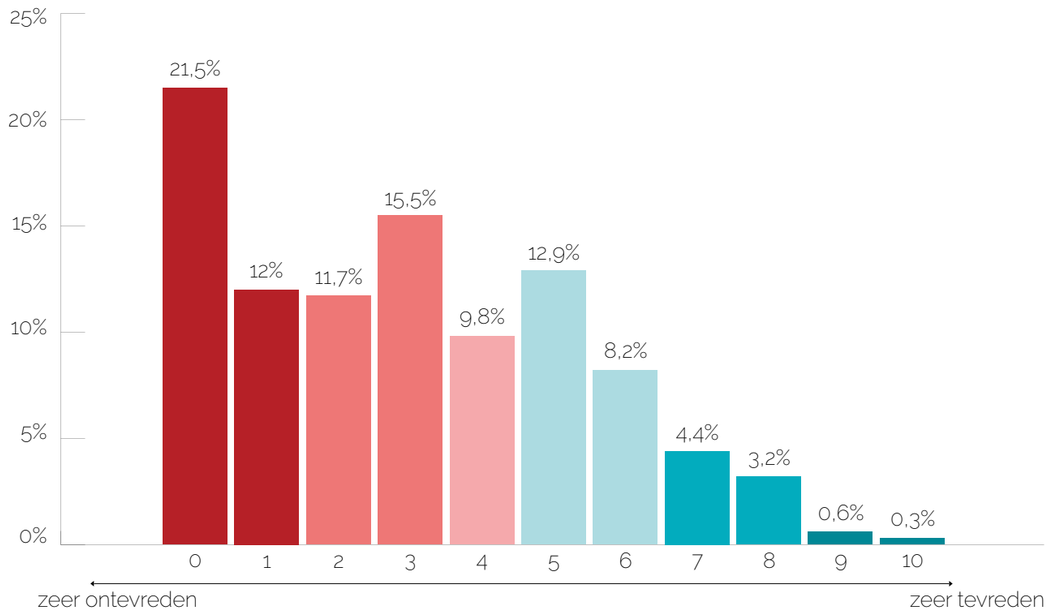
Hoe tevreden ben je over het aantal toiletten en douches op de snelwegparkings ?



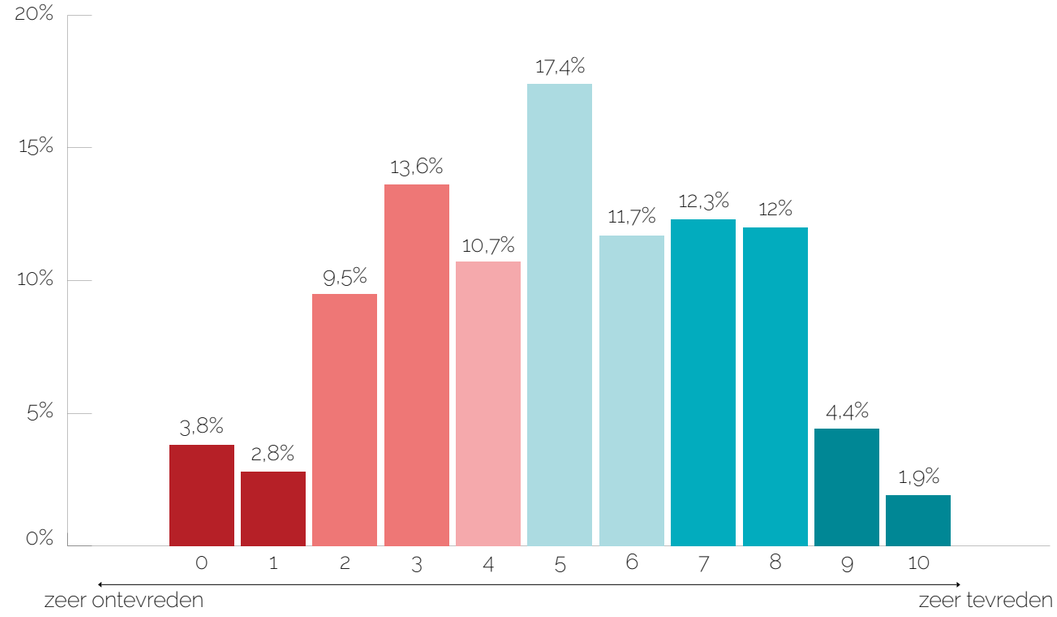
Hoe tevreden ben je over de kostprijs voor het gebruik van het sanitair op de snelwegparkings ?



Hoe tevreden ben je over de netheid van de toiletten en douches op de snelwegparkings ?



Hoe goed zijn de Belgische snelwegparkings verlicht ?



Onveilig

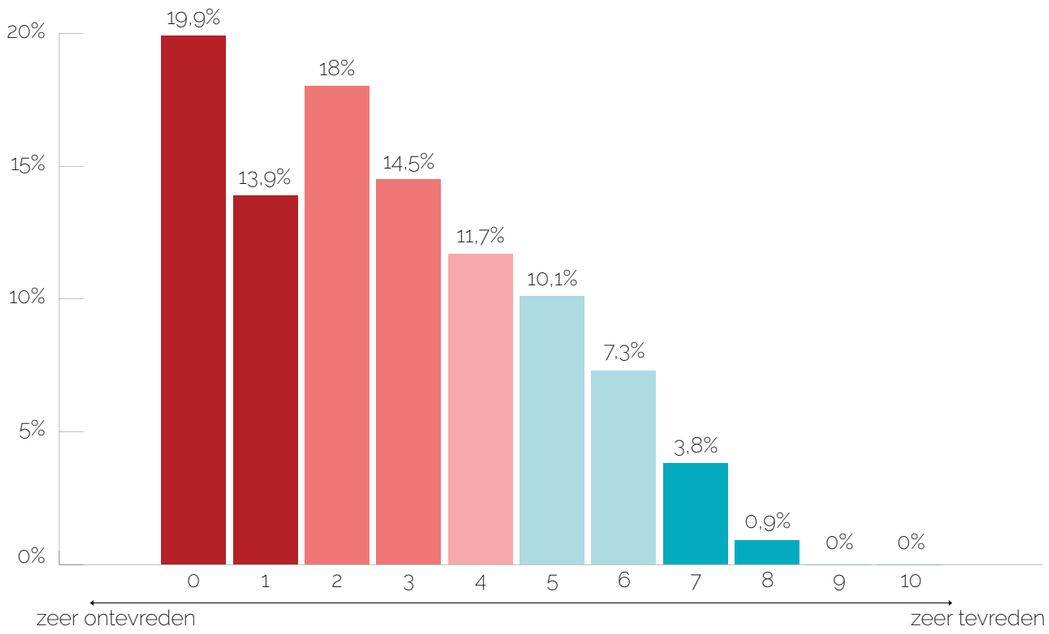
Safety First: 70% van de chauffeurs vindt de parkings onveilig

De beveiliging van de parkings laat fors te wensen over, vermits bijna 90% van de respondenten een score van maximum 5 toekent. Om bij de veiligheid te blijven. Niet minder dan 30% geeft aan gedurende het voorbije jaar op een parking het slachtoffer te zijn geweest van criminaliteit (diefstal, geweld, indringing, ...). Twee derde van de chauffeurs geeft aan zich het afgelopen jaar onveilig te hebben gevoeld op een Belgische snelwegparking.

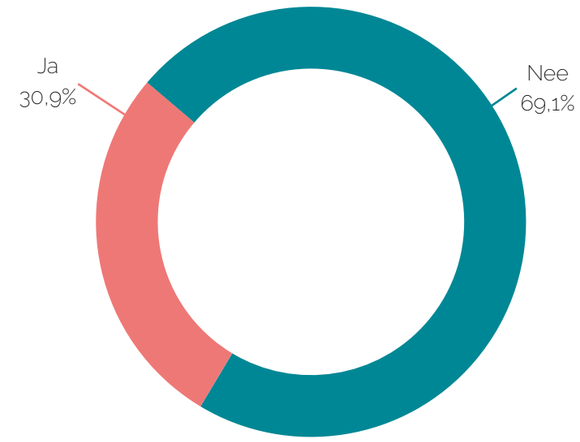
Terwijl 39% nooit en 1,3% altijd gebruik maakt van de beveiligde parkings, vermeldt een kwart dat zij af en toe op een beveiligde parking parkeren. Niet minder dan 61% van de chauffeurs die op een beveiligde parking parkeren moet dit uit eigen zak betalen! Dit terwijl de meeste chauffeurs dit nochtans doen omdat ze vrezen voor diefstal van hun lading. Goedkoop vinden de chauffeurs de beveiligde parkings niet, ook dat blijkt uit onze enquête.

Als suggestie om de veiligheid op de parkings te verhogen opteren vele chauffeurs voor het installeren van (meer) camerabewaking op de parkings. Op parkings met een tankstation zijn de camera's enkel gericht op de tankinstallaties, maar niet op de parkeerplaatsen. Hier extra camera's voorzien zou het veiligheidsgevoel al aanzienlijk verhogen.

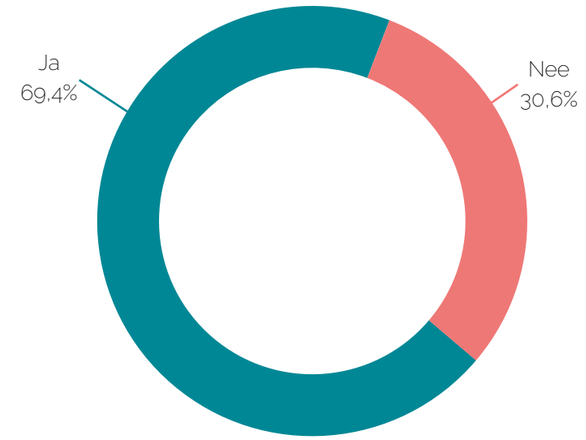
Hoe goed zijn de Belgische snelwegparkings beveiligd ?



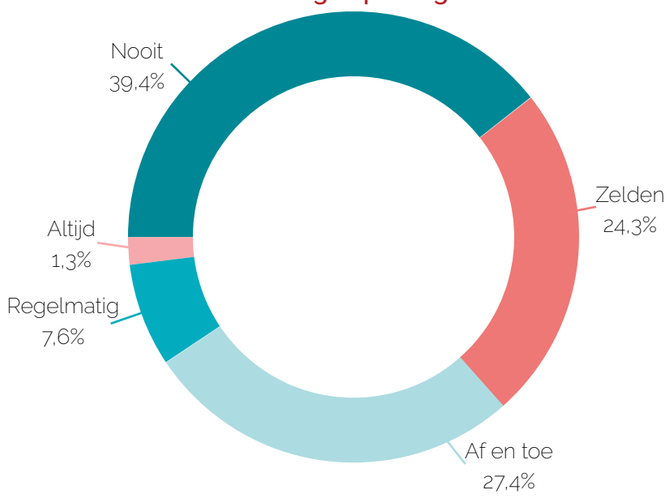
Ben je het voorbije jaar op een parking het slachtoffer geweest van criminaliteit (diefstal, geweld, indringing) ?

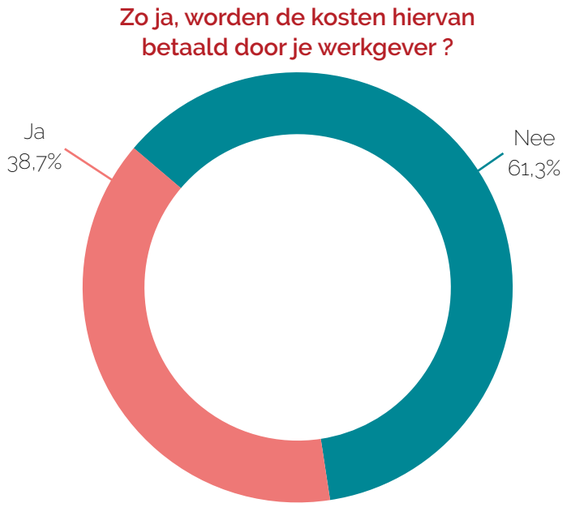


Heb je je het afgelopen jaar onveilig gevoeld op een Belgische snelwegparking ?



Maak je wel eens gebruik van een betalende, beveiligde parking ?





Ladingdiefstal: 8,2 miljoen euro aan goederen wordt elk jaar gestolen in Europa

In de eerste negen maanden van 2019 werd er voor 80 miljoen euro aan goederen ontvreemd uit en rondom distributiecentra en vrachtwagens in Europa, Afrika en het Midden-Oosten (EMEA regio). Dat blijkt uit cijfers van TAPA, de belangenorganisatie op veiligheidsgebied van verladers, transporteurs en logistiek dienstverleners.

Dat betekent dat er per dag bijna 300.000 euro aan goederen wordt ontvreemd in de EMEA-regio.
Maar de kans dat het schadebedrag veel hoger ligt, is groot. Lang niet alle diefstallen worden gemeld, stelt TAPA. De organisatie vermoedt dat jaarlijks voor miljarden aan schade wordt berokkend door ladingdiefstal.

Daarbij komt nog de “kleine criminaliteit” waarvan de chauffeur het slachtoffer is als zijn of haar persoonlijke bezittingen ontvreemd worden of de mazouttank ‘s morgens leeggetrokken is.

2018 was al een recordjaar. Criminelen hebben toen voor 153.851.274 euro buit gemaakt door ladingdiefstal in de EMEA-regio. Een waardestijging van ruim 72 procent ten opzichte van een jaar eerder. In totaal zijn er in 2018 3981 cargomisdaden gemeld bij de organisatie. Ruim 75 procent daarvan betreft diefstal van of uit vrachtwagens/trailers. Een stijging van ruim 38 procent ten opzichte van 2017.

TAPA verwijst op zijn website voor de Belgische situatie naar een rapport van BVBA Wim Dekeyser. Dit bedrijf verwerkte de inlichtingen die zij verkregen uit ongeveer 100 misdaden met directe verliezen van € 20.000 of meer in 2017. De organisatie pretendeert zelf 300-350 incidenten met vrachtdiefstal per jaar te behandelen die Belgische vervoerders treffen, zowel in België als in andere landen.

Uit recent onderzoek van het Europees Parlement over ladingdiefstallen in de EU blijkt dat jaarlijks voor 8,2 miljard euro aan lading en vrachtwagens gestolen wordt.

Volgens een studie gepubliceerd door BSI is Europa zo gevoelig aan ladingdiefstal door het gebrek aan beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtauto’s. Daar komt de regelgeving rond de rij- en rusttijden bovenop, die chauffeurs “dwingt” een verplichte pauze te nemen. Dit gecombineerd met het gebrek aan veilige parkings vergroot de mogelijkheden voor ladingdieven. Chauffeurs moeten immers vaak stoppen om te rusten op onveilige parkings.

Bovendien vergroot - volgens BSI – het aantal aanhangwagens met zachte zijkanten het gemak waarmee dieven toegang kunnen krijgen tot vrachtzendingen met vrachtauto’s.

“Het is niet verrassend dat rustplaatsen en andere onbeveiligde parkeerplaatsen langs de weg domineren als de twee beste locaties waar diefstal plaatsvindt in de regio,” stelt hetzelfde onderzoek.

Of om het in mensentaal te zeggen. Bewaakte, veilige, comfortabele stopplaatsen zijn beter voor de chauffeur én zijn ook economisch interessant. Het zorgt voor minder ladingdiefstallen. Overheid en werkgevers hebben dus ook economische redenen om te investeren in veilige en comfortabele parkings.[12]

Checklist voor chauffeurs

Diefstal voorkomen

- ✓ Geef geen gegevens aan onbekenden over aard, waarde of bestemming van de lading.
- ✓ Maak zoveel mogelijk gebruik van grote wegen.
- ✓ Neem geen lifters mee.
- ✓ Berg documenten tijdens het rijden op in een kluis.
- ✓ Zet de wagen bij een korte stop zoveel mogelijk in het zicht.
- ✓ Vermijd onnodig onbeveiligd overstaan van de voertuigcombinatie in het weekend.
- ✓ Parkeer zo dat direct wegrijden of het snel wegnemen van de lading niet mogelijk is.
- ✓ Parkeer nooit op afgelegen plaatsen.
- ✓ Schakel bij het verlaten van de wagen het beveiligingssysteem in en sluit de cabine altijd af.
- ✓ Neem bij het verlaten van de wagen de contactsleutel en de documenten mee.
- ✓ Blijf aanwezig bij het laden en controleer of de op de vrachtbrief omschreven lading ook daadwerkelijk wordt geladen.
- ✓ Los de lading zo snel mogelijk na aankomst.

Wat te doen bij diefstal of overval?

- ✓ Blijf kalm.
- ✓ Let op het signalement van de overvallers, het kenteken van hun voertuig en andere bijzonderheden.
- ✓ Waarschuw direct de politie en verstrek hen de benodigde gegevens.
- ✓ Controleer wat er uit de wagen is gestolen, wis daarbij geen sporen uit!
- ✓ Neem contact op met uw werkgever of opdrachtgever en in het buitenland met de Belgische ambassade of het consulaat.

De problematiek van de transmigranten of de ‘inklimmers’

Sinds Frankrijk in 2016 de migrantenoversteekplaats de “Jungle van Calais” sloot, manifesteert zich op Belgische parkings langs de autosnelwegen het probleem van de transmigranten of de “inklimmers”.

Zij verschuilen zich illegaal in een vrachtwagen en proberen zo Calais en van daaruit het Verenigd Koninkrijk te bereiken. Het gaat hier soms om individuele acties, maar vaak ook worden de “inklimmers” in groep “versast” door georganiseerde mensensmokkelaars.

Daar waar dergelijke situaties vroeger alleen voorkwamen op de parkings in West-Vlaanderen, zijn transmigranten en mensensmokkelaars nu ook in de provincies Oost-Vlaanderen en Antwerpen actief en zakken ze zelfs af naar Waalse parkings.

De problemen die zich stellen zijn van diverse aard.

De **veiligheid**: zowel van de vrachtwagenchauffeurs als van de inklimmer(s).

De **verantwoordelijkheid**: de chauffeur die zonder zijn medeweten verstekelingen in zijn vrachtwagen vervoert en hen zo het Verenigd Koninkrijk binnensmokkelt riskeert een hoge boete. Ook de transporteur zelf kan een hoge boete worden opgelegd.

De **schade**: dikwijls wordt bij het binnendringen van de vrachtwagen schade toegebracht aan het voertuig of aan de lading of wordt de lading afgekeurd. Door de transmigranten wordt ook dikwijls schade toegebracht aan de snelwegparkings zelf, bijvoorbeeld het doorknippen van de omheining of het beschadigen van afsluithekken.

Vlaamse centen voor privé-bewakingsagenten

Het beheer van de snelwegparkings valt onder de gewesten. In het Vlaams parlement deelde Minister Lydia Peeters alvast mee dat zij in het budget van 2020 twee miljoen euro had vrijgemaakt om de beveiliging van de Vlaamse snelwegparkings te garanderen door vijf teams van privé-bewakingsagenten.[13]

Begin september schreef de Vlaamse regering een aanbesteding uit om na oktober 2020 de privé-bewaking van de snelwegparkings te verlengen.

Er zal echter meer nodig zijn dan het inzetten van privé-beveiligingsfirma's om de problematiek van de transmigratie op de snelwegparkings op te lossen. Dit is een federaal maatschappelijk probleem, dat een gecoördineerde aanpak vereist.

Haar voorganger en sommige andere politici zagen de oplossing voor het voorkomen van "inklimmers" in het sluiten van snelwegparkings.

BTB heeft zich hiertegen van bij het begin zeer sterk verzet. Dat dit niet de oplossing is, heeft Minister Peeters wel duidelijk begrepen. Zij bevestigt dat het probleem hierdoor enkel wordt verschoven naar andere parkings en woonwijken, maar niet wordt opgelost. Toch moet er voor worden gezorgd dat chauffeurs in veiligheid hun verplichte rust kunnen nemen.

In provinciale overlegvergaderingen wordt nu een gemeenschappelijke aanpak van de problemen met transmigranten langs de Vlaamse snelwegen vastgelegd. Door de coördinatie van alle betrokken bevoegdheden (Ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken, Ministerie Binnenlandse Zaken en Veiligheid, de federale en lokale politie en de burgemeesters van de betrokken gemeentes) kan nu misschien sprake zijn van het werken aan een echte oplossing.

Het privé-bewakingscontract loopt verder, en daarnaast zal worden geïnvesteerd in fysieke afsluitingen. Bovendien werden afspraken gemaakt over digitalisering om snellere tussenkomsten mogelijk te maken.

Het Europees Centrum voor Migrantensmokkel (EMSC) bevestigt dat er werk zal moeten worden gemaakt van deze problematiek.

Het EMSC voorspelt immers een grote toename van het aantal migranten dat als verstekeling Het Kanaal zal proberen over te steken. De Corona-crisis is één van de oorzaken van deze toename. Een andere oorzaak is de op handen zijnde Brexit. In de havens zullen door de nieuwe douaneprocedures lange wachttijden ontstaan, waardoor "inklimmers" meer gelegenheid zullen hebben om hun kans te wagen.

Recent nog sloot de Luikse gouverneur de snelwegparking van Waremme (E40/13 richting Brussel) alvast van 31 augustus tot midden september (mogelijk nog langer) voor voertuigen > 3,5 ton. Reden: problemen met transmigranten.
Deze maatregel is geen oplossing voor maar enkel een verschuiving van het probleem.[14]

Belgische cijfers over inklimmers

In februari 2020 interpelleerde PS-pollitica Fatima Ahallouch in de Senaat Minister van Veiligheid en Binnenlandse zaken Pieter De Crem over de Medusa-operaties tegen de mensensmokkel op de snelwegparkings.

In de maand december 2019 werden in alle provincies Medusa-operaties georganiseerd. Nationaal werden 384 verdachten opgespoord. 125 transmigranten werden onderschept en 2 mensensmokkelaars werden op heterdaad betrapt en gearresteerd.

Dankzij de informatie-uitwisseling op internationaal niveau werden nog 3 andere mensensmokkelaars geïdentificeerd, die zich verborgen hielden onder de transmigranten. Het aantal geregistreerde gevallen van mensensmokkel in 2018 bedroeg 575, tegenover 478 in 2017 en 412 in 2016.

Voor het jaar 2019 zijn de gegevens nog onvolledig, maar het aantal geregistreerde feiten tot oktober bedraagt 441. Verwacht wordt dat de trend voor het hele jaar 2019 stabiel zal zijn ten opzichte van 2018.

Voorkomen is beter dan beboet worden

De Nederlandse organisaties TLN (Transport en Logistiek Nederland) en Imbema publiceerden recent een whitepaper "Inklimmers, de problematiek, praktijkvoorbeelden en maatregelen".[15] Ook de Nederlandse zeehavens kampen immers met hetzelfde probleem.

TIPS TEGEN INKLIMMERS

- Stop onderweg zo weinig mogelijk en neem de kortste route om risico's te vermijden.
- Probeer risicovolle stops - lees: stops op de routes naar de havens en vlakbij en in de havens - te vermijden.
- Dichte trailers zijn minder risicovol dan trailers met zeilen, omdat deze zeilen gemakkelijker kunnen worden opengesneden.
- Monteer extra (gekeurde) beveiligingssloten op de achterdeuren van de trailer.
- Vermijd reclameboodschappen als "Ferry Transport" op de trailer. Deze publiciteit werkt als een magneet op "inklimmers".
- Controleer voor vertrek en na elke stop je vrachtwagen (TIR-kabels, verzegelingen en sloten).
- The UK Border Force heeft een "Code of Practice" opgesteld, waaronder een "vehicle checklist" met eisen voor chauffeurs die naar het Verenigd Koninkrijk rijden. Het doel is "inklimmers" te voorkomen. Het heeft grote gevolgen wanneer je de "Code of Practice" niet naleeft. De "vehicle checklist" dient na iedere stop door de chauffeur ingevuld te worden. Deze checklist dient als bewijs voor de immigratiedienst van de UK, dat je er alles aan hebt gedaan om verstekelingen buiten je vrachtwagen te houden. Het achteraf invullen wordt door de UK Border Force niet geaccepteerd. Wanneer de UK Border Force een "inklimmer" in de vrachtwagen aantreft, krijgen zowel de chauffeur als de werkgever een boete van maximaal 2000 GBP per aangetroffen verstekeling.

Uitgerust op de weg ?

1 op 20 late autoritten wordt uitgevoerd door een slaperige chauffeur

Dat er een link bestaat tussen vermoeidheid en ongevallen op de weg is al langer gekend.

Recent nog toonde een studie uit december 2019 van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde, in samenwerking met de lokale en de federale politie en een spin-off van de Rijksuniversiteit Groningen, aan dat 1 op 20 late autoritten wordt uitgevoerd door een slaperige chauffeur.
Deze slaperigheid leidt ertoe dat het risico op een ongeval vier tot zes keer groter wordt. Bovendien zijn de gevolgen van een dergelijk ongeval ook veel ernstiger. Omdat de chauffeur in slaap valt, heeft hij of zij vaak geen enkele poging gedaan om te remmen of uit te wijken.

Deze slaperigheidsmetingen werden uitgevoerd met chauffeurs van personenwagens, maar de resultaten zijn even goed van toepassing voor vrachtwagen- en autocarchauffeurs. Bij ongevallen met deze types van voertuigen zijn de gevolgen over het algemeen genomen zelfs nog zwaarder dan met een gewone personenwagen, alleen al omdat het voertuig zelf een grotere impact heeft.

Uit de ongevallenstatistieken blijkt dat tussen de 10% en de 20% van de ongevallen te wijten zijn aan slaperigheid.

Bij ongevallen op snelwegen loopt dit aantal op tot 20, zelfs 30%.[16]

Het gevaar van microslaapjes

De meest voorkomende oorzaak van microslaapjes is vermoeidheid. Deze microslaapjes zijn heel korte periodes van slaap, tussen de 1 en 4 seconden, die vaak voorkomen tijdens monotone activiteiten. Meestal besef je zelfs niet eens dat je even bent ingedommeld. Net daarom zijn deze microslaapjes zo gevaarlijk wanneer je aan het rijden bent. Het risico is op dat ogenblik immers ook zeer groot.[17]

Waarom is dit slaperigheidsonderzoek van belang voor professionele chauffeurs ?

Deze studie met slaperigheidsmetingen, die trouwens pas in december 2019 voor de eerste keer werden uitgevoerd in België, toont zonder enige twijfel het belang aan van een goede nachtrust.

Om er zeker van te zijn dat professionele chauffeurs kunnen genieten van een deugddoende nachtrust, moeten zij logischerwijze ook terecht kunnen op snelwegparkings die hen de nodige faciliteiten aanbieden.

En dat is nu net één van de stokpaardjes van BTB. Er moeten voldoende rustplaatsen zijn, maar bovendien moeten de snelwegparkings ook voldoende veilig en hygiënisch zijn.

Tijd om te rijden, tijd om te rusten

Professionele chauffeurs moeten de door de overheid opgelegde rij- en rusttijden volgen. De boetes voor overtredingen op deze rij- en rusttijden zijn niet mals.
Reden te meer om er als overheid voor te zorgen dat de chauffeurs in de mogelijkheid zijn om deze reglementering te respecteren door er voor te zorgen dat er genoeg parkeerplaatsen zijn voor vrachtwagens.

Wijzigingen vanaf 20 augustus 2020 (Mobility Package) :

Een chauffeur mag 2x een verkorte wekelijkse rust (24u ipv 45u) nemen in een periode van 4 weken. Maar hij/zij dient deze ingekorte rusturen na deze 4 weken op te nemen.

Een chauffeur dient minstens om de 4 weken terug te keren naar zijn/haar woonplaats of exploitatievestiging van de werkgever, die dan een slaapgelegenheid dient te voorzien. Onder geen beding mag de wekelijkse rusttijd in de cabine genomen worden.

Een chauffeur kan zijn/haar dagelijkse (met 1u) en wekelijkse rust (met 2u) overschrijden als dit hem/haar in staat stelt om zich naar de woonplaats of exploitatiezetel van de werkgever te begeven.

Bij een dubbele bemanning mag de rusttijd genomen worden als de andere bestuurder het stuur overneemt en geen arbeid door de rustende chauffeur wordt verricht.

Ononderbroken rijtijd	Maximum 4,5 uur
Onderbreking van de rijtijd	Minimum 45 minuten aaneengesloten 4,5 uur — 45 minuten *OF* opsplitsing van de onderbreking. Minimum 15 minuten, gevolgd door een onderbreking van minimum 30 minuten (verplicht in die volgorde) 2 uur — 15 minuten — 2,5 uur — 30 minuten
Dagelijkse rijtijd	Maximum 9 uur tussen 2 dagelijkse rusttijden of een dagelijkse rusttijd en een wekelijkse rusttijd Twee maal per week verlenging tot 10 uur mogelijk
Normale dagelijkse rusttijd	= minstens 11 uur achtereenvolgend per periode van 24 uur *OF* = opsplitsing in 2 periodes is mogelijk: minimum 3 ononderbroken uren, gevolgd door 9 ononderbroken uren (verplicht in die volgorde) 4,5 uur — 3 uur — 4,5 uur — 9 uur
Verkorte dagelijkse rusttijd	Minimum 9 uur achtereenvolgend Maximaal 3x tussen 2 wekelijkse rusttijden (geen compensatie meer)
Wekelijkse rijtijd	Niet meer dan 56 uur
Tweewekelijkse rijtijd	De totaal opgetelde rijtijd van twee opeenvolgende weken mag nooit meer zijn dan 90 uur
Normale wekelijkse rusttijd	Minstens 45 uur (niet in de wagen!) mag niet later beginnen dan voor het einde van zes perioden van 24 uur vanaf het einde van de laatste wekelijkse rusttijd
Verkorte wekelijkse rusttijd	Minimum 24 uur – mits compensatie en bloc voor het einde van de derde week
Rusttijd in periode van twee opeenvolgende weken	2 normale wekelijkse rusttijden (minimum 45 uur) *OF* 1 normale wekelijkse rusttijd en 1 verkorte wekelijkse rusttijd van minstens 24 uur (mits compensatie)

De besten en de slechtsten van de klas

Op onze vraag welke Belgische snelwegparking zou kunnen worden genomineerd als beste parking sprongen vooral de parkings in Kalken, Wetteren en Tessenderlo eruit.

De parkings in Groot-Bijgaarden worden dikwijls vermeld als slechtste parkings.

Gluren bij de buren

Wanneer we de chauffeurs vragen om de vergelijking te maken met parkings in het buitenland, wordt er vooral afgunstig gelonkt naar Duitsland (Autohöfe) en Frankrijk. De redenen waarom zijn ook duidelijk.

Er is veel meer parkeergelegenheid voor vrachtwagens en autocars. Het sanitair wordt beter onderhouden en is ruimer toegankelijk (soepelere openingstijden) en de maaltijden in de restaurants zijn beter en goedkoper.

Bovendien zijn de snelwegparkings in deze buurlanden meestal beter ingericht en beveiligd, kunnen vrachtwagenchauffeurs iets verder van de snelweg parkeren en dus ook beter slapen en worden de parkings in het algemeen beter onderhouden dan in België.

Europese Commissie tikt België en andere landen op de vingers

België, maar ook Italië, Bulgarije, Roemenië, Slovenië, Griekenland, Estland en Letland werden in mei 2020 door de Europese Commissie op de vingers getikt wegens gebrekkige informatie over hun parkeerplaatsen voor camions.

Alle acht landen hebben nagelaten om gegevens over veilige parkeerplaatsen voor vrachtwagens op een digitale manier beschikbaar te maken. Zij kregen in mei vier maanden tijd om de fout recht te zetten of om te reageren.

Indien dit niet of niet voldoende gebeurt, volgen mogelijk juridische stappen.

Tot op de dag van publicatie van dit zwartboek kregen wij vanuit politieke hoek geen antwoord op onze interpellatie of België ondertussen heeft voldaan aan zijn verplichtingen.

Volgens de studie "Study on Safe and Secure Parking Places for Trucks" die de Europese Commissie in 2019 voltooide, zijn er in totaal in Europa slechts 7.000 beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens. In vergelijking met de 400.000 vrachtwagens die dagelijks over de Europese wegen denderen is dat peanuts. Zelfs als de niet-veilige parkeerplaatsen worden meegeteld, zijn er volgens de studie slechts 300.000 parkeerplaatsen beschikbaar. Veel te weinig dus!

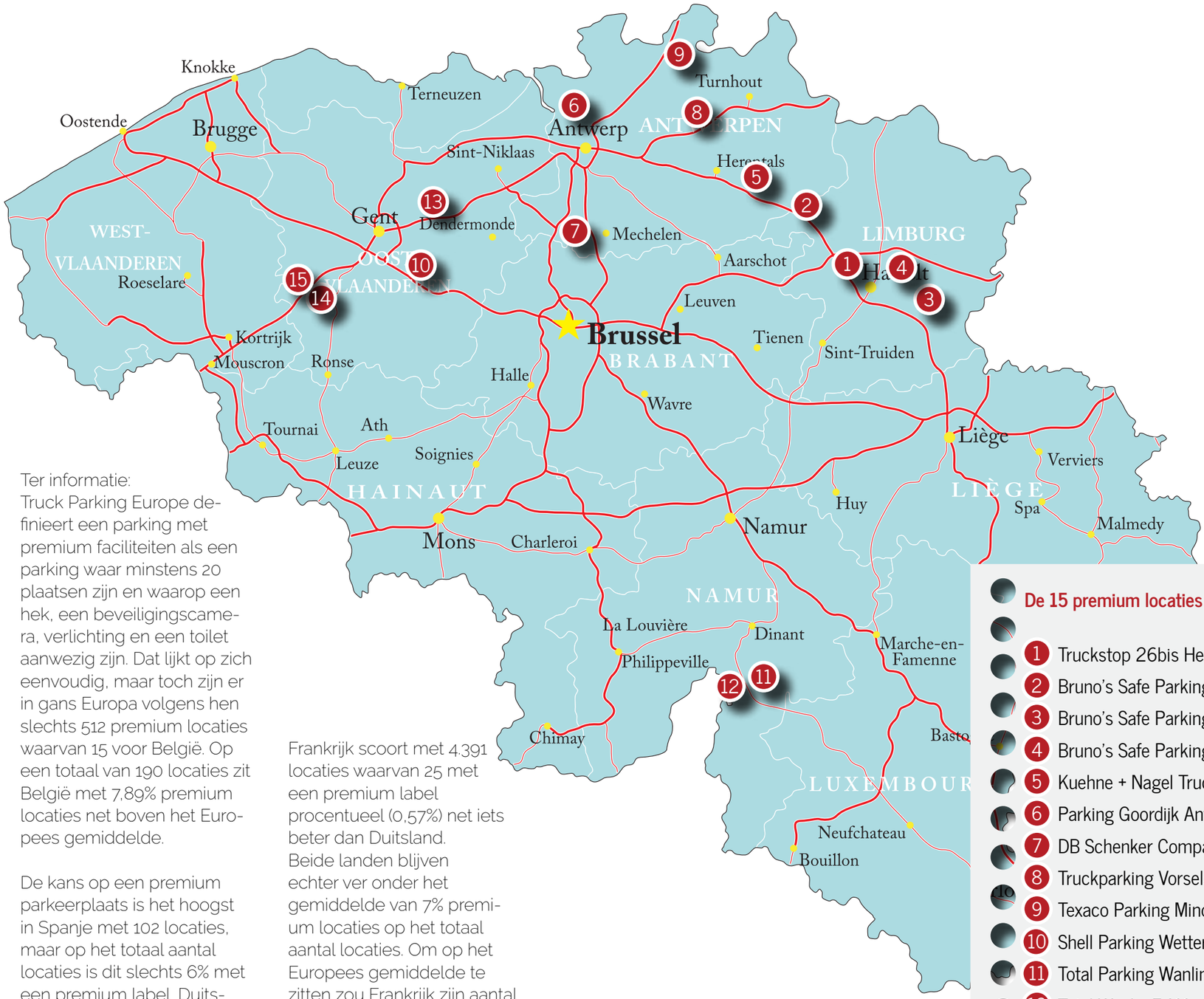
Het is dan ook niet verwonderlijk dat op de Belgische snelwegen dagelijks truckers fout en zelfs gevaarlijk parkeren. Vooral op de op- en afritten van de snelwegparkings zie je trucks tot ver op de pechstrook geparkeerd staan.

Volgens Truck Parking Europe, het Nederlandse boekingsplatform voor het parkeren van vrachtwagens, zijn er in Europa in 2019 36.462 parkeerlocaties waarvan 7.309 locaties met minstens 20 plaatsen. Van deze 7.309 zijn er slechts 512 locaties die het premium label hebben. De premium locaties vertegenwoordigen dus 7% van het totaal aantal locaties.

Vooral in Spanje, maar ook in Nederland, Duitsland en zelfs België zijn in redelijke mate goed beveiligde vrachtwagenparkings te vinden.

Ter informatie:
Truck Parking Europe definieert een parking met premium faciliteiten als een parking waar minstens 20 plaatsen zijn en waarop een hek, een beveiligingscamera, verlichting en een toilet aanwezig zijn. Dat lijkt op zich eenvoudig, maar toch zijn er in gans Europa volgens hen slechts 512 premium locaties waarvan 15 voor België. Op een totaal van 190 locaties zit België met 7,89% premium locaties net boven het Europees gemiddelde.

De kans op een premium parkeerplaats is het hoogst in Spanje met 102 locaties, maar op het totaal aantal locaties is dit slechts 6% met een premium label. Duitsland heeft in zijn totaliteit de meeste parkeerlocaties (8.241), maar slechts 36 van hen hebben het premiumlabel (0,44% op het totaal).



Frankrijk scoort met 4.391 locaties waarvan 25 met een premium label procentueel (0,57%) net iets beter dan Duitsland. Beide landen blijven echter ver onder het gemiddelde van 7% premium locaties op het totaal aantal locaties. Om op het Europees gemiddelde te zitten zou Frankrijk zijn aantal premium locaties minstens moeten vertienvoudigen naar 307 locaties, Duitsland zelfs verzestienvoudigen naar 576 plaatsen![18]

Het aantal reserveerbare vrachtwagenparkeerplaatsen steeg significant in 2019: van 36 naar 86. Hierdoor hebben chauffeurs en transportbedrijven de mogelijkheid om een gegarandeerde parkeerplek te boeken op veilige vrachtwagenparkeerplaatsen.

De 15 premium locaties in België volgens Truck Parking Europe

1. Truckstop 26bis Heusden-Zolder
2. Bruno's Safe Parking Tessenderlo
3. Bruno's Safe Parking Munsterbilzen
4. Bruno's Safe Parking Genk
5. Kuehne + Nagel Truck Parking Geel
6. Parking Goordijk Antwerpen Noorderlaan
7. DB Schenker Company Parking Willebroek - Westdijk
8. Truckparking Vorselaar E34 - richting Antwerpen
9. Texaco Parking Minderhout E19 - richting Breda
10. Shell Parking Wetteren Zuid E40 - richting Brussel
11. Total Parking Wanlin E411 - richting Luxemburg
12. Total Wanlin E411 - richting Brussel
13. Total Parking Kalken E17 - richting Gent
14. Total Kruishoutem E17 - richting Gent
15. Total Kruishoutem E17 - richting Kortrijk

Parkingapplicaties: een moeilijk verhaal

De Europese commissie stelde vorig jaar zijn kwaliteitslabel SSTPA voor, maar we zien dat verschillende organisaties nog steeds hun eigen certificiëringssysteem gebruiken. Nochtans is een uniform gebruik van de Europese standaard de enige manier om een succesvolle parkingapplicatie te ontwikkelen. Een bijkomend probleem is dat de organisaties die via hun website of applicatie informatie geven over beveiligde parkings in Europa vaak lidgeld vragen om toegang te krijgen tot de gegevens (TAPA) of aan parkinguitbaters vragen om betalend lid te worden opdat hun parking op de website/app mee wordt opgenomen (Esporg, VEDA).

Hierbij geven we een evaluatie van de verschillende spelers die aan de bedrijven en/of chauffeurs de mogelijkheid bieden om info te krijgen over (beschikbare) parkeerplaatsen (al dan niet beveiligd).

www.truck-parking.com

VEDA is een Duitse vereniging van Autohöfe die op hun website (www.truck2park.de) de mogelijkheid geeft om een parkeerplaats te reserveren. De parkings die zijn opgenomen hebben allen betaald om een quotering te krijgen. Er is het premium en quality label waarbij het premium verschilt omwille van de aanwezigheid van een telsysteem, slagbomen en een bewijs voor de chauffeur van aankomst- en vertrekuur op de parking. Nadelen van de website: enkel parkings die betalen worden opgenomen en het is beperkt tot Duitsland.

www.tapa-global.org/standards/psr/secure-parking-online-tool.html

TAPA is een globale speler die een eigen standaard PSR hanteert. Om gebruik te maken van de applicatie moet je lid worden van de organisatie. Dit kan voor 2.000 euro per jaar. Aangezien we geen lid zijn, kunnen we geen evaluatie geven van de applicatie/informatie die gegeven wordt.

https://app.esporg.eu/#/parkings/filterparking

ESPORG (European Safe Parking Organisation) is de Europese vereniging voor alle organisaties die geïnteresseerd zijn in beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens en aanverwante diensten. ESPORG claimt de volgende actoren samen te brengen: beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens, transportbedrijven, verladers en logistieke operatoren.[19]

ESPORG werd in 2010 opgericht en heeft zijn hoofdkantoor in Zolder, Belgie. Een van de oprichters is Dirk Penasse, vroeger sterk verbonden met de beveiligde truckparking 26bis in Heusden-Zolder. De heer Penasse is nog steeds general manager van ESPORG. De organisatie is sterk verbonden met de werkgeversorganisatie IRU. Op haar website zegt de organisatie trots te zijn op het feit dat ze lid zijn van IRU en dat IRU een partnerorganisatie is. ESPORG heeft net zoals IRU een flinke voet binnen bij de Europese instanties.

Het Europees certificiëringssysteem SSTPA dat door de Europese commissie in haar rapport over veilige en beveiligde truckparkings[20] wordt opgenomen, wordt door ESPORG integraal overgenomen op haar website en app. In het rapport wordt vermeld dat "de standaard van veiligheid en service werd ontwikkeld door een werkgroep waarvan ESPORG deel uitmaakte.[21] ESPORG-Voorzitter Michael Nielsen was jarenlang voorzitter van IRU in Brussel en landgenoot van politiek verantwoordelijke van de commissie transport, de Deen Frederik Rasmussen, die opdracht gaf voor het rapport.

Het rapport hanteert 4 niveau's van veiligheid: brons, zilver, goud en platina. Dezelfde niveaus die ESPORG ook op haar website hanteert.[21]2
Ze hebben nog een eigen veiligheidsquotering met 5 niveaus: 1 tot 5 veiligheidssloten en service quotering eveneens met 5 niveaus: 1 tot 5 sterren.[23]

De organisatie geeft op haar website een overzicht van beveiligde parkings maar als we een overzicht vragen voor België verschijnen er slechts 8 parkings op het scherm:

Parking Name
Bruno Safe Parking Bilzen
Bruno Safe Parking Genk
Bruno Safe Parking Tessenderlo
Total Kalken
Total Kruishoutem - Kortrijk
Total Kruishoutem -Gent
Total Wanlin - Brussel
Total Wanlin - Lux

Slechts 1 parking in België krijgt een ESPORG veiligheidsquotering van 4 slotjes: de Total Parking in Kalken. Er is geen enkele parking die 1,2 of 3, laat staan 5 veiligheidsslotjes toegewezen krijgt.

Truck Parking Europe spreekt over 190 parkeerlocaties in België waarvan 15 premium locaties, dus met camera, omheining en voldoende verlichting. Hoe komt het dat deze niet op de website van ESPORG verschijnen? Omdat ESPORG alleen de parkings vermeldt van hun (betalende) leden of sponsors (waaronder Total).

TRUCK PARKING EUROPE

https://app.truckparkingeurope.com

Truck Parking Europe is een website en applicatie die transportbedrijven en chauffeurs een overzicht geeft van alle parkeerplaatsen in Europa. Het is een gebruiksvriendelijk platform om veilige parkeerplaatsen te vinden en reserveren.[24]

Het reserveringsplatform is gratis voor chauffeurs, vervoerders en transportbedrijven. Het verdienmodel is gebaseerd op de commissie die ze ontvangen van de parkeerplaatsen wanneer via het platform wordt gereserveerd.

Je kan als chauffeur een route ingeven en de applicatie geeft je dan de aanbevolen parkings op je route met een maximale omweg van 3 km. Je kan van elke parkinglocatie bekijken welke accommodatie en faciliteiten ze aanbiedt, hoeveel parkeerplaatsen er zijn. Slechts voor 86 parkeerlocaties kan er een plaats gereserveerd worden, wat op een totaal van bijna 36.500 locaties echt wel zeer weinig is.

Voor België gaat het over 3 locaties:
Kuehne + Nagel – Geel
Sleeping Truck – Tubize
Depot De Magermannen - Kalmthout

De website en applicatie zijn gratis en eenvoudig in gebruik, alleen de filtermogelijkheden (keuze van faciliteiten) werkt niet duidelijk genoeg. Van zodra je een selectie maakt, krijg je niet steeds dezelfde resultaten. Maar het feit dat de applicatie en website gratis zijn en dat de parkinguitbaters niet moeten betalen of betalend lid moeten zijn om hun parking mee te laten opnemen in de database, maakt van deze website een absolute aanrader. Als de Europese commissie de initiatiefnemers ervan (financieel) ondersteunt door al de parkings van het SSTPA label te voorzien, hebben alle Europese chauffeurs eindelijk een goed werkende en correcte parkingapplicatie.

Onze conclusies : ONVEILIG ONVOLDOENDE ONCOMFORTABEL

De conclusie van ons eerste parkingboek gaat ook nu nog steeds op: onveilig – onvoldoende – oncomfortabel. 14 jaar en zo veel ministers later is er nog steeds niet veel veranderd.

Tijdens de voorbije coronacrisis werden vrachtwagenchauffeurs de spil van de economie genoemd, waren zij de helden die supermarkten, apotheken en ziekenhuizen bevoorraadden. Nochtans werden er gedurende al die jaren dat wij de parkings monitoren weinig inspanningen gedaan om het leven “on the road” voor diezelfde chauffeurs veiliger, comfortabeler en hygiënischer te maken. Een uitgeruste chauffeur is immers een veilige, alerte chauffeur.

Op basis van de enquête die wij voerden onder de vrachtwagen-, bestelwagen- en buschauffeurs doet BTB de volgende aanbevelingen:

Voorzie meer plaatsen exclusief voor vrachtwagenchauffeurs. Rustige, afgesloten zones op de parkings, die niet toegankelijk zijn voor andere weggebruikers, en waar genoeg schaduw is om van een goede nachtrust te kunnen genieten.

Verhoog de veiligheid op de (vrachtwagen)parkings door het installeren van camera’s, slagbomen, zelfs een identificatiesysteem voor de vrachtwagenzone.

Motiveer werkgevers om de kosten van betalende en bewaakte parkings te vergoeden. Het kan niet dat de chauffeur zelf moet betalen voor zijn/haar veiligheid.

Verhoog het comfort voor de chauffeurs op de parkings. Propere sanitaire installaties die rond de klok toegankelijk zijn, goed functionerende wifi, voldoende vuilnisbakken die regelmatig geleegd worden, verlichting op de parkings, … De overheid moet dit als voorwaarde opnemen in de concessieovereenkomsten die ze afsluit met de uitbaters van de parkings. Ze kan zich hiervoor baseren op het rapport van de Europese commissie waarin tal van aanbevelingen staan. Het respecteren van die clausules moet ook worden gecontroleerd.

Zorg ervoor dat chauffeurs in de snelwegrestaurants of in de shops tegen een schappelijke prijs een gezonde maaltijd geserveerd krijgen. Dit kan worden gerealiseerd door hen een “beroepskorting” aan te bieden. Een fitte chauffeur achter het stuur is een zegen voor de verkeersveiligheid van alle weggebruikers. Ook dit kan in de concessieovereenkomsten vastgelegd worden.

Versterk de autowegenppolitie en verhoog het aantal patrouilles. Privé-bewakingsdiensten kunnen de wet niet handhaven en hebben hoogstens een afschrikkend effect. Politiemensen kunnen identiteitscontroles uitvoeren, aanhoudingen verrichten, …

De Belgische autosnelwegen zijn het werkterrein van de Wegpolitie. 9 provinciale verkeerseenheden, goed voor 958 leden van het operationele kader en 126 administratief en logistiek personeel.

Het actieterrein van de wegpolitie gaat geografisch om:

De autosnelwegen en gelijkgestelde wegen (openbare wegen die als autosnelwegen kunnen worden aanzien omdat ze grotendeels gelijkaardige karakteristieken vertonen, zoals gelijkgrondse kruispunten, minstens 2 afzonderlijke en gescheiden rijbanen. Met enkele rijrichting bereikbaar via speciaal ingerichte toegangswegen.

De openbare wegen of delen ervan die bij overeenkomst aan de federale wegpolitie zijn toegewezen.[25]

Bronvermelding

1. Study on Safe and Secure Parking Places for Trucks Final Report, Februari 2019 Written by:
Rob de Leeuw van Weenen, Sean Newton, Menno Menist (Panteia) Frédéric Maas, Dirk Penasse, Michael Nielsen (ESPORG) Aristos Halatsis (CERTH-HIT) Toni Männistö (CBRA) Iraklis Stamos (IRU) Peter Paul Ruschin (DEKRA).

2. https://www.truckveilig.be/interview-met-vlaams-minister-van-mobiliteit-en-openbare-werken-lydia-peeters/

3. https://www.lydiapeeters.be/

4. La Nouvelle Gazette, 9 oktober 2019

5 Plan Mobilité et Infrastructures pour tous 2020-2026 - http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/politiques%20de%20mobilit%c3%a9/plan_mobilite_infrastructures_2020-2026_repartition_budgetaire.pdf

6. https://www.elkevandenbrandt.be/

7. Brussels regeerakkoord - p.83 - http://www.parlement.brussels/wp-content/uploads/2019/07/07-20-Algemene-Beleidsverklaring-brussels-parelement-2019.pdf

8. Label was de opvolger van het Setpos (Secure European Truck Park Operational Services) project dat liep van 2006 t.e.m. april 2010. Label werd kort daarna verdergezet/overgenomen door IRU die hiervoor Esporg oprichtte. Esporg bestaat nog steeds en heeft op zijn website een applicatie die beveiligde parkings quoteert.

9. VEDA (Vereinigung Deutsche Autohöfe) is een organisatie die enkel in Duitsland de Autohöfe een quotering geeft. Via de site www.truck-parking.com kan je als chauffeur of transportbedrijf een veilige plaats reserveren.

10. PSR (Parking Security Requirement) is een officiële quotering van TAPA (Transported Asset Protection Association). Het is een internationale organisatie die logistieke dienstverleners, vervoerders en anderen verenigt om de verliezen in de logistieke keten te beperken.

11. Vlaamse Stichting Verkeerskunde - https://www.vsv.be/

12. BSI & TT Club Cargo Theft Report 2020 2019 Data / February 19, 2020.

13. https://www.lydiapeeters.be/

14. Flows - 02/09/2020

15. https://www.tln.nl/app/uploads/2020/07/Whitepaper-inklimmers-juli-2020.pdf

16. Vlaamse Stichting Verkeerskunde - https://www.vsv.be/

17. Vlaamse Stichting Verkeerskunde - https://www.vsv.be/

18. https://www.nieuwsbladtransport.nl/

19. http://www.esporg.eu/home/nederlands/

20. Study on Safe and Secure Parking Places for Trucks Final Report, Februari 2019 Written by:
Rob de Leeuw van Weenen, Sean Newton, Menno Menist (Panteia) Frédéric Maas, Dirk Penasse, Michael Nielsen (ESPORG) Aristos Halatsis (CERTH-HIT) Toni Männistö (CBRA) Iraklis Stamos (IRU) Peter Paul Ruschin (DEKRA).

21. The common standard on security and service has been developed by the study's standardisation working group composed of: Panteia (chair), ESPORG, TAPA, DEKRA, IRU and Kuehne & Nagel: Study on Safe and Secure Parking Places for Trucks Final Report, Februari 2019, p 11.

22. Study on Safe and Secure Parking Places for Trucks Final Report, Februari 2019 p 11-12.

23. De security en service quotering stamt nog uit het Label project van de Europese commissie uit 2010.

24. www.truckparkingeurope.com/nl

25. https://www.politie.be/5998/nl/over-ons/bestuurlijke-politie/directie-van-de-wegpolitie

Lees ook onze andere dossiers

Vorige parkingboeken

Dit parkingboek is de negende in de reeks.
Interesse in de 8 vorige? Je kan ze vinden via 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
Parkingboek 2018 : http://tinyurl.com/BTB-parkingboek-2018
Parkingboek 2019 : http://tinyurl.com/BTB-parkingboek-2019

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
Zwartboek 2019 : http://tinyurl.com/Zwartboek-sociale-dumping-2019

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

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

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

Volg BTB online

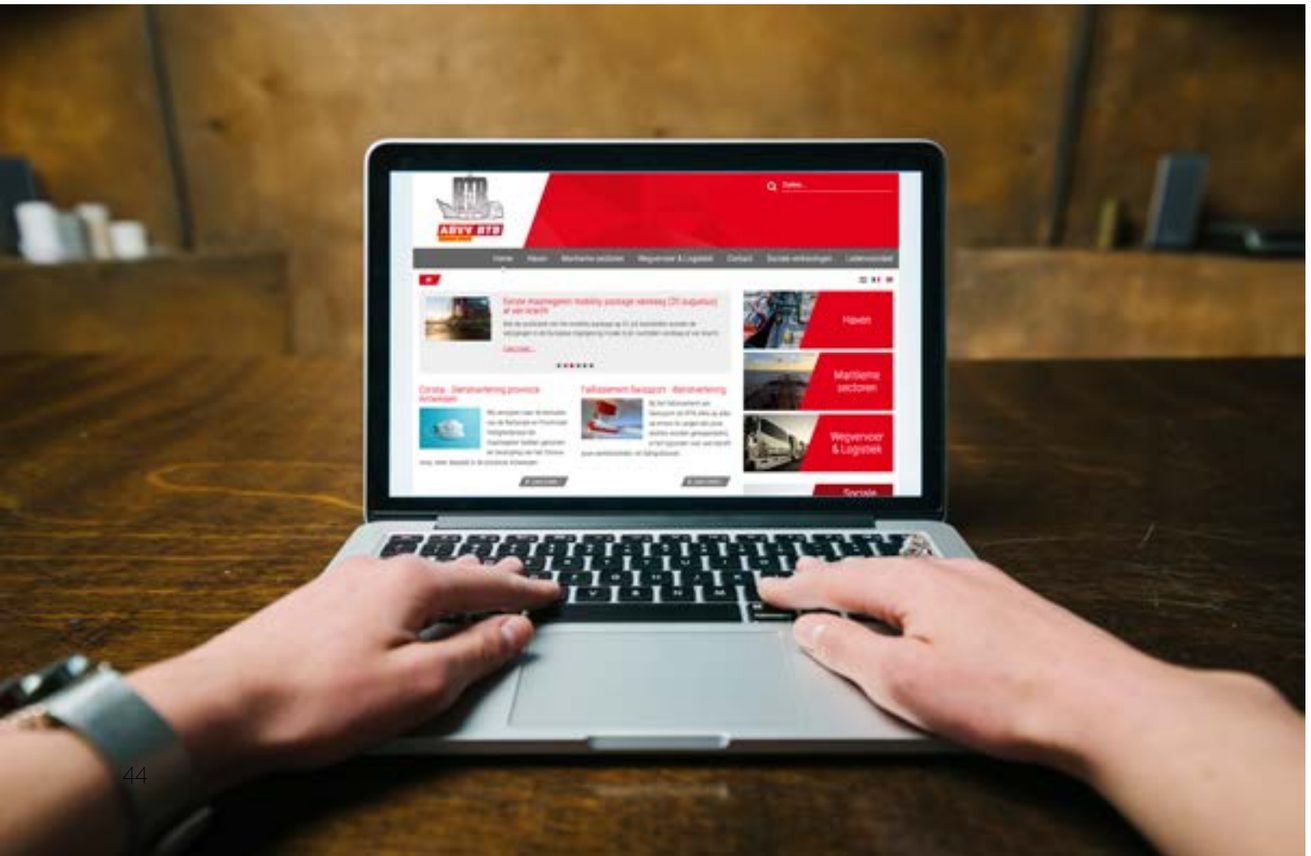
www.btb-abvv.be

www.facebook.com/BTB.ABVV.Transport.en.Logistiek

twitter.com/BTB_ABVV

www.instagram.com/btb_ubt/

www.linkedin.com/company/26536285

youtube.com/c/BTBUBT

wa.me/32474942725