ABVV BTB
Samen sterk

ONVOLDOENDE ONVEILIG ONCOMFORTABEL

ZWARTBOEK BELGISCHE AUTOSNELWEGPARKINGS

juni 2023

Inhoud

4 Onze chauffeurs aan het woord

22 Beste en slechtste parking

24 Waar zijn er nog mogelijkheden?

27 Korte conclusie

28 Hoe staat het met de gemeentes?

29 Een blik op het buitenland

34 Europese parkingstandaard

35 Basisproblemen oplossen met moderne technologie: parking apps

39 Conclusie

40 Lees ook onze andere dossiers

41 Volg BTB online

Voorwoord

Het parkingboek van BTB-ABVV, een onderzoek naar de staat van de Belgische (snelweg)parkings, zit aan haar 10de editie. Een mooie verjaardag, al is het de grote vraag of we deze keer wel iets te vieren hebben?

Want uiteindelijk hopen we deze reeks te kunnen afronden met a boodschap dat er in België voldoende, comfortabele en veilige parkings zijn, zodat al onze beroepschauffeurs in de juiste omstandigheden hun rust kunnen nemen.

Staan we na 16 jaar opvolgen, publiceren en vragen stellen verder dan waar we in 2007 vertrokken zijn?

Tot onze grote spijt moeten wij als antwoord, nog steeds, **NEEN** geven.

Nog altijd moeten we tot dezelfde conclusies komen:

- **Te weinig**
- **Te onveilig**
- **Te duur**
- **Te vuil**

Is er dan niets veranderd?

Uiteraard wel, met mondjesmaat worden (snelweg)parkings vernieuwd. Voldoen zij na vernieuwing aan alle voorwaarden om als een comfortabele rustplaats te gelden voor beroepschauffeurs? Met de nodige faciliteiten?

Nee, het antwoord is tot onze grote spijt nog altijd nee.

Daarom gooien we het voor dit parkingboek deels over een andere boeg.

We kijken niet enkel meer naar wat er ontbreekt, maar willen ook inspireren en duidelijke verwachtingen uitschrijven. Want voor de modale chauffeur is een snelwegparking dan maar een korte, occasionele stop. Voor onze beroepschauffeurs (zowel vrachtwagen als autocar) is dit een deel van hun leven. Een plaats waar ze niet enkel rusten maar ook moeten ontspannen, eten, douchen en slapen.

En dan mag je meer verwachten, sterker nog, dan moet je meer verwachten!

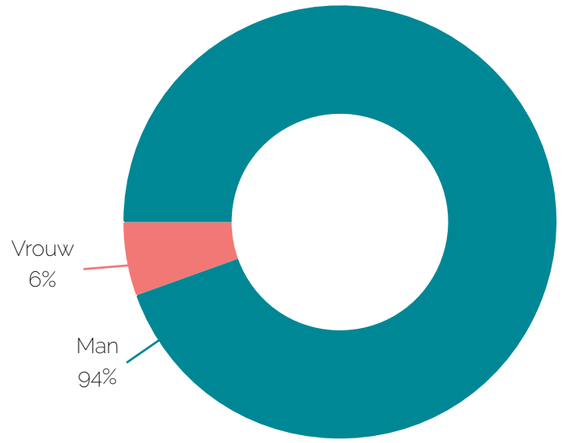
Frank MOREELS
Voorzitter BTB

Onze chauffeurs aan het woord

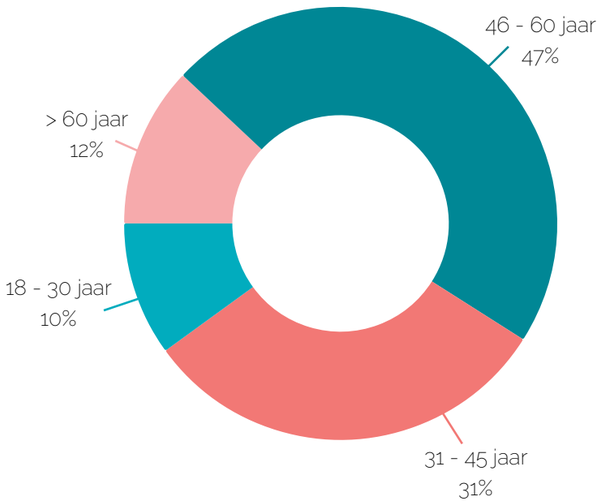
Uiteraard hebben we ook voor deze editie ons oor te luister gelegd bij onze chauffeurs. Niemand is beter geplaatst dan zij, met hun dagdagelijkse ervaring, om een juiste inschatting te maken van de Belgische situatie vandaag.

389 chauffeurs vulden onze enquête dit keer in. Een minderheid (6%) onder hen is vrouw.

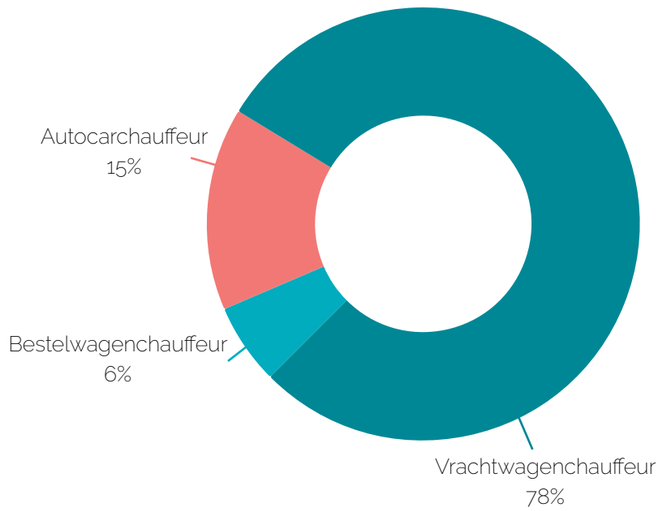
Geslacht



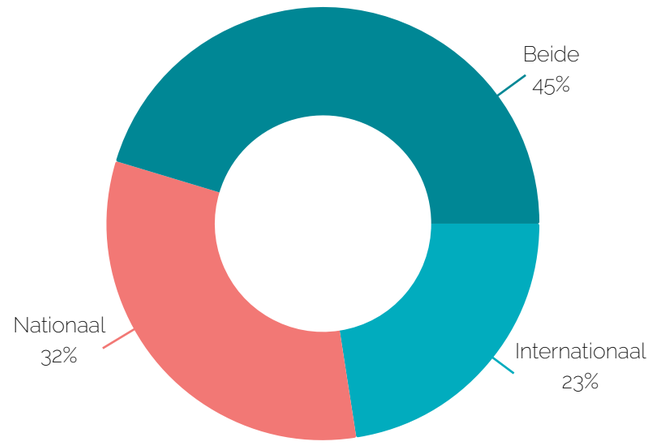
Leeftijd



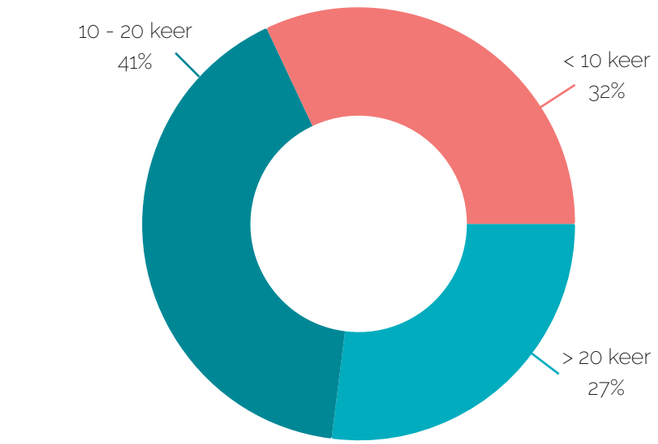
Beroep



Welk soort ritten doe je ?



Hoe vaak stop je gemiddeld per maand op een snelwegparking ?



Het overgrote deel rijdt met een vrachtwagen (78%), iets meer dan 15% zijn autocarchauffeur en de overige 6% rijdt met een bestelwagen.

23% van de respondenten rijdt enkel internationaal, de andere nationaal of een duidelijke mix van beide.

Ervaring met snelweg-parkings hebben onze invullers voldoende, de meesten stoppen meer dan 10 keer per maand op een snelwegparking. Meer dan een kwart doet meer dan 20 keer per maand. Niemand is dus beter geschikt om de kwaliteit te beoordelen dan deze ervaringsdeskundigen.

Parkeerplaats vinden blijft problematisch: 90% van de chauffeurs moet voor hun nachtrust lang zoeken naar een plek.

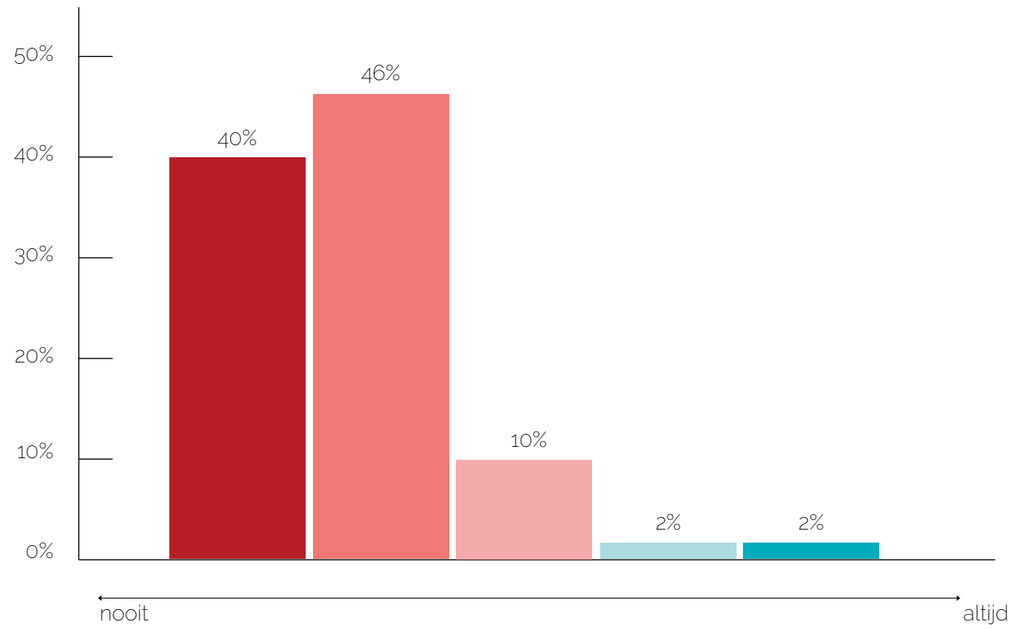
Het vinden van een parkeerplaats is essentieel voor een chauffeur. Niet enkel voor het respecteren van de rij- en rusttijden maar ook voor het eigen welzijn. Een moment om te rusten, de benen te strekken, een praatje te slaan met collega's, het sanitair te gebruiken of iets te eten en te drinken.

Voor het nemen van de korte rust, meestal tijdens de dag en dus met een redelijke spreiding van het moment, geeft bijna 4 op de 10 aan dat ze moeilijk plaats vinden om het voertuig, op een veilige, en juiste wijze, te parkeren.

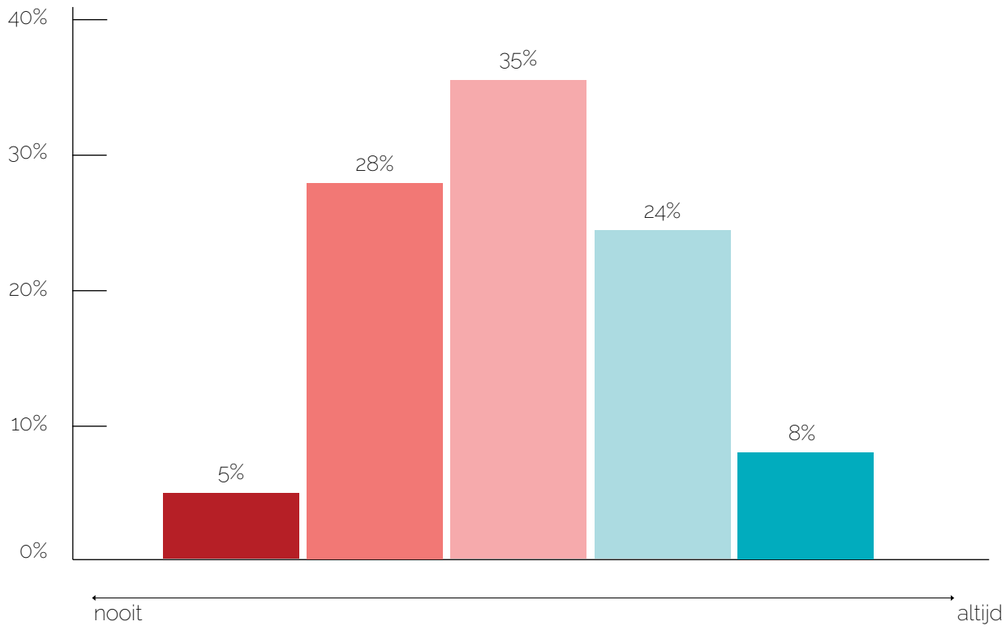
Minder dan 1 op de 10 geeft aan dat ze altijd snel een plaats kunnen vinden.

Voor het vinden van een plek om te overnachten is de situatie gewoon dramatisch. Bijna 9 op de 10 chauffeurs geeft aan dat ze zo goed als nooit meteen een plaats kunnen vinden.

Voor mijn nachtrust vind ik snel plaats



Voor mijn korte pauze vind ik snel plaats



Chauffeurs moeten nu kiezen tussen de pest en de cholera: een boete voor fout parkeren of een boete voor het overschrijden van de rijtijden. Dit kan zo niet langer.

Dit is om meerdere redenen een probleem. Ten eerste is het belangrijk dat je je rust kan nemen op een goed uitgeruste en veilige plaats. Een gebrek aan plaatsen zorgt er uiteraard voor dat dit niet mogelijk is.

Gebonden aan rij- en rusttijden.

Daarnaast kan een chauffeur niet zo maar blijven zoeken. Ze zijn strikt gebonden aan de rij- en rusttijden. Aan de ene kant verwacht de werkgever dat men zo ver mogelijk rijdt binnen deze tijd, anderzijds is het belangrijk om een goede plek te vinden, zeker om de nachtrust te nemen.

Dan hebben we het nog niet over de weekendrust. Deze mag niet meer genomen worden in de cabine (enkel nog de verkorte weekendrust). Dat betekent dat er niet enkel een veilige parkeerplaats moet zijn maar ook een aangepaste plek om de weekendrust te nemen buiten de cabine.

Levensgevaarlijke situaties.

Bovendien zien we dat dit gebrek aan plaats, in combinatie met de verplichting om de rij- en rusttijden te respecteren regelmatig zorgt voor levensgevaarlijke situaties op onze wegen.

Chauffeurs moeten dubbel parkeren, op de pechstrook gaan staan of ergens in de grootte leegte. Deze toestanden moeten vermeden worden en zetten een enorme negatieve druk op het beroep en de beeldvorming.

Bovendien zien we dat dit manifest gebrek aan parkeermogelijkheden en faciliteiten zorgt voor conflicten en overlast op andere plekken.

Het vinden van een geschikte plaats blijft een uitdaging.

Meer dan de helft van de respondenten probeert op voorhand te kijken naar welke parking ze kunnen rijden om te stoppen.

Om een parking te vinden zijn er vele mogelijkheden. Toch is één van de meest gebruikte nog altijd rond rijden en kijken waar je iets vindt, dit is mogelijk het gevolg van de moeilijkheid om aan correcte informatie te geraken (zie onder). De meeste chauffeurs maken toch nog gebruik van de bewegwijzering op de snelweg, ook het zoeken op de GPS wordt vaak gebruikt.

De laatste methode is het gebruik van en gespecialiseerde app, deze gespecialiseerde apps zijn misschien wel de toekomst maar zijn duidelijk nog niet bij iedereen ingeburgerd en moeten zich nog bewijzen om echt een volwaardige oplossing te zijn waar alle nodige informatie bij elkaar komt voor chauffeurs die zich continue bewegen door landen en regio's.

Informatie over beschikbare parkeerplaatsen is niet te vinden.

Het vinden van een beschikbare parkeerplaats om met vrachtwagen en/ of autocar te staan is voor de chauffeurs dan ook een kleine nachtmerrie.

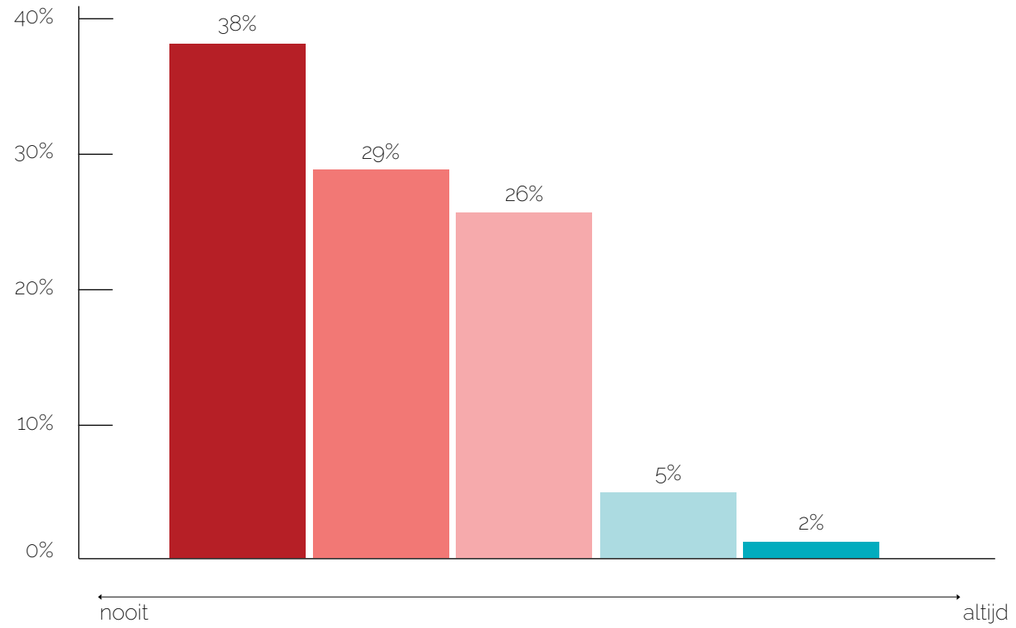
Naast het algemeen gebrek aan beschikbare plaatsen is het voor de chauffeurs ook bijna onmogelijk om op een snelle en eenvoudig manier informatie te vinden over de beschikbaarheid van plaatsen.

Op goed geluk.

Dit wil zeggen dat het telkens opnieuw gokken is voor een chauffeur waar hij of zij plek zal kunnen vinden. In deze tijden van technologie en verbondenheid is het absurd dat een gehele groep noodzakelijke werknemers (dixit de coronapandemie) op deze manier moet werken.

Zonder vervoer staat de wereld stil, maar de mensen achter dat vervoer vergeet men telkens weer.

Ik kan snel en eenvoudig informatie over beschikbare parkeerplaatsen vinden



Voor de helft van de chauffeurs is de kwaliteit van de shop ondermaats.

De shop voldoet duidelijk niet aan de verwachtingen van de chauffeurs. Voor bijna de helft is het aanbod ondermaats voor zowel eten als drinken, 1/3 zit in het midden en nog geen 4% vindt het aanbod heel goed.

Aanbod voeding.

Dit is niet onbelangrijk: veel chauffeurs stoppen niet voor een snelle snack, maar rekenen op dit aanbod om zichzelf van goede voeding te voorzien wanneer zij onderweg zijn.

Een gevarieerd, gezond en betaalbaar aanbod is noodzakelijk.

60% vindt de shop veel te duur.

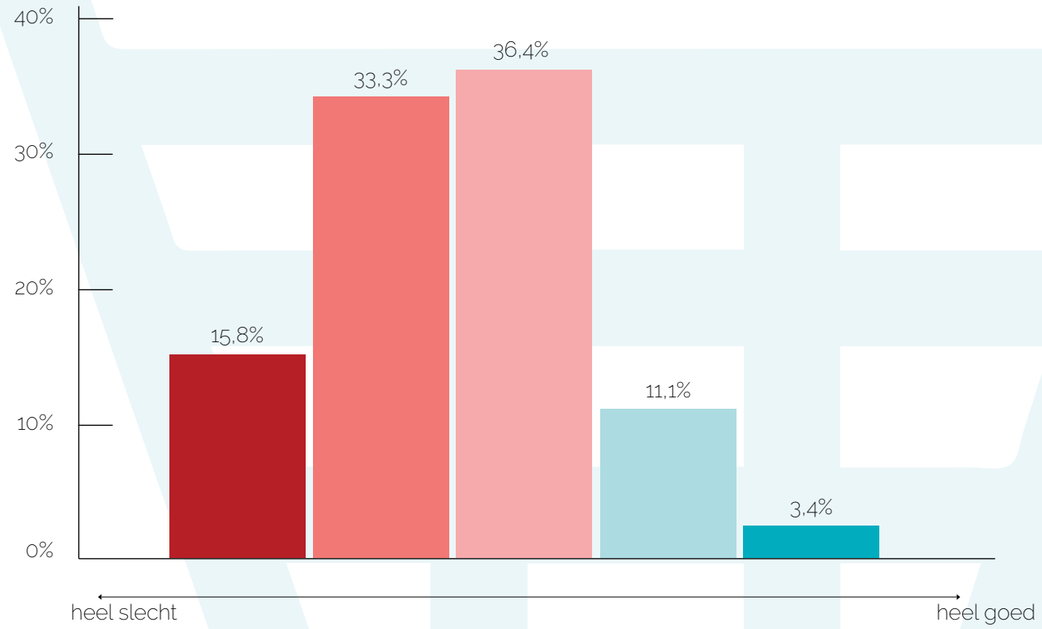
Op vlak van kostprijs is het nog slechter gesteld: maar liefst 60% van de respondenten geeft aan dat het aanbod heel duur is, nog eens 28% vindt het duur in de shops aan de snelwegparkings.

Onvoldoende.

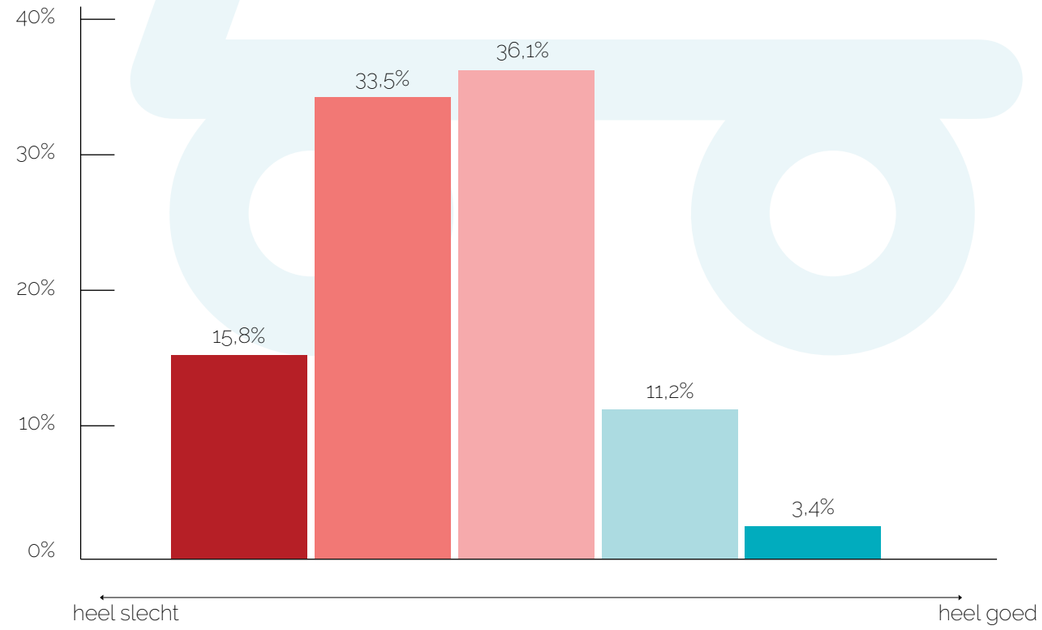
De conclusie is dan ook duidelijk: het aanbod noch de prijs voldoen aan de verwachtingen van de chauffeurs, nochtans zijn zij vaak aangewezen op deze shops tijdens de uitvoering van hun arbeid.

Snel naar een winkel met een beter geprijsd aanbod rijden gaat immers niet als je met een vrachtwagen (of autocar) onderweg bent.

Aanbod van eten in de shop



Aanbod van drinken in de shop



De kwaliteit van de omgeving heeft een negatieve invloed op de ervaring en het comfort van de chauffeurs.

Uiteraard is ook de parking en het aanbod daar belangrijk voor onze chauffeurs. Even je rust nemen in een propere en aangename omgeving draagt immers bij aan een betere ervaring.

Ook daar komt hetzelfde probleem naar boven: te weinig van alles. Te weinig banken, te weinig picknickbanken, te weinig vuilbakken.

Snelwegparkings zijn belangrijke punten voor professionele chauffeurs, spijtig genoeg wordt er nog te weinig rekening gehouden met hun noden.

Verlichting en veiligheidsgevoel

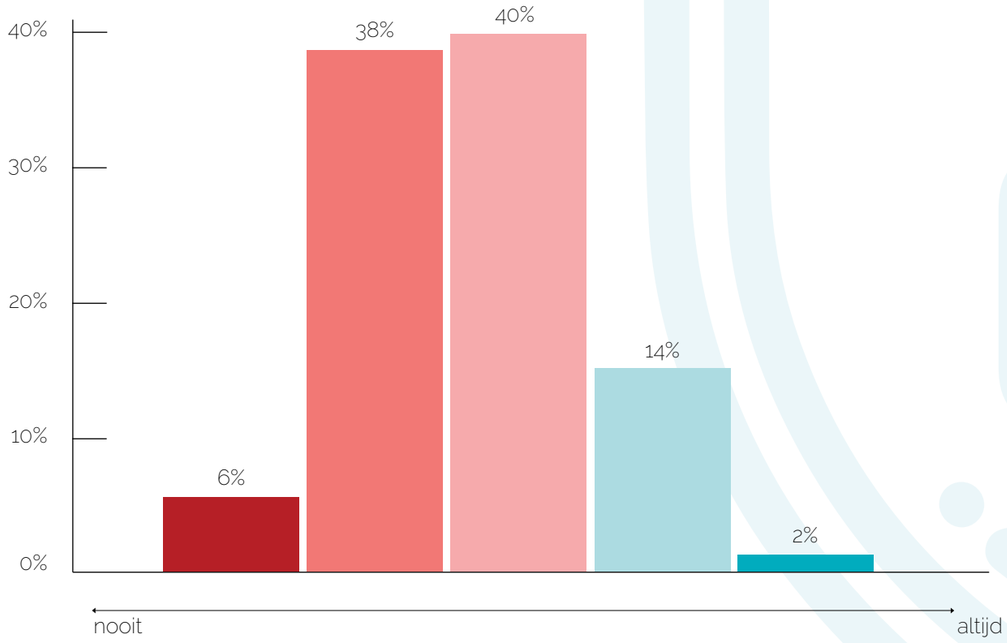
Ook op vlak van verlichting (en dus een deel van het veiligheidsgevoel) is er nog veel vooruitgang mogelijk. Meer dan 4 op de 10 chauffeurs vindt de verlichting ondermaats.

Je kan het resultaat niet positief noemen maar het is in elk geval al minder negatief.

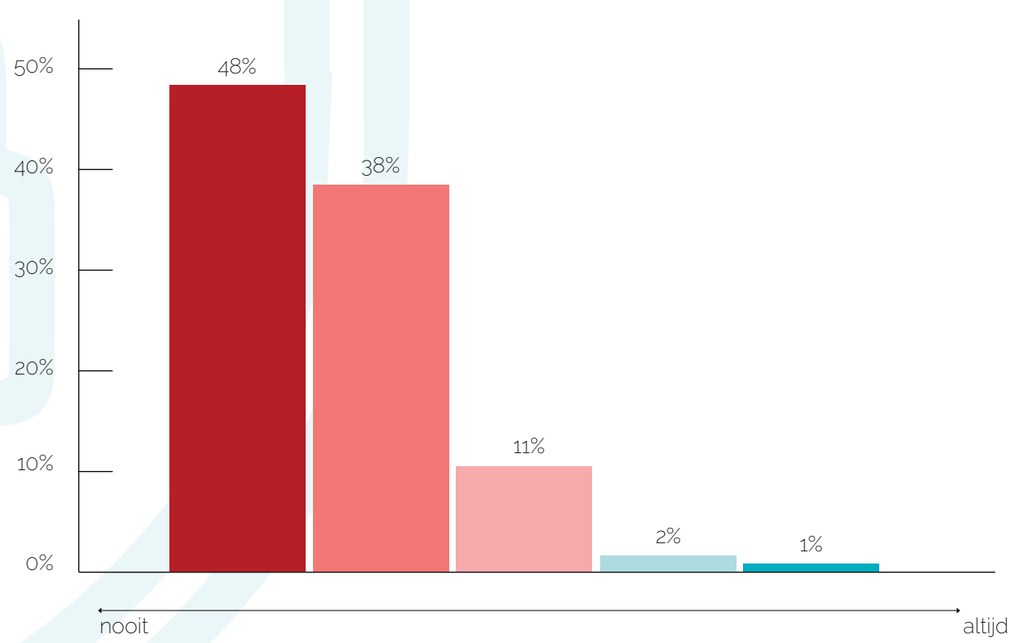
Aan het invullen van moderne noden is er nog veel werk.

Een moderne en stabiele WIFI verbinding (tot in de vrachtwagen) is nog een verre droom. En ook op een veilige parking, waar je gerust slaapt zonder schrik dat er iets gestolen wordt, is het nog wel even wachten. Meer dan 80% geeft aan dat parkings zelden goed beveiligd zijn.

De parking is goed verlicht



De parking is goed beveiligd



Nog steeds onvoldoende sanitair en douches.

Naar het toilet kunnen gaan en een goede douche nemen voor of na de werkdag: voor zowat iedereen de meest normale zaak maar chauffeurs zijn hier voor aangewezen op de faciliteiten van de parkings waar ze stoppen.

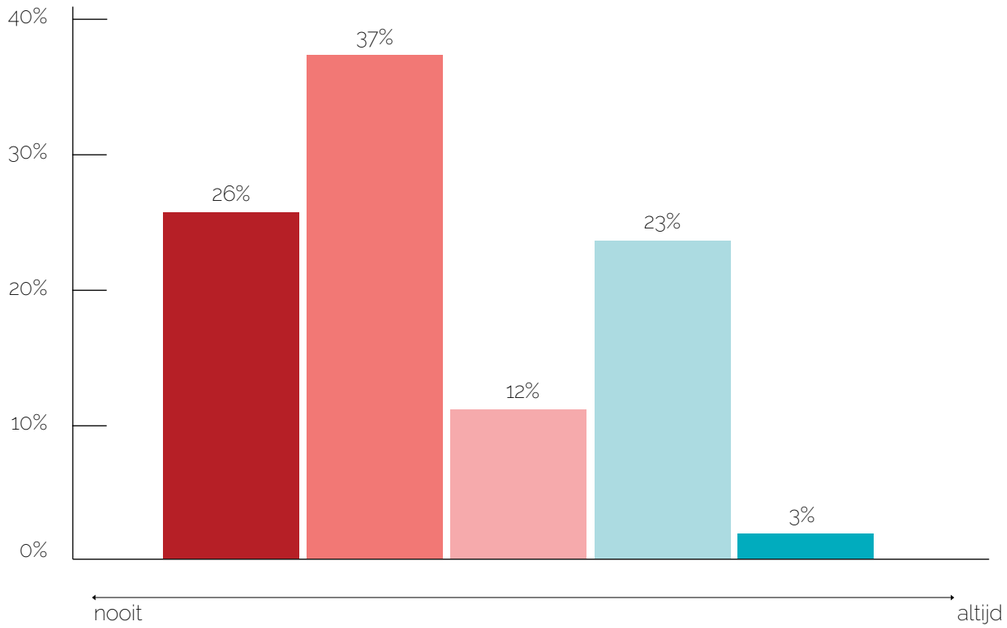
Uit de resultaten van de enquête blijkt duidelijk dat voor deze basisbehoefte nog veel werk is. 60% van de chauffeurs geeft aan dat er vaak of altijd te weinig wc's zijn. Voor de douches loopt dit op tot bijna 80% van de chauffeurs.

Onze chauffeurs kunnen nog steeds niet rekenen op proper sanitair.

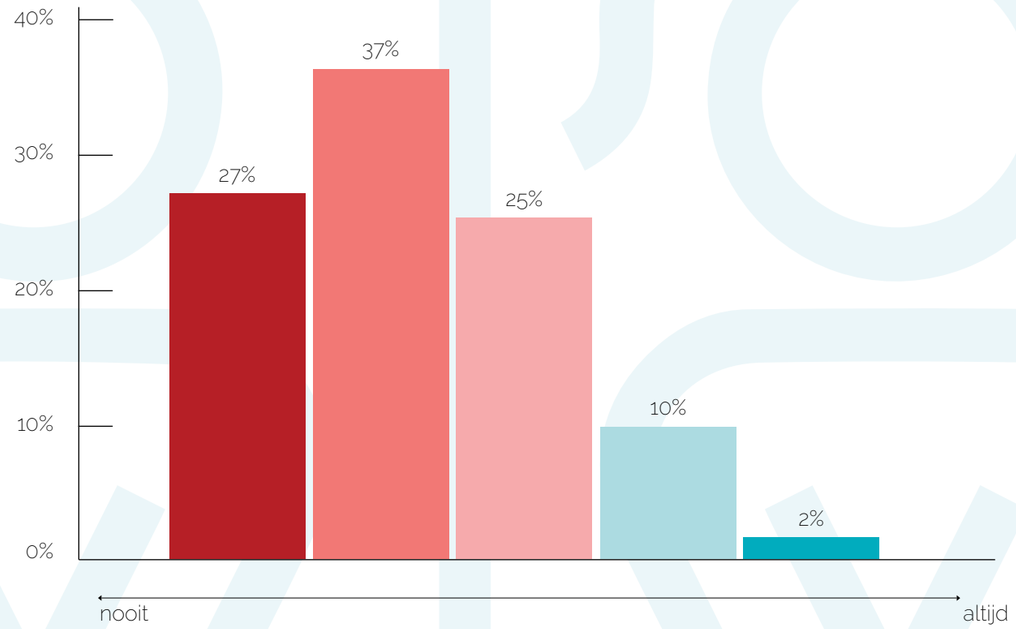
Niet enkel het aantal wc's en douches zou hoger moeten liggen, ook de hygiëne en het onderhoud is ondermaats. In meer dan de helft van de gevallen zijn de wc's en douches niet proper.

Gezien de ondermaatse prestaties op aantal en properheid is het niet verwonderlijk dat de chauffeurs de aangerekende kosten voor gebruik buiten proportie vinden. Het minste dat men mag verwachten als er kosten voor gebruik worden aangerekend zijn kwalitatieve ruimtes die onderhouden worden en net zijn.

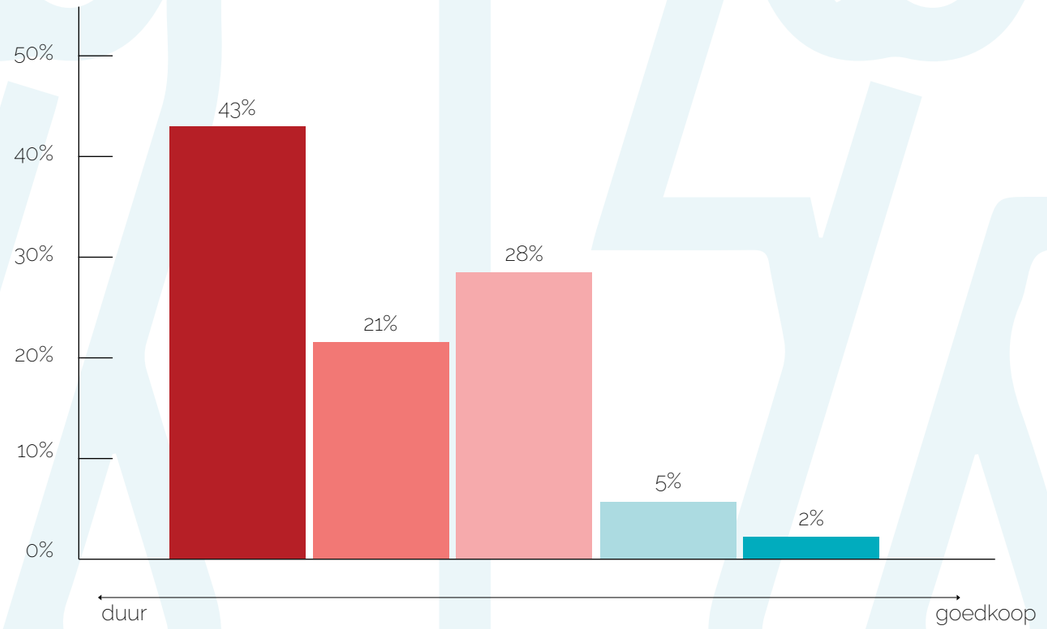
Er zijn voldoende WC's



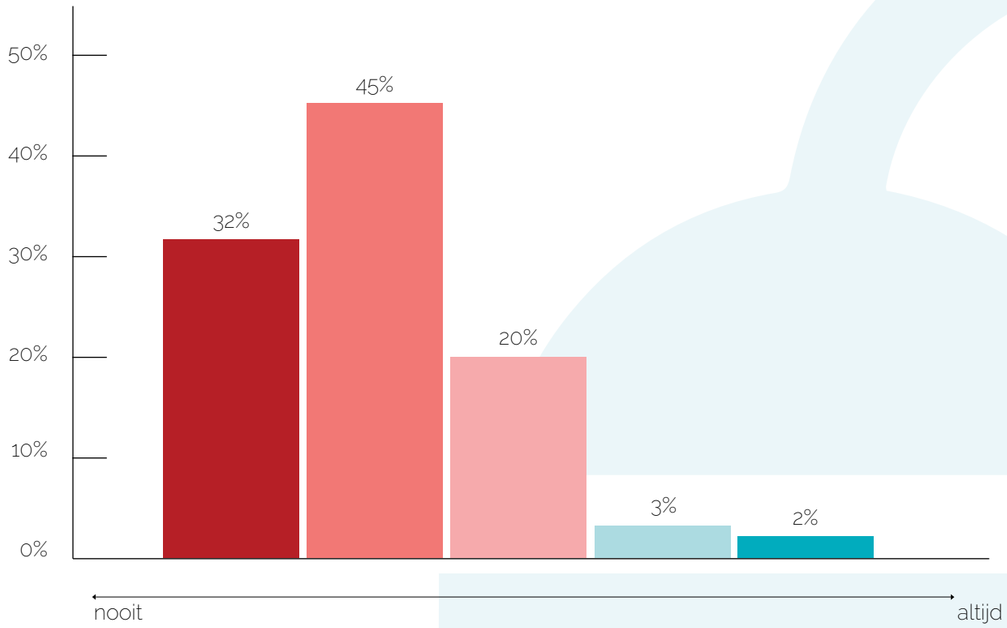
De WC's zijn proper



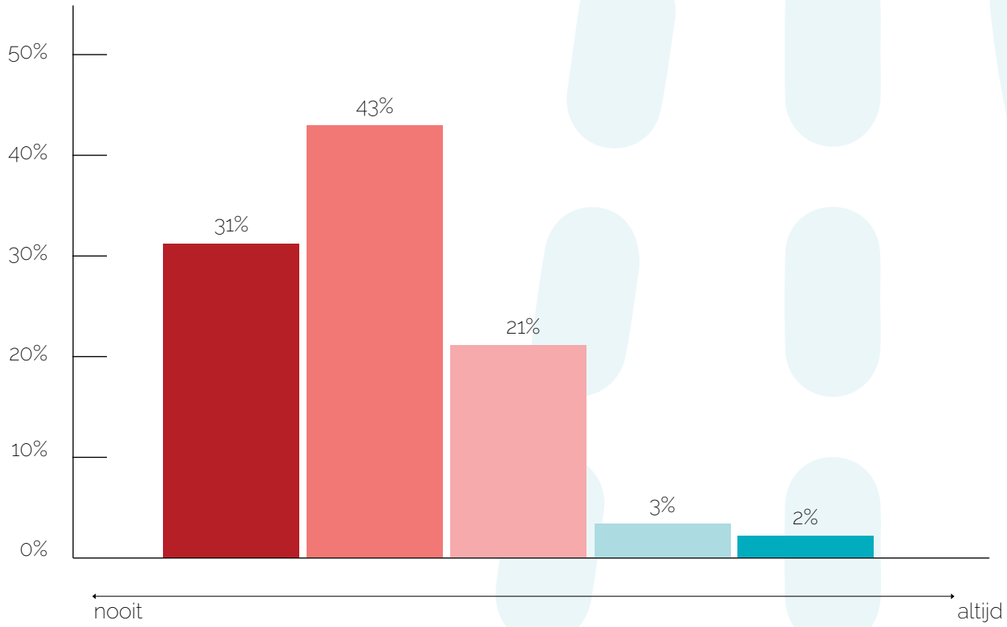
Gebruik maken van het toilet is



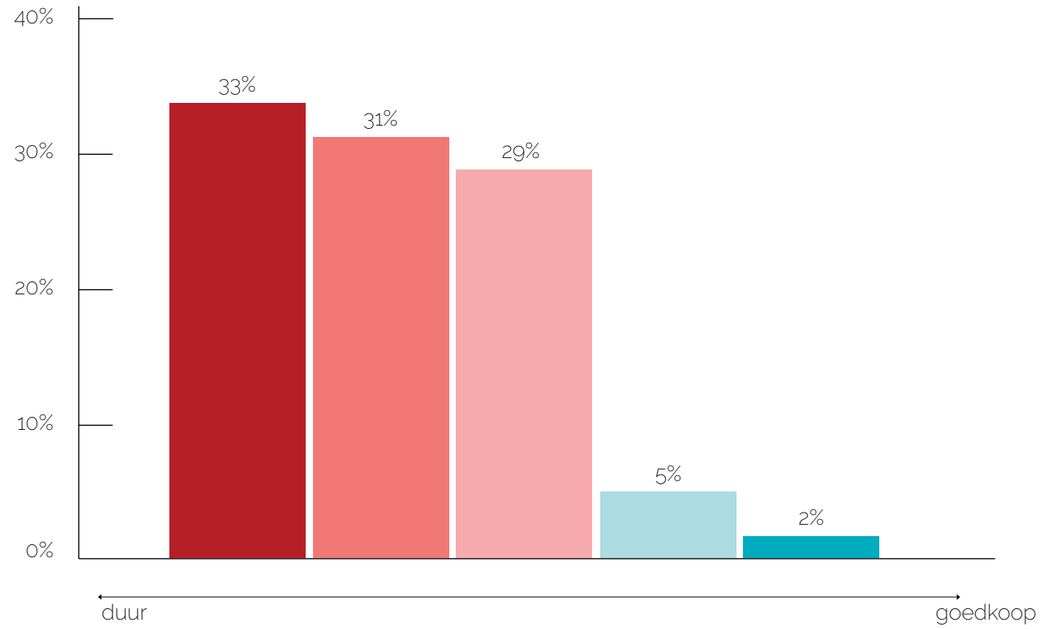
Er zijn voldoende douches



De douches zijn proper



Gebruik maken van de douche is



Onze chauffeurs blijven met een onveiligheidsgevoel zitten.

Eerder zagen we al dat de parkings door de chauffeurs niet als veilig beschouwd worden.

1 op de 5 respondenten van de enquête is het afgelopen jaar slachtoffer geweest van criminaliteit op een snelwegparking. 25 % van de chauffeurs voelt zich altijd of vaak onveilig op de parkings. Slechts 17% voelt zich nooit onveilig.

Criminaliteit

We hebben ook gevraagd met welke criminaliteit onze respondenten zijn geconfronteerd op Belgische snelwegparkings.

Bijna 1 op de 4 stelt vast dat er schade is aan zijn of haar voertuig, 12 % wordt geconfronteerd met lading diefstal. Bij 14 % is er sprake geweest van verbaal geweld naar de eigen persoon toe en 32 (8%) chauffeurs moesten vaststellen dat er persoonlijke spullen gestolen werden.

9 chauffeurs werden geconfronteerd met fysiek geweld, dit komt gelukkig minder voor maar elk geval van fysiek geweld is een geval te veel.

Veilig parkeren: tegen welke prijs?

Wat dan met de beveiligde parkings die (op sommige plaatsen) beschikbaar zijn?

1 op 3 chauffeurs hebben deze nog nooit gebruikt, ¼ geeft aan deze soms te gebruiken en iets meer dan 40% van de respondenten gebruikt deze af en toe.

73 % doet dit op eigen initiatief, 17 % omdat het moet van hun baas. Enkelen omwille van het verhoogde veiligheidsgevoel of het type product dat ze vervoeren. Opvallend is dat 7% deze parkings enkel en alleen gebruikt omdat ze nergens anders plaats vinden

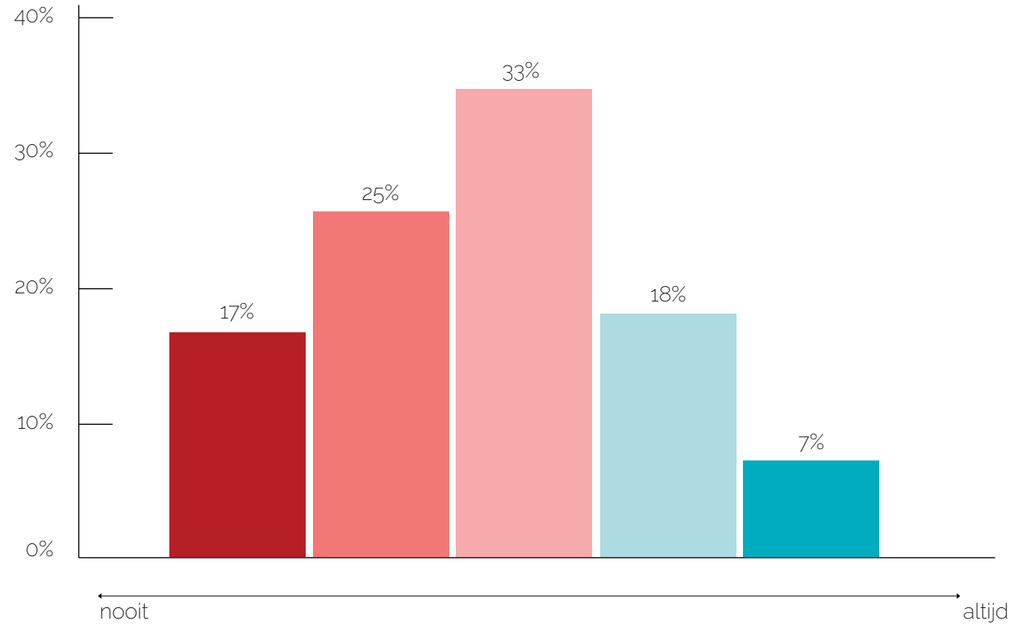
De helft van de chauffeurs krijgt de kosten voor deze beveiligde parkings niet terugbetaald, 47% krijgt ze wel terugbetaald. De anderen soms wel soms niet, afhankelijk van de goederen en enkelen weten het zelfs niet.

Eigen kosten

Opvallender is dat bij de chauffeurs die verplicht worden door hun werkgever om een beveiligde parking te gebruiken 24 % aangeeft deze kosten zelf te moeten betalen. Dit is absoluut ongehoord.

Gelukkig zijn er ook andere werkgevers: bij de chauffeurs die op eigen initiatief een beveiligde parking gebruiken wordt bij bijna 45 % de kosten gedragen door de werkgever. En terecht want een beveiligde parking zorgt voor minder schade aan de voertuigen, minder lading diefstallen en hopelijk beter uitgeruste chauffeurs.

Ik heb mezelf onveilig gevoeld op een Belgische snelwegparking



Speciale aandacht: autocarchauffeurs

Er mag nog wat speciale aandacht gaan naar onze autocarchauffeurs want hun situatie wijkt nog licht af van deze van de vrachtwagenchauffeurs.

Parkeerplaatsen op de snelwegparkings zijn vaak ingenomen door andere (niet autocar) gebruikers.

Een veel terugkomende frustratie van autocarchauffeurs is het vinden van een veilige parkingplek op snelwegparkings waar ze ook hun passagiers in correcte omstandigheden kunnen laten af- en opstappen.
Aan de ene kant zijn deze plaatsen er niet altijd, aan de andere kant zijn ze vaak bezet.

Meestal zijn ze dan nog bezet door andere voertuigen dan autocars: auto's die de eerste vrije locatie nemen, grotere campers, auto's met caravans maar ook vaak vrachtwagens.

Het innemen van een gereserveerde autocar-parking door een vrachtwagenchauffeur kan verschillende oorzaken hebben: bij sommige zal het zijn omdat deze autocar plaatsen handiger liggen maar veel vaker zal het zijn omdat er gewoon geen andere plaatsen vrij zijn op het moment van parkeren.

Het voorzien van voldoende plaatsen voor vrachtwagens en veilige af- en opstaplaatsen voor autocars met passagiers zou dit probleem dus moeten voorkomen.

Steden

Autocarchauffeurs hebben echter nog een bijkomend probleem. Om hun passagiers op de juiste locatie te krijgen is het ook voor hen vaak zoeken wat er kan en mag.

Veel (toeristische) steden proberen zwaar verkeer uit het centrum te weren waardoor het ook voor autocarchauffeurs niet meer duidelijk is waar ze nu best hun passagiers kunnen afzetten en terug oppikken maar ook waar ze tussen in naartoe kunnen.

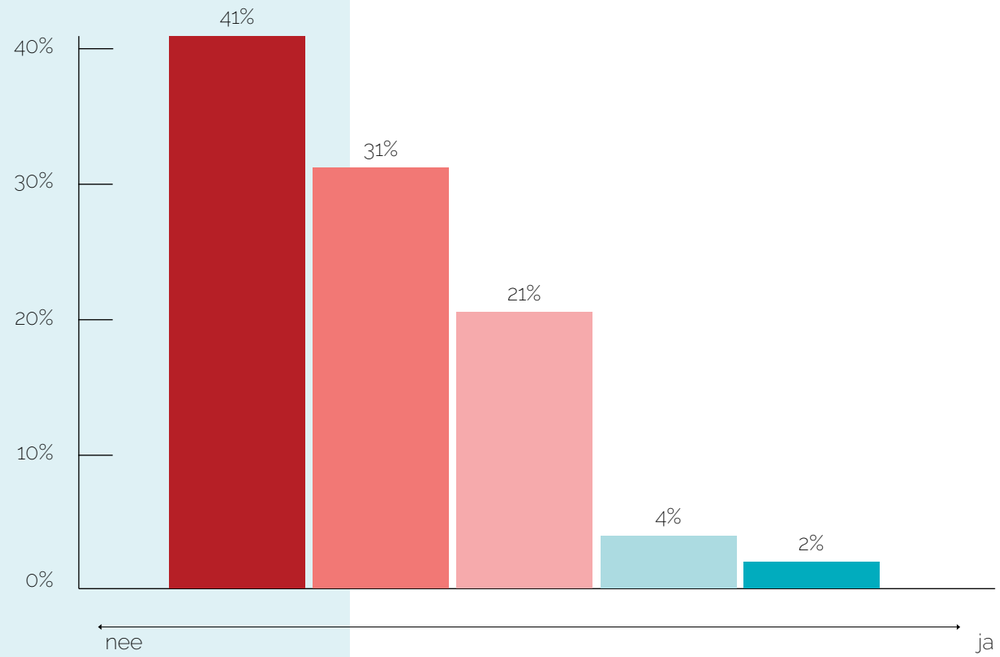
Een duidelijk beleid en locatie met de correcte informatie zou hen veel zoekwerk besparen.

Beste en slechtste parking

Voor we overgaan tot de beste en slechtste snelwegparkings in België, nog even een algemene vergelijking:
Wat vinden onze chauffeurs van de Belgische snelweg-parkings ten opzichte van deze in het buitenland. Want we weten nu dat er nog (veel) werk is in België maar ook de parkings in het buitenland zijn niet altijd top.

Maar ook daar zijn onze chauffeurs duidelijk in: De Belgische snelwegparkings lopen achter, en niet een beetje: 7 op 10 chauffeurs vinden buitenlandse parkings beter!

Belgische snelwegparkings zijn beter dan deze in het buitenland



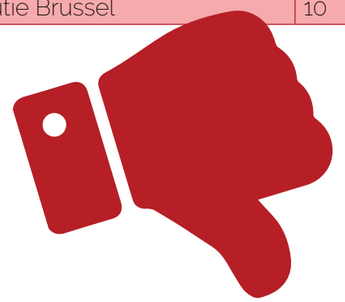
Beste Parking

De grote winnaar bij de beste parking? Met 47 stemmen: geen enkele.

Het zegt veel over de inschatting van de parkings in België dat zoveel respondenten bewust invullen dat geen enkele parking deze titel verdient.

Plaats	Parking	Stemmen
1	Geen enkele	47
2	E17 Kalken Gent	16
3	E411 Wanlin Luxemburg	12

Plaats	Parking	Stemmen
1	E19 Peutie Antwerpen	11
	E40 Groot-Bijgaarden Gent	11
2	E313 Ranst Antwerpen	10
	E40 Groot-Bijgaarden Brussel	10
	E19 Peutie Brussel	10



Slechtste parking

Ook hier een verdeeld beeld en veel stemmen die gewoon alle parkings nomineren maar op een gedeelde 1ste plaats eindigen: op de E19 de parking van Peutie richting Antwerpen en Groot-Bijgaarden op de E40 richting Gent.

Ondertussen is de parking van Groot-Bijgaarden heraangelegd, we laten het aan een volgende bevraging om daarover te oordelen.

De prijs van slechtste parking gaat naar Peutie op de E19.

Waar zijn er nog mogelijkheden?

Dat er te weinig parkeerplaatsen zijn voor vrachtwagens en autocars weten onze chauffeurs beter dan wie ook.

Dat gloednieuwe parkingterreinen zoeken en aanleggen niet van vandaag op morgen geregeld is, is ook nog te begrijpen. Maar hoe pakken we dan wel het tekort aan op korte termijn?

We gaan op zoek naar quick wins, waar zijn er mogelijkheden om snel extra kwalitatieve parkeerplaatsen in te richten.

Uitbreiden bestaande parkingzones met faciliteiten

Om en snel meer parkeerplaatsen te creëren en plaatsen met de nodige faciliteiten te hebben kunnen we niet anders dan te kijken naar de mogelijkheden om de bestaande terreinen met faciliteiten uit te breiden.

Het ogenblik dat de bijkomende plaatsen zijn aangelegd is er meteen toegang tot bestaande faciliteiten.

Opwaarderen van de grensovergangen

In een ver verleden waren er grensposten en België , als klein land midden in Europa, had er nogal veel. Nadat de grenscontroles binnen de Europese unie werden afgeschaft geraakten deze posten dan ook in verval en ongebruik.

Behalve als parking. Spijtig genoeg is het dat dan ook voor de meest (voormalige) grensposten: grote parkings met hooguit enkele mobiele wc's en (als je België binnenrijdt) enkele verdeelautomaten voor OBU's.

Deze terreinen zijn ideaal om snel capaciteit toe te voegen die voldoet aan de hoogste standaarden::

- De gronden zijn in handen van de (verschillende) overheden.
- De op- en afritten zijn aanwezig.
- De meeste van deze terreinen hebben een oppervlakte die niet moet onderdoen voor de meeste tankzones op de autosnelwegen.
- De mogelijkheid om faciliteiten te bouwen bestaat, vroeger stonden in deze zones immers gebouwen van de douane.

Een rondrit langs deze terreinen laat echter weinig initiatief zien van de verschillende bevoegde instanties. Want waar er al jaren wordt gehamerd op het tekort aan kwalitatieve parkingplaatsen op en rond de snelwegen worden deze terreinen al evenveel jaren verwaarloosd.

Regelmatig verschijnen er berichten in de media over nieuwe vrachtwagenparkings. Effectieve projecten of nooit gerealiseerde ballonnetjes?

Wat al zeker opvalt is de lange termijn: tussen de eerste aankondiging en een realisatie zit veel tijd. Met in het achterhoofd het feit dat er nu al een tekort is aan parkeerplaatsen en de toekomst projecties die een groei van het vrachtverkeer voorspellen weten we nu al dat het probleem de komende jaren er niet op zal verbeteren, integendeel.

Een opsplitsing is noodzakelijk.

Lokale initiatieven

Er zijn lokale, kleine initiatieven van regio's en/of gemeentes die bij uitbreiding of heraanleg ook enkele parkeerplaatsen voor vrachtwagens inplannen.

Gemeentes zitten vaak vol met zoektochten en oplossingen zoeken voor de parkeerproblematiek maar dit zorgt zelden voor een snelle oplossing en is zo goed als altijd gericht op lokale chauffeurs die thuis overnachten.

Bij deze parkings zien we zo goed als nooit faciliteiten en zoekt men actief naar methodes om niet-lokale vrachtwagens te weren: vergunningen, badges, …

Grotere projecten

In de waaslandhaven rond **Antwerpen** was het probleem niet meer te ontkennen. De kilometers geparkeerde vrachtwagens aan de kant van de weg waren duidelijk.
Begin 22 werd daar een nieuwe parking aangekondigd, met een redelijk realisatie termijn: einde '22. Die termijn is dan wel niet gehaald, einde maart 23 is de parking wel degelijk geopend: de 280 nieuwe plaatsen op de parking Ketenis waren broodnodig.

Ook in **Zeebrugge** is er al lang een probleem met parkings voor vrachtwagens: einde '21 konden we de eerste aankondigingen lezen van een nieuwe parking in Zeebrugge in de buurt van de A11. Een parking, gecombineerd met een nieuw tankstation en (betalend) sanitair voor ongeveer 135 a 145 vrachtwagens.
De huidige timing heeft het over 2024 om open te gaan.

In 2020 is aangekondigd dat **Jabbeke** heringericht en uitgebreid zou worden. De chauffeurs die op hun rit in West-Vlaanderen parking zoeken zullen opgelucht adem halen als er eindelijk terug plaatsen beschikbaar zijn. In 22 waren de werken nog volop bezig, ondertussen is de vernieuwde parking open.

Verder vinden we nog verschillende aankondigingen in 2020 voor het herinrichten en soms beperkt uitbreiden van verschillende snelwegparkings en of dienstenzones. De timing ligt ergens tegen 2025.

Ondertussen blijven de beschikbare parkings vaak overvol, met dagelijks gevaarlijke situaties tot gevolg.

Wat gebeurt er wel?

Wallonië

In Wallonië worden er verschillende dienstenzones heraangelegd. Enkele van de grotere kunnen hier zeker als voorbeeld dienen qua ruimte en inrichting.

Voor de kleinere parkings (zonder uitbating) zien we een dubbel beeld:
Enerzijds worden deze parkings momenteel wel degelijk heraangelegd, en dit was nodig, anderzijds wordt er te weinig rekening gehouden met de noden van de chauffeurs. Er zijn nu wel voldoende vuilbakken aanwezig maar van sanitaire voorzieningen is er nog steeds geen spoor.

Vlaanderen

Ook in Vlaanderen zijn er investeringen. Parkings worden aangepakt maar, ook hier is het startpunt niet: wat is er nodig op een parking voor de vrachtwagenchauffeur? Nog steeds worden parkings (her)aangelegd zonder de nodige sanitaire en andere voorzieningen. Tijdelijke oplossingen met 1, soms 2 mobiele toiletten zijn onvoldoende.

De parkingproblematiek is niet nieuw. Er is een jarenlange achterstand in het aanpakken van deze problematiek en een oplossing kan enkel komen van een geïntegreerd plan van aanpak dat alle pijnpunten aanpakt.

Faciliteiten, kwaliteit en kwantiteit. Want ondanks de vele punten blijft dat een zeer dringend probleem: er zijn te weinig plaatsen voor chauffeurs om (zeker s avonds) op een veilige manier te parkeren.

Inzetten op een logistieke regio is leuk maar heeft wel zijn consequenties. Logistiek heeft transport nodig en op dit moment gebeurd de bulk van het transport met vrachtwagens. En vrachtwagens worden bestuurt door chauffeurs, en die moeten allemaal veilig kunnen parkeren, eten, ontspannen en slapen.

Korte conclusie

Als BTB hebben we al verschillende keren onderzoek gedaan naar de parkings.

Conclusie:
er verandert weinig.

Er zijn nog steeds tekorten aan parkeerplaatsen.

Er is nog steeds een tekort aan veilige parkeerplaatsen.

Er is nog steeds een tekort aan comfort.

Er is nog steeds een tekort aan kwaliteit.

Er is nog steeds geen visie vanuit de verschillende overheden en de grote economische clusters om dit aan te pakken.

In België is vrachtwagen-chauffeur al jaren een knelpuntberoep, in Europa is er een chauffeurs tekort van om en bij het half miljoen.

Er is geen economische activiteit zonder transport. Er is geen transport zonder chauffeurs. Het wordt tijd dat men het gebrek aan kwalitatieve werk- en leefomstandigheden op de baan en het steeds hoger oplopende tekort aan chauffeurs gaat koppelen en actie onderneemt.

In Europa, in België: er is nood aan een opwaardering van het beroep van chauffeur:

- Een betere en eerlijke verloning voor het lange werk dat zij verrichten (in alle Europese landen)
- Meer respect voor hun job door het voorzien van kwalitatieve, veilige en voldoende parkeer-plaatsen doorheen Europa.
- Betere faciliteiten bij de klanten die gebruik maken van transport

Hoe staat het met de gemeentes?

In de vele Belgische gemeentes vinden we vooral parkeerstroken terug. De meeste op de gewestwegen op het grondgebied.

Dat wil zeggen: parkeerstroken zonder voorzieningen, sanitair, verbinding etc. vooral bedoeld voor lokale chauffeurs die thuis slapen. Als er verwezen wordt naar parkeerterreinen (met of zonder faciliteiten) gaat het om privé-initiatieven (zoals truckstops) of de parkings op de autosnelwegen.

Voor parkings (met faciliteiten) wordt telkens naar de bovenliggende overheid gekeken (in casu de Vlaamse, Waalse en Brusselse overheden).

Antimaatregelen.

Als er gemeentes zijn die maatregelen nemen zijn het vooral antimaatregelen. Het verwijderen van parkeerstroken, het aanbrengen van verbodsborden voor doorrij en/of parkeren voor +3,5 ton. Het ontoegankelijk maken van parkeerstroken wegens overlast (voornamelijk van afval en menselijke uitwerpselen).

Hoewel het onbegrip rond de overlast en het aanpakken van verkeersveiligheid op lokaal, microniveau, soms absoluut te verdedigen is valt vooral het gebrek aan alternatieven op. Net zoals de wil om alternatieven te zoeken.

Als er wordt gesproken over toekomstige plannen is het vooral om te melden dat men geen parking met faciliteiten plant om een aanzuigeffect te vermijden.

Verschuiven van problemen, maar geen oplossingen.

De overlast verplaatst zich wanneer maatregelen genomen worden om de eenvoudige reden dat de chauffeurs geen keuze en/of alternatief hebben.

Chauffeurs overnachten niet voor hun plezier op een parkeerstrook langs een gewestweg, ze doen dit omdat er geen valabel alternatief is.

De regio's zetten (terecht) in op het aantrekken van bedrijven, van maak industrie, over voeding tot en met internationale Logistiek.
Dit brengt automatisch vrachtverkeer met zich mee en vrachtverkeer brengt chauffeurs mee.

Chauffeurs die onmisbaar zijn om te rijden maar niet belangrijk genoeg om te mogen rekenen op kwalitatieve en veilige leef- en slaapplaatsen.

Allesomvattend masterplan.

Het is dus dringend tijd voor een allesomvattend masterplan in België, waarbij niet alleen de noden duidelijk in kaart worden gebracht (hoeveel parkeerplaatsen zijn er 's nacht nodig in de drukste periode en waar) maar ook de kwaliteit van de parkings wordt verhoogd. Een plan voor de komende jaren om enerzijds de nodige capaciteitsuitbreiding te doen en anderzijds de kwaliteit te garanderen. Een Europese kwaliteitsstandaard voor vrachtwagenparkings moet hierin dan ook de leidraad zijn.

Transport is een internationaal gebeuren, zeker in Europa. Het is dan ook hoog tijd om een Europese kwaliteitstandaard te krijgen die erkend en gecontroleerd wordt door een onafhankelijke organisatie in heel Europa. De parkings moeten kwaliteitsvol zijn voor de chauffeurs: of dat deze zich nu in België, Polen of Spanje bevindt mag geen verschil zijn.

Een blik op het buitenland

Beste parking Europa

We zijn ook eens gaan kijken bij de buren en waar beter dan op de parking die net verkozen was tot Parking van het Jaar in Europa (2022).

De winnaar van deze titel: een truck parking in Béziers in het zuiden van Frankrijk.

Maar wat maakt van deze parking nu de beste parking?

Onderweg naar deze parking passeren we uiteraard nog verschillende andere stopplaatsen op de autostrade dus die nemen we ook maar ineens mee.

Opvallendste vaststelling: het aantal plaatsen. Zowel op de parkings met tankstation als deze zonder zijn er ruim voldoende parkeerplaatsen aanwezig, zowel voor vrachtwagens als autocars. Geen nood dus om dubbel te parkeren of je eigen leven te wagen op de op- en afritten.

Tweede vaststelling: ook de 'kleine' parkings zonder tankstation zijn voorzien van sanitaire blokken. Dit is noodzakelijk, als vrachtwagenchauffeur ben je immers gebonden aan parkeerplaatsen en de rij- en rusttijden. Essentiële voorzieningen zoals WC's moeten dus overal voorhanden zijn.

De voorzieningen waren meestal gratis maar liggen wel binnen de Peage-zone, de betaling daar financiert uiteraard de faciliteiten mee. In België zijn er dan geen Peage-zones maar er is uiteraard wel de kilometerheffing voor vrachtwagens, kwalitatieve faciliteiten voorzien voor de chauffeurs kan dus perfect, de kosten kunnen perfect gefinancierd worden door de kilometerheffingen.

We rijden verder door naar Béziers.

De parking van Besiers is een Truckparking naast de autostrade. De weg ernaartoe is goed aangelegd voor vrachtvervoer met duidelijke signalisatie.

Een tankstation met een massa aan (professionele) betaalmogelijkheden en een klein winkeltje is het eerste wat we zien op een ruim en groot terrein dat goed onderhouden en proper is.

De parking is volledig afgesloten en beveiligd, dat betekent dat er betaald moet worden. Gelukkig zijn er daar wel verschillende voordelen aan verbonden. Zo zijn alle faciliteiten inbegrepen in de kost van de parking. Chauffeurs kunnen dus naar het toilet maar ook onbeperkt gebruik maken van de douche faciliteiten, een ontspanningsruimte met TV, een kleine fitness ruimte, kleine sportveldjes.. Uiteraard zijn er ook de nodige wasmachines voorzien zodat chauffeurs ook hun kleding kunnen wassen.

Fietsen en verse maaltijden.

De parking ligt niet al te ver van de Franse kust en de chauffeurs kunnen gebruik maken van fietsen om zich in de omgeving te verplaatsen. Ze zitten dus niet vast op de parking maar kunnen, als ze willen, de omgeving in.

Aan de parking is ook een restaurant verbonden waar de prijzen voor eten en drinken zeer schappelijk zijn, bovendien krijgen de chauffeurs die op de parking staan nog een bijkomende korting.

De kaart is klein maar gevarieerd en er wordt ook met dagmenu's gewerkt. Als ons eten komt merken we meteen dat er verse producten gebruikt worden. Dat de kwaliteit meer dan ok is merken we al snel doordat er ook veel inwoners uit de buurt een hapje komen eten.

De parking zelf oogt niet uitzonderlijk tot je op de details begint te letten.

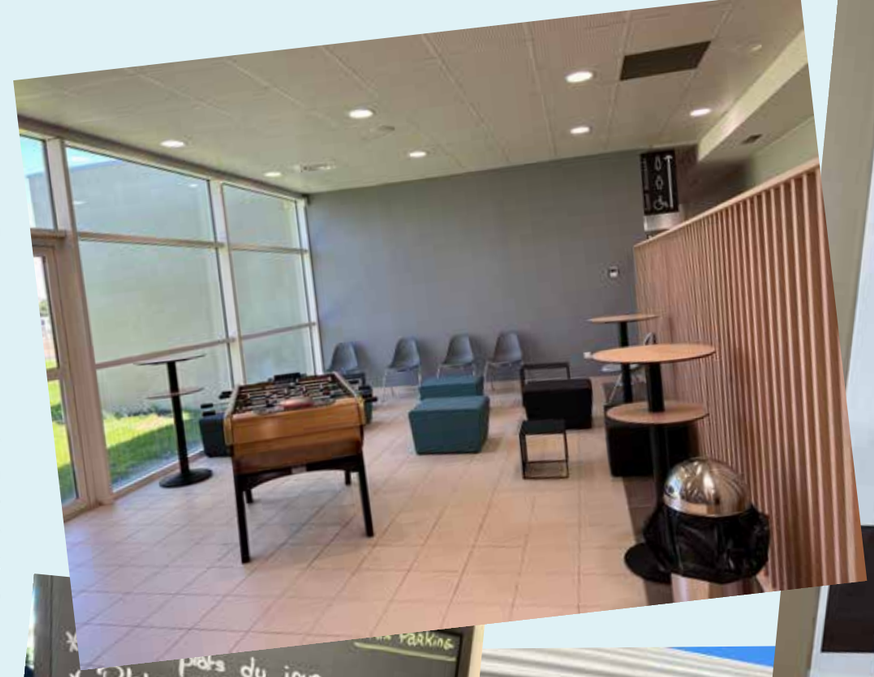
Er is voldoende ruimte om te parkeren, alle plaatsen zijn overdekt om schaduw te creëren (niet onbelangrijk in het zuiden van Frankrijk in de zomer) zodat de cabine aangenaam blijft voor de chauffeur.

Gevoel van rust.

Door de ligging van de parking op korte afstand van de autostrade merk je ook meteen dat het geluid veel lager is en je echt een gevoel van rust krijgt. Dit wordt versterkt doordat er een aparte zone is gecreëerd voor de koelwagens waar ook de nodige aansluitingen zijn voorzien. Dat betekent dus dat er niet constant dieselgeneratoren aanslaan en het dus een pak aangenamer is om te overnachten.

Als we dan toch een minpunt moeten zoeken komen we op 2 vragen:

- Voor het gebruik van de parking moet er betaald worden: als de chauffeur deze kosten zelf moet dragen is dit natuurlijk geen duurzame oplossing.
- Met het nieuwe Mobility Package is er een verbod ingevoerd op het nemen van de weekendrust in de cabine: een koppeling van de beveiligde parking met een hotelkamer die aan de minimum voorwaarden voldoet en dit voor een geïntegreerde prijs ontbreekt nog.



Europese parkingstandaard

Transport, zowel van passagiers als van goederen is een essentieel deel van Europa en haar economie.

Het is dringend tijd dat er ook aan de essentiële voorzieningen voor de werknemers in deze sectoren wordt gewerkt.

Het is immers geen toeval dat vrachtwagenchauffeur al jaren een knelpuntberoep is, niet enkel in België maar ondertussen in heel Europa. En ook autocarchauffeurs worden met het jaar zeldzamer om te vinden.

Een deel van deze essentiële voorzieningen zijn goede parkeerfaciliteiten.

Aan wat moeten deze voldoen?

- voldoende parkeerplaatsen
- veilige parkeerplaatsen
- voldoende en propere sanitaire voorzieningen
- een kwaliteitsvol aanbod voor eten en drinken
- kwaliteitsvolle ontspanningsruimtes (binnen en buiten)
- kwalitatieve wifi-verbindingen

Basisproblemen oplossen met moderne technologie: Parking apps

Eén van de grootste uitdagingen voor een chauffeur blijft het vinden van ene goede parkeerplaats, zeker voor de langere rustpauzes.

Het is als chauffeur echter niet altijd te voorspellen waar je juist een plaats zal moeten zoeken. Er zijn immers veel factoren waarop je zelf geen invloed hebt maar die wel een verschil geven in hoever je geraakt: ongevallen, files, wachten bij laden- en lossen ...

Moderne technologieën kunnen hier van pas komen als ze gebruiksvriendelijk en volledig zijn. 70 aparte apps afhankelijk van locatie of uitbater heeft immers geen zin.

In een vorig parkingboek hebben we het al eens gehad over parkingapps.
In 2020 hadden we het over 4 apps: hoe staat het er nu mee?

www.truck-parking.com

Een Duits portaal met enkel parkings in Duitsland. Geen overzicht maar wel (betaalde) aansluiting.
Maakt nog steeds gebruik van een eigen kwalificatie systeem met 2 opties.
Gebruikers kunnen via een online portaal een plaats reserveren.

https://database.tapa-global.org/psr-location/

Opnieuw moeten de parkings lid worden om opgenomen te worden in het overzicht en een certificering te krijgen. Een overzicht is wel te vinden als niet lid.

Tapa is een organisatie die wereldwijd actief is en dus parkings over heel Europa laat zien.
Een overzicht met alle parkings bestaat ook hier niet.

https://map.esporg.eu

Ook hier kunnen we niet alle parkings terug vinden, maar zien we in het overzicht enkel de aangesloten parkings. Er zijn parkings in meerdere Europese landen aangesloten maar als we maximaal uitzoomen zonder een selectie te maken krijgen we 63 opties, een 6-tal binnen België.

Bovendien lukt het op een gsm niet echt goed om te navigeren op de website. Een App hebben we niet gevonden.

https://app.truckparkingeurope.com

Op Truck Parking zie je wel alle (of toch zo goed al alle) mogelijke locaties, het is ook beschikbaar als app voor de gsm en maakt het dus meteen handig in gebruik voor de chauffeurs.

Chauffeurs kunnen filteren op faciliteiten en dergelijke. Gebruikers kunnen parkeerplaatsen toevoegen waardoor er ook veel parkeerstroken te vinden zijn. De hoeveelheid parkings maakt dat je wel goed moet weten wat je zoekt maar de app beschikt over verschillende zoekfuncties.

Een account is niet nodig, maar je krijgt wel meer mogelijkheden als je een account aanmaakt.

https://www.weareotra.com/for-drivers/solutions-for-truck-drivers

Een volledige analyse en test van alle beschikbare apps doen we niet. We willen er wel 1 nieuwe voorstellen. Otra is één van de apps die opgang maakt en probeert om een gebruiksvriendelijke ervaring te creëren voor de chauffeurs maar ook mogelijkheden ontwikkeld voor de firma's.

Voordelen?
- Chauffeurs kunnen het gratis gebruiken
- Chauffeurs kunnen aanduiden welke faciliteiten ze zoeken op de parking
- Beschikbaar in verschillende talen (al 10 talen)
- Chauffeurs kunnen een plek boeken via de app

Als ook het bedrijf de app gebruikt kunnen:
- Zij plaatsen boeken voor de chauffeurs
- De eventuele kosten meteen betalen

Voorlopig nadeel?
Net zoals bij de meeste apps zitten er enkel de parkings in die een samenwerkingsverband aangaan met de app. Voorlopig is het dus nog niet voldoende om overal in Europa en altijd een parkeerplaats te vinden.

Otra aan het woord

Waarom vrachtwagen-chauffeurs hun parkeer-plaatsen zouden moeten reserveren via OTRA?

Beroepschauffeur zijn is geen gemakkelijke baan. Het wegvervoer is de ruggengraat van onze economie, Aangezien de meeste goederen door vrachtwagens worden vervoerd. Ondanks hun cruciale rol in onze samenleving krijgen vrachtwagenchauffeurs bijna nooit erkenning voor hun toewijding.

Bij OTRA worden deze snelweghelden elke dag gewaardeerd. Het is onze missie om het leven van vrachtwagenchauffeurs te verbeteren. Wij zetten ons in om vrachtwagens snel en effectief te verbinden met parkeerplaatsen en garanderen veilige en zekere parkeerplaatsen.

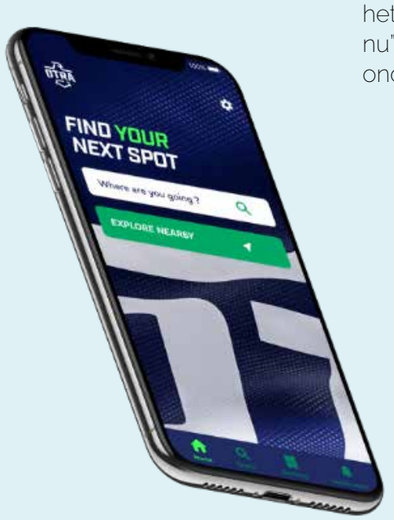
Chauffeurs reserveren hun parkeerplaatsen met OTRA Park™.

Met OTRA Park™ kunnen zij parkeerplaatsen vinden en boeken op basis van nauwkeurige informatie zoals locatie en voorzieningen, en tevens foto's van de parkeerplaatsen bekijken.

Met de app worden alle betalingen en administratie gestroomlijnd, waardoor contant geld of onkostennota's niet meer nodig zijn. Dit betekent dat u gemakkelijk uw parkeerplaats kunt reserveren en kunt genieten van een welverdiende rust.

Het reserveren van een beveiligde parkeerplaats is hiermee heel eenvoudig:

- Download de OTRA Park™ app (beschikbaar in de Google Play en Apple Store)
- Maak een account aan
- Na het zien van alle beschikbare plekken en het drukken op de "Boek nu" knop, kan je parkeren onder onze garantie.



Planners kunnen OTRA Fleet Manager™ gebruiken.

Omdat wij rechtstreeks en in realtime verbonden zijn met de parkings, weten de planners de aankomst- en vertrektijden op de parking en worden alle betalingen automatisch verwerkt. Ze hoeven nooit meer papieren tickets en uitgaven voor betaalde parkeerplaatsen te beheren.

Technologie is onze sterkste bondgenoot om uw plaatsen te garanderen.

Onze gebruikers kunnen alle beschikbare parkeerplaatsen in real-time zien dankzij de technologie en integratie-expertise van OTRA, waardoor alle check-ins en check-outs digitaal kunnen worden gevolgd en elke reservering transparant is.

Een uitgebreid netwerk van parkeerplaatsen dat in alle behoeften voorziet.

Er zijn meer dan 130 parkeerplaatsen actief in 14 landen die voorzien in verschillende behoeften van chauffeurs en vracht. Dankzij ons snelgroeiende netwerk dat 9 Europese corridors bestrijkt, is OTRA de one-stop-oplossing voor elke transportprofessional.

Geïnteresseerden kunnen contact opnemen met OTRA via hello@weareotra.com.

Conclusie

Afsluiten willen we doen met duidelijk eisen.

1. Tegen 2029 (einde van de volgende politieke legislatuur) een uitbreiding van de aanwezige parkeerplaatsen (met faciliteiten) die voldoen aan de noden op piekmomenten.
2. Het vastleggen en gebruiken van één Europese standaard voor parkeerfaciliteiten in heel Europa gekoppeld aan een applicatie die informatie geeft aan de beroepschauffeur.
3. Het aanpassen van de Belgische vrachtwagenparkings aan de hoogste Europese standaard.
4. Een duidelijk Masterplan over de verschillende regeringsniveaus heen dat start vanuit de noden van de chauffeurs. Zij hebben geen boodschap aan wie al dan niet bevoegd is, zij hebben enkel nood aan voldoende, veilige en goed uitgeruste rust en parkeerplaatsen.
5. Het Europese Mobility Package speekt duidelijk over investeringen in parkings in Europa. Voer ook dit deel van het mobility package uit

Essentiële werknemers verdienen essentiële voorzieningen!

Lees ook onze andere dossiers

Vorige parkingboeken

Dit parkingboek is het tiende in de reeks.
Interesse in de 9 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
Parkingboek 2020 : http://tinyurl.com/BTB-parkingboek-2020

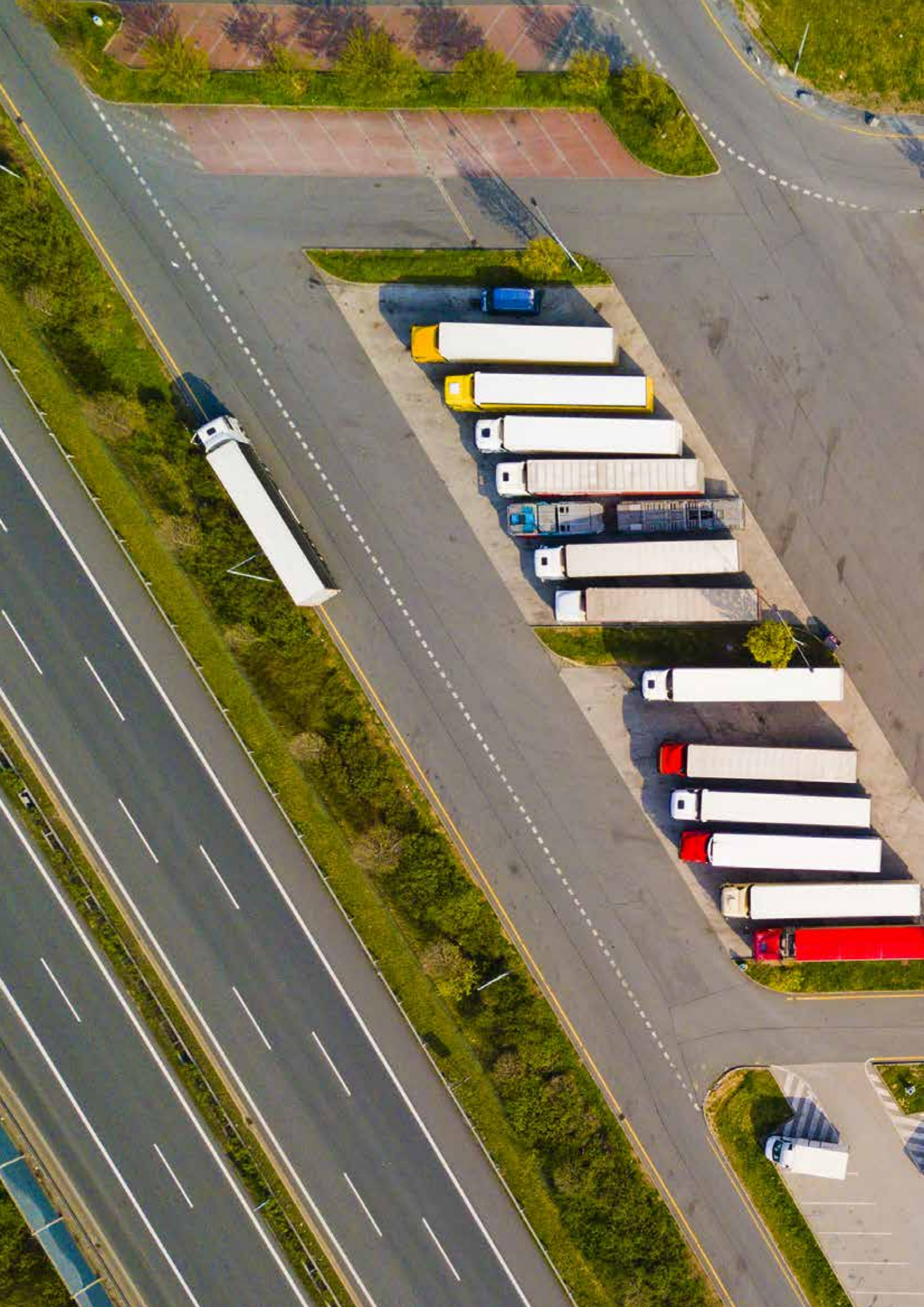
Sociale dumping

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
Zwartboek 2021 : http://tinyurl.com/Zwartboek-sociale-dumping-2021

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

Volg BTB online

www.btb-abvv.be
www.facebook.com/abvv.btb
twitter.com/BTB_ABVV
www.instagram.com/btb_ubt/
www.linkedin.com/company/26536285
youtube.com/c/BTBUBT
wa.me/32474942725