ABVV BTB
Samen sterk

ONVOLDOENDE ONVEILIG ONCOMFORTABEL

ZWARTBOEK BELGISCHE AUTOSNELWEGPARKINGS

september 2025

Inhoud

4 Resultaten van de enquête 2025

20 Europese dimensie:
hoe doet België het?

26 Nieuwe technologieën:
Parking 2.0

32 Safe Rates & rust:
de sociale dimensie van parkings

36 Parkeerinfrastructuur voor bussen:
tussen noodzaak en realiteit

38 Truckers hotline: een rechtstreekse hulplijn
voor de vrachtwagenchauffeur

40 Aanbevelingen voor een vernieuwd parkingbeleid

46 Slotbeschouwing:
tijd voor een inhaalbeweging

48 Lees ook onze andere dossiers

49 Volg BTB online

Voorwoord

Sinds 2007 publiceert BTB-ABVV op regelmatige basis een zwartboek over de toestand van de Belgische autosnelwegparkings. Ook dit jaar trekken we opnieuw aan de alarmbel. Want hoewel onze vorige edities talloze problemen blootlegden – van onveiligheid tot schrijnend gebrek aan basisinfrastructuur – blijft de situatie op veel rustplaatsen ondermaats.

Wie denkt dat rustplaatsen een luxe zijn, vergist zich. Voor vrachtwagenchauffeurs zijn ze van levensbelang. Ze zijn de enige plekken waar men wettelijk verplichte rust kan nemen, zich even kan wassen of een degelijke maaltijd kan nuttigen. Helaas blijven veel van deze plekken onveilig, oncomfortabel en ontoereikend. Chauffeurs slapen in hun cabine op parkings zonder enige vorm van toezicht, zonder sanitair, zonder rust.

We leven in 2025, en toch moeten we vandaag nog steeds opkomen voor de meest elementaire werkomstandigheden van de mensen die onze economie draaiende houden. Dit zwartboek is dan ook geen vrijblijvende oefening. Het is een aanklacht, een oproep en een instrument.

Een aanklacht tegen het falende beleid dat sinds jaren onvoldoende inzet op infrastructuur en veiligheid voor de transportsector. Een oproep aan beleidsmakers op alle niveaus – lokaal, regionaal, federaal én Europees – om eindelijk werk te maken van een duurzaam en sociaal parkingbeleid. En een instrument om onze eisen kracht bij te zetten: meer veilige en comfortabele rustplaatsen, structurele investeringen, en erkenning van rust als basisrecht.

Want dit rapport gaat niet alleen over beton, verlichting en sanitaire voorzieningen. Het gaat over respect. Respect voor het werk van tienduizenden professionele chauffeurs. En over onze ambitie voor een sociaal Europa waarin vermoeidheid geen doodsoorzaak is, en waarin rustplaatsen geen vergeten plek zijn, maar een plek van waardigheid.

Dit zwartboek is nodig. Meer dan ooit.

Frank MOREELS
Voorzitter BTB

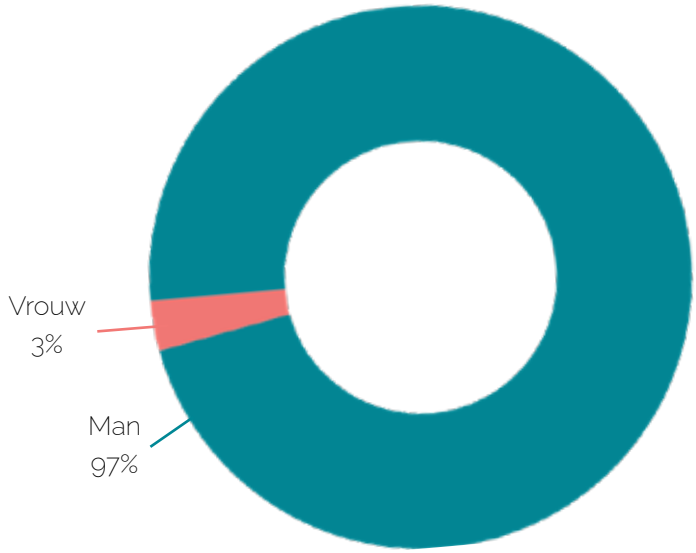
Resultaten van de enquête 2025

BTB vroeg ook voor deze editie van het parkingboek via een enquête aan vracht- en buschauffeurs wat ze vinden van de Belgische snelwegparkings.

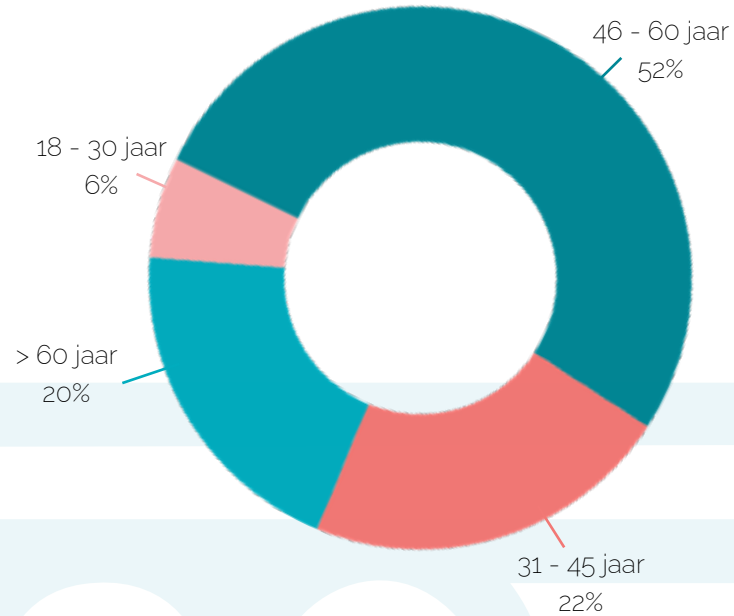
430 chauffeurs vulden onze enquête in.

De resultaten zijn helder en tegelijk verontrustend.

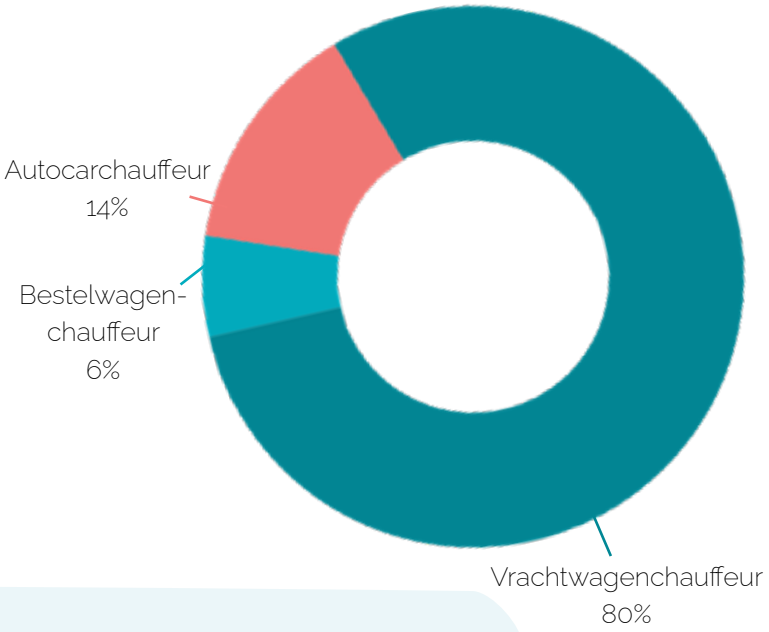
Geslacht



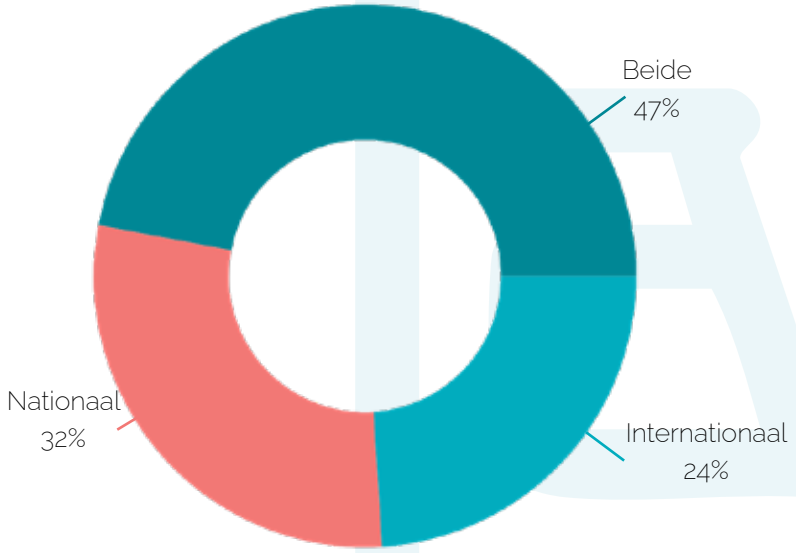
Leeftijd



Beroep



Welk soort ritten doe je ?



Profiel van de respondenten

De meeste respondenten zijn man en bevinden zich in de leeftijdscategorie tussen 46 en 60 jaar.

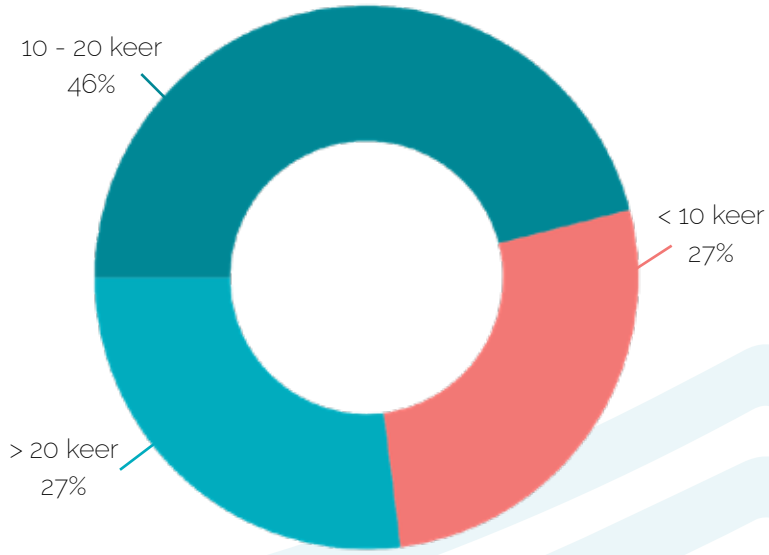
Zowel nationale als internationale chauffeurs namen deel aan de bevraging.

Gebruik van snelwegparkings

Chauffeurs stoppen gemiddeld tussen 10 en 20 keer per maand op snelwegparkings.

Slechts een minderheid maakt gebruik van beveiligde parkings, vaak op eigen initiatief.

Hoe vaak stop je gemiddeld per maand op een snelwegparking ?

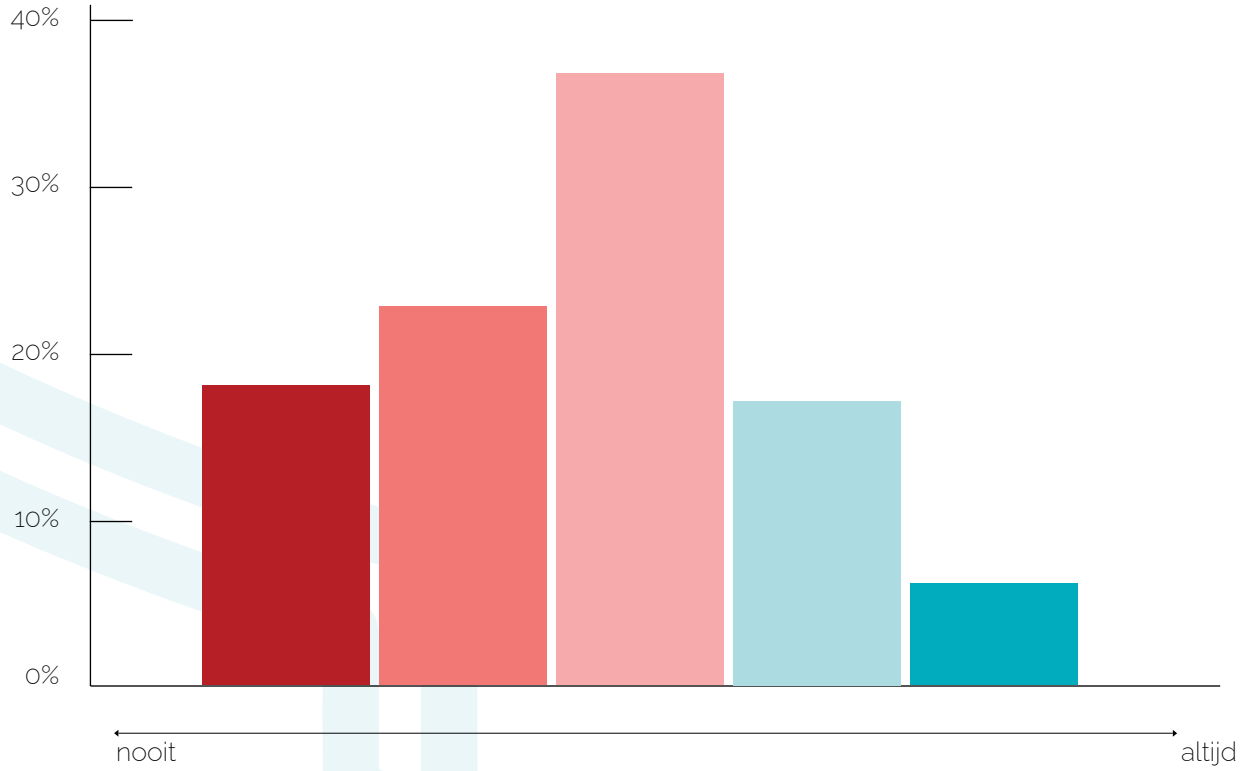


Ik heb al gebruik gemaakt van een beveiligde parking

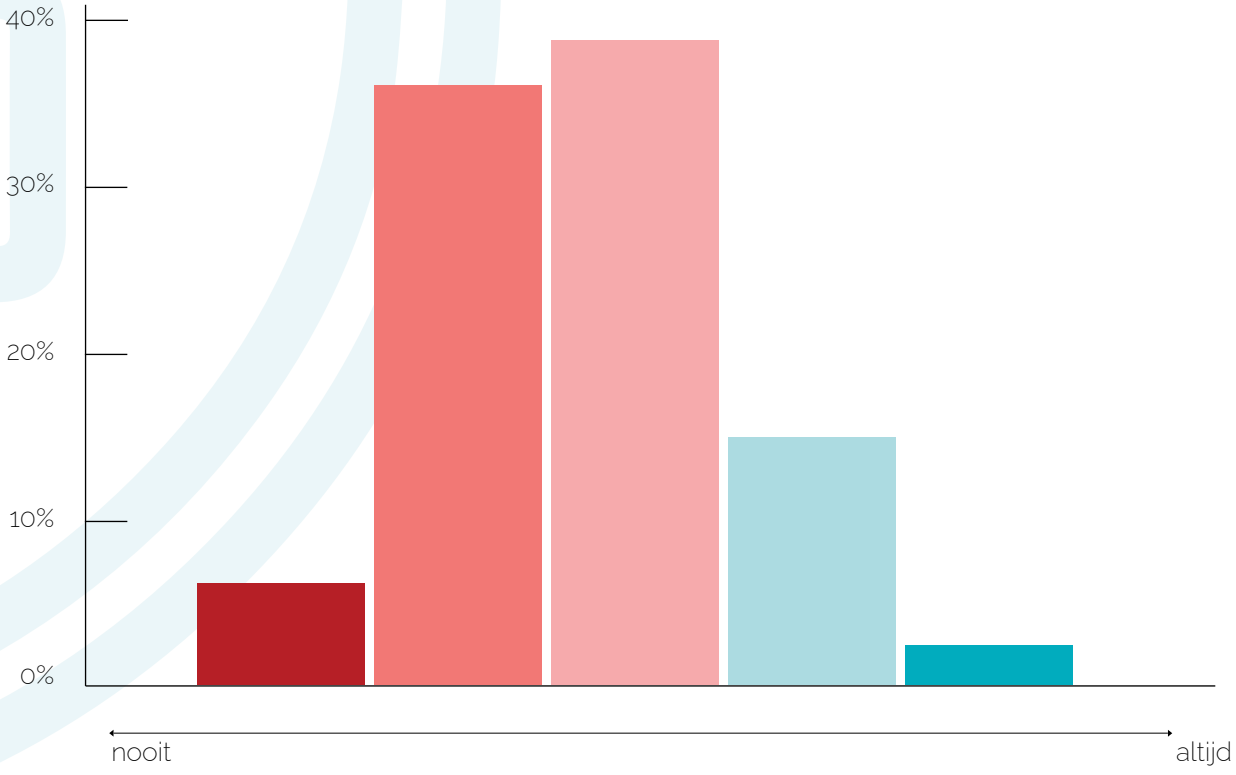
Gevoel van onveiligheid

Heel wat chauffeurs geven aan zich af en toe tot vaak onveilig te voelen op Belgische snelwegparkings. Dit sluit aan bij meldingen van diefstal of beschadiging van voertuigen.

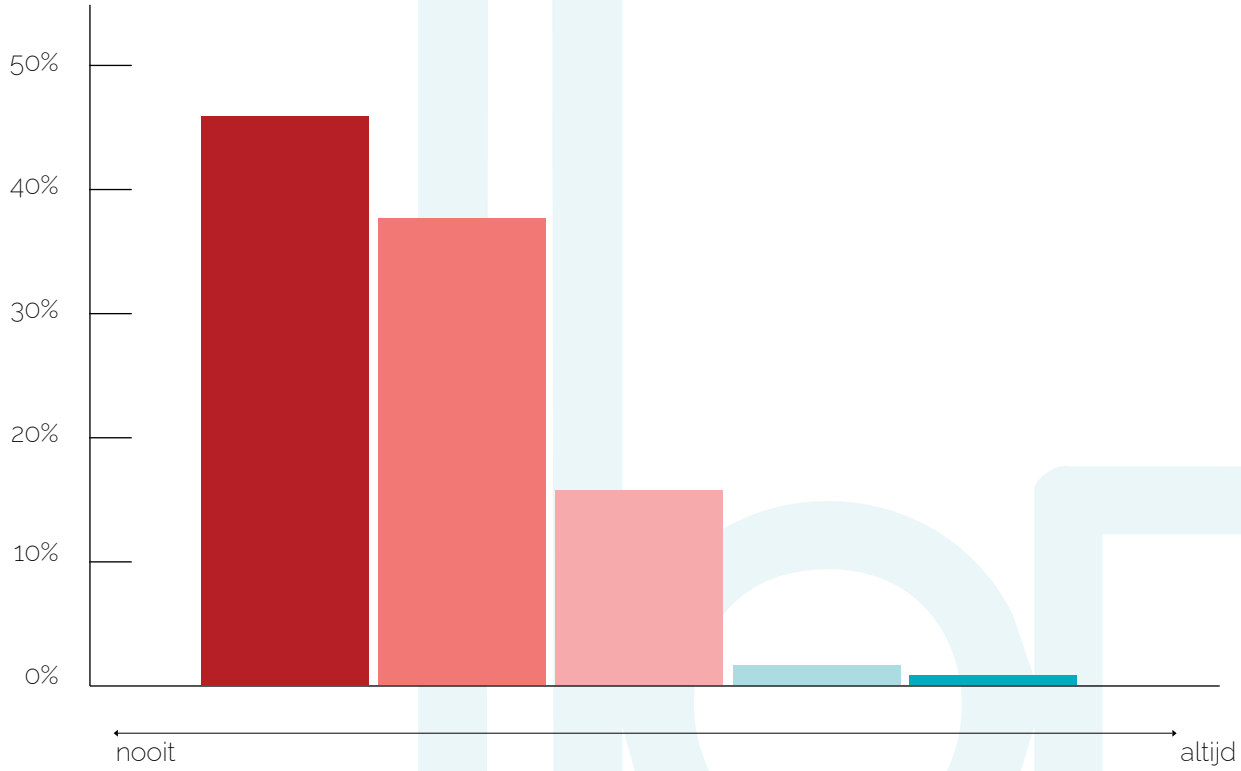
Ik heb mezelf onveilig gevoeld op een Belgische snelwegparking



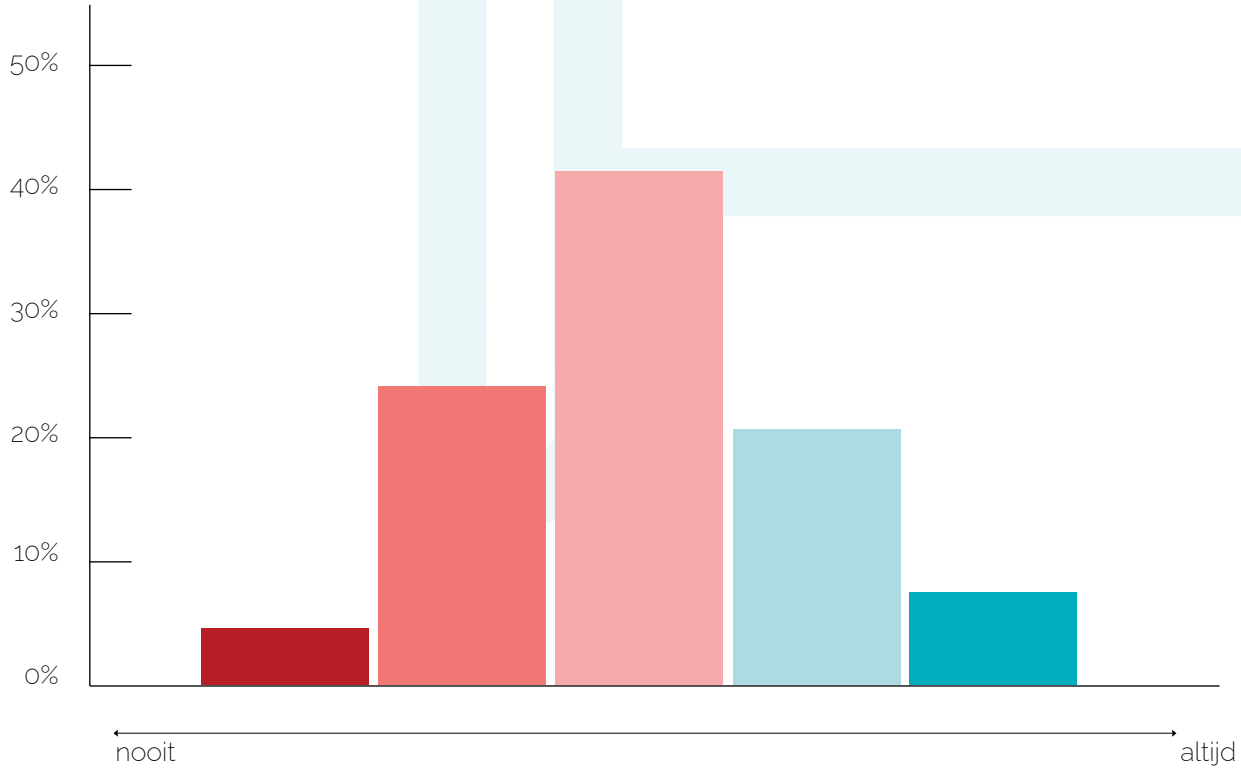
De parking is goed verlicht



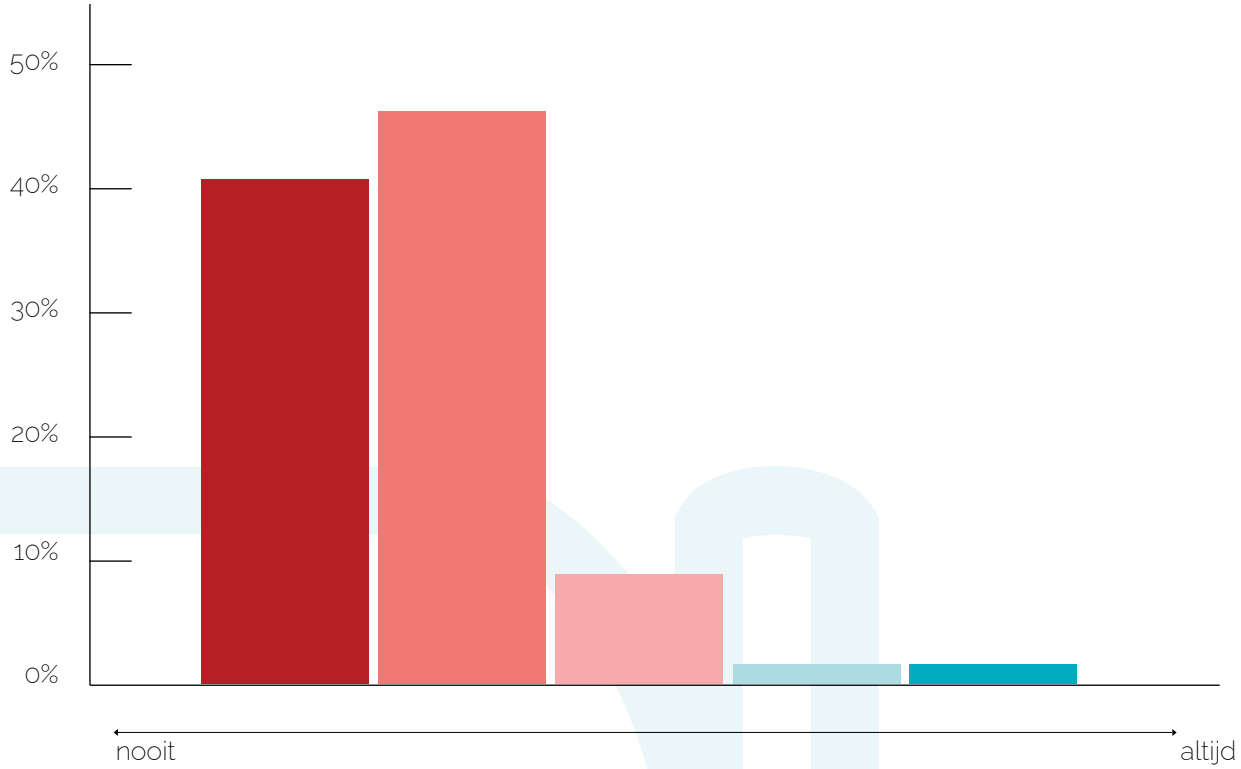
De parking is goed beveiligd



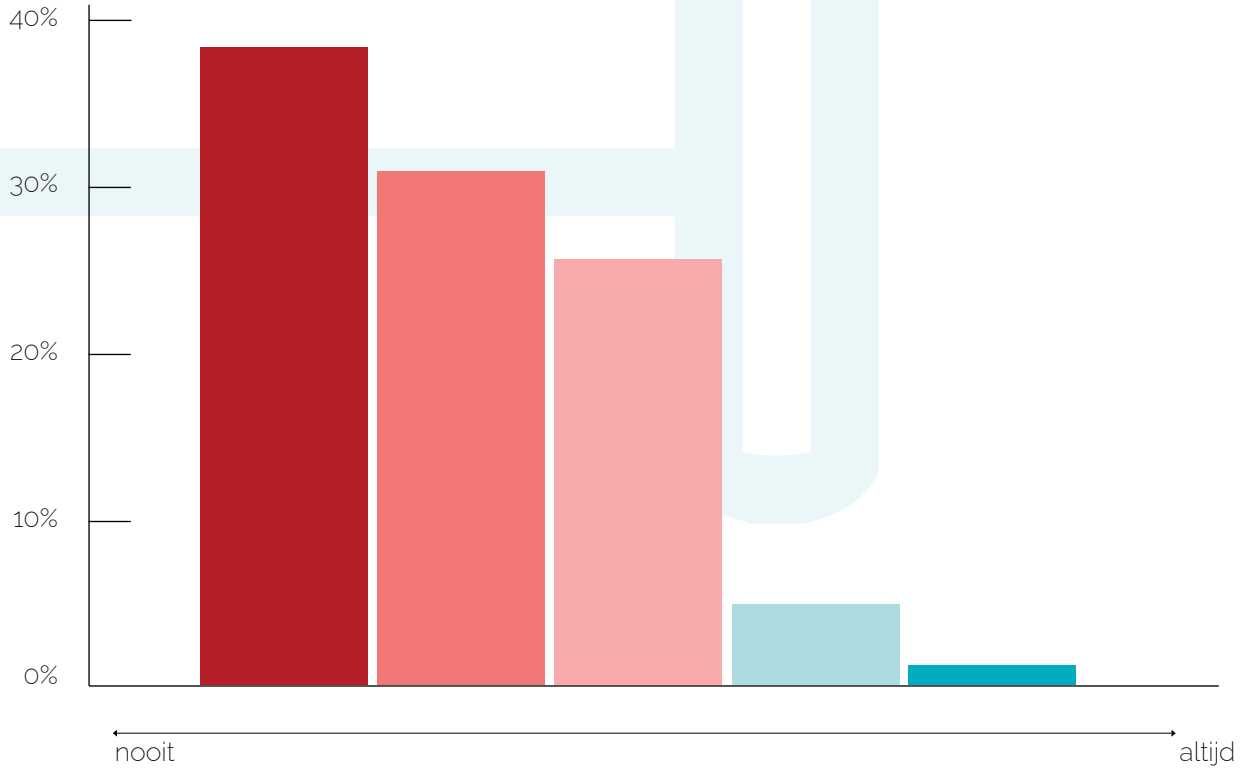
Voor mijn korte pauze vind ik snel plaats



Voor mijn nachtrust vind ik snel plaats



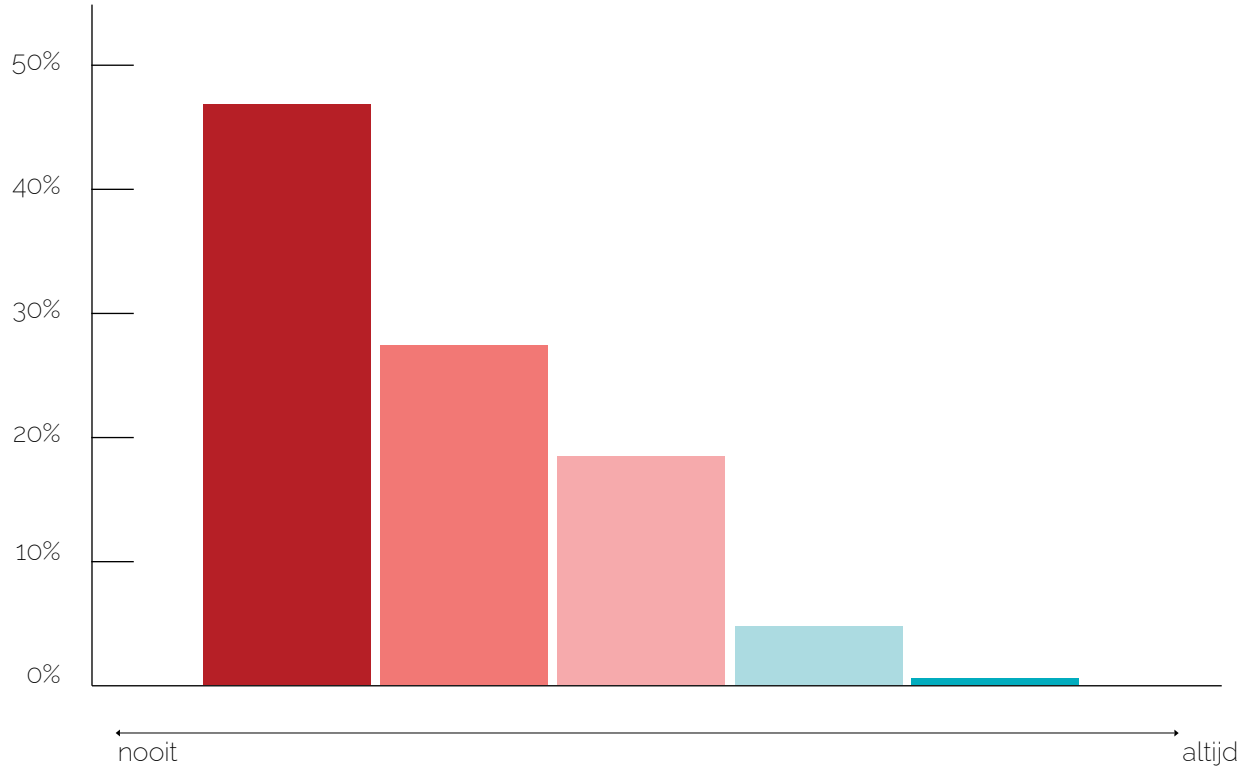
Ik kan snel en eenvoudig informatie over beschikbare parkeerplaatsen vinden



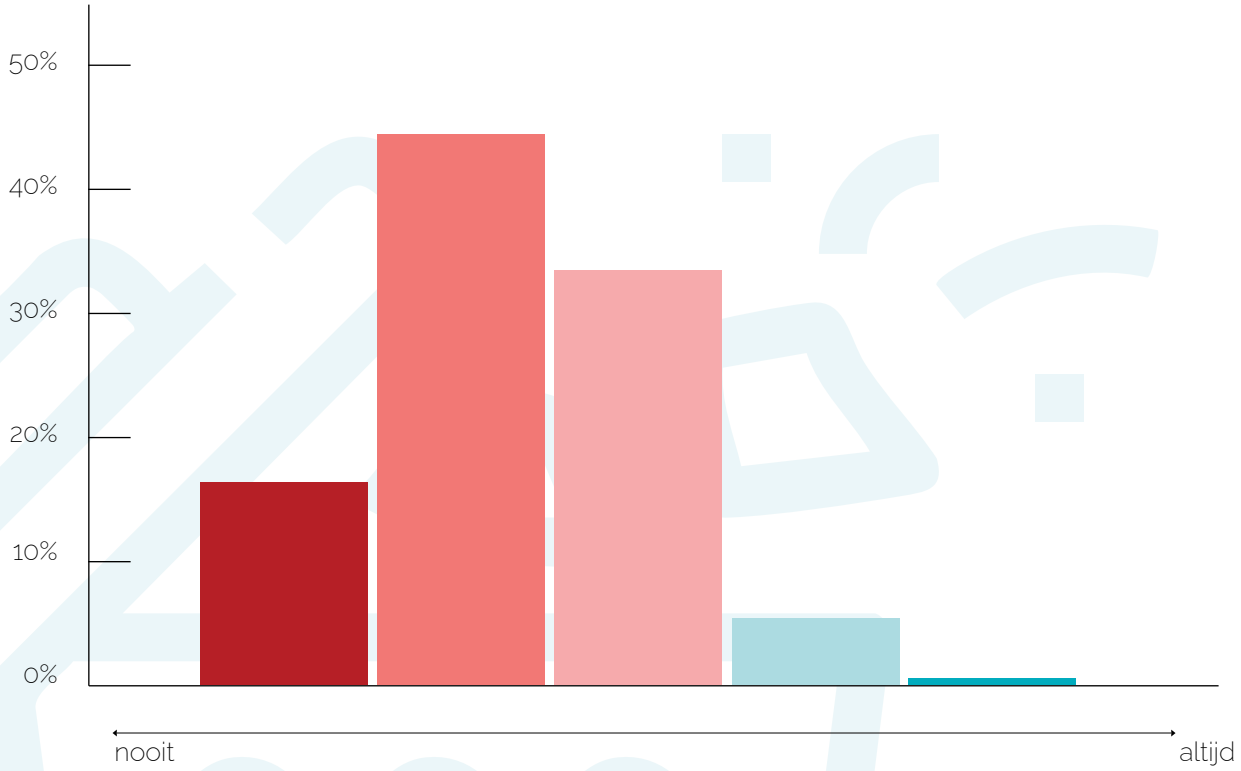
Beoordeling van voorzieningen

Toiletten, douches en zitbanken worden vaak als onvoldoende ervaren. Wifi, verlichting en beveiliging kunnen eveneens beter. Vooral properheid (uitpuilende vuilbakken en urinegeur op parkings) scoort laag.

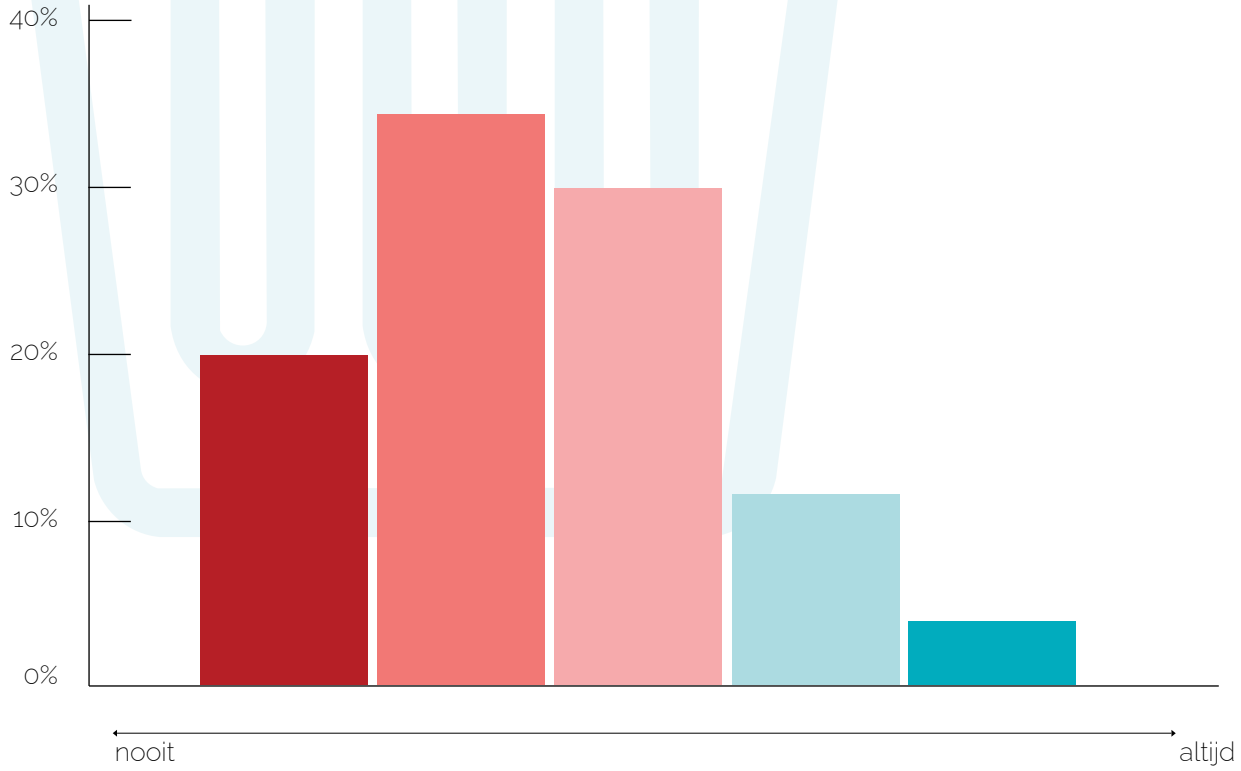
De parking beschikt over een goede wifi verbinding die ik kan gebruiken



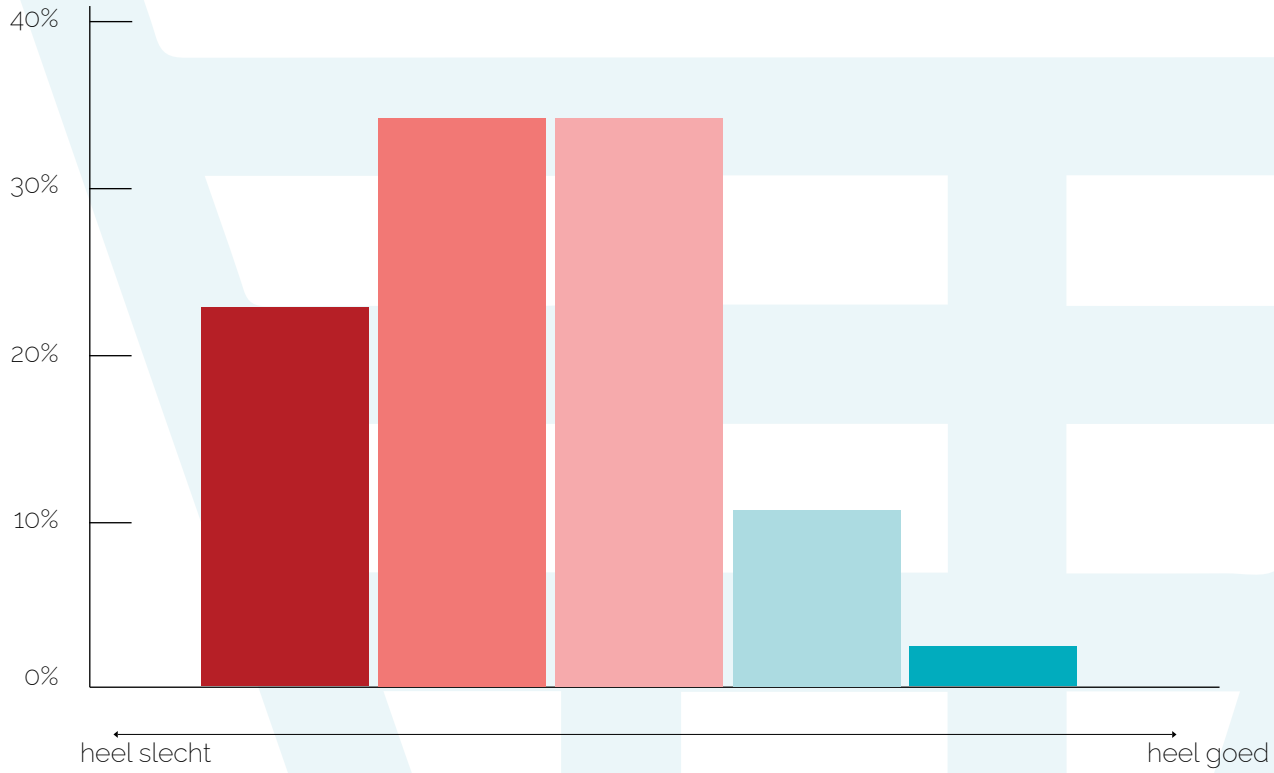
Er zijn voldoende banken aanwezig



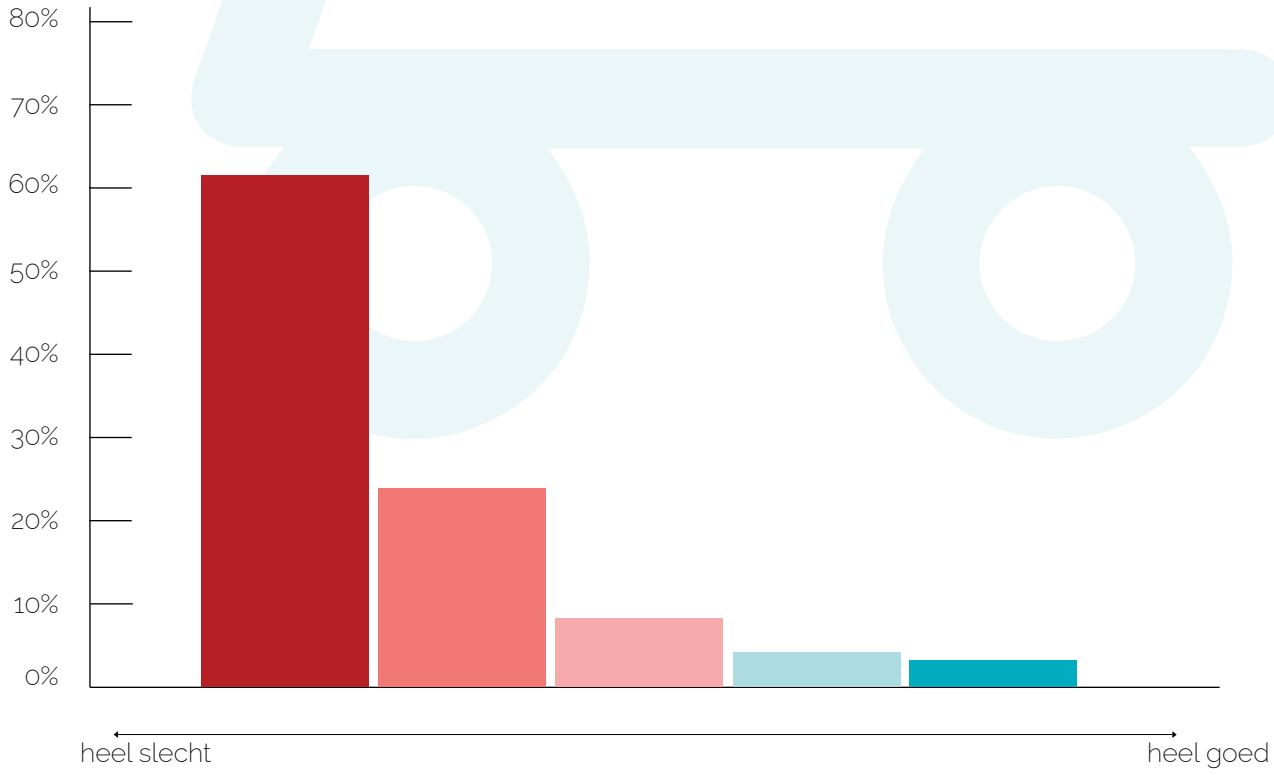
Er zijn voldoende vuilnisbakken aanwezig



Aanbod van eten in de shop

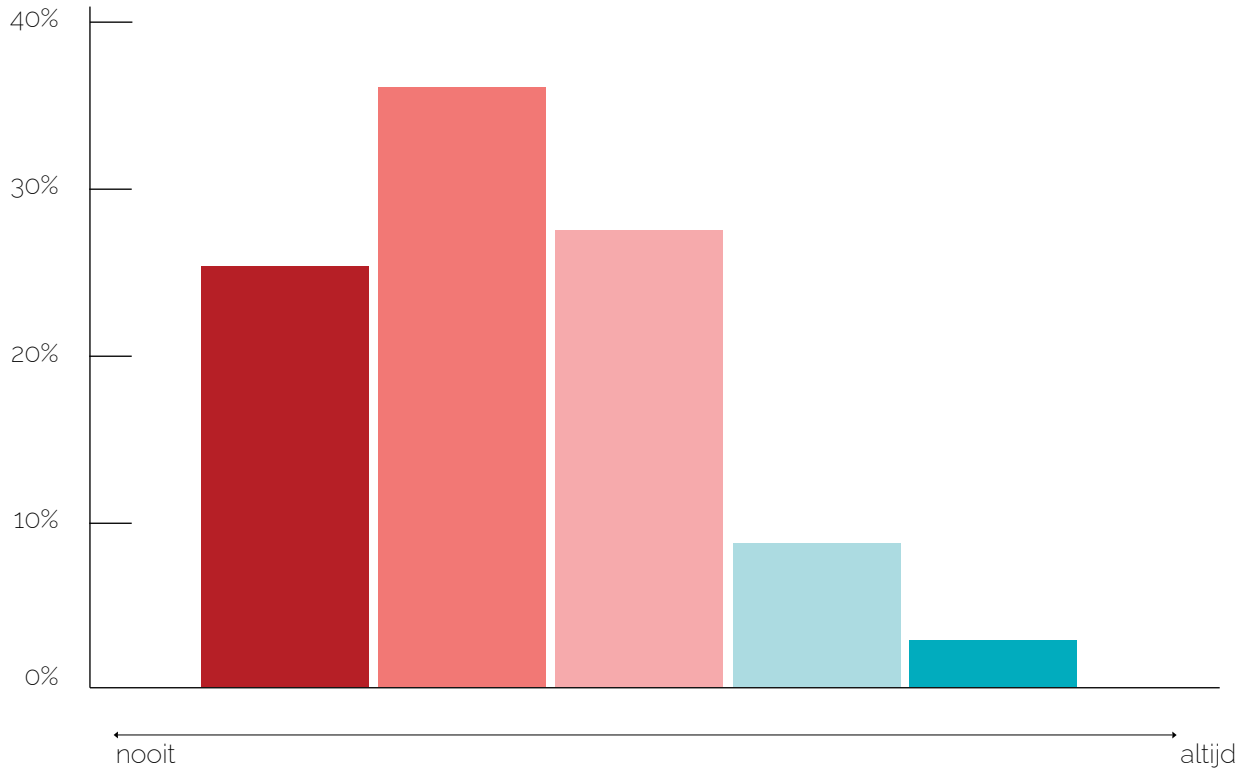


Prijsniveau in de shop

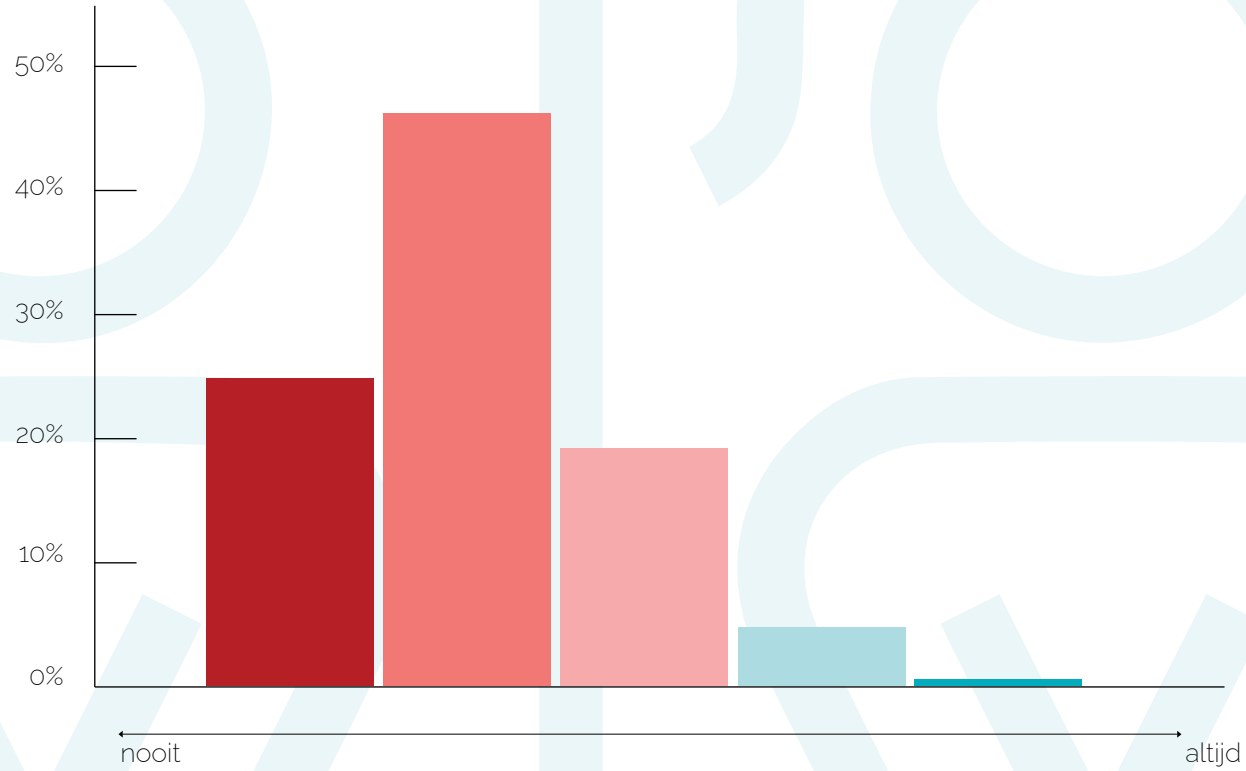


DES NOUVELLES FRAIC
OCHEJTRA
Comp
Mixed Mobile Environments
BIO

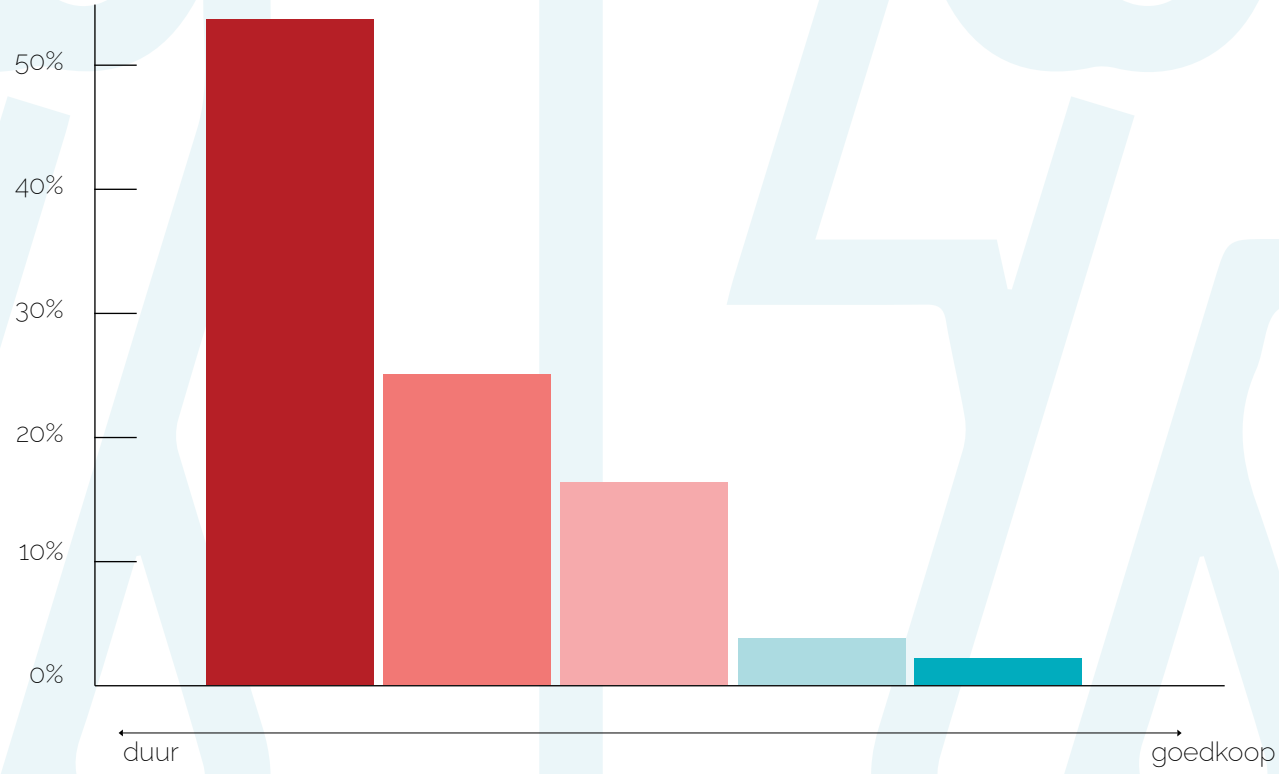
Er zijn voldoende toiletten



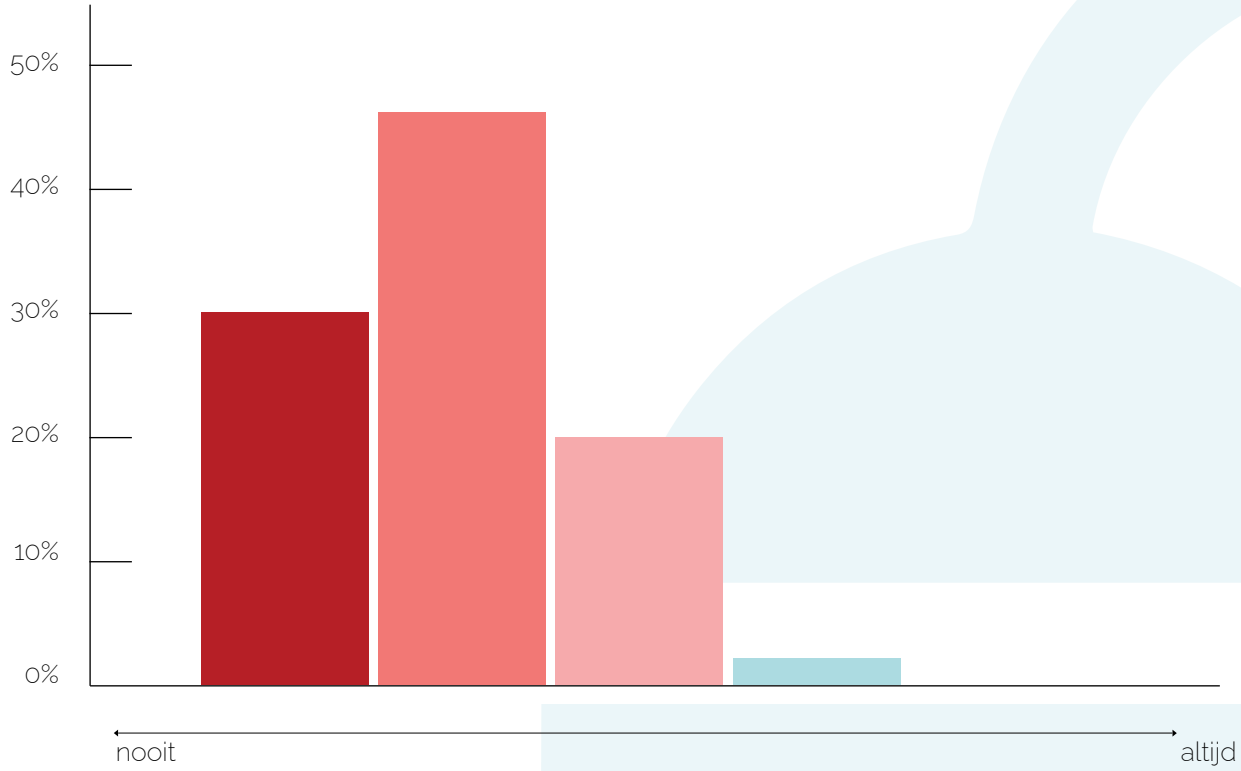
De toiletten zijn proper en onderhouden



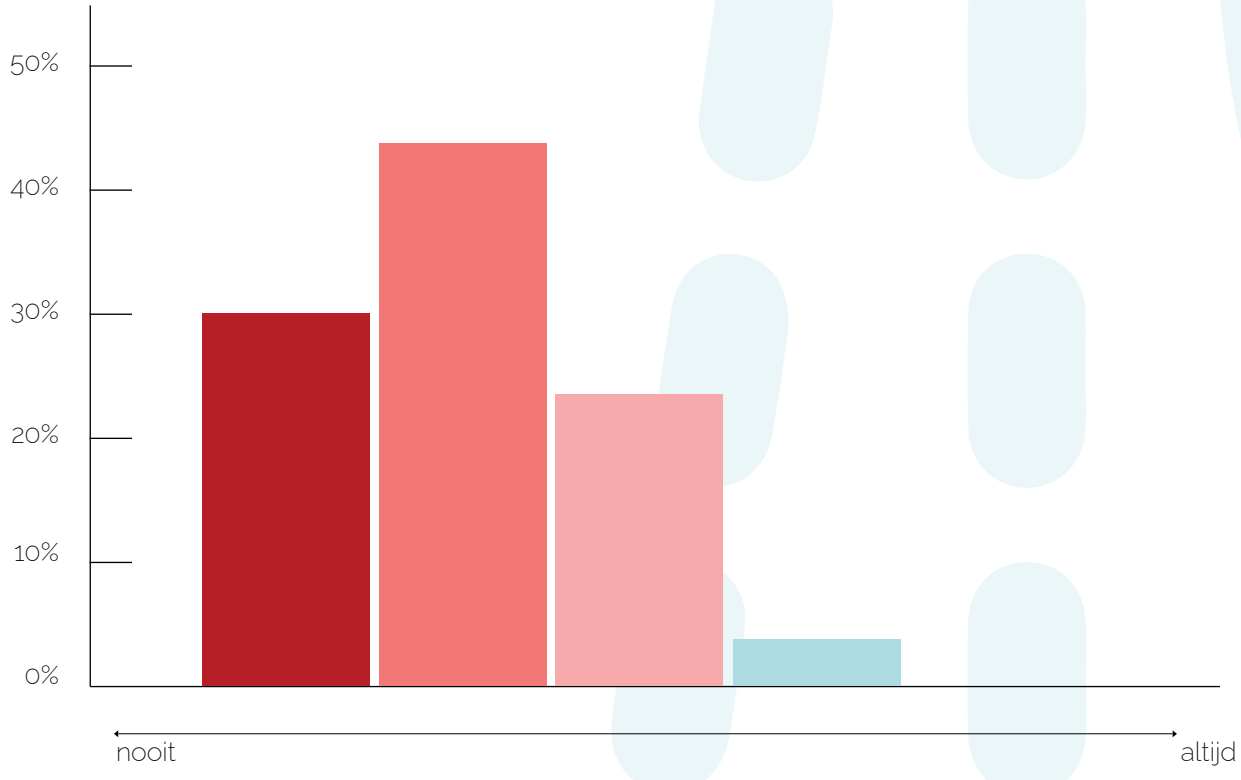
Gebruik maken van het toilet is



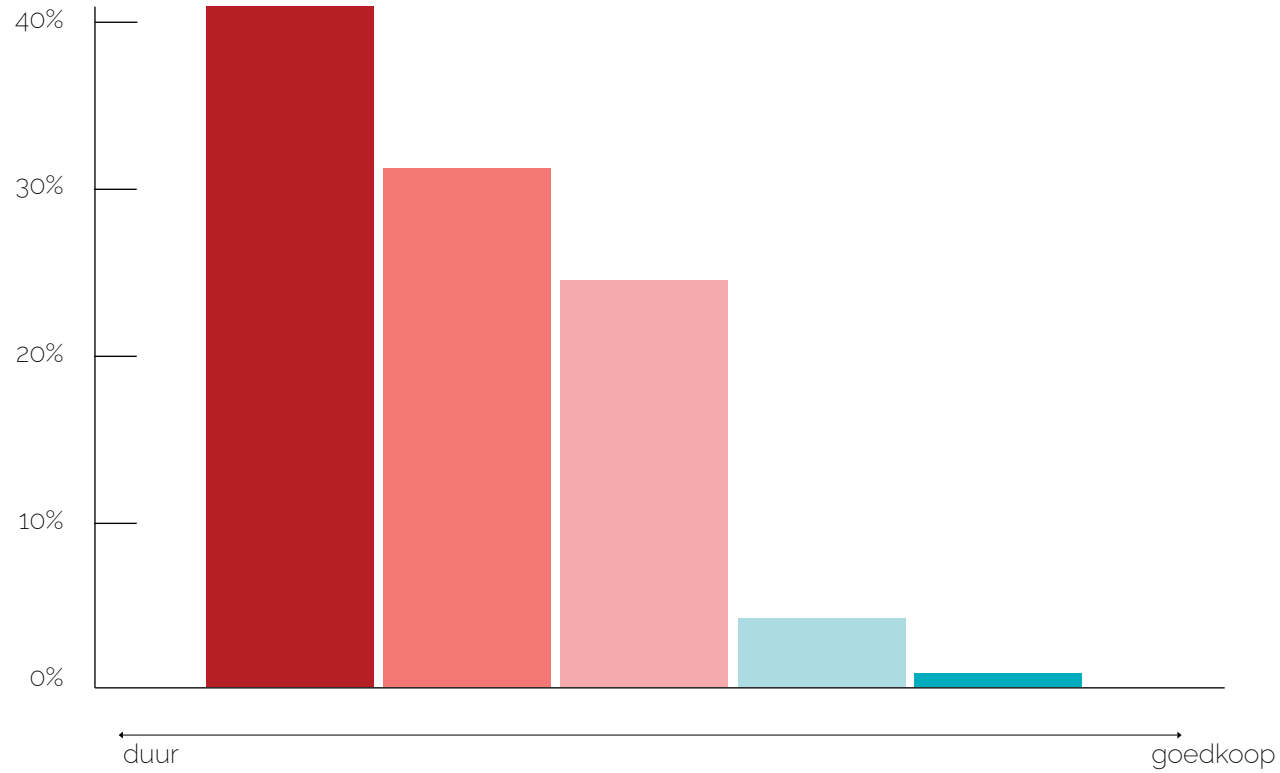
Er zijn voldoende douches



De douches zijn proper



Gebruik maken van de douche is



Wat onbreekt er volgens chauffeurs?

Uit de open antwoorden van tientallen chauffeurs komt een opvallend eensgezind beeld naar voren. De reacties tonen aan dat de noden van de chauffeurs fundamenteel zijn, terugkerend én structureel verwaarloosd worden. Hieronder bundelen we de belangrijkste terugkerende thema's:

Sanitair en hygiëne: "Toiletten zijn smerig of gewoonweg afwezig"

Heel wat chauffeurs klagen over het tekort aan toiletten en douches, zowel overdag als 's nachts. Waar ze wél aanwezig zijn, zijn ze vaak in erbarmelijke staat:

- Toiletten zijn vuil, onfris of kapot.
- Douches ontbreken of zijn gesloten, of ze kosten veel zonder garantie op hygiëne.
- De reinigingsfrequentie is onvoldoende, zeker op drukke parkings.
- De geur van urine en uitwerpselen is schering en inslag; Gerichte controles met hoge boetes voor alle parkinggebruikers op wildplassen dringt zich op.

Enkele citaten uit de enquête
"Te weinig toiletten. Als ze er al zijn, durf je ze vaak niet gebruiken."
"Een proper toilet zou geen luxe mogen zijn. Nu zijn ze walgelijk."

Beveiliging en veiligheid: "Je slaapt nooit echt gerust"

Beveiliging is een ander groot pijnpunt. Veel chauffeurs voelen zich onveilig, zeker 's nachts of bij langere stops. Ze noemen onder meer:

- Geen camerabewaking of toezicht.
- Diefstal van goederen of brandstof, schade aan voertuigen.
- Gebrek aan politiecontrole of aanwezigheid van parkbeheer.

"Ik ben al drie keer bestolen op dezelfde parking. En geen kat die het wat kan schelen."
"Meer licht, meer camera's, en liefst een bewaker. Dat is toch niet teveel gevraagd?"

Comfort en rustinfrastructuur: "We zitten op de grond te eten."

Chauffeurs missen elementaire zaken zoals banken, picknicktafels, schaduwplekken of schuilplaatsen. Als ze pauzeren, gebeurt dat vaak in of rond hun cabine.

- Picknickbanken zijn zeldzaam of onbruikbaar.
- Weinig beschutte rustzones of wachtruimtes.
- Onvoldoende plaatsen om even uit de cabine te komen en te ontspannen.

"Een fatsoenlijke plek om even uit te blazen, dat zou welkom zijn."
"Nu is het: ofwel blijven zitten in je cabine, of op een stoep gaan zitten."

Voeding en winkels: “Duur, ongezond, eentonig”

Chauffeurs klagen over het beperkte aanbod aan gezonde en gevarieerde voeding. Snacks en frisdrank zijn alomtegenwoordig, maar een voedzame maaltijd is zeldzaam.

- Gezonde alternatieven ontbreken.
- Wat beschikbaar is, is vaak duur.
- Er is weinig keuze, zeker 's avonds of in het weekend.
- Focus ligt veel te veel op fastfood

“Altijd dezelfde vettige snacks, tegen belachelijke prijzen.”
“Gezonde voeding? Vergeet het maar.”

Digitale en praktische infrastructuur: “Waar is de wifi?”

Verschillende respondenten wijzen op het gebrek aan wifi, of op instabiele en trage verbindingen. Ook digitale informatieborden of apps over bezetting van parkings ontbreken.

- Slechte of onbestaande wifi.
- Geen info over beschikbare plaatsen of faciliteiten.
- Gebrekkige bewegwijzering op of naar de parkings.

“Wifi is bijna nergens beschikbaar. En als het er is, werkt het amper.”
“Je rijdt soms 3 parkings voorbij voor je een plekje vindt.”

Respect en erkenning: “We worden behandeld als vuil”

Sommige van de open antwoorden van onze chauffeurs gaan verder dan de faciliteiten. Ze uiten frustratie over het algemene gebrek aan respect voor het beroep:

- Het gevoel dat chauffeurs geen stem hebben.
- De parking is een symptoom van hoe men naar ons kijkt: vuil, goedkoop en overbodig.
- Wensen voor meer waardering, ook in hoe infrastructuur ingericht wordt.

“We vervoeren de economie, maar krijgen toiletten waar je je hond niet eens zijn behoefte zou laten doen.
“Zorg eerst voor respect. Dan volgen de parkings vanzelf.”

Europese dimensie: Hoe doet België het?

De rol en het belang van Safe & Secure Parking Areas (SSPAs) en de rol van BTB binnen ESPORG.

Hoewel rustplaatsen vooral nationaal worden beheerd, stopt het belang ervan niet aan de landsgrenzen. Vrachtvervoer is per definitie grensoverschrijdend. Daarom is er op Europees niveau nood aan duidelijke, gemeenschappelijke standaarden voor veilige en uitgeruste rustplaatsen. ESPORG – de *European Secure Parking Organisation* – speelt hierin een centrale rol.

ESPORG is een netwerk van publieke en private partners dat zich inzet voor de ontwikkeling en erkenning van **Safe & Secure Parking Areas (SSPAs)** langs de Europese hoofdverkeersassen. Deze SSPAs zijn rustplaatsen die voldoen aan strikte criteria inzake veiligheid, toegankelijkheid, voorzieningen en connectiviteit. De Europese Commissie ondersteunt dit initiatief sinds 2019 met een formeel erkenningssysteem.

Het doel is helder: vrachtwagenchauffeurs moeten kunnen rekenen op een netwerk van kwalitatieve parkings, waar ze in veilige en menswaardige omstandigheden kunnen rusten. SSPAs bieden concrete garanties: camerabewaking, omheining, verlichting, gecontroleerde toegang, maar ook sanitair, voedselvoorziening en degelijke rustinfrastructuur. Ze zijn het tegenovergestelde van de vaak verwaarloosde parkings die we in België nog te vaak aantreffen.

BTB-ABVV is sinds 2023 jurylid bij ESPORG. Die betrokkenheid is geen toeval. Als vakbond ijveren wij niet alleen voor betere lonen en arbeidsvoorwaarden, maar ook voor **veiligheid, rust en waardigheid op de werkplek**. Voor chauffeurs is die werkplek vaak een snelwegparking. Hiermee mengen we ons in het Europese debat, wisselen we goede voorbeelden uit en oefenen we druk uit op onze overheden om eindelijk in beweging te komen.

België ligt op het kruispunt van de Europese transportcorridors. Ons land is een draaischijf voor goederenstromen. Maar waar wij logistiek vooroplopen, bengelen we achteraan als het gaat over veilige rustinfrastructuur.

Hoe scoort België ten opzichte van andere EU-landen?

België heeft een strategische ligging in Europa. Onze snelwegen zijn een belangrijk knooppunt voor internationaal goederenverkeer, met dagelijks duizenden vrachtwagens op de baan. Maar wie denkt dat dit gepaard gaat met een even sterk netwerk van veilige en uitgeruste rustplaatsen, komt bedrogen uit. Uit de officiële ESPORG-rapporten van 2019 en 2024 blijkt ontegensprekelijk dat België achterophinkt.

In 2019 werden **2 parkings (Goordijk en Ketenislaan) in België gecertificeerd** volgens de officiële SSPA-normen maar zij voldoen voor wat ons betreft hier absoluut niet aan. Erger nog, beide parkings staan bij BTB gesignaleerd als sociale dumping parkings maar zijn wel gecertificeerd met een ESPORG brons label en gefinancierd met Europese CEF subsidies.

Anno 2025 is er amper één extra SSPA truckparking (Circle K Jabbeke) gecertificeerd en één in ontwikkeling (Secured Truck park Luik). Hiermee blijven we ver achter t.o.v. buurlanden als Frankrijk, Duitsland en Nederland, waar tientallen rustplaatsen intussen het SSPA-label dragen.
België telt honderden parkings, maar het **overgrote merendeel** voldoet niet aan de minimale criteria voor veiligheid, comfort en dienstverlening. Veel parkings hebben geen of slechts één toilet, amper verlichting, en totaal geen beveiliging. Voor vrouwelijke chauffeurs of chauffeurs van buiten de EU is dat vaak ronduit beangstigend. Combineer dat met onduidelijke signalisatie en een structureel tekort aan plaatsen, en je krijgt een recept voor frustratie, vermoeidheid en risico's op de weg.

Ook de toegang tot Europese subsidies voor parkeerinfrastructuur wordt onvoldoende benut. Via het *Connecting Europe Facility (CEF)*-fonds stelt Europa voor de periode 2021 tot 2027, **25,8 miljard** euro ter beschikking voor de ontwikkeling van transportinfrastructuur-projecten. Maar omdat België amper initiatieven indient en onvoldoende inzet op certificering, missen we kansen op cofinanciering van kwalitatieve rustplaatsen.

Het contrast met bijvoorbeeld Spanje en Frankrijk is groot: daar werd de afgelopen jaren zwaar geïnvesteerd in een netwerk van moderne SSPAs, vaak in publiek-private samenwerking. België daarentegen blijft vasthangen in versnipperde bevoegdheden en politieke stilstand.

Het resultaat? Chauffeurs mijden onze parkings wanneer ze kunnen, buitenlandse transporteurs waarschuwen elkaar via apps over onveilige locaties, en Belgische bedrijven ondervinden de gevolgen van een onbetrouwbare rustinfrastructuur die hun chauffeurs demotiveert en afschrikt.

Tijd om dat tij te keren.

Case studies in het buitenland

In 2024 werd BTB voor het eerst uitgenodigd om toe te treden tot de jury van de European Truck Parking Award, een initiatief van ESPORG (European Secure Parking Organisation) dat de ontwikkeling van veilige en kwaliteitsvolle vrachtwagenparkings faciliteert. Sindsdien maken we deel uit van het panel dat jaarlijks de genomineerde parkings evalueert.

Maar waar de meeste juryleden hun oordeel baseren op PowerPointpresentaties en online interviews, vonden wij het belangrijk om zelf de proef op de som te nemen. Want als vakbond willen we méér dan statistieken en marketingpraatjes. We willen weten hoe chauffeurs zélf hun rust ervaren. Daarom trokken we het voorbije jaar naar een tiental parkings in Spanje, Frankrijk, Italië en Denemarken. Niet enkel om de infrastructuur te inspecteren, maar ook om te praten met uitbaters én chauffeurs. Wat blijkt? De lat ligt elders veel hoger.

Veldwerk in Europa: wat we leerden op de baan

Onze bezoeken lieten een gevarieerd beeld zien. Sommige parkings – zoals Recharge City (DK), Béziers (FR) en Truck Arena Toulouse (FR) – blinken uit in comfort, veiligheid en voorzieningen. Andere, zoals Monmarault (FR) of Calsina Carré (ES), blijven steken op een basisniveau dat net voldoende is voor wie zijn 45-urenrust moet nemen.

Toch hadden ze één ding gemeen: een veel hoger kwaliteitsniveau dan de meeste Belgische snelwegparkings.

Moderne sanitaire blokken, fitnessfaciliteiten, gratis wifi, goed onderhouden rustruimtes en sanitaire voorzieningen, hotels en restaurants met gereduceerde prijzen voor chauffeurs, Het is geen uitzondering, het is de standaard. Parkings als Recharge City in Denemarken hebben een eigen hotel op het terrein, waar chauffeurs korting krijgen als hun truck op de parking staat.

In gesprekken met chauffeurs hoorden we waarom zij specifiek voor deze parkings kiezen: veiligheid, rust, netheid en basiscomfort. Zaken die in België helaas nog te vaak ontbreken.

Meer dan cijfers: onze evaluatiecriteria

Om onze beoordeling te objectiveren, gebruikten we het officiële ESPORG-evaluatiekader, waarin 90 parameters worden meegenomen: van verlichting en bewaking tot sanitaire voorzieningen, wifi, rustruimtes, toegankelijkheid voor mindervaliden en aanbod van voeding en ontspanning.

Onze scores varieerden van 6/10 voor Monmarault tot 9,5/10 voor Recharge City, Béziers en Toulouse. Deze toplocaties tonen dat investeren in goede rustinfrastructuur loont voor de veiligheid van de chauffeur én die van de hele weggebruikers-gemeenschap.

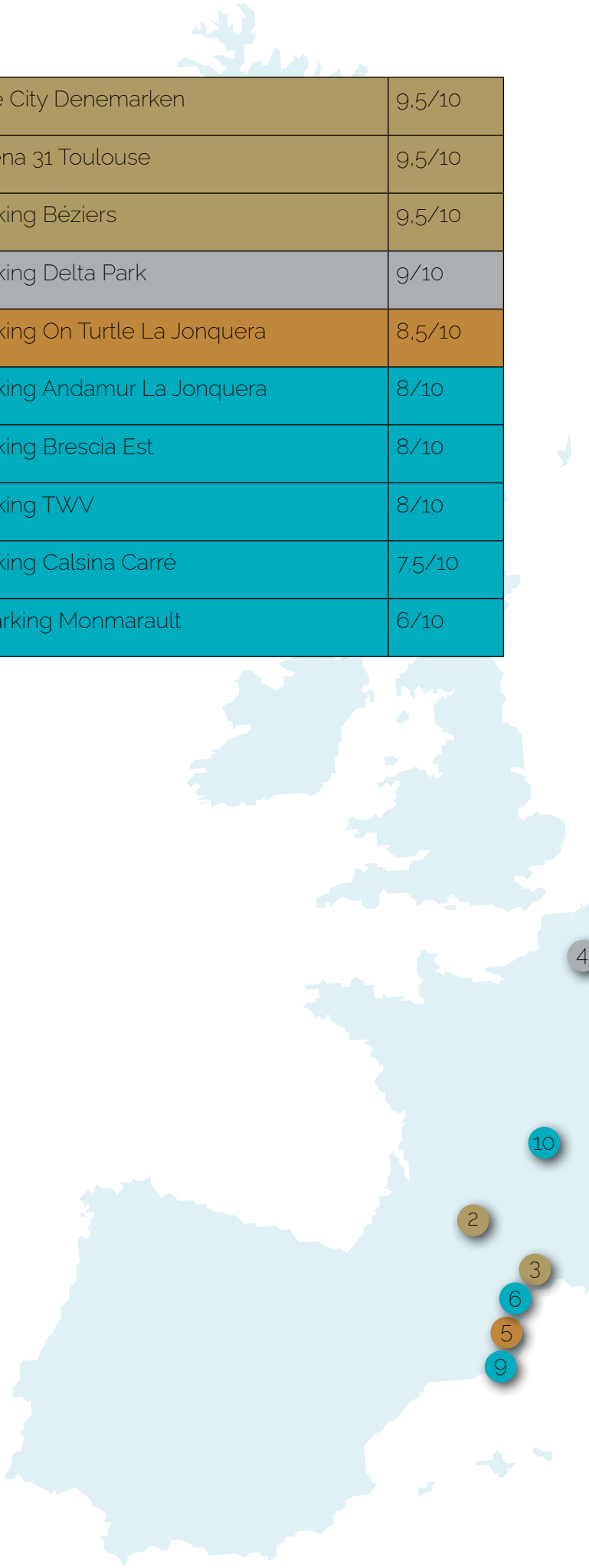
Maar onze bezoeken leerden ons meer dan een scoreblad ooit kan. Ze bevestigden dat persoonlijk contact, menselijke aandacht en échte voorzieningen het verschil maken. Te vaak gaan rustplaatsen voorbij aan de realiteit van het chauffeursbestaan: geen toegang tot degelijke maaltijden, onvoldoende hygiëne of gebrekkige beveiliging. Of simpelweg: onverschilligheid. Dat zagen we elders minder. Daar was er wél gedacht aan comfort, ontspanning en gezondheid. Van wasmachines tot fietsen, van keukens tot sportvoorzieningen.

Waarom België achterblijft

Deze vaststellingen versterken onze centrale stelling in dit zwartboek: België hinkt achterop. Niet alleen in het aantal gecertificeerde parkings, maar ook in de kwaliteit ervan. De kloof met toonaangevende Europese locaties is groot en wordt groter zolang er geen ambitieus federaal masterplan komt.

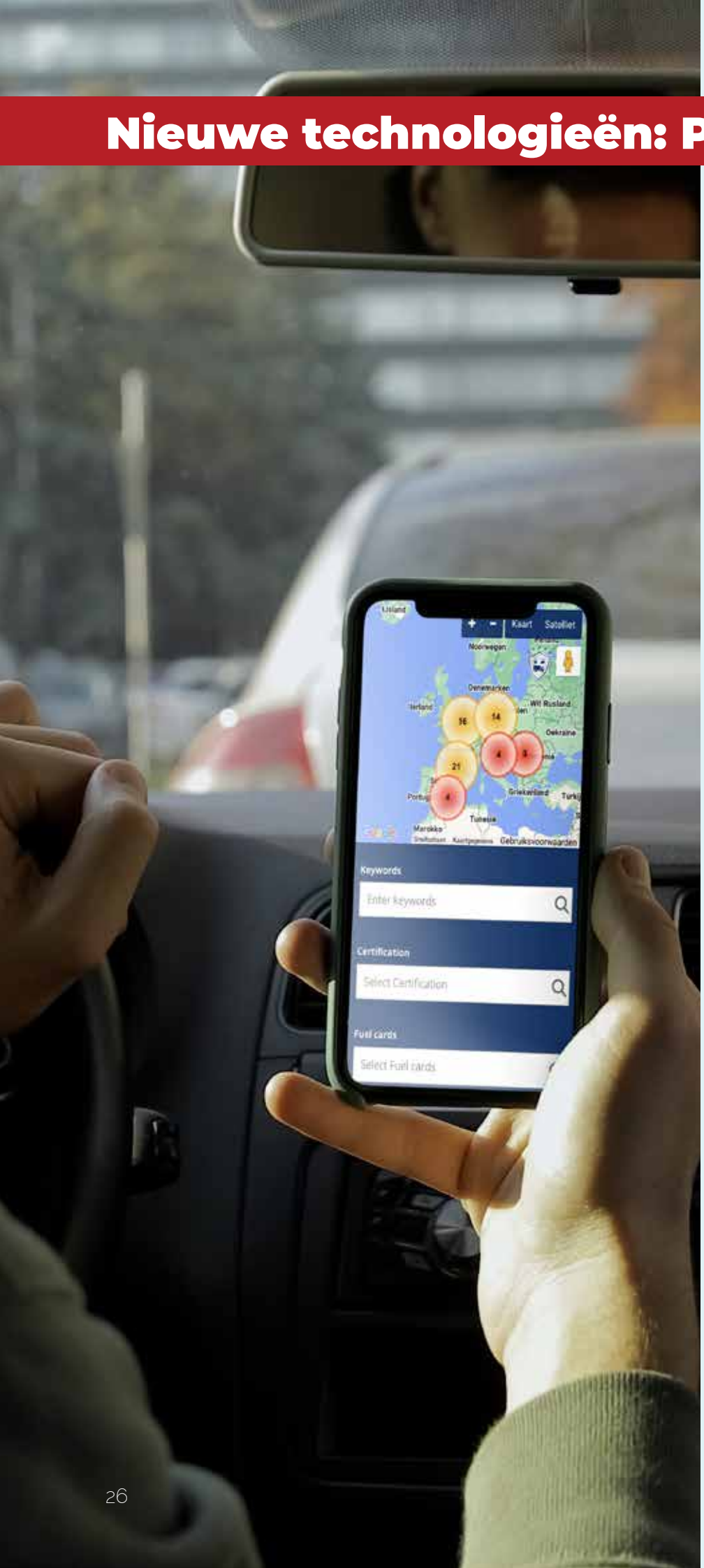
Als vakbond willen we dat de Belgische overheid kijkt naar wat elders wél lukt. Onze plaats in de ESPORG-jury biedt ons een unieke kans om niet enkel te vergelijken, maar ook te inspireren. En vooral: om te blijven ijveren voor parkings die chauffeurs behandelen als volwaardige werkenden die recht hebben op rust, comfort en veiligheid.

1	Recharge City Denemarken	9,5/10
2	Truck Arena 31 Toulouse	9,5/10
3	Truckparking Béziers	9,5/10
4	Truckparking Delta Park	9/10
5	Truckparking On Turtle La Jonquera	8,5/10
6	Truckparking Andamur La Jonquera	8/10
7	Truckparking Brescia Est	8/10
8	Truckparking TWV	8/10
9	Truckparking Calsina Carré	7,5/10
10	Certas parking Monmarault	6/10



DRIVERS LOUNGE

Nieuwe technologieën: Parking 2.0



Voor veel vrachtwagenchauffeurs is het vinden van een veilige en beschikbare parkeerplaats na een lange werkdag een stressvolle zoektocht. Zeker in een land als België, waar het aanbod aan kwalitatieve rustplaatsen beperkt is, kunnen technologie en digitalisering een belangrijk verschil maken. Een moderne aanpak van parkeerbeheer begint bij realtime informatie.

Parkeerapps en slimme systemen zijn intussen in heel wat Europese landen gemeengoed. Ze geven chauffeurs op hun smartphone of boordcomputer in één oogopslag zicht op de beschikbaarheid van vrije parkeerplaatsen, de aanwezige voorzieningen, en in sommige gevallen ook de veiligheidsscore van de locatie. Sommige systemen maken het zelfs mogelijk om op voorhand een plaats te reserveren, wat vooral voor internationaal rijdende chauffeurs een enorme meerwaarde betekent.

In België loopt dit echter nog sterk achter. Hoewel er her en der initiatieven opduiken — vaak via private parkeerbeheerders of in samenwerking met navigatiebedrijven — ontbreekt het aan een centrale, gestroomlijnde aanpak. Veel Belgische parkings zijn nog niet gekoppeld aan een open databank, waardoor realtime

informatie ontbreekt of onbetrouwbaar is. Ook publieke parkings worden zelden opgenomen in bestaande Europese apps.

Dit gebrek aan transparantie leidt niet alleen tot frustratie bij de chauffeur, maar ook tot inefficiënt gebruik van de bestaande infrastructuur. Parkings die overvol lijken, hebben soms nog vrije plaatsen die niet zichtbaar zijn voor wie op zoek is. Omgekeerd blijven parkings leeg omdat chauffeurs ze simpelweg niet kennen of vinden.

Een eerste en dringende stap is dan ook het uitrollen van een nationaal platform waarop alle Belgische rustplaatsen worden opgenomen, mét realtime gegevens en in samenwerking met bestaande Europese systemen. Hierbij moet ook werk worden gemaakt van open data, zodat ook derden (zoals routeplanners, apps of boordcomputers) de informatie kunnen gebruiken. Een federale impuls in samenwerking met de gewesten en private uitbaters is hierbij cruciaal.

Technologie kan rust en veiligheid bieden. Maar dan moet ze ook beschikbaar en toegankelijk zijn voor elke chauffeur, op elk moment van de dag.

Reservatiesystemen en slimme bewegwijzering

Naast realtime informatie over beschikbaarheid, worden reservatiesystemen steeds belangrijker in het Europese parkeerlandschap. Ze bieden chauffeurs de zekerheid dat ze op het einde van hun werkdag een plaats hebben. Een bijzonder waardevol voordeel in een sector waar deadlines strak zijn en rusttijden wettelijk zijn vastgelegd.

Vooral in landen als Duitsland, Frankrijk en Nederland zijn zulke reservatiesystemen al ingeburgerd op een groeiend aantal parkings. Chauffeurs of dispatchers kunnen via een app of online platform een plaats reserveren, vaak tegen betaling, inclusief toegang tot sanitaire voorzieningen of beveiligde zones. Dit verhoogt de efficiëntie én de veiligheid: wie reserveert, vermijdt stress en tijdverlies, en krijgt gegarandeerd toegang tot een gecontroleerde plek.

In België is dit systeem nog nauwelijks uitgerold. Slechts een handvol parkings (Travis, Intruck, Trucks'n B, Bosch Secure Truck Parking) biedt momenteel reservatiemogelijkheden aan, en dan vaak enkel voor specifieke klanten of op private terreinen. Hierdoor blijven Belgische rustplaatsen in achterstand tegenover het buitenland, wat hun aantrekkelijkheid voor internationale chauffeurs beperkt.

Een gelijkaardig probleem stelt zich bij de bewegwijzering. Hoewel sommige snelwegen voorzien zijn van digitale borden die de bezettingsgraad aangeven van parkings in de buurt, is dit nog lang niet algemeen verspreid. Vaak is de informatie ook verouderd of onvolledig, en ontbreken duidelijke richtlijnen op kleinere toegangswegen of bij parkings buiten de snelweg.

Nochtans zijn deze tools essentieel voor een modern parkeerbeleid. Slimme borden die op de snelweg al aangeven of er plaatsen vrij zijn op de volgende rustplaatsen, kunnen veel zoekverkeer vermijden en de doorstroming verbeteren. In combinatie met reservatiemogelijkheden vormen ze een krachtig geheel om het chaotisch karakter van het huidige systeem om te vormen tot een gestructureerd en gebruikersgericht netwerk.

Een modern parkeersysteem is meer dan beton en asfalt. Het is ook een digitale infrastructuur die chauffeurs ondersteunt in hun zoektocht naar rust en veiligheid. België kan en moet hierin een inhaalbeweging maken met investeringen, samenwerking én politieke wil.

Parkeerapps helpen chauffeurs beter plannen. Ze tonen beschikbare parkings, geven info over voorzieningen en in sommige gevallen kan je zelfs reserveren.

BTB nam de belangrijkste truckparkingapps onder de loep en gaf scores op basis van ratings die de chauffeurs geven. Daarnaast deden we zelf ook een uitgebreide test op gebruiksvriendelijkheid. Alles samen kwamen we tot deze vaststellingen.

Truckfly (Michelin)

+

- Grote dekking en sterke community: chauffeurs delen actuele info over veiligheid en voorzieningen.
- Integreert navigatie die rekening houdt met voertuigafmetingen en ADR, wat boetes en gevaarlijke situaties kan voorkomen.
- Transparantie over prijzen en faciliteiten.
- Applicatie heeft apart luik met beschikbare vacatures per regio.
- Routebegeleiding mogelijk via Waze, Apple of Google maps.

–

- GPS functie truckfly is betalend
- Niet alle vermeldingen worden gecontroleerd; gevaar voor onjuiste of verouderde info.

Onze score : 8/10

LKW .APP

+

- Gratis toegang tot real-time bezettingsinfo: direct nuttig voor het plannen van stops.
- Eenvoudig in gebruik, laagdrempelig voor alle chauffeurs.

–

- Minder uitgebreide info over voorzieningen en veiligheid.
- Afhankelijk van digitale connectiviteit (probleem in afgelegen gebieden).
- Kan gebruiksvriendelijker.

Onze score : 7/10

Intruck (SNAP)

+

- Handig bij stop- en pauzeplanning, inclusief prijsinformatie.
- Gericht op efficiënt boeken van parkeerplaatsen (tijdsbesparing).

–

- Risico op "commerciële lock-in" via vaste partners; kan leiden tot hogere kosten en minder keuzevrijheid.

Onze score : 7/10

TRANSPark (IRU)

De slechtste leerling van de klas

–

- App functioneert slecht en is onoverzichtelijk.
- Beperkte controle op juistheid; fake of foutieve meldingen blijven mogelijk.
- Veiligheidsinformatie niet altijd gedetailleerd of geverifieerd.
- IRU-focus betekent soms meer aandacht voor commerciële transporteurs dan voor individuele chauffeursbelangen.
- Niet altijd transparant over prijzen: kan leiden tot onaangename verrassingen.

Onze score : 0/10

KRAVAG Truck Parking

+

- Reserveren van parkeerplaatsen via werkgeversnetwerk kan stress verminderen.
- Moderne toegangssystemen verhogen veiligheid en gebruiksgemak.
- Beschikbaar in 13 talen

–

- Toegang vaak beperkt tot wie verzekerd is via KRAVAG — ongelijkheid tussen chauffeurs.
- Werknemers zonder aangesloten werkgever vallen uit de boot.
- Niet beschikbaar in het Nederlands

Onze score : 5/10

Bosch Secure Truck Parking

+

- Hoogste beveiligingsstandaarden, inclusief digitale toegang en vooraf boeken.
- Vermindert risico op overvallen of ladingdiefstal.

–

- Vaak hoge tarieven; kan druk leggen op chauffeurs als werkgevers niet betalen.
- Locaties zijn beperkt en niet altijd beschikbaar op gewenste route.
- Applicatie is een stuk minder gebruiksvriendelijker dan andere.

Onze score : 4/10

TRAVIS Driver

+

- Groot netwerk in Europa (parking, truckwash, binnenkort ook laadpunten).
- Gemakkelijk reserveren en betalen (tankkaart + sinds kort ook creditcard).
- Meertalige app (12 talen).
- Handig voor zowel chauffeurs als planners (overzicht boekingen/facturen).
- Regelmatige updates.

–

- Sommige meldingen van registratie- en verificatieproblemen.
- Laadpunten zichtbaar, maar reserveren nog niet mogelijk.

Onze score : 8/10

Trucks'n B

+

- Overzichtelijke en gebruiksvriendelijk.
- Chauffeurs kunnen eenvoudig beveiligde plekken boeken die vaak douches, toiletten, Wi Fi, wasfaciliteiten of winkels in de buurt aanbieden.
- Reserveren op basis van voertuignummerplaat, datum en tijd, met betaalopties zoals Apple Pay, Google Pay, PayPal, tolbox of bankkaart.
- De app is gratis en beschikbaar in verschillende talen, waaronder Nederlands, Frans, Duits, Pools, Turks, en meer.

–

- Applicatie verzamelt persoonsgegevens zoals locatie en contactinformatie.
- Nog geen grote speler op de markt (ongeveer 13000 gebruikers)

Onze score : 8/10

BTB eist

- Publieke investering in voldoende gratis of betaalbare veilige parkings.
- Werkgevers betalen voor betalende parkeerplaatsen en app-abonnementen.
- Onafhankelijke controle op juistheid van info in parkeerapps.
- Privacybescherming voor chauffeurs: geen commercieel misbruik van data.
- Gelijke toegang: basisinfo over veiligheid en beschikbaarheid moet gratis zijn.

Safe Rates en rust: de sociale dimensie va

De link tussen vermoeidheid en slechte rustomstandigheden

Vrachtwagenchauffeurs zijn onmisbaar voor onze economie, maar ze worden nog al te vaak gedwongen om onder onhoudbare omstandigheden te werken. Eén van de meest onderschatte gevaren in de transportsector is chronische vermoeidheid. Volgens onderzoek van de Europese Transportarbeidersfederatie (ETF) rijdt meer dan 60% van de chauffeurs regelmatig vermoeid. Een alarmerende statistiek met levensgevaarlijke gevolgen.

Die vermoeidheid komt niet uit het niets. Ze is het gevolg van een keten van structurele problemen: onderbetaling, onrealistische roosters, tijdsdruk én een schrijnend gebrek aan veilige en uitgeruste rustplaatsen. Te veel chauffeurs zijn vandaag nog verplicht hun rust te nemen op overvolle parkings zonder sanitair, zonder veiligheid en zonder enige vorm van comfort. Anderen worden door omstandigheden zelfs gedwongen om op gevaarlijke of illegale plaatsen te overnachten: op pechstroken, op industrieterreinen of langs onbewaakte wegen.

Slechte rustomstandigheden zijn dus geen bijkomstigheid, maar een cruciale factor in het ontstaan van vermoeidheid. Chauffeurs slapen onrustig in lawaaierige omgevingen, worden gestoord door doorrijdend verkeer of voelen zich simpelweg niet veilig. Daardoor begint hun volgende werkdag al met een achterstand. Dit met gevaar voor henzelf én alle andere weggebruikers.

Wie vermoeid achter het stuur kruipt, reageert trager, maakt sneller fouten en heeft een groter risico op ernstige ongevallen. De link tussen slechte rustomstandigheden en verkeersonveiligheid is glashelder. Dat maakt de noodzaak aan kwalitatieve rustinfrastructuur des te urgenter: een beleid dat investeert in veilige, uitgeruste en voldoende beschikbare rustplaatsen is een investering in verkeersveiligheid, gezondheid en respect voor de sector.

an parkings

De ETF-campagne tegen vermoeidheid: internationale context

Vermoeidheid bij vrachtwagenchauffeurs is geen Belgisch probleem, maar een Europese realiteit. Overal in Europa klagen beroepschauffeurs over uitputtende werkritmes, gebrekkige rustplaatsen en een druk die hen dwingt om hun eigen grenzen te overschrijden. De Europese Transportarbeidersfederatie (ETF) heeft deze problematiek al jaren op de radar en voert sinds 2022 een grootschalige campagne onder de noemer Drivers Need Rest.

Deze campagne kaart niet alleen de individuele gevolgen van vermoeidheid aan, zoals gezondheidsproblemen of verhoogde kans op ongevallen, maar legt ook de structurele oorzaken bloot: onrealistische leveringstermijnen, onderaanneming zonder controle, lage verloning en een tekort aan kwalitatieve rustinfrastructuur. ETF benadrukt dat vermoeidheid geen persoonlijke zwakte is, maar het gevolg van een systeem dat de economische druk doorschuift naar de chauffeur.

In juni 2025 organiseerde ETF, samen met nationale vakbonden waaronder BTB-ABVV, een Europese actiedag op snelwegparkings

in meerdere landen. Het doel: chauffeurs informeren, hun verhalen verzamelen én de beleidsmakers onder druk zetten. Tijdens deze actiedag werd ook de International Safe Rates Week gelanceerd, gecoördineerd door de Internationale Transportarbeidersfederatie (ITF), om wereldwijd aandacht te vragen voor de sociale dumping en vermoeidheid in de sector.

De boodschap is duidelijk: vermoeidheid is niet enkel een probleem van individuele werkgevers of nationale regeringen. Het is een systeemfout die vraagt om een gecoördineerde Europese aanpak. Campagnes zoals die van ETF zijn van cruciaal belang om dit thema op de agenda te houden en vakbonden, chauffeurs en beleidsmakers te verenigen in hun strijd voor waardige arbeidsvoorwaarden, eerlijke rusttijden en respect voor de mens achter het stuur.

Waarom eerlijke verloning onlosmakelijk verbonden is met rust en hoe het concept 'Safe Rates' rustplaatsen kan versterken

De link tussen verloning en rust wordt in het transportdebat nog te vaak over het hoofd gezien. Nochtans zijn de twee fundamenteel met elkaar verbonden. Een chauffeur die onvoldoende verdient per gereden kilometer of per uur, wordt letterlijk gedwongen om langer te werken, sneller te rijden, rustmomenten in te korten of zelfs te negeren. In plaats van rust te garanderen, stimuleert het systeem vermoeidheid met alle gevolgen van dien: gevaar op de weg, gezondheidsproblemen, en een groeiende mentale uitputting.

Hier komt het concept van Safe Rates in beeld: een internationaal syndicaal pleidooi voor eerlijke, transparante en leefbare minimumvergoedingen voor transportopdrachten. Wanneer opdrachtgevers verplicht worden om een correcte prijs te betalen voor transport, ontstaat ruimte voor degelijke lonen, realistische planningen en cruciaal,voldoende rusttijd. Safe Rates is dus geen louter financieel verhaal, maar een sociaal beschermingsmechanisme dat ook rust, gezondheid en veiligheid ten goede komt.

Meer nog: een systeem van Safe Rates kan ook infrastructuurinvesteringen stimuleren. Wanneer bedrijven niet langer de goedkoopste, maar de meest duurzame transportpartner kiezen, verschuift het concurrentiekader. Plots wordt investeren in kwaliteitsvolle rustvoorzieningen zoals sanitair, voeding en veiligheid een meerwaarde en geen extra kost. Want een uitgeruste chauffeur is productiever, veiliger en loyaler. Dat begint bij waardering op het loonbriefje, maar eindigt bij waardering op de rustplaats.

BTB-ABVV beschouwt daarom Safe Rates als een hefboom voor structurele verandering. Niet alleen om chauffeurs uit de uitbuitingsspiraal te halen, maar ook om beleidsmakers en werkgevers te overtuigen dat economische duurzaamheid enkel mogelijk is met sociale duurzaamheid. En dat betekent: tijd om te rusten en een plek om dat in waardigheid te doen.

Waarom rustplaatsen meer zijn dan parkeerzones: het zijn sociale werkplekken

Wie denkt dat een vrachtwagenparking enkel dient om een voertuig stil te zetten, begrijpt niet wat het betekent om chauffeur te zijn. Voor duizenden transportarbeiders is de snelwegparking méér dan een rustplek: het is hun kantine, hun pauzelokaal, hun sanitaire ruimte, hun slaapplaats kortom, hun werkplek onderweg.

Een kwalitatieve rustplaats is een verlengstuk van het professionele leven van de chauffeur. En net zoals we het ondenkbaar zouden vinden dat een kantoormedewerker geen toilet, koffiehoek of veilige omgeving heeft, mogen we dit ook niet accepteren voor vrachtwagenchauffeurs. Toch is dat vandaag vaak nog de realiteit: parkings zonder basisvoorzieningen, zonder verlichting, zonder veiligheid. Het blijft een blinde vlek in het mobiliteitsbeleid.

Daarnaast zijn rustplaatsen ook ontmoetingsplekken. Op parkings ontstaat sociaal contact, worden ervaringen gedeeld, komen mistoestanden aan het licht. Een goede rustzone is dus niet alleen functioneel, maar draagt ook bij tot het mentaal welzijn van de chauffeur.

In tijden van toenemende eenzaamheid, onveiligheid en tijdsdruk is dat van onschatbare waarde. Het is hoog tijd dat overheden en wegbeheerders deze plekken erkennen voor wat ze werkelijk zijn: een onmisbare schakel in de werkomgeving van tienduizenden Europese chauffeurs. Investeren in rustplaatsen is dan ook geen luxe, maar een minimale uiting van respect voor mensen die onze economie dag en nacht draaiende houden.

Parkeerinfrastructuur voor bussen: tusse

Of het nu gaat om chauffeurs in het openbaar vervoer, het schoolbusvervoer of de toeristische sector: zonder veilige, uitgeruste en toegankelijke parkings wordt hun werk onnodig bemoeilijkt. De diversiteit van de sector uit zich in de verschillende parkingnoden en problematieken.

Openbaar vervoer: basisvoorzieningen blijven vaak uit

Chauffeurs die rijden voor het openbaar vervoer, met name voor De Lijn/TEC, ervaren nog al te vaak een schrijnend gebrek aan comfort aan eindhaltes en perrons. In veel gevallen zijn rustpauzes beperkt tot een plek op het perron, naast de reizigers, met slechts een chemisch toilet in de buurt.

De grootste pijnpunten zijn:

- Geen degelijke sanitaire infrastructuur
- Geen gescheiden toiletten voor mannen en vrouwen
- Geen handenwasgelegenheid
- Geen voorbehouden ruimte om discreet pauze te nemen of even tot rust te komen

In bepaalde gevallen kunnen chauffeurs gebruikmaken van stationfaciliteiten of infrastructuur van De Lijn/ TEC, maar dat is lang niet overal het geval. De huidige situatie voldoet dus niet aan de minimale verwachtingen die men mag stellen aan een werkgever in de publieke sector.

Een rustlokaal met gescheiden toiletten, douches, koffieautomaten en stabiele internetverbindingen tonen aan dat het ook anders kan. Deze positieve uitzonderingen kunnen als leidraad dienen voor verdere uitrol elders in het land.

Schoolbusvervoer: gebrek aan veiligheid en duidelijkheid centraal

Schoolbushubs, waar meerdere bussen samenkomen om kinderen veilig te laten op en afstappen op weg naar en van school, vormen een cruciale schakel in het dagelijks vervoer van duizenden leerlingen.

De kwaliteit van de infrastructuur op deze hubs varieert sterk:

- Goede voorbeelden bieden duidelijke afbakening, wegmarkering en gescheiden zones voor bussen van minder mobiele kinderen, duidelijke signalisatie en een coördinator die het verkeer in goede banen leidt.
- Minder goede voorbeelden kampen met een gebrek aan ruimte, gemengd verkeer met personenwagens en vrachtwagens, en locaties in drukke dorpskernen die onveilig zijn voor jonge voetgangers.

In alle gevallen doen chauffeurs, begeleiders en parkingverantwoordelijken/ coördinatoren hun uiterste best om alles zo veilig mogelijk te laten verlopen. Maar zonder een aangepaste ruimtelijke inrichting blijft veiligheid kwetsbaar.
De lokale besturen hebben een duidelijke verantwoordelijkheid en kunnen hier echt het verschil maken.

n noodzaak en realiteit

Toerismebussen en autocars: onzichtbaar en ongewenst?

Voor autocarchauffeurs zijn de uitdagingen nog anders. Zij opereren vaak op langere afstanden, met wisselende bestemmingen, zij moeten hun passagiers comfortabel en tijdig kunnen afzetten. In toeristische steden worden ze echter meer en meer geweerd uit het stadscentrum. Met als gevolg dat ze worden doorverwezen naar randparkings die vaak niet zijn uitgerust voor hun noden.

Concrete pijnpunten:

- Onvoldoende of onbestaande toiletten
- Geen verpozingsruimte voor langere wachttijden
- Geen infrastructuur om septische tanks te ledigen
- Parkeerplaatsen worden ingenomen door personenwagens, campers of vrachtwagens

Snelwegparkings voor autocars: problematiek in België

Een terugkerende frustratie onder chauffeurs van toerismebussen is het gebrek aan specifieke parkeerplaatsen op snelwegparkings. Hoewel er vaak autocarplaatsen zijn voorzien, blijken die regelmatig bezet door andere voertuigen: personenwagens, mobilhomes of vrachtwagens. Dat is deels een gevolg van een gebrek aan algemene parkeerplaatsen, waardoor truckers uitwijken naar beschikbare zones.

Voor de autocar betekent dit:

- Geen veilige af- en opstapmogelijkheid voor passagiers
- Onnodige stress en tijdsverlies
- Verstoring van de planning van lange ritten

Hier is nood aan een integrale aanpak, waarbij autocarplaatsen beter worden afgebakend én bewaakt, en waarbij de capaciteit van snelwegparkings in zijn geheel wordt verhoogd. Een inspirerend voorbeeld zagen we in Denemarken: Recharge City, een multifunctioneel parkeercomplex met alle voorzieningen voor zowel vrachtwagens als autocars – inclusief sanitaire voorzieningen, horeca, rustplekken en een garage – geïntegreerd in de reisroute.

Dit model toont aan dat investeren in infrastructuur voor chauffeurs ook economisch en logistiek zinvol is.

Truckers hotline: een rechtstreekse hulpl

Chauffeurs zijn bijna altijd onderweg en hebben geen vaste werkplek. Om met hen te spreken moet je als vakbond zelf de baan op. BTB doet dit al meer dan 10 jaar met roadshows op parkings, logistieke hubs en tankstations. Die gesprekken leveren waardevolle inzichten op in wat er écht speelt op het terrein: onbetaalde lonen, sociale dumping, intimidatie, of simpelweg onwetendheid over rechten. Ze zijn een bron van informatie en solidariteit.

Ze maken ons sterker in het sociaal overleg, scherpen onze eisen aan en zo weten we wat er echt leeft bij de chauffeurs.

Tijdens een roadshow op de snelwegparking in Ranst bereikte BTB in juni 2025 zo een bijzondere mijlpaal: het 25.000ste gesprek met een chauffeur op het terrein.

Naar aanleiding daarvan lanceerde BTB de TRUCKERS HOTLINE, een meertalige hulplijn voor vrachtwagenchauffeurs met vragen over hun rechten of meldingen van misbruik.

Vrachtwagenchauffeurs komen uit België, Europa en ver daarbuiten. Sommigen hebben correcte arbeidsomstandigheden, maar te veel worden uitgebuit, gemanipuleerd of geïsoleerd. Voor hen is er vaak geen aanspreekpunt. De TRUCKERS HOTLINE wil daar verandering in brengen: chauffeurs kunnen in verschillende talen terecht met hun vragen, of discreet melding maken van mistoesten. De hotline is bereikbaar in 21 talen via een QR code.

Iedere chauffeur verdient een correct loon, waardige werkomstandigheden en toegang tot hulp, ongeacht nationaliteit of werkgever. De hotline is daar een krachtig instrument voor en de chauffeur kan dit doen in zijn eigen taal.

Meer info :
www.fair-transport.be

ijn voor de vrachtwagenchauffeur

Aanbevelingen voor een vernieuwd parki

Concreet actieplan:
7 beleidsvoorstellen voor betere truckparkings

Op basis van de ervaringen van chauffeurs, de vaststellingen tijdens terreinbezoeken, Europese aanbevelingen én de input van sociale partners, schuift BTB-ABVV zeven concrete beleidsvoorstellen naar voren. Samen vormen ze de blauwdruk voor een parkingbeleid dat zowel toekomstgericht als sociaal rechtvaardig is.

1. Stel een federaal masterplan op voor truckparkings

Er is nood aan een gecoördineerde langetermijnvisie voor de aanleg, renovatie en het beheer van parkeerzones voor vrachtwagens, met duidelijke doelstellingen voor capaciteit, spreiding, kwaliteit en veiligheid.

2. Certificeer Belgische parkings volgens Europese SSPA-normen

Volg het voorbeeld van buurlanden en streef actief naar erkenning van parkings als Safe & Secure Parking Areas (SSPAs), inclusief financiering via Europese fondsen. Dat verhoogt de kwaliteit én de reputatie van onze infrastructuur.

3. Voorzie basisvoorzieningen op élke snelwegparking.

Sanitaire infrastructuur, verlichting, afvalverwerking en drinkbaar water zijn geen extra's, maar een minimumnorm. Elke parkeerplek waar beroepschauffeurs overnachten of pauzeren moet aan deze basiscriteria voldoen.

ngbeleid

4. Implementeer realtime parkeerinformatie in heel België

Werk met een nationaal geïntegreerd systeem dat via apps en digitale borden realtime beschikbaarheid toont van parkeerplaatsen. Maak deze info verplicht voor concessiehouders en uitbaters.

5. Zorg voor een veilige omgeving met sociale controle

Installeer camera's, noodoproepsystemen, voldoende verlichting en eventueel nachtbewaking. Tegelijk moeten parkings sociale plekken blijven, waar chauffeurs zich welkom en gerespecteerd voelen.

6. Veranker het parkeerbeleid in het Safe Rates-model

Bouw een link tussen correcte transporttarieven en de financiering van rustplaatsen. Werkgevers moeten reële rust- en veiligheidskosten kunnen doorrekenen in hun tarieven.

7. Creëer een interfederaal overlegplatform met alle stakeholders

Breng gewesten, federale overheden, sociale partners, beleid en gebruikersorganisaties samen in een structureel overlegforum dat de uitvoering van het parkingbeleid opvolgt en evalueert.

Pleidooi voor een federaal masterplan voor truckparkings

Het Belgische beleid rond truckparkings is vandaag te versnipperd. Vlaanderen, Wallonië en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn bevoegd voor het beheer van hun eigen weginfrastructuur, inclusief de rustplaatsen langs autosnelwegen. Dat leidt tot ongelijkheid, incoherentie en inefficiëntie. Sommige gewesten investeren wel, andere nauwelijks. Op sommige trajecten vinden we moderne parkings met degelijke voorzieningen, op andere blijft het steken in verwaarlozing en onveiligheid.

Wat ontbreekt, is een duidelijke federale regie. Een masterplan dat niet enkel de verdeling van bevoegdheden respecteert, maar tegelijk ambitieuze nationale doelstellingen oplegt.

Zo'n plan moet minimaal het volgende omvatten:

- Een **capaciteitsanalyse** van de huidige rustplaatsen, gekoppeld aan projecties over transportgroei.
- **Minimumnormen voor voorzieningen** op álle parkings, ongeacht het gewest.
- Een **investeringskalender**, met prioriteiten op basis van veiligheid, capaciteit en strategische ligging.
- Een **kader voor samenwerking tussen publieke overheden en private uitbaters**, met aandacht voor toegankelijkheid en betaalbaarheid.
- Een **langetermijnvisie op Europese integratie**, via aansluiting op het SSPA-certificeringssysteem en cofinanciering door de EU.

Door deze coördinatie federaal te verankeren, bijvoorbeeld via een interfederaal agentschap of taskforce, kan België zijn achterstand inhalen én een voorbeeld worden op Europees vlak.

Een federale aanpak betekent immers ook dat het parkeerbeleid erkend wordt als wat het echt is: een essentieel onderdeel van het sociaal beleid én van een duurzame logistieke toekomst.

Oproep tot samenwerking

De uitdagingen op het vlak van parkeerbeleid overstijgen nationale grenzen. Vrachtwagenchauffeurs opereren in een Europese logistieke ruimte, en het gebrek aan veilige en comfortabele rustplaatsen is een probleem dat zich in heel Europa stelt. Daarom kan België deze strijd niet alleen voeren.

BTB-ABVV roept de Belgische beleidsmakers op om nauwer samen te werken met organisaties als ETF en ESPORG.

ESPORG, het Europese netwerk voor veilige parkeerplaatsen, biedt expertise, benchmarks en toegang tot Europese middelen. België blijft tot vandaag ondervertegenwoordigd binnen ESPORG en telt amper gecertificeerde parkings volgens de SSPA-criteria. Dat is niet alleen een gemiste kans op financiering, maar ook een gemiste kans op kennisdeling en kwaliteitsverbetering.

Certificering volgens Europese normen (SSPA)

Een veilig en kwaliteitsvol parkingbeleid begint bij duidelijke normen. Precies daarom werd op Europees niveau het systeem van Safe & Secure Parking Areas (SSPAs) ontwikkeld. Deze certificering, ondersteund door de Europese Commissie en ESPORG, stelt minimumeisen op het vlak van veiligheid, toegankelijkheid, sanitaire voorzieningen, verlichting, en nog veel meer. SSPAs zijn niet zomaar een label, ze zijn het fundament van een professioneel en betrouwbaar netwerk voor beroepschauffeurs.

En net daar wringt het schoentje: België hinkt hopeloos achterop. Ondanks de centrale ligging van ons land in het Europese logistieke netwerk, telt België amper gecertificeerde SSPA-parkeerplaatsen. Dat is niet enkel een gemiste kans voor de chauffeurs, maar ook voor de geloofwaardigheid van onze logistieke ambities.

Wat betekent SSPA-certificering concreet?

- Voor chauffeurs: een gegarandeerd minimum aan rustcomfort en veiligheid.
- Voor bedrijven: meer transparantie en planbaarheid voor transportopdrachten.
- Voor overheden: een duidelijke standaard die inzet op kwaliteit én Europese subsidiëring mogelijk maakt.

Het invoeren van SSPA-certificering moet dan ook een centrale pijler worden in elk toekomstgericht parkeerbeleid. Niet als vrijblijvend kwaliteitslabel, maar als norm die stelselmatig uitgerold wordt over het volledige netwerk van Belgische autosnelwegen.

Alleen zo kunnen we garanderen dat rust ook écht rust is.

ETF, de European Transport Workers' Federation, speelt dan weer een cruciale rol in het syndicaal mobiliseren rond rust en veiligheid. Via campagnes zoals de Europese Drivers' Fatigue Day brengt ETF het thema vermoeidheid van chauffeurs op de agenda van de Europese instellingen. België kan en moet daar sterker in participeren.

Een modern parkeerbeleid vraagt om een Europese bril: wat vandaag lokaal lijkt, is morgen Europees geregeld. BTB-ABVV is bereid die brugfunctie te blijven opnemen, maar vraagt dat ook de federale en gewestelijke beleidsniveaus hierin hun verantwoordelijkheid nemen. Want alleen door samen te werken met de Europese netwerken kunnen we structureel werk maken van veilige rustplaatsen in België.

Specifieke aanbevelingen voor Vlaanderen, Wallonië en het federale niveau

Vlaanderen: werk werkbaar maken

Vlaanderen beschikt over een relatief dicht wegennet en een hoge verkeersdruk, met een aanzienlijk aandeel goederenvervoer. Toch blijft het aantal veilige truckparkings ondermaats.

BTB-ABVV vraagt het Vlaamse Gewest:

- Om prioriteit te geven aan bijkomende gecertificeerde veilige parkings langs de grote verkeersassen (E17, E19, E40, E313).
- Om het masterplan voor mobiliteit expliciet te koppelen aan een beleid rond veilige en uitgeruste rustplaatsen.
- Om via VLAIO en andere agentschappen gericht publiek-private investeringen in SSPA's te ondersteunen.
- Om de integratie van digitale informatie (beschikbaarheid, voorzieningen) op Vlaamse mobiliteitsplatformen te versnellen.

Wallonië: investeringen in kwaliteit en bereikbaarheid

Wallonië beheert heel wat parkings op strategische assen zoals de E42, E411 of E25. Maar de kwaliteit kan beter.

BTB vraagt:

- Om de reeds bestaande rustplaatsen structureel op te waarderen naar SSPA-niveau.
- Om aandacht te hebben voor geografische spreiding: ook in minder drukke regio's zijn rustplaatsen nodig.

Federaal niveau: nationaal kader en coördinatie

Het federale niveau is cruciaal voor coördinatie, veiligheid en arbeidsvoorwaarden.

BTB-ABVV pleit voor:

- De oprichting van een federaal coördinatieplatform rond rustplaatsen, met betrokkenheid van de gewesten, werkgeversorganisaties, vakbonden, ESPORG en ETF.
- De opname van veilige parkings als expliciet doel in het Nationaal Plan voor Verkeersveiligheid.
- Een koppeling van het Safe Rates-beleid aan infrastructuurbeleid: eerlijke tarieven moeten investeringen in kwalitatieve rust mogelijk maken.
- Meer middelen voor de federale wegpolitie, zodat ook handhaving op rustplaatsen wordt versterkt.

Secure parking area
Aparcamiento seguro
Aparcament segur
24h
MEMBER OF
TAPA EMEA
CERTIFIED SECURE PARKING OPERATOR
LEVEL 2
ESPORG
SECURITY LEVEL 3
SERVICE LEVEL 5

Slotbeschouwing: tijd voor een inhaalbev

Tien edities lang hebben we in dit zwartboek gewezen op dezelfde fundamentele tekortkomingen: te weinig veilige parkings, onvoldoende voorzieningen voor chauffeurs, en een schrijnend gebrek aan politieke samenhang. In deze elfde editie trekken we opnieuw aan de alarmbel, maar voegen we daar een heldere oproep aan toe.

De tijd van rapporten lezen en conclusies erkennen zonder concrete actie is voorbij. We hebben nood aan een politiek keerpunt. Niet enkel omdat de sector erom vraagt, maar omdat de realiteit op het terrein dat eist. Chauffeurs slapen nog altijd in hun cabine zonder sanitair, in parkings waar criminaliteit welig tiert. Ladingen worden gestolen, chauffeurs geïntimideerd, de druk op de rusttijd wordt alsmaar groter.

Wij roepen de bevoegde ministers, parlementairen, administraties én Europese beleidsmakers op om niet langer naast dit dossier te kijken. Er zijn concrete Europese standaarden, er zijn modellen in onze buurlanden, er is een geëngageerd middenveld en er is eindelijk Europese financiering. Wat ontbreekt, is de politieke wil om het verschil te maken.

Niet met woorden, maar met investeringen. Niet met tijdelijke aankondigingen, maar met een duurzame visie. Dit zwartboek is geen eindpunt, maar een oproep tot actie. Voor de chauffeurs, voor de veiligheid op onze wegen, voor een transportsector die waardigheid en respect uitstraalt.

Waarom investeringen in rustplaatsen ook investeringen zijn in veiligheid, respect en sociale rechtvaardigheid

Rustplaatsen zijn meer dan een stuk asfalt waar vrachtwagens even stilstaan. Ze vormen de fysieke én symbolische pauze in een sector die onder extreme tijdsdruk draait. Investeren in rustplaatsen betekent investeren in veiligheid van chauffeurs, van medeweggebruikers en van de ladingen die ze vervoeren. Maar het gaat nog verder dan dat.

Een kwalitatieve rustplaats, voorzien van sanitair, goede verlichting, beveiliging en voldoende ruimte, is een uitdrukking van respect. Respect voor mensen die dagelijks Europa draaiende houden. Voor mensen die vaak dagen of weken van huis zijn. Voor wie 's nachts moet slapen in zijn of haar vrachtwagen, bij min 5 of plus 35 graden Celcius. Het ontbreken van fatsoenlijke voorzieningen is geen kwestie van budget, maar van keuze. Een politieke keuze.

Maar het debat over rustplaatsen gaat ook over sociale rechtvaardigheid. In een sector waarin sociale dumping en oneerlijke concurrentie steeds meer terrein winnen, zijn het vaak de meest kwetsbare chauffeurs uit Oost-Europa of derde landen die de zwaarste omstandigheden doorstaan. Zij parkeren niet één nacht, maar soms weken op een parking zonder toilet of douche. Dat is geen toeval, dat is een gevolg van structureel wanbeleid.

Elke investering in rustinfrastructuur is dus een keuze vóór menselijke waardigheid. Het is een hefboom voor eerlijke arbeidsomstandigheden. Het is het verschil tussen een sector die afglijdt en een sector die veerkracht toont. En het is ook het begin van een maatschappelijke verschuiving: weg van uitbuiting, op weg naar een eerlijker transportmodel.

Door rustplaatsen als werkplekken te behandelen met dezelfde aandacht voor veiligheid, comfort en gezondheid als elke andere werkplek nemen we als samenleving eindelijk verantwoordelijkheid voor wie ons onderweg bedient.

veging

Koppeling aan bredere thema's: waardig werk, respect voor de sector en sociaal Europa

Het debat over rustplaatsen raakt aan veel meer dan mobiliteit alleen. Het raakt aan de kern van wat we beschouwen als waardig werk in de 21e eeuw. Elke discussie over betere rustinfrastructuur voor vrachtwagenchauffeurs is tegelijk een discussie over onze maatschappelijke keuzes: kiezen we voor een economie die draait op uitputting en uitbuiting, of voor een sociaal model waarin werk menselijk, leefbaar en eerlijk blijft?

Chauffeurs zijn geen anonieme radertjes in de logistieke machine. Ze zijn mensen met gezinnen, met rechten en met dromen. Zij verdienen niet enkel onze dank, maar ook onze structurele inzet voor hun welzijn. Dat betekent: degelijke lonen, haalbare werktijden, toegankelijke sociale bescherming én een netwerk van kwalitatieve rustplaatsen waar ze zich veilig en menswaardig kunnen herstellen.

De toestand van onze snelwegparkings is daarom ook een lakmoesproef voor het sociaal Europa dat we willen bouwen. Een Europa dat zich niet beperkt tot vrij verkeer van goederen, maar ook garanties biedt op sociale vooruitgang. Een Europa waarin een vrachtwagen met Belgische nummerplaat en een Roemeense chauffeur niet automatisch synoniem is voor sociale dumping. Een Europa dat zijn transportsector herkent als cruciale pijler van zijn economie en zijn chauffeurs als mensen die recht hebben op bescherming, niet op verwaarlozing.

De 11e editie van dit zwartboek is dan ook geen eindpunt, maar een uitnodiging. Aan beleidsmakers, werkgevers en Europese partners. Een oproep om samen te bouwen aan een sector die niet alleen efficiënt en competitief is, maar ook eerlijk, duurzaam en menswaardig. Want de strijd voor betere rustplaatsen is ook de strijd voor een betere samenleving.

Tom PEETERS
Adjunct Federaal Secretaris
BTB Wegvervoer & Logistiek

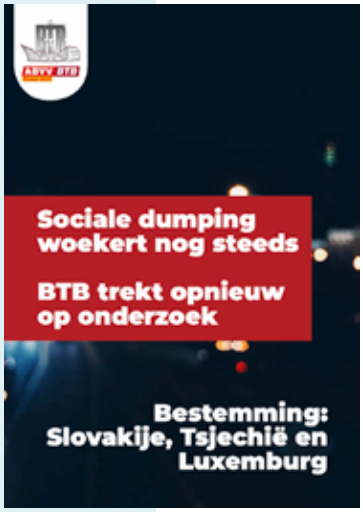
Lees ook onze andere dossiers

Vorige parkingboeken

Dit parkingboek is het elfde in de reeks.
Interesse in de 10 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
Parkingboek 2023 : http://tinyurl.com/BTB-parkingboek-2023

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

BTB ABVV

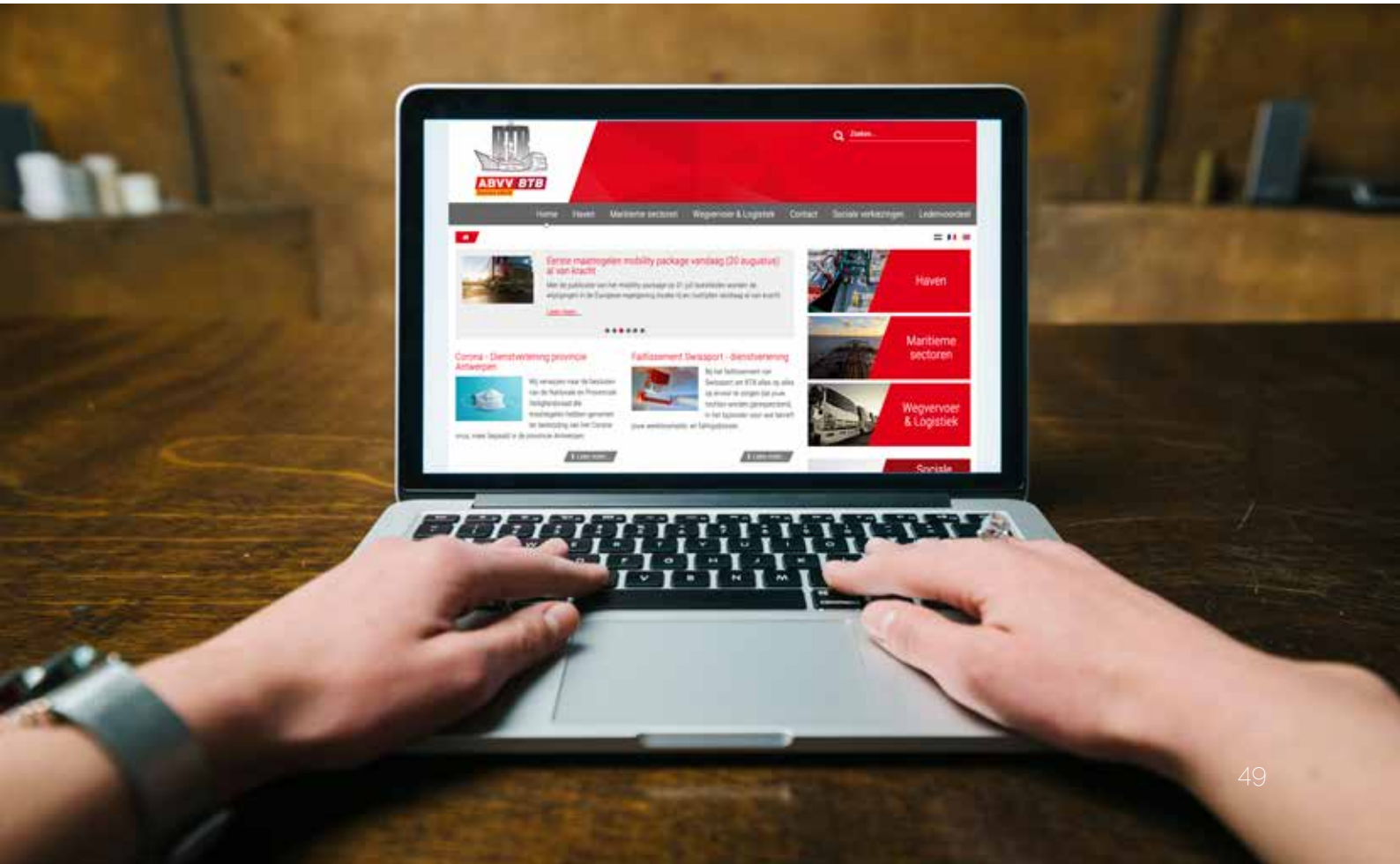
@btb-abvv.bsky.social

@btb_ubt

BTB ABVV

@BTBUBT

wa.me/32474942725

@btb_ubt

@btb_ubt