

Verbeterplan vrachtwagen parkeerplaatsen



‘Maak plaats voor chauffeurs’



Inhoudsopgave

Maak plaats voor chauffeurs	3
Ervaringsverhaal chauffeur Raimond	4
Wat is het probleem?	5
Tekorten in beeld	6
Ervaringsverhaal eigenrijder Henk	7
Oplossingen	8
Quotes	9
Bijlage 1 Praatplaat ‘Maak plaats voor chauffeurs’	11

Maak plaats voor chauffeurs

Elke dag rijden duizenden vrachtwagenchauffeurs door Nederlandse provincies, steden en dorpen om ervoor te zorgen dat supermarkten bevoorraad blijven, fabrieken kunnen blijven draaien en bouwprojecten kunnen worden opgestart. Vrachtwagenchauffeurs zijn de ruggengraat van onze economie en samenleving. Vaak worden hun werkomstandigheden over het hoofd gezien.

Vrachtwagenchauffeurs moeten zich houden aan Europese regels voor rijden rusttijden. Zij moeten op gezette tijden hun rust pakken. Vaak is dat na een dienstrijd van maar liefst 15 uur. Voor hun eigen veiligheid maar ook voor de veiligheid van andere weggebruikers. Maar langs de Nederlandse wegen worden chauffeurs geconfronteerd met te weinig, maar ook **onveilige parkeerplaatsen, gebrek aan sanitaire voorzieningen, hoge criminaliteit en lange wachttijden zonder enige faciliteiten**. Veel rustplaatsen voldoen niet aan de minimale eisen of zijn overvol, waardoor chauffeurs genoodzaakt zijn te overnachten op bedrijventerreinen, vluchtstroken of zelfs in woonwijken – zonder bescherming en met een risico op een hoge bekeuring, zonder hygiëne en zonder waardigheid. Dit raakt niet alleen henzelf, maar ook de veiligheid en leefbaarheid in onze gemeenten en provincies.

De Rijksoverheid, provinciale en gemeentelijke bestuurders kunnen niet langer wegkijken. Zij delen de verantwoordelijkheid om fatsoenlijke parkeerplaatsen met basisvoorzieningen zoals toiletten, douches, verlichting en beveiliging te realiseren. **Investeren in fatsoenlijke rustplaatsen is geen luxe, maar een noodzaak**. Daarnaast is er ook regulering en handhaving nodig. Dit verbeterplan toont de harde realiteit van chauffeurs op de weg – een realiteit die vraagt om directe en doeltreffende actie. Daarom vragen werkgevers en werknemers om nu in actie te komen en zo veel mogelijk kwalitatieve rustplaatsen te creëren in hun regio's.



Roel van Dijk

Onderhandelaar CNV

Elisabeth Post

Bestuursvoorzitter TLN

Linda Slagter

Vakbondsbestuurder FNV
Transport & Logistiek

‘Parkeren op de vluchtstrook? Ik weiger het gewoon!’

Vrachtwagenchauffeur Raimond Wessel is al ruim 22 jaar onderweg. In die tijd heeft hij de parkeerdruk flink zien toenemen. Tegenwoordig begint de stress om een plek te vinden vaak al ruim voordat zijn rijtijd erop zit. Raimond vertelt wat dat met hem doet – en wat er volgens hem dringend moet gebeuren.

“Ik werk meestal vijf dagen per week. Vaak lukt het om bij klanten of fabrieken te staan, maar wanneer ik onderweg ben, begint anderhalf uur van tevoren de zoektocht naar een plek al. Je probeert op tijd stil te staan, binnen je uren en op een veilige plek. Maar dat wordt steeds moeilijker, vaak zelfs onmogelijk. Industrie-terreinen vallen af, daar mag je niet meer staan. En bij tankstations verdwijnen vrachtwagenplekken om ruimte te maken voor personenauto’s. In feite worden de professionals op de weg aan de kant gezet. De omgekeerde wereld!

Wat het met je doet? Je schiet in de stress. Je ziet op de borden dat de volgende rustplek pas over 20 kilometer komt, terwijl je voelt dat je aan je limiet zit. En dan zie je de vluchtstrook: vol. Soms over een afstand van wel een kilometer. Maar ik ga daar mijn rust niet nemen, ik weiger dat. Dan maar het risico op een boete omdat ik over mijn rijtijd ga. Maar dat is óók een risico voor de verkeersveiligheid – niet alleen voor mij, maar ook voor anderen op de weg.”

Onveiligheid troef

“Soms voel je je ronduit onveilig. Ik heb meegemaakt dat er bij Calais mensen in mijn trailer waren gekropen. ’s Nachts hoorde ik gerommel: bleken er twee migranten in te zitten. Dan sta je daar – midden in de nacht – en weet je niet of er nog familie of vrienden uit de bosjes zullen komen. Gelukkig liep het goed af, maar dat soort situaties wil je nooit meemaken.



Wat moet er gebeuren? Kort en goed: er moeten parkeerplaatsen bijkomen, vooral langs drukke routes. Rijkswaterstaat weet precies waar het druk is. Zorg dat er daar per aantal vrachtbewegingen een evenredig aantal plekken komt. En goede plekken: met sanitair, eetgelegenheid, verlichting en beveiliging. Laat er beveiligers rondlopen, net als in België. Ook al ben ik niet bang aangelegd, het geeft toch een gevoel van rust.”

Het valt of staat met voorzieningen

“Kijk ook naar grote bedrijven met veel transportbewegingen. Verplicht hen om op hun terrein ruimte te maken voor vrachtwagens. Je kunt niet verwachten dat je 24/7 bevoorrad wordt, terwijl chauffeurs nergens terecht kunnen. Alles valt of staat met voorzieningen. Want hoe onaantrekkelijker je het werk maakt, hoe minder mensen dit op zichzelf mooie vak nog willen doen. En dan hebben we pas écht een probleem!”

Wat is het probleem?

Vrachtwagenchauffeurs zijn wettelijk verplicht om op gezette tijden rust te nemen en daarom zijn er voldoende parkeerplaatsen voor vrachtwagens nodig waar chauffeurs kunnen rusten. Chauffeurs hebben veel moeite om vrije en veilige parkeerplekken te vinden. In 2022 was er een tekort van ruim 4.000 parkeerplekken¹ en dit tekort loopt volgens onderzoek op tot 7.000 plekken in 2040. Het tekort wordt veroorzaakt door verschillende factoren. Zo worden langs het hoofdwegennet parkeerplaatsen voor vrachtwagens opgeheven en worden door gemeenten op bedrijventerreinen steeds meer (nachtelijke) parkeerverboden ingesteld. Verder worden de parkeerplaatsen die bedoeld zijn voor vrachtwagens oneigenlijk gebruikt door campers, auto's met caravans of voor het langdurig stallen van vrachtwagens en opleggers.

Door dit toenemende tekort aan parkeerplaatsen parkeren chauffeurs vaak noodgedwongen op onveilige plekken zonder voorzieningen, zoals op bedrijventerreinen, in woonwijken of zelfs op vluchstroken. Dit zijn onwenselijke en onveilige situaties, die leiden tot schrijnende omstandigheden voor chauffeurs. Ook ervaren andere weggebruikers en omwonenden hierdoor overlast. De zoektocht naar een veilige plek kost chauffeurs steeds meer zoektijd, waardoor hun tijd en het voertuig niet efficiënt worden ingezet.

Daarnaast levert het chauffeurs stress op wanneer zij niet op tijd een rustplek kunnen vinden.

De kwaliteit en hygiëne van basisvoorzieningen zoals toiletten, douches en eetgelegenheden laat vaak te wensen over bij de bestaande parkeerterreinen, als deze voorzieningen überhaupt aanwezig zijn. Verder is er sprake van criminaliteit op de parkeerplaatsen. Dit alles leidt tot een verslechtering van de arbeidsomstandigheden voor vrachtwagenchauffeurs. Dit maakt het beroep minder aantrekkelijk, terwijl er al een tekort aan vrachtwagenchauffeurs in Nederland is.

Overal in Nederland is er sprake van een tekort aan vrachtwagenparkeerplaatsen en zijn nieuwe vrachtwagenparkeerplaatsen nodig. Prioriteit hierbij zijn de tekorten langs de goederencorridors in het midden en zuiden van het land. Vooral de provincies Noord-Brabant (zo'n 775 plekken te kort), Gelderland (zo'n 550 plekken te kort) en Limburg (zo'n 1550 plekken te kort) kennen volgens onderzoek van RoyalHaskoningDHV (2022) forse tekorten. Ook in andere provincies is sprake van tekorten, bijvoorbeeld op verbindingen vanuit de Randstad naar het noorden en oosten van het land. Het tekort is extra nijpend voor extra lang en breed transport (exceptioneel transport, LZV's) en vervoer van gevaarlijke stoffen (ADR).

¹ Bron: Buck Consultants International en RoyalHaskoningDHV, *Truckparking van de Toekomst*, 2023.
<https://open.overheid.nl/documenten/ronl-1764bd4a14796dd6522ebba0d9231851dc7555da/pdf>



Kaart van Nederland met tekort aan truckparkeerplaatsen in beeld



Bron: Buck Consultants International en RoyalHaskoningDHV, *Truckparking van de Toekomst*, 2023.
<https://open.overheid.nl/documenten/ronl-1764bd4a14796dd6522ebba0d9231851dc7555da/pdf>

‘Laat het woordje service maar weg bij onze pompstations’

Eigenrijder Henk Brink is inmiddels wel gewend om zijn rijtijd níet volledig te benutten. Tegen de tijd dat hij echt moet stoppen, is er vaak nergens meer een geschikte plek te vinden. Dus parkeert hij vaak al vroegtijdig. Soms bij een benzinepomp, maar meestal rijdt hij door over het binnenwegennet, op zoek naar iets fatsoenlijks. Tevergeefs. Vaak komt Brink uit op een plek langs een drukke weg, of ergens op een donker industrieterrein zonder voorzieningen.

“Tegen de tijd dat ik bij een officiële parkeerplaats arriveer zijn die vaak al bezet door buitenlandse chauffeurs die vroeg beginnen en dus ook vroeg stilstaan. Esten, Polen, Litouwers – die zitten er al, terwijl ik nog onderweg ben. En dan begint de zoektocht. Wat je ook merkt: waar je in Duitsland op acht toiletten kunt rekenen, hebben we in Nederland vaak één toilet en twee urinoirs. Dat zijn geen fatsoenlijke voorzieningen. Ook in Polen is het bijvoorbeeld veel beter geregeld dan hier.

Nederland claimt een logistiek land te zijn. Maar als je ziet wat vervoerders betalen aan diesel, wegenbelasting en accijnzen, dan is het eigenlijk beschamend hoe Nederland met chauffeurs omgaat. En het grootste probleem: niemand voelt zich verantwoordelijk. Rijkswaterstaat zorgt voor iedereen, behalve voor ons.”

Balans is zoek

“Op die manier duw je bovendien jongeren de sector uit. Laatst stond er een jonge gast naast me die diep onder de indruk was van mijn vrachtwagen. Tot ik zei dat ik er ook in slaap. Toen haakte hij meteen af. ‘Daar heb ik geen zin in, met die parkeerplaatsen.’ En dat snap ik. Onveilig, onhygiënisch, oncomfortabel – daarmee trek je niemand over de streep om vracht te willen rijden.



Er wordt overigens weleens wat uitgebreid en ik zie ook dat er wel oog is voor het probleem. Maar het tempo waarin parkeerplekken verdwijnen – bijvoorbeeld omdat ze plaats moeten maken voor laadstations – ligt veel hoger. De balans is zoek. Terwijl het anders kan. Kijk bijvoorbeeld niet alleen naar Venlo of de Maasvlakte, maar ook naar Noord-Zuidverbindingen. En zorg voor betere sanitaire voorzieningen. Een fatsoenlijk toilet. Een douche. Een gratis watertap. Net als in Frankrijk of België. Dat noemen ze daar niet voor niets een servicestation. In Nederland kun je het woordje service beter weglaten.”

Betaalbare parkeerplekken

“Wat mij betreft komen er betaalbare parkeerplekken die je afrekent via je telepass kastje. Beveiligd, met de basis op orde. En ja, chauffeurs hebben zelf óók een rol. Als je bij een chauffeursrestaurant staat, koop dan een koffie, eet daar wat. Help die plekken overeind te houden. Want als zij verdwijnen, is het helemaal over en uit.”

Oplossingen

Het oplossen van de parkeerproblematiek is een gedeelde verantwoordelijkheid van verschillende partijen. Samen moeten we ervoor zorgen dat chauffeurs menselijk behandeld worden door voldoende voorzieningen bij parkeerplaatsen te faciliteren en de parkeerproblematiek aan te pakken.

Verantwoordelijkheden

De afgelopen jaren hebben overheden, marktpartijen en andere stakeholders gewerkt aan het verminderen van parkeerproblematiek voor vrachtwagens. Dit heeft geleid tot enkele successen als de uitbreiding van de truckparking Maasvlakte Plaza in Rotterdam en Truck Parking Venlo. Andere projecten zijn vroegtijdig gestrand wegens het zogenaamde Not In My Backyard-gedrag, waarbij inwoners en andere stakeholders geen vrachtwagenparkeerterrein in de buurt willen hebben. Ook heeft het realiseren van vrachtwagenparkeerplaatsen geen hoge prioriteit doordat woningen of bedrijventerreinen meer opleveren voor gemeenten en door de stikstofproblematiek. Momenteel voelen partijen zich niet verantwoordelijk voor het aanpakken van de parkeerproblematiek, waardoor de lasten bij de chauffeurs en ondernemers terecht komen. Om de tekorten aan te pakken, is een integrale aanpak nodig. CNV, TLN en FNV Transport & Logistiek roepen overheden op om hierin het voortouw te nemen.

- **Rijksoverheid:** verantwoordelijk voor voldoende en veilige plekken op verzorgingsplaatsen langs het hoofdwegenet. Daarnaast is het aan de Rijksoverheid om regie te nemen bij de ontwikkeling van truckparkings en ter beschikking stellen van grond waar zij zelf eigenaar van zijn.
- **Provincies:** verantwoordelijk voor het goedkeuren van gemeentelijke omgevingsplannen en kunnen gemeenten aanspreken op het opnemen van parkeren in gemeentelijk beleid. Verder is het van belang dat provincies ruimte voor parkeren opnemen in eigen ruimtelijke voorstellen.

- **Gemeenten:** verantwoordelijk voor het opnemen van ruimte voor vrachtwagenparkeerplaatsen in beleid, het beschikbaar stellen van grond waar zij zelf eigenaar van zijn en het stellen van eisen aan ruimte voor vrachtwagenparkeerplaatsen bij herinrichting of aanleg van bedrijventerreinen.

Oplossingen

Om de tekorten op korte termijn aan te pakken, zien TLN, FNV en CNV de volgende concrete oplossingen:

- Realisatie van extra parkeerplaatsen door nieuwe beveiligde truckparkings en door beschikbare ruimte op bedrijventerreinen te benutten voor parkeerplaatsen. Ook kunnen extra plekken worden gerealiseerd door de ruimte op parkeerterreinen beter te benutten en slimmer in te richten. Waar mogelijk hebben transportbedrijven en verladers de verantwoordelijkheid om ruimte ter beschikking te stellen voor parkeerplaatsen en voorzieningen op eigen grond. Daarnaast is het belangrijk dat er ruimte wordt gecreëerd specifiek voor exceptioneel vervoer en het transport van gevaarlijke stoffen.
- Het tekort aan parkeerplaatsen voor vrachtwagens wordt vergroot doordat nog altijd vrachtwagenparkeerplaatsen worden opgeheven. TLN, FNV en CNV willen dat de bestaande parkeerplaatsen behouden blijven en dat er geen plekken verdwijnen.
- TLN heeft samen met vrachtwagenchauffeurs een praatplaat (zie bijlage 1) gemaakt met de perfecte parkeerplaats. Hierop staat aangegeven waar een parkeerplaats volgens vrachtwagenchauffeurs aan moet voldoen. Cruciale voorzieningen als toiletten, douches en eetgelegenheden zijn onder andere te vinden op deze praatplaat en zijn onmisbare voorzieningen wanneer vrachtwagenchauffeurs (lange) rust houden.
- Aanpakken van oneigenlijk gebruik van openbare parkeerplaatsen door afgekoppelde opleggers, campers en caravans.
- De zoektijd verminderen voor chauffeurs door middel van borden langs de weg en met een app, om zo duidelijk te maken waar parkeerplaatsen vrij zijn.

Quotes chauffeurs

Jeroen uit Rotterdam, chauffeur: “Ik ben zó moe van het zoeken naar een plek waar ik veilig kan slapen. Vaak sta ik ergens waar ik me niet eens veilig voel, en als het al een parkeerplaats is, is er niks. Geen wc, geen douche, niks.”

Liesbeth uit Groningen, chauffeur: “Ik ben vaak uren onderweg om een plekje te vinden. Het wordt steeds erger, en ik kom elke keer op plekken die gevaarlijk zijn of totaal niet geschikt voor een rustpauze.”

Jan uit Den Haag, chauffeur: “Ik wil me aan de regels houden, maar zonder fatsoenlijke parkeerplaatsen is dat onmogelijk. Soms moet ik de rijtijden overtreden om überhaupt een plek te vinden. En ik krijg de boete, niet de wetgever.”

Tom uit Amsterdam, chauffeur: “Je werkt hard, maar je kunt nooit ontspannen. Als je eindelijk een parkeerplek vindt, is het vaak nog niet eens goed beveiligd. Hoe kan ik dan mijn nachtrust krijgen? Dit is geen werk, dit is overleven.”



Hans uit Eindhoven, chauffeur: “De stress van het parkeerprobleem maakt mijn werk alleen maar zwaarder. Soms ben ik zo moe dat ik gewoon maar ergens parkeer, ongeacht de veiligheid. Dat is geen manier van werken.”

Peter uit Tilburg, chauffeur: “Als je al uren aan het rijden bent, wil je gewoon kunnen stoppen en rusten, maar het is gewoon geen optie. De parkeerplekken zijn een ramp, en ik ben het zat.”

Marco uit Breda, chauffeur: “Je hebt geen idee hoeveel tijd ik verspil met zoeken naar een veilige parkeerplek. Het is stressen tot de laatste minuut.”

Rik uit Rotterdam, chauffeur: “Na een lange dag rijden wil ik gewoon kunnen slapen zonder me zorgen te maken over de veiligheid van mijn vrachtwagen.”



Davy uit Tilburg, chauffeur: “Waarom zou ik doorgaan met dit werk als het dagelijks zoeken naar een plek de overhand krijgt? Het is gewoon niet gezond.”

Sandra uit Amsterdam, chauffeur: “Niet alleen is het zoeken naar parkeerplaatsen een nachtmerrie, maar als je iets vindt, is er vaak geen douche of wc. Hoe wil je dan je werk goed doen?”

Michel uit Utrecht, chauffeur: “Iedere dag die spanning van geen parkeerplek vinden. Ik voel me gewoon een mobiel magazijn, geen chauffeur.”

Mark uit Zwolle, chauffeur: “De regelgeving is zo streng, maar als er geen parkeerplek is, moet ik wel de regels breken. Ik krijg de boete, terwijl ik alleen maar mijn werk probeer te doen.”

Frank uit Eindhoven, chauffeur: “Ik ben wel iemand, geen dier. Ik wil gewoon kunnen douchen en naar het toilet gaan als ik dat nodig heb. Maar in de praktijk is dat vaak niet mogelijk.”

Tomas uit Rotterdam, chauffeur: “Ik rijd hele dagen en als ik dan eindelijk stop, is er vaak geen plek voor een maaltijd of een fatsoenlijke rustpauze. Je voelt je geen mens meer, maar gewoon een vervoersmiddel.”

Lars uit Vlissingen, chauffeur: “Ik werk me kapot, maar een wc of douche is teveel gevraagd. Dit is geen werk, dit is vernedering.”

Henk uit Weert, chauffeur: “De werkdruk is al hoog genoeg, maar zonder wc’s en douches voel ik me verwaarloosd. Dit is geen respect, dit is uitbuiting.”

Bijlage 1

Tijdens de Dag van de Vrachtwagenchauffeur op 12 december 2024 hebben TLN, FNV en CNV aandacht gevraagd voor het tekort aan parkeerplaatsen.



Tijdens de Dag van de Vrachtwagenchauffeur op 12 december 2024 is er in een speciale TLN Talk (online talkshow) het tekort aan vrachtwagen parkeerplaatsen besproken. Bestuursvoorzitter Elisabeth Post (TLN), Directeur-Generaal Mobiliteit Kees van der Burg (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat), Arjan Maat (Maat Transport) en Edwin Kuiper (Kuiper Transport) gingen met elkaar in gesprek over het tekort aan parkeerplaatsen. In de uitzending werd het probleem uitgebreid besproken en werd er nagedacht over mogelijke oplossingen. Na de uitzending werd de praatplaat 'Maak plaats voor chauffeurs' (bijlage 1) aangeboden aan Kees van der Burg.

Scan de QR-code om de aflevering terug te kijken:



Werkgevers en werknemers in de sector transport en logistiek slaan de handen in een om aandacht te vragen voor de onzichtbare crisis langs de Nederlandse wegen. CNV, TLN en FNV gaan graag in gesprek over de oplossingen.

Roel van Dijk

Onderhandelaar CNV
r.vandijk@cnv.nl
06 53 38 44 73

Janna Groot

Public Affairs Coördinator TLN
jgroot@tln.nl
06 24 95 01 33

Linda Slagter

Vakbondsbestuurder FNV Transport & Logistiek
linda.r.slagter@fnv.nl
06 81 98 21 50

