



**Panteia**

Research to Progress

Research voor Beleid | EIM | NEA | IOO | Stratus | IPM

## **Effecten corona-crisis op arbeidsomstandigheden chauffeurs**

Rob de Leeuw van Weenen, Judith Mol

Zoetermeer, 25 februari 2021

De verantwoordelijkheid voor de inhoud berust bij Panteia. Het gebruik van cijfers en/of teksten als toelichting of ondersteuning in artikelen, scripties en boeken is toegestaan mits de bron duidelijk wordt vermeld. Vermenigvuldigen en/of openbaarmaking in welke vorm ook, alsmede opslag in een retrieval system, is uitsluitend toegestaan na schriftelijke toestemming van Panteia. Panteia aanvaardt geen aansprakelijkheid voor drukfouten en/of andere onvolkomenheden.

The responsibility for the contents of this report lies with Panteia. Quoting numbers or text in papers, essays and books is permitted only when the source is clearly mentioned. No part of this publication may be copied and/or published in any form or by any means, or stored in a retrieval system, without the prior written permission of Panteia. Panteia does not accept responsibility for printing errors and/or other imperfections.

# Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Introductie</b>	<b>5</b>
1.1	Achtergrond	5
1.2	Methodologie	5
1.3	Leeswijzer	6
<b>2</b>	<b>Resultaten</b>	<b>7</b>
2.1	Algemeen beeld huidige situatie	7
2.2	Beschikbare warme maaltijden en koffie	7
2.3	Overnachten	9
2.4	Toegang tot sanitaire voorzieningen	9
2.5	Klantwaardering	10
2.6	Incidenten	10
2.7	Welzijn chauffeurs	10
2.8	Communicatie	11
2.9	Suggesties handelingsperspectief	11
<b>3</b>	<b>Conclusies en aanbevelingen</b>	<b>12</b>
	<b>Appendix</b>	<b>14</b>
Appendix 1	Enquête chauffeurs februari 2021	14





# 1 Introductie

## 1.1 Achtergrond

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft Panteia gevraagd om onderzoek te doen naar de effecten van de corona-crisis op arbeidsomstandigheden van vrachtwagenchauffeurs en om ingrediënten voor een mogelijk handelingsperspectief voor de overheid. Hierbij gaat het om:

- De toegang tot sanitaire voorzieningen;
- Beschikbare maaltijden.

In het onderzoek wordt specifiek aandacht besteed aan de volgende aspecten:

- Of en hoe chauffeurs een (warme) maaltijd kunnen krijgen;
- Of chauffeurs kunnen overnachten;
- Of zij van (schoon) sanitair gebruik kunnen maken, onderscheid douche/toilet;
- Of er tankstations zijn die sluiten t.g.v. de avondklok;
- Gegevens van klantwaardering sinds de corona-crisis;
- Mogelijk (geregistreeerde) incidenten ten gevolge van de corona crisis;
- Het welzijn van chauffeurs;
- Toegang tot sanitaire voorzieningen voor chauffeurs bij klanten en distributiecentra waar zijn hun lading laden en lossen.

## 1.2 Methodologie

Benodigde informatie voor dit onderzoek is verkregen door interviews te houden met relevante partijen, zie Tabel 1.

Tabel 1 Overzicht gehouden interviews per doelgroep

Doelgroep	Geïnterviewde partijen
<b>Brancheorganisaties en vakbonden, als representatie chauffeurs</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• CNV</li><li>• FNV</li><li>• TLN</li><li>• VERN</li><li>• STL</li></ul>
<b>Brancheorganisaties als representatie verladers</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Evofenedex</li></ul>
<b>Brancheorganisaties als representatie tankstations</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• NOVE</li><li>• BOVAG</li><li>• VNPI</li><li>• BETA</li></ul>
<b>Grotere (private) verzorgingsplaatsen, bedoeld voor de langere stop</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Truckstop Venlo</li><li>• Nobis Asten</li><li>• Maasvlakte Plaza</li><li>• Alblaserdam 24/7 Truckparking</li><li>• Hazeldonk</li><li>• Verzorgingsplaats Struik (tussen Deventer en Almelo)</li></ul>



<b>Parkeerplekken en kleinere verzorgingsplaatsen langs het hoofdwegennet, bedoeld voor de kortere stop</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Parkeerplaats Ruwiel (langs de A2, bij Breukelen)</li> <li>• Parkeerplaats Lemsterhop (langs de A6, in Flevoland bij de grens met Friesland)</li> <li>• Wegrestaurant Napoleon (langs de A27, nabij Dordrecht en Gorinchem)</li> <li>• Wegrestaurant de Goudreinet Barneveld (langs de A1, bij Amersfoort)</li> <li>• Parkeerplaats Roevenpeel (langs de A67, bij Eindhoven)</li> <li>• Parkeerplaats Molenkamp (langs de A15, tussen Gorinchem en Tiel)</li> <li>• Parkeerplaats Overbroek (langs de A15, tussen Tiel en Wageningen)</li> <li>• Wegrestaurant Mendel (langs de A50, bij Apeldoorn)</li> </ul>
<b>Overheidsinstanties</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rijkswaterstaat</li> </ul>

Naast de interviews is voor het verkrijgen van een algemeen beeld van de faciliteiten op verzorgingsplaatsen gebruik gemaakt van data van het International Transport Forum en zijn additionele (kwantitatieve) inzichten ontvangen van een aantal van de geïnterviewde partijen. Het gaat hierbij o.a. om de resultaten van een enquête welke is gehouden onder chauffeurs in februari 2021, uitgevoerd door CNV (zie Appendix 1), en om binnengekomen meldingen gedurende de pandemie via het STL meldpunt.

### 1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 zijn resultaten gegeven, per relevant onderwerp, in lijn met de voorgestelde onderzoek aspecten in de offerte van januari 2021. In hoofdstuk 3 zijn de conclusies gepresenteerd, evenals aanbevelingen.



## 2 Resultaten

In dit hoofdstuk presenteren we de resultaten van het onderzoek. Onderdeel 2.1 gaat daarbij in op het algemene beeld van de huidige situatie. In de opeenvolgende onderdelen zijn de resultaten per onderwerp zoals ook genoemd onder 1.1 beknopt gepresenteerd. De bevindingen omtrent de onderwerpen "sluiting tankstations" en "toegang tot sanitaire voorzieningen bij klanten" zijn omschreven in respectievelijk sectie 2.2 (beschikbare warme maaltijden en koffie) en 2.4 (toegang tot sanitaire voorzieningen). Ten slotte wordt ingegaan op de mogelijke elementen voor een handelingsperspectief voor het ministerie.

### 2.1 Algemeen beeld huidige situatie

- De arbeidsomstandigheden van chauffeurs gedurende de pandemie worden door de meeste brancheorganisaties, vakbonden en verzorgingsplaatsen als onvoldoende ervaren. In sommige interviews werden termen gebruikt als "dramatisch" en "mensonterend". Problemen doen zich voornamelijk voor bij (1) verladers m.b.t. beschikbare voorzieningen en (2) bij tankstations na de ingang van de avondklok. Ook (3) wordt het gebrek aan een sociale aangelegenheid in wegrestaurants ervaren als een groot gemis, wat een significant effect heeft op het welzijn van chauffeurs. Dit beeld is in lijn met de resultaten van een enquête van CNV onder 56 chauffeurs, gehouden in februari 2021. Hieruit blijkt dat ongeveer 88% van de chauffeurs een tekort aan eet- en drinkgelegenheden ervaart en 77% vindt dat er een tekort is aan sanitaire voorzieningen. De resultaten van de enquête zijn toegevoegd aan dit rapport in Appendix 1. Overige cijfers in dit document, gebruikt ter onderbouwing van onze bevindingen uit de interviews, zijn afkomstig van deze enquête, tenzij anders aangegeven. Respondenten in de interviews konden over het algemeen geen kwantitatieve informatie geven, maar in kwalitatieve zin sloot hun visie wel aan bij de cijfers in de enquête.
- In april 2020 is het "Coronaprotocol Transport en Logistiek" opgesteld, door o.a. TLN, Evofenedex, VERN, STL, FNV en CNV, waarin algemene adviezen omtrent corona zijn opgenomen voor werknemers (chauffeurs), werkgevers en opdrachtgevers (klanten). In de 1<sup>e</sup> golf was de betrokkenheid groot, maar dit verminderde in de 2<sup>e</sup> golf en het onderwerp moest volledig opnieuw onder de aandacht worden gebracht.
- Buiten de goederenvervoercorridors zijn de opgemerkte problemen groter dan op de goederenvervoercorridors. De reden hiervoor is dat hier over het algemeen kleinere ondernemers gevestigd zijn, waarbij voorzieningen (sanitair, koffie) vaak beperkter zijn en het laad- en losproces langer duurt. M.a.w., de vraag naar voorzieningen is hier groter en het aanbod kleiner. Ook zijn er meer kleinere tankstations en verzorgingsplekken buiten de goederenvervoercorridors, die vaker en/of eerder sluiten.
- De meeste geïnterviewde partijen geven aan zich (goed) gehoord te voelen door het Ministerie.

### 2.2 Beschikbare warme maaltijden en koffie

- *De behoefte aan een warme maaltijd en koffie* - Uit de interviews is gebleken dat het overgrote deel in principe maaltijden van huis meeneemt of thuis eet. Ook bleek uit de interviews (van o.a. VERN) dat chauffeurs vóór de pandemie



gemiddeld genomen eens per week in een wegrestaurant eten, vooral vanwege het sociale aspect. Dit wordt als zeer belangrijk voor het welzijn van chauffeurs wordt ervaren, omdat zij een groot deel van de dag in hun eigen cabine doorbrengen. Dit beeld is in lijn met de enquête resultaten, waaruit blijkt dat 50% eten meeneemt vanuit huis, 5% eten laat bezorgen en 12.5% eten haalt bij een wegrestaurant. De overige ca. 32% geeft anders aan, waarbij de verwachting is dat dit om dagchauffeurs gaat die 's avonds thuis eten.

- *Wegrestaurants op parkeerplekken en kleine verzorgingsplaatsen* - Chauffeurs kunnen een warme maaltijd verkrijgen tót de ingang van de avondklok om 21:00 bij de meeste wegrestaurants langs het hoofdwegennet. Sommige wegrestaurants zijn volledig gesloten, vanuit o.a. commerciële overwegingen, zoals de LaPlace op parkeerplaats Roevenpeel (langs de A67, nabij Weert). Sommige wegrestaurants bieden de mogelijkheid om een maaltijd af te halen ná de ingang van de avondklok, zoals bijvoorbeeld bij wegrestaurant Napoleon (langs de A27, nabij Dordrecht en Gorinchem), waar afhaal mogelijk is tot 22:00. Er zijn geen signalen dat de kwaliteit van het eten is verschaald.
- *Tankstations op parkeerplekken en kleine verzorgingsplaatsen* - Voedsel bij tankstations kan tot 21:00 worden verkocht – warme dranken kunnen ook worden verkregen gedurende de avondklok (21:00-04:30). Een klein deel van de tankstations langs het hoofdwegennet is gesloten tijdens de avondklok, waardoor er geen koffie verkocht kan worden op deze locaties. Een sluiting vindt vooral plaats bij tankstations welke niet 24/7 open zijn, wat een klein deel is langs het hoofdwegennet. Echter, er zijn ook tankstations die wél vanaf de avondklok sluiten, terwijl ze in principe een 24/7 tankstation waren vóór de pandemie, zoals bijvoorbeeld de Shell op verzorgingsplaats Struik (tussen Deventer en Almelo). Het beeld dat de meeste tankstations gewoon geopend zijn na de avondklok is in lijn met de ervaring van de meeste chauffeurs (70%). Tankstations willen graag open blijven om de benodigde service voor chauffeurs te behouden, omdat wegtransport (van o.a. voedingsmiddelen en medicijnen) als cruciaal wordt gezien. Aan de andere kant is er ook een behoefte vanuit tankstations zelf om juist te sluiten vóór de ingang van de avondklok, enerzijds omdat de omzet gedurende de avondklok minimaal is en het vaak niet rendabel is (BOVAG meldt een terugval van 25% van de omzet), doordat er geen voedsel verkocht mag worden en doordat de vraag naar verkoop is afgenomen, en anderzijds uit veiligheidsoverwegingen, omdat er veel signalen zijn van conflicten omtrent de verkoop van voedsel zijn na 21:00.
- *Grotere (betaalde) verzorgingsplaatsen* - Over het algemeen is op alle grotere (betaalde) verzorgingsplaatsen een warme maaltijd af te halen tot 21:00. Op een deel van de verzorgingsplaatsen is dit zelfs mogelijk tot iets na de ingang van de avondklok, zoals bijvoorbeeld bij Routiers op Maasvlakte Plaza (tot 21:30), Nobis Asten (tot 22:00) en bij Truckstop Venlo (tot 23:00).
- *Klanten* - De mogelijkheden voor het verkrijgen van een warme maaltijd of koffie bij klanten is beperkt. Meer dan de helft (57%) van de chauffeurs geeft aan dat ze bij klanten geen gebruik mogen maken van de kantine om koffie of thee te pakken. Het beeld dat chauffeurs in veel gevallen geen gebruik mogen maken van de voorzieningen bij klanten is bevestigd in de interviews, van o.a. VERN. Ook komt dit naar voren bij het meldpunt van STL (oktober 2020) en uit de brief van Chauffeurnieuws (februari 2021), welke een lijst van tenminste 81 bedrijven heeft opgesteld van ondernemers waarbij de voorzieningen voor chauffeurs zeer beperkt zijn (m.b.t. sanitair en het verkrijgen van koffie). Echter, er zijn verschillen per type ondernemer en locatie. Over het algemeen zijn de voorzieningen voor chauffeurs beter geregeld bij grote distributiecentra (van bijvoorbeeld Hold of Jumbo), en beperkt bij de kleine ondernemingen. Tegelijkertijd is het laad- en losproces ook efficiënter bij de groter klanten t.o.v. de kleine, waardoor chauffeurs sneller wegkunnen. M.a.w., juist bij de kleinere ondernemers is er meer vraag naar voorzieningen doordat chauffeurs er langer verblijven, terwijl hier de voorzieningen minder goed zijn geregeld. Omdat de grotere ondernemers





vaak in de buurt van de goederenvervoercorridor zijn gevestigd en de kleinere daarbuiten, is het probleem vooral significant buiten de goederenvervoercorridors.

- *Buitenlandse chauffeurs* - M.b.t. de doelgroep buitenlandse chauffeurs zijn de effecten van corona m.b.t. het verkrijgen van warme maaltijden bij parkeerplekken en verzorgingsplaatsen zeer gering. Buitenlandse chauffeurs uit bijvoorbeeld Polen, Roemenië of Letland hebben over het algemeen een lager salaris dan Nederlandse chauffeurs. Om kosten te besparen maken zij geen gebruik van wegrestaurants, maar kopen zij eten bij supermarkten en is het gebruikelijk dat er gezamenlijk wordt gekookt op bijvoorbeeld parkeerplaatsen, op een meegebrachte gaspit.
- *Buitenlandse voorzieningen* - Er zijn signalen dat in andere Europese landen (Duitsland, Frankrijk) is zijn (een deel van) de wegrestaurants wel geopend zijn voor chauffeurs en dat chauffeurs binnen (en gezamenlijk) hun maaltijd kunnen nuttigen.

### 2.3 Overnachten

- Er zijn geen signalen dat de corona-crisis een groot effect heeft op overnachtingsmogelijkheden voor chauffeurs. Wel is aangekaart dat er een algemeen tekort is aan parkeerplekken, maar dat dit probleem niet het gevolg is van de corona-crisis.

### 2.4 Toegang tot sanitaire voorzieningen

- *Parkeerplekken en kleine verzorgingsplaatsen* - Gedurende de avondklok (na 21:00) zijn de beschikbare sanitaire voorzieningen bij parkeerplekken en kleine verzorgingsplaatsen minimaal. Ongeveer 75% (VNPI, BETA) tot 90% (BOVAG) van de tankstations langs het hoofdwegennet is bemand en heeft sanitaire voorzieningen. De bemande tankstations hebben echter beperkte sanitaire voorzieningen na 21:00 – slechts 10-20% houdt deze open (VNPI, BETA). De reden hiervoor is dat bij tankstations vaak maar één medewerker aanwezig is na 21:00, welke uit o.a. veiligheidsoverwegingen in principe niet uit de beschermingskooi komt, waardoor het niet mogelijk is om toezicht te houden op de sanitaire voorzieningen. Echter, als gevolg van het gebrek aan sanitaire voorzieningen op kleinere verzorgingsplaatsen is niet meer vuil geconstateerd dan voor de avondklok (RWS). Wat betreft de schoonmaak van sanitaire voorzieningen bij tankstations en wegrestaurants, wordt over het algemeen evenveel of zelfs frequenter schoongemaakt, zoals bijvoorbeeld bij de Shell op parkeerplaats Ruwiel (langs de A2 bij Breukelen), bij de Shell op parkeerplaats Lemsterhop (langs de A6 in Flevoland, bij de Friese grens) en bij wegrestaurant de Goudrenet Barneveld (langs de A1 bij Amersfoort).
- *Grotere (betaalde) verzorgingsplaatsen* - Sanitaire voorzieningen op de grotere (betaalde) verzorgingsplaatsen blijven beschikbaar tijdens de avondklok, op zowel Truckstop Venlo, Nobis Asten, Maasvlakte Plaza, Alblasserdam 24/7 en Hazeldonk. Op verzorgingsplaats Struik (tussen Deventer en Almelo, een verzorgingsplaats "buiten" de goederenvervoercorridors) zijn gedurende de avondklok geen sanitaire voorzieningen beschikbaar, ondanks dat sanitaire voorzieningen vóór de pandemie wel 's nachts beschikbaar waren, bij zowel het 24/7 Shell tankstation (gesloten vanaf de ingang van de avondklok om 21:00) als het AC Hotel Holten (volledig gesloten sinds enkele maanden). Wat betreft de schoonmaak van sanitaire voorzieningen bij grotere verzorgingsplaatsen, wordt er over het algemeen frequenter schoongemaakt, zoals bijvoorbeeld bij Maasvlakte Plaza, Alblasserdam 24/7, Hazeldonk, Truckstop Venlo en verzorgingsplaats Struik.
- *Klanten* - De mogelijkheden voor het gebruik van sanitaire voorzieningen bij klanten zijn beperkt. Meer dan de helft (57%) van de chauffeurs geeft aan geen gebruik te mogen maken van het toilet bij klanten. Ook blijkt uit interviews van STL dat 63% van de chauffeurs vindt dat er beperkte mogelijkheden zijn (2020). Dit is lijn met recente meldingen van het STL meldpunt (februari 2021) en



informatie gedeeld door Chauffeurnieuws (februari 2021) over beperkingen m.b.t. sanitaire voorzieningen bij klanten. Tegelijkertijd zijn er signalen vanuit de leden van Evofenedex dat de beperkingen voor chauffeurs bij ondernemers meevallen op dit moment, maar dat dit vooral een probleem was tijdens de 1<sup>e</sup> golf, vóórdat een oproep was gedaan om sanitaire voorzieningen ter beschikking te stellen aan chauffeurs in o.a. april 2020 (coronaprotocol). In lijn met het stuk over warme maaltijden, zijn de beschikbare voorzieningen beperkter bij de kleinere ondernemingen, welke vaker buiten de goederenvervoercorridors zijn gevestigd dan grotere ondernemingen en distributiecentra. Ook is hier de nood hoger, omdat chauffeurs langer verblijven bij kleinere ondernemingen, waardoor het proces van laden en lossen vaak langer duurt.

- *Buitenlandse chauffeurs* - M.b.t. de doelgroep buitenlandse chauffeurs zijn de effecten m.b.t. de beschikbaarheid van sanitaire voorzieningen bij parkeerplekken en verzorgingsplekken zeer gering. In principe maken buitenlandse chauffeurs minimaal tot geen gebruik van betaalde toiletten, om kosten te besparen. Om dezelfde reden komen zij zeer beperkt op de grotere verzorgingsplaatsen. Alhoewel de arbeidsomstandigheden van deze groep zeer slecht zijn, en hopelijk op termijn verbeteren, zijn de omstandigheden voor deze groep dus niet veel slechter geworden. Er zijn wel signalen dat deze doelgroep effecten ondervindt in de vorm van minder werk, waardoor zij vaak langer van huis weg zijn, tot zo'n 2 tot 3 maanden (VERN).

## 2.5 Klantwaardering

- Verladers geven aan dat chauffeurs en verladers te kampen hebben met vertragingen in het transport. Genoemde redenen hiervoor zijn plotselinge politieke beslissingen, zoals het door Duitsland sluiten van de grens tussen Tsjechië en Duitsland.

## 2.6 Incidenten

- Incidenten vinden voornamelijk plaats bij tankstations, op de weg en bij klanten.
- Incidenten bij tankstations en op de weg zijn voornamelijk het gevolg van het verbod op het kopen van voedsel na 21:00, t.g.v. de avondklok. Er zijn signalen dat medewerkers van tankstations te maken krijgen met druk van kopers om naast de rekening voor brandstof ook iets van voedsel te verkopen, terwijl het iets na 21:00 is. Conflicten hebben de vorm van agressie (verbaal), maar er zijn ook signalen van fysieke conflicten (bijvoorbeeld het slaan tegen de ruiten).
- Incidenten bij klanten zijn vaak gerelateerd aan het beschikbaar stellen van sanitaire voorzieningen en aanpassingen in (wie) laden en lossen. Vooral in de 1<sup>e</sup> golf waren de mogelijkheden voor sanitaire voorzieningen beperkt. Alhoewel er signalen zijn dat de situatie is verbeterd, wordt het alsnog als een grote beperking gezien. De rolverdeling in laad- en losactiviteiten is veranderd sinds de pandemie, leidend tot frustraties bij chauffeurs. Er zijn signalen dat het laden en lossen op een onjuiste manier gebeurt, leidend tot tijdverlies door een benodigde extra check van de lading bij vertrek van de chauffeur.

## 2.7 Welzijn chauffeurs

- Het welzijn van chauffeurs wordt over het algemeen als onvoldoende beschouwd, terwijl dit vóór de pandemie nog op het randje van een (on)voldoende zat. Zo wordt het cijfer 5 gegeven door het FNV, een 3 door VERN en een onvoldoende TLN voor de huidige situatie, op een schaal van 1 (zeer slecht) tot 10 (excellent). Vóór de pandemie waren genoemde cijfers respectievelijk een 5.5 (FNV) en een 5 (VERN). De slechtere score t.o.v. vóór de pandemie komt onder andere doordat chauffeurs zich ondergewaardeerd(er) voelen en vooral bij klanten, welke in hun beleving afstandelijker en onpersoonlijker zijn geworden. Ook zit sinds de coronacrisis ongeveer een kwart van de chauffeurs niet meer goed in zijn/haar vel (CNV)



en ervaart een kwart meer stress (TON-panel van STL, mei 2020). Daarnaast missen chauffeurs het noodzakelijk sociale aspect, door bijvoorbeeld samen te eten in een wegrestaurant, wat als cruciaal wordt gezien omdat zij de rest van de tijd alleen in hun cabine doorbrengen. Er zijn signalen dat chauffeurs "niet meer door willen" en stoppen met het beroep als het zo doorgaat. In de basis wordt het als vreemd ervaren dat chauffeurs, werkend in een cruciale sector die actief is tijdens de avondklok, beperkt voorzieningen aangeboden krijgen, terwijl deze voorzieningen wel goed zijn geregeld in andere cruciale sectoren (zoals bijvoorbeeld het gezamenlijk eten in kantines van ziekenhuizen door zorgpersoneel).

## 2.8 Communicatie

- Er wordt gecommuniceerd over de openingstijden van voorzieningen op verzorgingsplekken via posters van de overheid (NOVE, BOVAG) en via (digitale) media zoals eigen websites, Facebook en Instatram. Het algemene beeld is dat grotere (betaalde) verzorgingsplekken vaker communiceren over de beschikbaarheid van hun voorzieningen via digitale media dan wegrestaurants of tankstations op parkeerplekken langs het hoofdwegennet.
- Er wordt niet tot nauwelijks met de chauffeurs gecommuniceerd over de beschikbare voorzieningen bij klanten door de ondernemers zelf.

## 2.9 Suggesties handelingsperspectief

Wat kan de overheid doen met betrekking tot de arbeidsomstandigheden van chauffeurs tegen de achtergrond van de corona crisis? Wij vroegen het de geïnterviewden. De volgende suggesties kwamen daarbij naar voren.

- Ontheffing van de avondklok voor tankstations buiten de bebouwde kom en voor tankstations die alleen bereikbaar zijn via het hoofdwegennet, zodat voedsel kan worden verkocht en meer sanitaire voorzieningen ter beschikking kunnen worden gesteld voor specifiek chauffeurs, zonder dat dit grote groepen mensen aantrekt. Hierdoor zullen naar verwachting minder incidenten en conflicten rond de ingang van de avondklok plaatsvinden. Als alternatief is het mogelijk om na 21:00 bijvoorbeeld alleen voedsel in verpakte vorm te verkopen.
- Het regelen van sanitaire noodvoorzieningen, in het geval tankstations geen ontheffing krijgen, bijvoorbeeld in de vorm van dixies. Echter, hierbij is frequent onderhoud benodigd.
- Selectieve toegang wegrestaurants door chauffeurs, met inachtneming van een protocol, o.b.v. bijvoorbeeld een bestuurderskaart. Hierdoor zal het welzijn van chauffeurs naar verwachting aanzienlijk verbeteren.
- Het verzekeren van de beschikbaarheid van sanitaire voorzieningen en het verkrijgen van koffie voor chauffeurs bij klanten. Hiervoor zijn de volgende oplossingen mogelijk, in lijn met de suggestie van het FNV: (1) de verplichting van het aanbieden van sanitaire voorzieningen en het verkrijgen van koffie, wanneer een contract wordt aangegaan met chauffeurs en/of (2) het gebruiken maken van een document of "Green Card" van de Rijksoverheid, waarmee je gebruik mag maken van de beschikbare sanitaire voorzieningen en koffie kan halen bij ondernemers.
- Actievere communicatie met de sector, voordat maatregelen worden genomen. Er is een wens naar informatie omtrent de verwachte voor en nadelen van de te nemen maatregelen.
- Een oplossing voor het verbeteren van de arbeidsomstandigheden van buitenlandse chauffeurs, via bijvoorbeeld een "Green Card" voor chauffeurs, te verkrijgen o.b.v. een rijbewijs, te gebruiken als toegangspas voor toiletten bij tankstations.



## 3 Conclusies en aanbevelingen

Op basis van de interviews met vakbonden, branche organisaties, Rijkswaterstaat, verzorgingsplaatsen, wegresterants en tankstations, evenals de analyse van verkregen data, is een beeld verkregen van de effecten van corona op de arbeidsomstandigheden van chauffeurs.

Op basis van de resultaten kan worden geconcludeerd dat de meest significante effecten van corona op de arbeidsomstandigheden van chauffeurs zijn gerelateerd aan (1) beschikbare warme maaltijden en koffie, (2) beschikbare sanitaire voorzieningen, (3) incidenten en (4) het welzijn van chauffeurs. De meest significante effecten voor ieder van deze onderwerpen zijn als volgt:

### **Beschikbare maaltijden en koffie**

- Het feit dat chauffeurs niet meer samen kunnen eten in een wegresterant, een noodzakelijk sociaal aspect voor chauffeurs omdat zij in principe de rest van de tijd alleen in hun cabine doorbrengen, wordt ervaren als een groot gemis en heeft een significant negatief effect op het welzijn van chauffeurs.
- Het verbod op de verkoop van voedingsmiddelen in tankstations vanaf de ingang van de avondklok (21:00) kan tot gevolg hebben dat chauffeurs de weg op gaan zonder voldoende te hebben gegeten.

### **Beschikbaarheid sanitaire voorzieningen**

- De beschikbaarheid van sanitaire voorzieningen bij klanten is beperkt en specifiek bij kleinere ondernemingen buiten de goederenvervoercorridors. Dit komt doordat de sanitaire voorzieningen bij kleinere ondernemingen over het algemeen iets minder goed zijn geregeld en ook doordat chauffeurs per shift relatief gezien een langere tijd bij kleinere ondernemingen spenderen voor het laden en lossen.
- De beschikbare sanitaire voorzieningen gedurende de avondklok zijn zeer beperkt. Alhoewel het grootste deel van de tankstations langs het hoofdwegennet bemand is gedurende de avondklok, stelt echter maar een klein deel van deze groep sanitaire voorzieningen ter beschikking. Hierdoor zijn er gedurende de avondklok, op de grotere betaalde verzorgingsplaatsen na (waarbij de vraag naar plekken veel groter is dan het aanbod), nauwelijks sanitaire voorzieningen beschikbaar voor chauffeurs.

### **Incidenten**

- Er zijn voornamelijk incidenten t.g.v. het verbod op de verkoop van voedsel gedurende de avondklok en de onduidelijkheid over wat wél of niet verkocht mag worden (bijvoorbeeld wél of niet tabak). Hierover ontstaat frustratie bij de koper, leidend tot agressie en in enkele gevallen tot fysieke conflicten. Een gevolg hiervan is dat een deel van de tankstations gedurende de avondklok sluit, wat weer een negatieve impact heeft op de beschikbaarheid van sanitaire voorzieningen.
- Frustraties van chauffeurs bij klanten, over zowel de beschikbaarheid van voorzieningen als de beperkte rol van chauffeurs in het laadt- en los proces, wat soms leidt tot tijdverlies door een benodigde extra check van de lading bij vertrek van de chauffeur.

### **Welzijn chauffeurs**



- Het welzijn van de chauffeurs wordt momenteel door de geïnterviewden als onvoldoende beschouwd – vóór de pandemie werd het welzijn van de chauffeur op het randje van de (on)voldoende beschouwd. De reden hiervoor is o.a. dat het sociale aspect gemist wordt, omdat zij door het verbod op het eten in wegrestaurant vrijwel alle tijd alleen spenderen in hun cabine, waar wordt gewerkt, gegeten en geslapen. Ook voelen chauffeurs zich ondergewaardeerd bij klanten, welke in hun beleving steeds afstandelijker en onpersoonlijker zijn geworden. Een significant deel van de chauffeurs zit sinds de pandemie niet meer goed in zijn vel en een deel van de chauffeurs ervaart meer stress.

Op basis van de interviews zijn voor een mogelijke invulling van een handelingsperspectief voor de overheid de volgende maatregelen geïnventariseerd.

- Het selectief openen van wegrestaurants voor klanten met een vrachtwagenrijbewijs of een ander bewijs dat men werkzaam is als vrachtwagenchauffeur. Het welzijn van chauffeurs zal hierdoor naar verwachting stijgen.
- Ontheffing van de avondklok voor tankstations buiten de bebouwde kom m.b.t. de verkoop van voedsel. Hierdoor zullen minder incidenten plaatsvinden m.b.t. de verkoop van levensmiddelen gedurende de avondklok en zal het risico op onveilige situaties op de weg worden verkleind. Ook zullen mogelijk meer tankstations geopend blijven, evenals (een deel van) de gerelateerde sanitaire voorzieningen.
- Het regelen van degelijke toiletten voor chauffeurs op parkeerplekken en kleine verzorgingsplaatsen, voor gebruik tijdens de avondklok. In het geval dit met dixies word opgelost, is het nodig om deze frequent te vervangen door schone exemplaren.
- Het verzekeren van beschikbare voorzieningen bij klanten voor chauffeurs, door bijvoorbeeld het verplichten van ondernemers die een contract aangaan met chauffeurs om voorzieningen aan ze aan te bieden, óf door het introduceren van een "Green Card", waarmee chauffeurs gebruik mogen maken van sanitaire voorzieningen bij ondernemers.

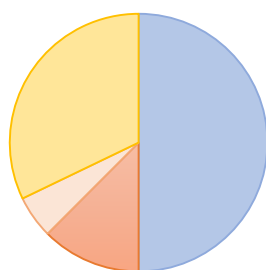


# Appendix

## Appendix 1 Enquête chauffeurs februari 2021

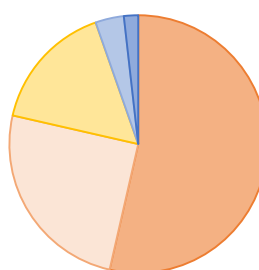
In februari 2021 heeft CNV een enquête gehouden onder 56 chauffeurs, in het kader van dit onderzoek. Figuur 1 geeft de meest relevante resultaten voor deze studie grafisch weer, gebaseerd op de verkregen cijfers door Panteia van CNV. Exacte percentages zijn genoemd in het rapport (als relevant).

**Hoe te komen aan (warm) eten of drinken?**



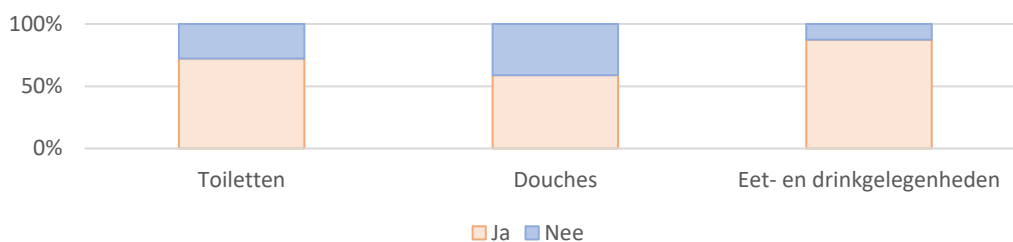
■ Meenemen vanaf huis ■ Afhaal bij wegrestaurant  
 ■ Bezorging op parkeerplaats ■ Anders

**Te weinig voorzieningen voor chauffeurs in Nederland?**



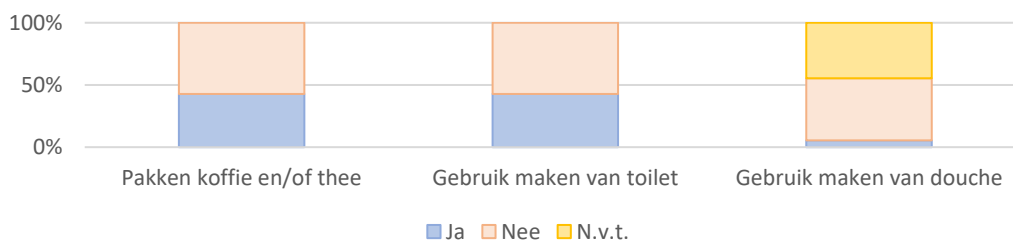
■ Volledig eens ■ Eens ■ Neutraal  
 ■ Oneens ■ Volledig oneens

**Een tekort aan?**



■ Ja ■ Nee

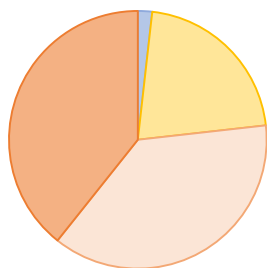
**Mogelijkheid bij klanten?**



■ Ja ■ Nee ■ N.v.t.

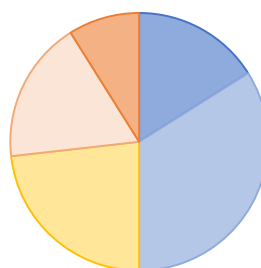


**Meer waardering voor chauffeurs sinds de pandemie?**



■ Volledig eens ■ Eens ■ Neutraal  
■ Oneens ■ Volledig oneens

**Ondanks de pandemie, zit ik lekker in mijn vel (als chauffeur).**



■ Volledig eens ■ Eens ■ Neutraal  
■ Oneens ■ Volledig oneens

Figuur 1 Grafische weergave resultaten enquête februari 2021, o.b.v. cijfers CNV

