

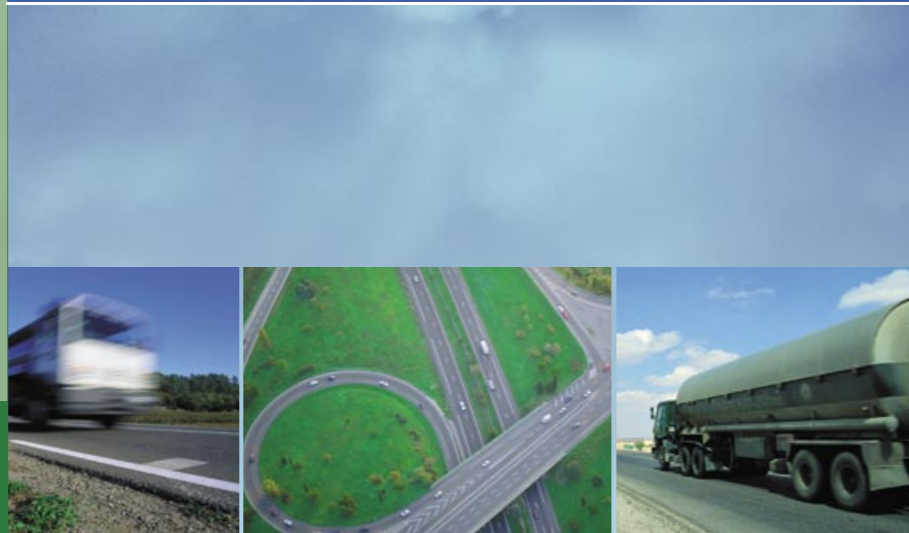


EUROPEAN CHEMICAL
TRANSPORT ASSOCIATION

“Waarom lid worden?”

Lid zijn van ECTA:

- Draagt bij tot de erkenning van de industrie van het chemisch transport en haar noden op zakelijk vlak.
- Verschaft informatie over wat er reilt en zeilt in de sector van transport en logistiek van chemische goederen in Europa.
- Maakt het mogelijk om deel te nemen aan de pro-actieve ontwikkeling en toepassing van “best practices”.
- Geeft toegang tot unieke netwerk mogelijkheden in de sector.



EUROPEAN CHEMICAL
TRANSPORT ASSOCIATION

Voor meer informatie, contacteer ECTA door het ‘contact us’ formulier te gebruiken dat u kan vinden op www.ecta.be of geef ons een seintje op tel +32 2 741 86 60

ECTA a.i.s.b.l.
Tervurenlaan 149 • B-1150 Brussels Belgium
Tel. +32 2 741 86 60 • Fax +32 2 741 86 80
www.ecta.be • ecta@epca.be



Gedrukt met steun van EPCA a.i.s.b.l.

Design, lay-out en productie: www.tabecca.be

Een dag uit het leven van een chauffeur

www.ecta.be



Een dag uit het leven van een chauffeur

🕒 22 u 00 > net voor het inslapen

Ik ben al op weg sinds zondagavond. Het is nu donderdagavond en ik overnacht op een parkeerterrein niet ver van de plaats waar ik morgenvroeg mijn lading zal lossen. Dan verder om 11u in de voormiddag naar de volgende plaats voor mijn retourlading. Misschien een beetje krap, maar met de rusten werktijden zal me dit toch toelaten om op vrijdagavond thuis te zijn. Het is al lang geleden dat ik op vrijdagavond nog tijdig thuis kwam. Met deze gedachte val ik in slaap.

🕒 11 u 00 > uitgebreide veiligheidscontrole aan de ingang

Ik ken de laadplaats al zodat ik er zonder zoeken op tijd geraak. Dan begint de veiligheidscontrole bij de ingang. Normaal is dit een vlotte operatie maar deze keer duurt de controle wel erg lang. Uiteindelijk kan ik inschrijven voor het laden en wordt me gevraagd in mijn vrachtwagen te wachten.

🕒 05 u 30 > aankomst in de vroege morgen

Vrijdagmorgen om 5u30 sta ik op en rij meteen naar de plaats. Het lossen begint er om 7u's morgens en gebeurt zonder vastgestelde lostijden. Dus zal de eerste in de rij het eerst gelost worden. Wanneer ik toekom, staan er al twee vrachtwagens te wachten. Het ziet er goed uit.

🕒 tussen 11 u 45 en namiddag > wachten aan de ingang, aan de telefoon

Om 14u ben ik nog steeds aan het wachten. Ik heb geen informatie gekregen. Aan de chauffeursdesk vraag ik hoelang het nog gaat duren, maar niemand weet het. Er is geen kantine of koffiemachine. Ik ga dan maar terug naar mijn vrachtwagen en bel mijn transportplanner. In feite zijn telefoontjes op de site niet toegelaten maar ik sta nog steeds aan de ingang. Ik moet mijn bedrijf informeren over de vertraging en zou zelf ook graag informatie ontvangen.



🕒 15 u 30 > lading gaat van start

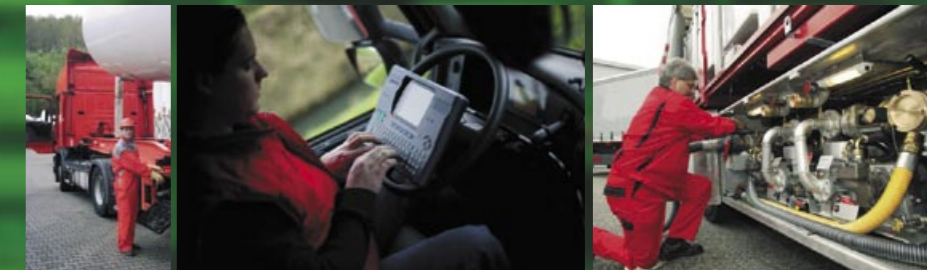
Om 15u30 word ik eindelijk opgeroepen en kan mijn vrachtwagen geladen worden. Er wordt me geen reden gegeven voor de vertraging. Nu maakt het toch geen verschil meer. Na anderhalf uur is mijn vrachtwagen geladen en heb ik mijn documentatie ontvangen. Spijtig genoeg heb ik nog weinig rij- en werktijd ter beschikking: het wachten nam veel tijd in beslag.

🕒 07 u 00 > lossen

Het lossen start stipt om 7 uur. Ik ben als derde aan de beurt. Ik plaats de blokken voor de wielen en het lossen gaat van start. Het CMR document wordt afgestempeld, en om 9u kan ik weer vertrekken.

🕒 tussen 09 u 00 en 11 u 00 > file

Nu moet ik naar de andere kant van de stad rijden om bij de volgende klant de retourlading op te halen. Als het laden vlot verloopt, kan ik rond de middag terug op weg zijn en ben ik tijdig thuis. Eindelijk een lang week-end in het vooruitzicht! Helaas zit ik meteen in een verkeersopstopping. Iedereen staat stil. Na enige tijd bewegen we weer langzaam...



🕒 vroege avond > chauffeur stopt weer

Na een korte rijafstand, moet ik mijn vrachtwagen veilig parkeren en zal ik mijn reis volgende week verder zetten. Eens te meer kijk ik aan tegen een verknoeid week-end!

Het verhaal

“Een dag uit het leven van een chauffeur” is een zeer realistisch verhaal.

Internationale chauffeurs worden regelmatig geconfronteerd met situaties die vergelijkbaar zijn met de beschreven situatie. Een chauffeur werkt lange uren en is vaak voor langere tijd van huis. Werk en privé-leven zijn daardoor moeilijker te combineren. Chauffeurs kennen veel stress omdat er zoveel tegenstrijdige eisen zijn, zoals veilige én tegelijk stipte levering in de context van inflexibele laad- en lostijden en verkeersfiles. De operationele procedures verschillen van site tot site en zijn bovendien niet altijd even duidelijk. Een chauffeur moet vaak lang wachten : bijvoorbeeld voor het nemen van de stalen, het afleveren van de documenten, laboratorium-analyses en dergelijke meer. Vaak worden de chauffeurs niet op de hoogte gebracht van de redenen voor het wachten of van de verwachte duur van de vertragingen. Dit maakt het voor de chauffeur erg moeilijk om zijn/haar werktijd efficiënter te organiseren en te optimaliseren.

In een door ECTA (the European Chemical Transport Association) georganiseerde workshop brachten chauffeurs uit verschillende Europese landen hun bezorgdheid tot uiting.

De domeinen die de chauffeurs als kritisch omschreven zijn de volgende:

- Persoonlijk en sociaal comfort in de ontvangstruimtes en tijdens de wachttijden
- Veiligheid en beveiliging van transport en van laad- en losoperaties
- Combinatie van werk en privé-leven
- Onderhoud en verbetering van rijvaardigheden en het leren van nieuwe technologieën.
- Negatief imago van het wegtransport bij het grote publiek

Om een vlotlopende en goed georganiseerde logistieke keten voor de toekomst veilig te stellen, zal de situatie van de chauffeurs aangepakt moeten worden. Het verhaal vertellen van “Een dag uit het leven van een chauffeur” is een eerste stap. Het maakt duidelijk waarom het steeds moeilijker wordt om gekwalificeerde en gemotiveerde beroepschauffeurs te vinden voor het vervoer van chemische goederen in Europa. De aspecten die een verschil kunnen maken in de wereld van de chauffeur worden duidelijker begrepen.

De betrokken partijen, de transportbedrijven en de chemische industrie, kunnen nu de suggesties tot verbetering in de verschillende domeinen die voor de chauffeur belangrijk zijn, bespreken en evalueren. Slechte praktijken vermijden en goede praktijken invoeren, kan een positieve impact hebben op hun logistieke prestaties. Deze brochure biedt begeleiding in dit proces en geeft een overzicht met diverse domeinen waarop verbetering mogelijk is. Sommige zaken die als verbeteringen geïdentificeerd worden zijn enkel bestemd voor transportbedrijven; sommige enkel voor de chemische industrie en sommige moeten benaderd worden in een gecombineerde aanpak tussen transportbedrijven en chemische industrie. Externe factoren met impact zoals verkeer, wetgeving e.d. werden niet geïntegreerd omdat ze hetzij vooraf vastliggen, hetzij buiten elke controle vallen.

De verschillende domeinen van verbetering worden gepresenteerd in stijgende moeilijkheidsgraad, waarbij gestart wordt met de voorgestelde verbeteringsmaatregelen die zichzelf uitwijzen en niet meer dan een minimum humane behandeling van de chauffeurs beogen.

De hiernaast afgebeelde tabel van “domeinen voor verbetering” is bedoeld als denkoefening en als een leidraad voor alle partijen die betrokken zijn bij de discussies rond dit onderwerp. Het doel is een respectvolle interactie met de chauffeur van chemische producten te realiseren.

DOMEINEN WAAROP VERBETERING MOGELIJK IS

Transport industrie

Gedeelde inspanningen

Chemische industrie

Persoonlijk en sociaal comfort

Menselijk contact (glimlach, welkomstwoord)

Sanitaire installaties (toilet, warm water)

Kantine (snacks, drank, rookruimte)

Geschikte wachtruimte (warme, droge ruimte)

Veiligheid / Beveiliging / Wachttijden

Behaviour Based Safety (BBS) Chauffeurstraining*

Behaviour Based Safety (BBS) Laden/Lossen*

Geharmoniseerde toegangscontroles

Rapportering van onveilige situaties bij laden en lossen

Vlotte aflevering van de vereiste documenten

Veilige parking aan de ingang

Veilige laad- en losomgeving

Combinatie van werk en privé-leven

Integratie van de behoeven van de chauffeur en zijn timing in het planningsproces

Faciliteren van de communicatie van de chauffeur met zijn bedrijf

Flexibele laad- en lostijden (veranderingen van slots, buiten piekperiodes)

Informatie verstrekken aan de chauffeur over vertragingen (hoe lang en eventueel ook waarom)

Opleidingen

Introductietraining voor nieuwe chauffeurs

Uitnodigen van chauffeurs op trainingsdagen

Training in nieuwe technologieën of in het hanteren van voertuigen

Zorgen voor geschikte produktinformatie

Imago van het transport

Loopbaanontwikkeling voor chauffeurs (bijv. naar trainers, planners, QA, etc.)

Public Relations activiteiten om transport te promoten bij het grote publiek

Erkennen van de rol van de chauffeur in de logistieke keten

Relaties met de gemeenschap: deelname aan schoolprogramma's

De chauffeur is de vertegenwoordiger van de chemisch industrie op de weg, bij de klant en in de tankreinigingsstations

* ECTA/EPCA/Cefic Best Practices Guidelines op www.ecta.be