

RAPPORT – Ervaringen van chauffeurs bij ECT Rotterdam

Datum: 11 februari 2026 **Opgesteld voor:** Chauffeurs, vervoerders, belangenbehartigers en beleidsmakers **Bron:** 236 ingevulde Google Forms-reacties van chauffeurs die ECT frequenteren *(met citaten uit het document, zoals: “Alles is negatief. Zorg dat het eens goed werkt...” en “Geen fatsoenlijke voorzieningen, uren wachten.”)*

1. Inleiding

Dit rapport analyseert honderden reacties van beroepschauffeurs die regelmatig de ECT-terminals in Rotterdam bezoeken. De centrale vraag van het formulier luidde:

“Overtreedt de grootste containerterminal van Europa stelselmatig de wet?”

Hoewel het formulier geen juridische toetsing bevat, geven de antwoorden een duidelijk beeld van structurele problemen in wachttijden, voorzieningen, communicatie en veiligheid.

2. Profiel van de respondenten

- Een groot deel bezoekt ECT **20–30 keer per maand** of zelfs **30+ keer**.
- De meerderheid is **in loondienst**, maar ook veel **eigen rijders** vulden het formulier in.
- Wachturen worden:
 - **Volledig vergoed** bij een deel van de chauffeurs
 - **Gedeeltelijk vergoed** bij een groot deel
 - **Helemaal niet vergoed** bij een aanzienlijke groep, vooral eigen rijders

Dit betekent dat de klachten afkomstig zijn van zeer frequente gebruikers van de terminal.

3. Hoofdthema's uit de klachten

3.1 Structureel extreme wachttijden

Dit is de meest genoemde klacht. Chauffeurs spreken over:

- “Uren wachten en geen fatsoenlijke voorzieningen.”
- “De wachttijden op de terminal zijn ook niet normaal.”
- “Zeer lange wachttijden wat ook weer voor onveilige situaties zorgt.”

De wachttijden worden als **structureel**, **onvoorspelbaar** en **onacceptabel** ervaren.

3.2 Slechte of ontbrekende voorzieningen

Chauffeurs melden massaal dat basisvoorzieningen ontbreken of onhygiënisch zijn:

- “Gewoon een grote vieze troep zoals we geen koffie.”
- “Toiletten zijn te duur om naar toe te gaan.”
- “Er is geen schoon toilet en eventueel koffiemachine.”

Het ontbreken van sanitaire voorzieningen en drinkwater wordt als respectloos ervaren.

3.3 Gebrek aan communicatie

Veel chauffeurs voelen zich volledig in het duister gelaten:

- “Geen communicatie.”
- “Gebrek aan communicatie, slechte voorzieningen, lange wachttijden.”

Er is geen duidelijkheid over wachttijden, blokkades of vertragingen.

3.4 Verouderde en slecht onderhouden infrastructuur

Meerdere respondenten noemen:

- “Oude meuk, wegdek slecht.”
- “Een terminal die flink verouderd is.”
- “Alles is oud verwaarloosd of smerig.”

De fysieke staat van de terminal draagt bij aan inefficiëntie en frustratie.

3.5 Veiligheidsproblemen

Chauffeurs noemen:

- “Onhygiënisch en gevaarlijk.”
- “Zeer lange wachttijden zorgen voor onveilige situaties op de toegangsweg.”

Ook de verplichte veiligheidstoets wordt als zinloos ervaren:

- “Die toets slaat nergens op. Al helemaal van de zotte dat je er voor moet betalen.”

3.6 Financiële druk en extra kosten

Veel chauffeurs voelen zich financieel uitgebuit:

- “Waarom moeten we 15€ per container extra betalen om overdag uit te gaan halen?”
- “De vervoerder wordt gezien als een melkkoe.”
- “We mogen alleen maar wachten en betalen.”

Dit versterkt het gevoel dat ECT misbruik maakt van haar machtspositie.

4. Mogelijke juridische implicaties

Hoewel chauffeurs geen juristen zijn, wijzen hun ervaringen op mogelijke schendingen van:

4.1 Arbeidsomstandigheden (Arbowet)

- Onhygiënische toiletten
- Geen drinkwater
- Geen rustvoorzieningen
- Onveilige verkeerssituaties door wachtrijen

De Arbowet verplicht werkgevers tot een uitgebreide zorgplicht: het waarborgen van een veilige en gezonde werkomgeving om ongevallen en beroepsziekten te voorkomen.

De Arbowet verplicht werkgevers om werknemers te beschermen tegen **mentale stress**, in de wet aangeduid als **Psychosociale Arbeidsbelasting (PSA)**.

4.2 Redelijke wachttijden / economische machtspositie

Het verplicht laten wachten zonder vergoeding kan in strijd zijn met:

- Europese regels voor eerlijke marktwerking
- Nederlandse arbeidswetgeving
- Richtlijnen voor logistieke ketens

4.3 Verplichte betaalde veiligheidstoets

Het verplicht laten betalen voor toegang tot een terminal kan juridisch discutabel zijn.

5. Conclusie

De analyse van honderden reacties laat een consistent en zorgwekkend beeld zien:

- **Structurele wachttijden**
- **Slechte hygiëne en voorzieningen**
- **Gebrek aan communicatie**
- **Verouderde infrastructuur**
- **Onveiligheid**
- **Financiële uitbuiting**
- **Respectloze behandeling van chauffeurs**

De klachten zijn niet incidenteel, maar **structureel en breed gedragen**. Chauffeurs voelen zich niet alleen gefrustreerd, maar ook **niet serieus genomen**.

6. Aanbevelingen

Voor ECT

- Overleg met Arbeidsinspectie

- Direct investeren in sanitaire voorzieningen
- Transparante communicatie over wachttijden
- Verbetering van planning en spreiding
- Stoppen met onredelijke toeslagen
- Herzien van de verplichte betaalde veiligheidstoets
- Modernisering van infrastructuur

Voor vervoerders

- Structureel registreren van wachttijden
- Collectief eisen van vergoeding
- Overwegen van juridische stappen bij structurele misstanden

Voor overheid en toezichthouders

- Onderzoek naar naleving van Arbowet
- Onderzoek naar economische machtspositie
- Toezicht op veiligheid en hygiëne

7. Slotwoord

De chauffeurs die dagelijks de logistieke ruggengraat van Nederland vormen, verdienen respect, veiligheid en fatsoenlijke omstandigheden. Dit rapport laat zien dat ECT op meerdere punten ernstig tekortschiet. De omvang en consistentie van de klachten maken duidelijk dat actie noodzakelijk is. De Arbeidsinspectie en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het ministerie Volksgezondheid, Welzijn en Sport mogen ook de ogen niet sluiten.