ABVV BTB
Samen sterk

ONVEILIG
ONVOLDOENDE
ONCOMFORTABEL

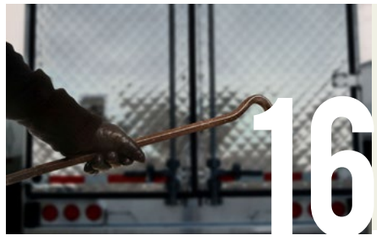
ZWARTBOEK BELGISCHE AUTOSNELWEGPARKINGS

JUNI 2019

INHOUD

4 DE GROTE PARKINGENQUÊTE !

15 GEEN GELD VOOR PARKINGS ?



16 LADINGDIEFSTAL IN BELGIË

18 SNELWEGPARKINGS ZIJN POPULAIR... EN DUS OVERVOL

DE SNELWEGPARKINGS IN 3 WOORDEN : ONVOLDOENDE, ONVEILIG, ONCOMFORTABEL

Het eerste BTB zwartboek over “veilige parkings” dateert al van twaalf jaar geleden. U leest vandaag de achtste editie.

In de zeven voorgaande edities toonden we reeds aan dat er nog veel werk aan de winkel is als we de truck- en buschauffeurs veilige en comfortabele parkings willen garanderen. Sedert jaren luidt onze basisconclusie “onveilig, oncomfortabel en onvoldoende”. Dit blijkt vandaag de dag nog steeds het geval te zijn.

Maar wat veiligheid betreft werd er helemaal géén vooruitgang geboekt de voorbije jaren.

Er was een vluchtelingencrisis nodig voor men vanuit de politieke wereld reageerde op de veiligheidsproblematiek op de snelwegparkings. Bovendien slaagden de politici er dan in om verkeerde maatregelen te nemen, met name het sluiten van zogenaamd onveilige parkings.

Terwijl de echte oplossing is: zorg voor voldoende, beveiligde en comfortabele parkingplaatsen.

Zowel werkgeversorganisaties als vakbonden zijn het daarover eens. Zo is er een gemeenschappelijke oproep in die zin van de Europese transportwerkgevers (IRU) en de Europese Transportvakbond (ETF), waarvan ik voorzitter ben. Deze oproep zit in bijlage bij dit zwartboek.

Ook in het zogenaamde mobility package, dat recent in het Europees Parlement werd gestemd, is voorzien dat chauffeurs in comfortabele omstandigheden hun rust moeten nemen. Niet hun lange (weekend)rust. Die nemen chauffeurs beter thuis of in een hotel. De lange rust in de cabine nemen is immers niet verantwoord, als we fitte en uitgeruste chauffeurs op de weg willen. Maar ook de dagelijkse rust moet veilig en comfortabel genomen kunnen worden. Dus moeten er voldoende parkings zijn en dat is vandaag niet het geval.

Al jaren is BTB-ABVV ervan overtuigd dat voldoende, comfortabele én veilige parkings een positieve invloed hebben op de verkeersveiligheid. Net zoals de slechte levenskwaliteit van vrachtwagenchauffeurs op diezelfde parkings één van de oorzaken is van vele ongevallen.

Voor dit zwartboek onderzochten we zowat alle (vrachtwagen)parkings langs de Belgische autosnelwegen. Wij beoordeelden ze op het aantal parkeerplaatsen, veiligheid en hygiëne.

Tijdens deze parkingbezoeken praatten wij ook met chauffeurs. Met vrachtwagenchauffeurs, maar ook met autocarchauffeurs. Via een online enquête lieten we ook de chauffeurs zelf aan het woord. Want uiteindelijk zijn zij de experten. Meer dan 1.000 chauffeurs vulden de vragenlijst in. Onze chauffeurs weten beter dan welke universiteitsprofessor of mobiliteitsdeskundige dan ook hoe de situatie op de snelwegparkings eruit ziet en wat er moet gebeuren. Ze kunnen op BTB rekenen om hun eisen ook af te dwingen bij de politieke verantwoordelijken.

Frank MOREELS
Voorzitter

DE GROTE PARKINGENQUÊTE !

In mei 2019 voerde BTB een online enquête over de snelwegparkings uit bij professionele chauffeurs. Méér dan 1000 chauffeurs namen deel aan de enquête. De gegevens geven dus een goed beeld van hoe de chauffeurs zelf de situatie op de parkings evalueren.

En neen, dit is geen wetenschappelijke enquête. De resultaten geven echter duidelijke tendenzen aan. Het is de mening van de échte mobiliteitsexperten: de chauffeurs.

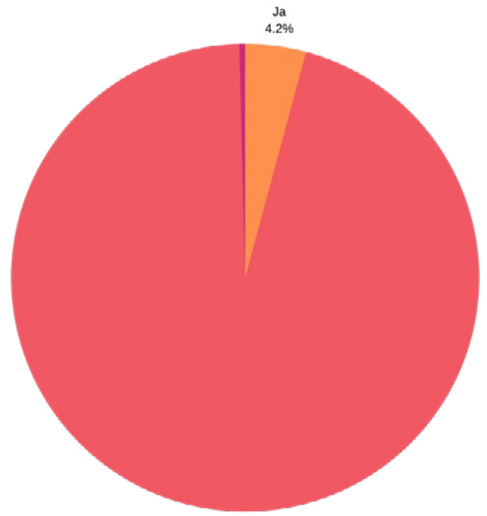
ONVOLDOENDE!

Zijn er voldoende rustplaatsen voor vrachtwagenchauffeurs langs de Belgische snelwegen? Dat was de vraag die we voorlegden aan de beroepschauffeurs.

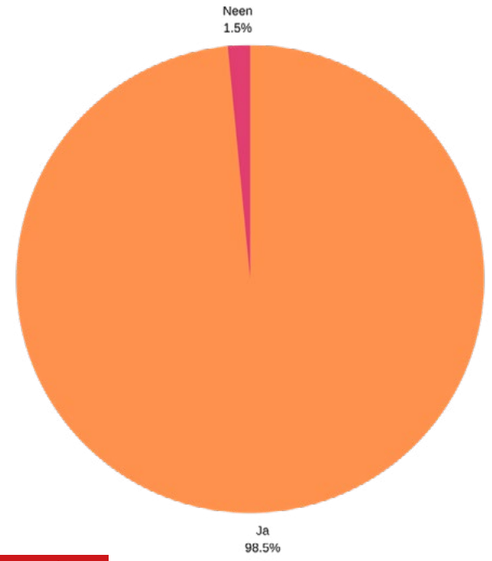
Er valt moeilijk naast te kijken. Het resultaat is eigenlijk zo goed als unaniem.

95,4% van de chauffeurs onderlijnt dat er onvoldoende rustplaatsen zijn langs de Belgische snelwegen. Ze gaan daarbij niet uit “van horen zeggen”, maar baseren dit oordeel op hun eigen ervaringen. 98,5% werd immers zelf al geconfronteerd met een (té) volle parking.
Het is de duidelijkste les te trekken uit onze enquête. Jaar na jaar blijkt dat er te weinig parkeerplaatsen zijn. Wat haaks staat op de verplichting die beroepschauffeurs hebben om op tijd en stond hun (verplichte) rust te nemen. Enerzijds dwingt men - terecht - de chauffeurs om te rusten, anderzijds stelt men niet voldoende infrastructuur ter beschikking om deze rust naar behoren te nemen.

Zijn er voldoende rustplaatsen voor vrachtwagenchauffeurs langs de Belgische snelwegen?



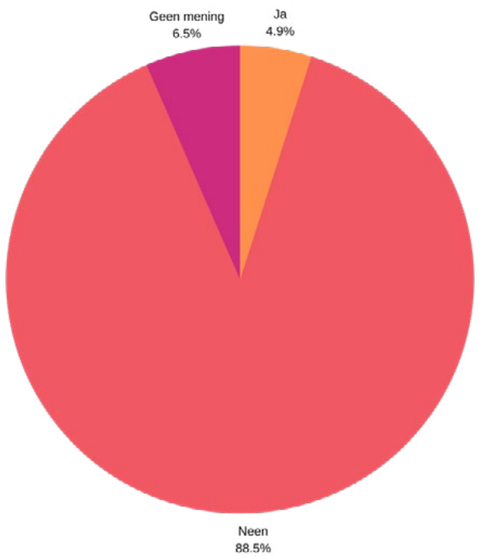
Werd u zelf in België reeds geconfronteerd met een volle parking?



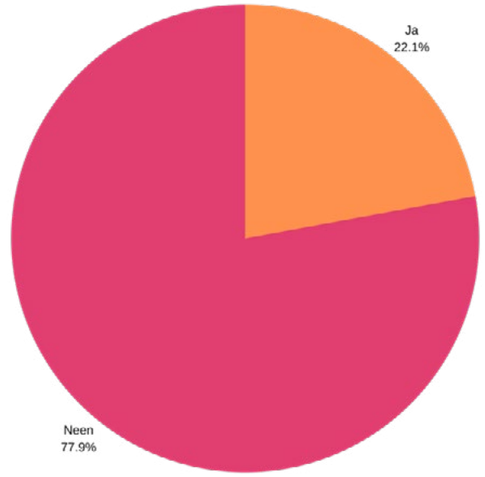
ONVEILIG !

Het antwoord op de vraag of de Belgische snelwegparkings voldoende veilig zijn, is even duidelijk. Bijna 90% van de professionele chauffeurs vindt de parkings niet veilig. 88,5% om precies te zijn, vindt dat er iets schort aan de veiligheid op de parkings. Een zeer ruim en algemeen gedeeld onveiligheidsgevoel leeft dus bij de chauffeurs.
22% van de chauffeurs spreekt hier uit eigen ervaring en werd zelf al beroofd.
Bijna 26% werd zelf geconfronteerd met ladingsdiefstal.
Ook de problematiek van de transmigranten die aan boord van een truck de oversteek naar Groot-Brittanië willen wagen, leeft onder de chauffeurs. 72% van de chauffeurs werd zelf met transmigranten geconfronteerd. Wat niet betekent dat ze zelf problemen ondervonden of lastig werden gevallen.
Dat dit zo duidelijk wordt aangegeven door de chauffeurs zal ongetwijfeld ook sterk wegen op het onveiligheidsgevoel dat truckers hebben op snelwegparkings.

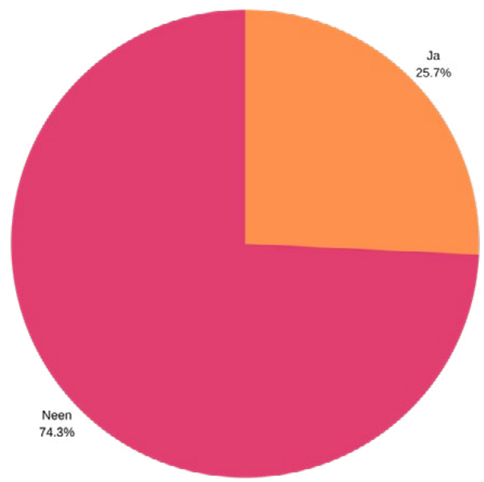
Zijn de Belgische snelwegparkings voldoende veilig?



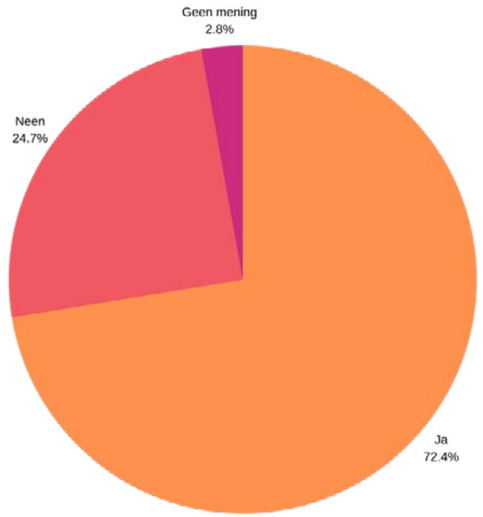
Werd u zelf (persoonlijk) al eens beroofd op een Belgische snelwegparking?



Bent u op een Belgische snelwegparking reeds het slachtoffer geworden van ladingdiefstal?



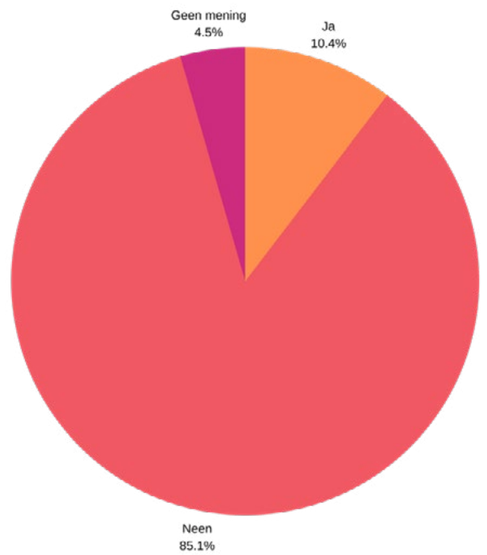
Werd u reeds geconfronteerd met vluchtelingen op de parkings?



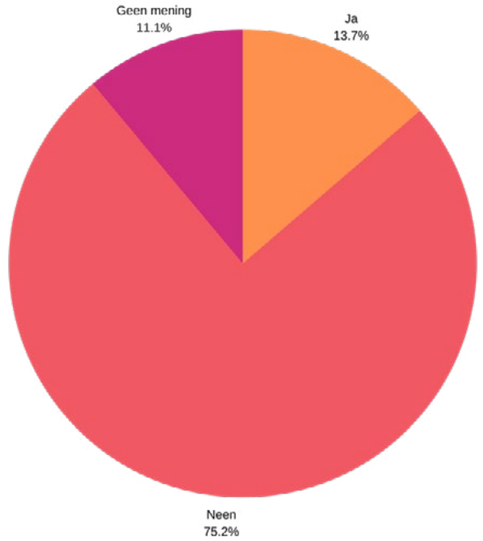
ONCOMFORTABEL !

Veel chauffeurs klagen ook over het gebrek aan comfort op de parkings.
De snelwegparkings worden door een zeer grote meerderheid van 85% als onvoldoende proper en net ervaren. Ze klagen daarbij over zwerfvuil en overvolle vuilbakken, sluikstorten, ...
85% van de ondervraagde chauffeurs stelt ook dat de sanitaire installaties te wensen overlaten. Een duidelijk negatief oordeel! Onze chauffeurs verwachten langs de baan geen wellness-toestanden, maar wel propere toiletten en douches. Een verwachting die volgens weinigen dus ingelost wordt.
75% wil meer licht op de parkings. Dit heeft duidelijk niet alleen met comfort, maar zeker ook met het veiligheidsaspect te maken.

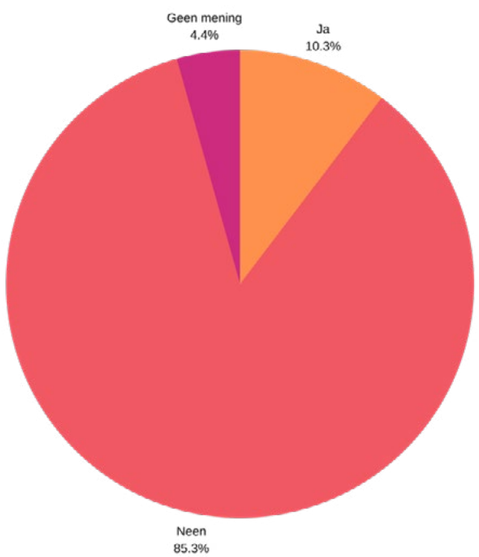
Zijn de Belgische snelwegparkings voldoende net (zwerfvuil, voldoende vuilnisbakken, ...)



Zijn de Belgische snelwegparkings voldoende verlicht?



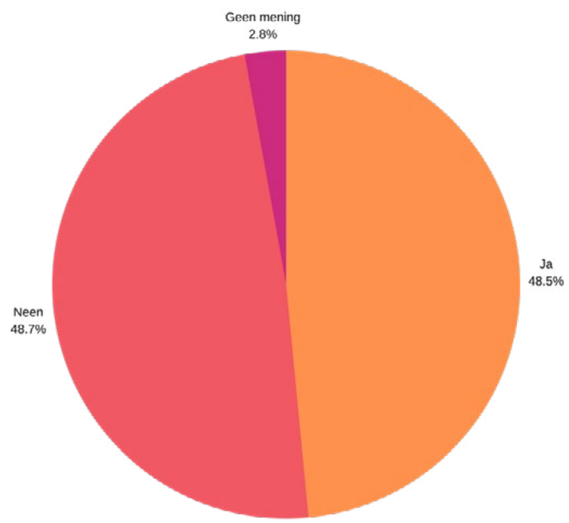
Bent u tevreden over de sanitaire installaties (wc's, douches, ...) op de Belgische snelwegparkings?



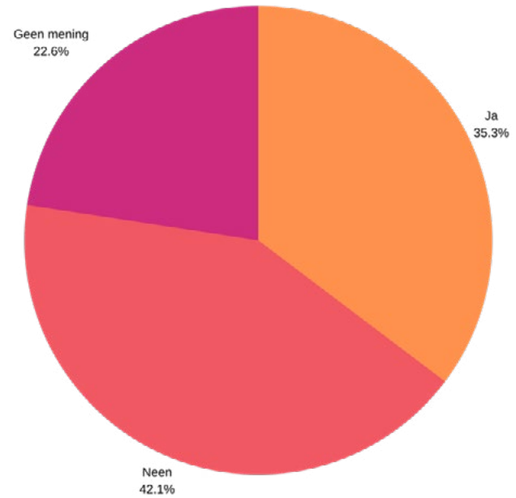
WIE BETAALT DE REKENING?

Ongeveer de helft van de chauffeurs geeft aan dat ze wel eens gebruik maken van beveiligde parkings. Aan het gebruik van deze parkings hangt natuurlijk ook een prijskaartje aan.
48,5% van de chauffeurs gebruikt betalende parkings om veilig te kunnen parkeren en rusten. Deze chauffeurs geven echter aan dat de werkgever de kosten niet steeds terugbetaalt. Integendeel zelfs! 35% van de chauffeurs zijn bij de gelukkigen. Hun werkgever betaalt de parkeerfactuur. Niet minder dan 42% van de gebruikers van beveiligde parkings betalen hiervoor echter zelf de rekening uit eigen zak.
Nog meer zorgwekkend is dat bijna 50% van de chauffeurs aangeeft dat de beveiliging op de betalende parkings te wensen overlaat. Ze vinden dat er een hoge factuur betaald moet worden, terwijl ze niet krijgen waar ze voor betalen, met name: meer veiligheid.
72% van de chauffeurs vindt de producten die je kan kopen in de shops te duur.
Hoewel 70% van de chauffeurs regelmatig de maaltijd gebruikt in de restaurants op de parkings, vindt 60% die maaltijden te duur. Ook dat is geen nieuw gegeven.

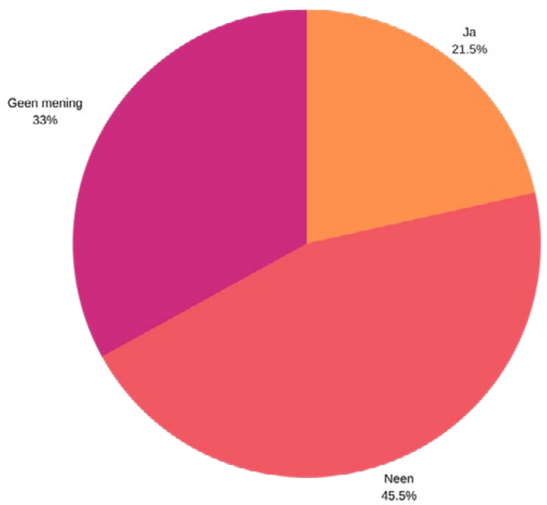
Maakt u wel eens gebruik van de betalende (veilige) snelwegparkings in België?



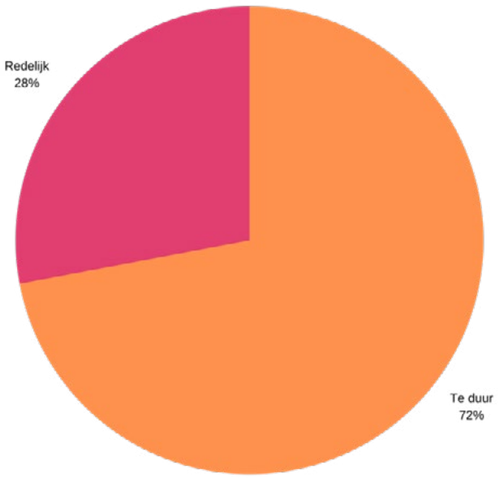
Zo ja, worden de kosten terugbetaald door uw werkgever?



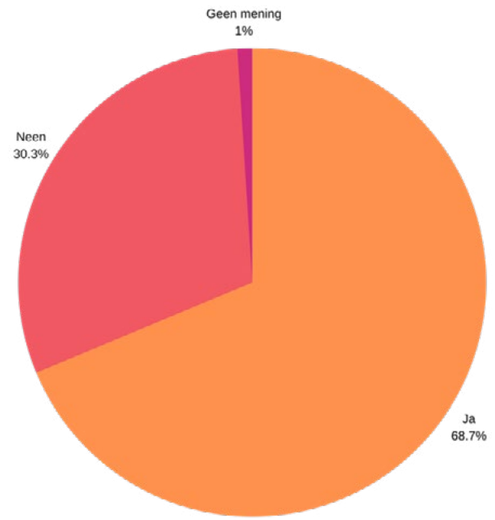
Bent u tevreden over de beveiliging van deze parkings?



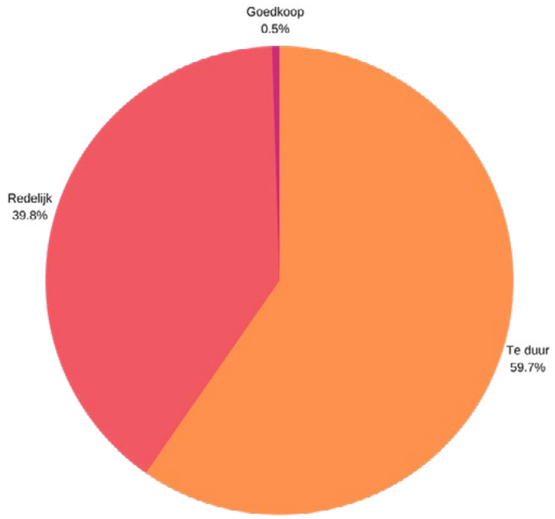
Bent u tevreden over de prijzen van de producten in de shops langs de autosnelwegen?



Eet u af en toe in de snelwegrestaurants?



Wat vindt u van de prijzen van de maaltijden in de snelwegrestaurants?



GEEN GELD VOOR PARKINGS ?

Een veel gehoord argument als het gaat over het deftig uitrusten van autosnelwegparkings is de kostprijs. Er zou geen geld genoeg zijn om te investeren.

De parking in Peutie is bijvoorbeeld al jaren een regelrechte ramp wegens het totaal ontbreken van (sanitaire) voorzieningen en de smerige toestand van de parking. De uitpuilende vuilbakken zijn alom gekend.

Nochtans is er geld. Europa stelt immers geld ter beschikking.

De Europese Commissie heeft **€** 4,2 miljoen ter beschikking gesteld van de Belgische overheid voor de bouw van twee beveiligde parkings in België. Een in Antwerpen en een in Zeebrugge. Er gaat ook geld naar de opwaardering van een bestaande parking.

De Europese Commissie heeft blijkbaar begrepen dat het zo niet verder kan met de lamentabele toestand van de parkings langs de Europese autowegen.
Daarom trekt zij 421 miljoen euro uit voor 69 projecten die de mobiliteit in de EU ten goede komen.

Dat gebeurt in het kader van 'Connecting Europe Facility" (CEF), een financieringsprogramma voor het uitbouwen van infrastructuur. Volgens transportmagazine Flows krijgen elf projecten in België in totaal € 30,5 miljoen medefinanciering.

Met dat geld zal een parking gebouwd worden in de haven van Antwerpen (Ketenislaan op de linkeroever van de Schelde). Er komt ook een nieuwe parking langs de A11 in Zeebrugge. In totaal goed voor 470 extra beveiligde parkeerplaatsen.

De bestaande parking Gooreind aan de Noorderlaan op de Antwerpse rechteroever wordt opgewaardeerd. Het gaat hier om 200 parkeerplaatsen. Wie regelmatig op deze parking komt, weet dat een opwaardering meer dan nodig is en dat handhaving ook aan de orde is.
De geparkeerde personenwagens met bijvoorbeeld Roemeense nummerplaten wijzen er immers op dat Oost-Europese chauffeurs aangevoerd worden en hier voor langere tijd ingezet worden in binnenlands transport.

Verder wordt er ook geïnvesteerd in het begeleiden van de trucks naar de beschikbare parkeerplaatsen.
Het project Secure Parking Opportunities for Trucks in Flanders (SPOT) voorziet een verbeterde begeleiding van het vrachtwagenverkeer naar de parking die volgens dat moment het meest aangewezen is. Deze doorverwijzing zal gebeuren op basis van realtime-informatie.

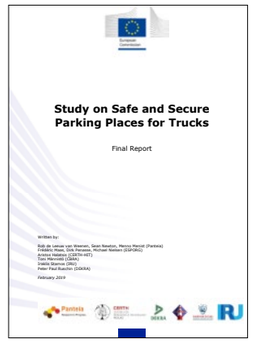
BTB KRIJGT GELIJK VAN EUROPA

Een studie gepubliceerd door de DG Mobiliteit en Transport van de Europese Commissie bevestigt de gegevens die door dit BTB zwartboek blootgelegd worden. We citeren uit de belangrijkste bevindingen uit dit rapport, dat gepubliceerd werd in februari 2019:

- 83% van de chauffeurs zeggen dat er onvoldoende beveiligde parkings zijn in Europa.
- 64% van de vrouwelijke chauffeurs zeggen dat ze zelf geconfronteerd werden met onveilige situaties bij nachtelijk parkeren. Sexuele intimidatie werd veelvuldig gerapporteerd. Vrouwelijke chauffeurs vragen ook dat de kwaliteit van de sanitaire installaties zou verbeteren en dat er meer aparte sanitaire voorzieningen zouden komen voor vrouwen.

Voor deze studie werden 209 chauffeurs ondervraagd, 159 mannen en 50 vrouwen.

Wil u graag de hele studie lezen? U kan deze vinden op het internet:
https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-study-on-safe-and-secure-parking-places-for-trucks.pdf


Study on Safe and Secure Parking Places for Trucks

Final Report

LADINGDIEFSTAL IN BELGIË (*)

Vorig jaar gaf het Supply Chain Intelligence Center van SensiGuard cijfers vrij van het aantal meldingen van ladingdiefstallen.

In België zou het in 2017 gaan over 665 aangiftes van ladingdiefstal. Waarschijnlijk ligt het aantal misdrijven echter hoger. Ladingdiefstal wordt immers te weinig gerapporteerd.

Meest voorkomend is het opensnijden van het zeil van de oplegger (43%).

In 31% van de gevallen ging het om gelegenheidsdiefstallen. Andere vormen van diefstal zijn kaping (6%), voertuigdiefstal (5%), diefstal in logistieke centra (5%), brandstofdiefstal (4%), diefstal van de hele lading (3%), bedrog bij het in ontvangst nemen (1%) en bedrog in de laatste kilometer (1%).

Onderdelen – vooral auto-onderdelen – worden blijkbaar het vaakst gestolen (15%), gevolgd door huis- en tuinproducten (9%) en twaalf andere productsoorten. In veel gevallen (23%) konden de dieven niets meenemen. Ook wordt het type goederen zeer vaak niet gemeld (16%).

De meeste ladingdiefstallen zouden voorkomen op dinsdag, woensdag en donderdag.

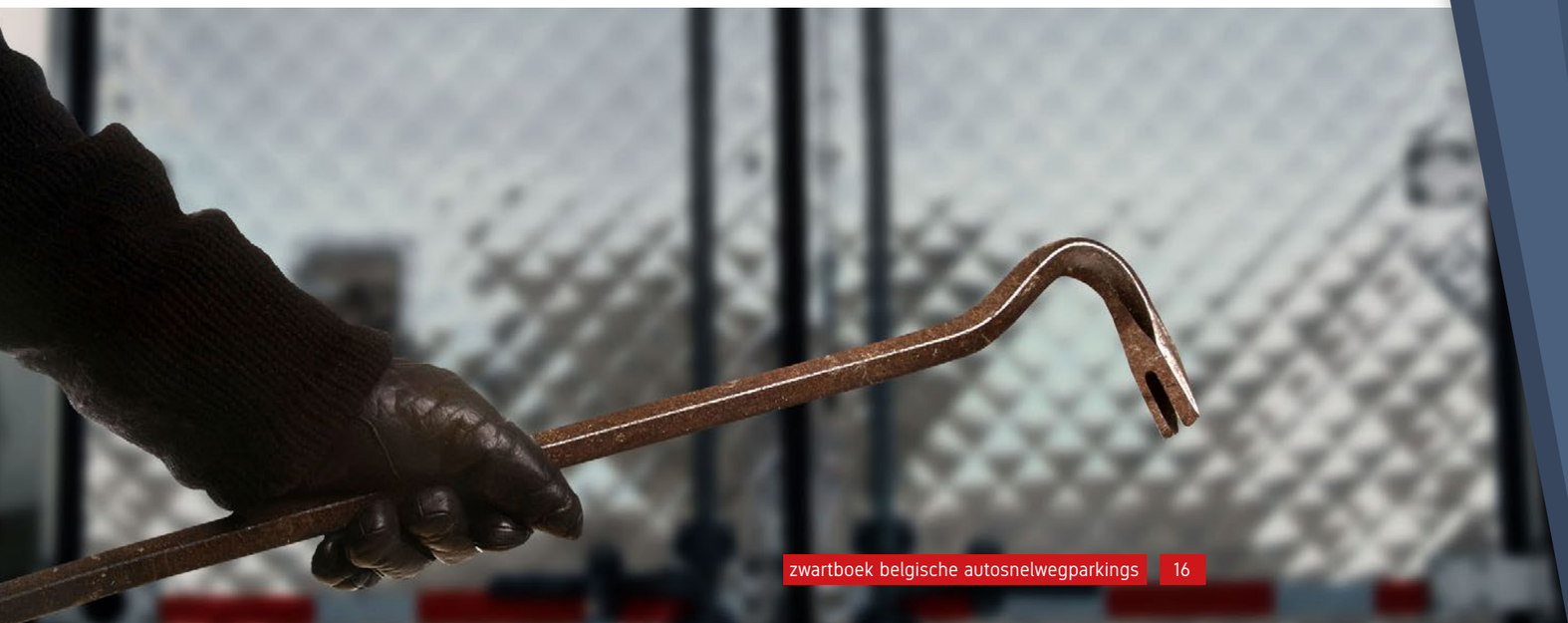
Op te merken is dat het aantal gevallen van ladingdiefstal bij Belgische transporteurs vorig jaar met 10% is gestegen.

Dat blijkt uit cijfers van diefstal- en fraudeonderzoeker Wim Dekeyser. Vooral incidenten op niet-bewaakte truckparkings zorgen voor deze negatieve trend.
Vrijwel alle open parkeerplaatsen langs Belgische snelwegen zijn kwetsbaar voor diefstal, onder meer vanwege de aanwezigheid van dievenbendes. Deze opereren overigens in heel Europa.
Ladingdiefstal vindt trouwens niet alleen plaats op onbewaakte truckparkings. Ook op bewaakte plekken slaan criminelen soms hun slag, evenals in warehouses.

Een enkele keer vindt een hijacking plaats, al blijft deze vorm in België beperkt.

De stijging van 10% betreft uitsluitend diefstal in België zelf. Toch zorgen ook de incidenten in andere landen voor veel schade bij Belgische bedrijven. De verliezen zijn in andere landen zeker zo hoog als in België zelf.

(*) Bron: Flows & transport online



SNELWEGPARKINGS ZIJN POPULAIR... EN DUS OVERVOL

Net als vorige jaren, doorkruiste ons BTB-inspectieteam gans België om op de autosnelwegparkings vaststellingen te doen over de bezetttingsgraad van parkings door vrachtwagens.

OVER CIJFERS EN "OVERTREDERS"

Over gans België werden deze keer op de kop 65 parkingbezoeken afgelegd, telkens op werkdagen en tijdens de avonduren, omdat dan de truckchauffeurs hun rustplaats opzoeken. Het aantal parkingbezoeken ligt aanzienlijk lager dan vorige jaren, omdat elke parking voor deze editie slechts éénmaal werd bezocht.

Tijdens onze "vuelta" van België konden wij vaststellen dat op 42 parkings de bezettingsgraad hoger lag dan 100%. Concreet wil dit zeggen dat er op 23 parkings vrachtwagens op de inrijstrook geparkeerd stonden, terwijl op 21 parkings camions op de uitrijstrook geparkeerd stonden, of op beiden natuurlijk.

Naast de geparkeerde voertuigen op de in- en uitrijstroken stelden wij op volle parkings vast dat vrachtwagens in lange rijen dubbel geparkeerd stonden of dat er camions stonden gestald op de plaatsen voorbehouden voor mindervaliden, bussen en caravans of mobilhomes.

Alhoewel onze inspectietochten nu enkel op weekdagen hebben plaatsgevonden, weten we uit ervaring dat de situatie in de weekends nog veel erger is door het aantal vrachtwagenchauffeurs die dan hun rust opnemen.

Dat dubbel- en foutgeparkeerde vrachtwagens letterlijk tot levensgevaarlijke situaties leiden, spreekt voor zich. Het aantal dodelijke slachtoffers van "wildparkeerders" op de Belgische autosnelwegen zijn al lang niet meer op twee handen te tellen.

Van de 65 gecontroleerde parkings, zijn er slechts 10 (gedeeltelijk) beveiligd voor vrachtwagens. Concreet gaat het om de parkings van Kalken en Kruishoutem (in beide rijrichtingen van de E17), Wetteren en Drongen (in beide rijrichtingen van de E40) en Lille. Hoewel al meer truckers hun weg hebben gevonden naar de beveiligde én meestal betalende parkings, zijn er 's avonds op deze parkings toch nog veel lege parkeerplaatsen, terwijl op andere parkings vrachtwagens op de in- en uitritten geparkeerd staan.
Enkel de parking van Wetteren (richting Brussel) blijkt die donderdagavond 23 mei een 'full house' te zijn. Raar maar waar, deze parking is afgesloten en betalend. Bij de tweelingparking aan de overkant van de snelweg, richting Oostende, staat de slagboom open en is het parkeren gratis.
Op sommige parkings, bijvoorbeeld Kruishoutem, kan enkel het eerste uur gratis geparkeerd kan worden. Voor een parkeerbeurt van meer dan 24 u moet je flink wat centjes op tafel leggen, € 15 per dag.
Klap op de vuurpijl is de parking in Lille. Beveiligd met een slagboom, omheining en camera. Betalend na het eerste uur, maar niks van voorzieningen. Een lege parking: geen toiletten, geen douches, geen shop.

Het sanitair werd vanzelfsprekend opnieuw van nabij bekeken. Daar waar het sanitair georganiseerd en onderhouden wordt door gespecialiseerde firma's zoals 2theloo, is het gewoonlijk ook proper, omdat er regelmatig poetsbeurten worden georganiseerd. Dit sanitair is ook meestal betalend. Bij het sanitair onderhouden door 2theloo betaal je bijvoorbeeld € 0,70 voor een toiletbezoek. € 0,50 krijg je terug onder de vorm van een coupon die je kan inruilen in de shop. Een proper toiletzitje of een warme douche heeft nog steeds zijn prijs. Toch zijn er nog altijd veel parkings waar er gewoon ... niets is. Hoe lang geleden is het ook alweer dat er door de toenmalige minister beloofd werd dat er met spoed toiletten zouden worden geplaatst op de parkings van Peutie (E19)? Twaalf jaar om precies te zijn. Ondertussen ... nog steeds geen toilet te zien. Idem dito op de parkings van Everberg, Landen, Lille, Crisnée, Oreye, Helecine, Ostin, ... Als beroepschauffeur blijft het dus behelpen in open lucht om je natuurlijke behoefte te doen. Op andere plaatsen is het toilet defect of lijkt de vrije natuur toch weer zeer aanlokkelijk van zodra je de deur van het toilethokje opentrekt.

Ook de diversiteit aan nummerplaten is onveranderd. Veel Belgische nummerplaten zijn er 's avonds niet te bespeuren op de parkings. Poolse, Roemeense en Slovaakse vrachtwagens zijn daarentegen wel goed vertegenwoordigd.

De kleine, meestal witte vrachtwagens met slaapvoorziening vooraan boven de cabine, zijn net als bij onze vorige onderzoektochten nog steeds prominent aanwezig.
Deze kleine camions met een laadvermogen van minder dan 3,5 ton zijn niet uitgerust met een tachograaf. Controle op de rij- en rusttijden is dus niet mogelijk. Van dit gat in de wetgeving wordt dankbaar gebruik gemaakt om uren aan een stuk rond te rijden, zonder de nodige pauzes in acht te nemen. Dikwijls een gevaar voor de verkeersveiligheid.

Tijdens de onderhandelingen rond de Mobility Package heeft het Europees Parlement voorgesteld om in de toekomst alle vrachtwagens vanaf een nuttig laadvermogen van 2,4 ton uit te rusten met een digitale tachograaf. Volgens ons een stap in de goede richting, alhoewel, waarom niet voor alle voertuigen die worden gebruikt voor beroepsgoederenvervoer, ongeacht het tonnage? De Europese Ministerraad zag zich echter niet geroepen om het voorstel van het Europees Parlement te volgen.
Dit voorstel zal dus opnieuw onderwerp uitmaken van de onderhandelingen wanneer de Mobility Package binnenkort terug op de onderhandelingstafel ligt.
Het spreekt voor zich dat wij deze onderhandelingen opnieuw van nabij zullen opvolgen.

Vatten we onze inspectieronde samen, komen we tot het volgende resultaat.
Er zijn nog steeds onvoldoende parkings om alle vrachtwagenchauffeurs, op zoek naar een parkeerplaats voor de nacht, een rustig, veilig plaatsje te bieden.
Het sanitair in de wegrestaurants en tankstations is proper en comfortabel, maar meestal ook betalend. Op té veel parkings is er echter nog steeds geen enkele voorziening, waardoor wildplassen meer de regel dan de uitzondering is.

De drie O's blijven dus nog steeds van toepassing:
Onvoldoende - Onveilig - Oncomfortabel.

LEES OOK ONZE ANDERE DOSSIERS

VORIGE PARKINGBOEKEN

Dit parkingboek is het achtste in de reeks.
Interesse in de 7 vorige? Je kan ze vinden op volgende links

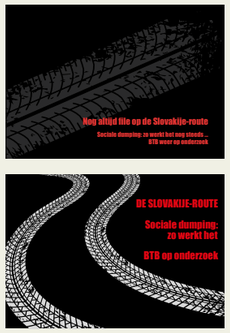
Parkingboek 2007 : http://tinyurl.com/BTB-parkingboek-2007
Parkingboek 2008 : http://tinyurl.com/BTB-parkingboek-2008
Parkingboek 2009 : http://tinyurl.com/BTB-parkingboek-2009
Parkingboek 2010 : http://tinyurl.com/BTB-parkingboek-2010
Parkingboek 2012 : http://tinyurl.com/BTB-parkingboek-2012
Parkingboek 2015 : http://tinyurl.com/BTB-parkingboek-2015
Parkingboek 2018 : http://tinyurl.com/BTB-parkingboek-2018

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

Witboek 25 maatregelen tegen sociale dumping : http://tinyurl.com/btb-ubt-socialdumping



UBER

In 2015 maakten we ook een dossier over de illegale taxidienst UBER,
dat later nog een update kreeg.

Dossier UBER : http://tinyurl.com/btb-dewaarheidoveruber
Update september 2015 : http://tinyurl.com/btb-dewaarheidoveruber-update1

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 Transport & Logistiek

@btb_abvv

btb_ubt

JOINT STATEMENT

European social partners request dedicated EU support and priority funding for the creation of a genuine network of safe and secure truck parking areas (SSTPAs) in Europe

- The professional road freight transport and logistics industry is the backbone of modern mobility and supply chains, serving European citizens and customers efficiently anytime, anywhere, and moving our societies and economies where they want to be.
- Professional drivers are road transport's main asset, and we strive to make the road transport industry a great place to work for all.
- Yet, today in Europe long distance driving has become a real challenge. Drivers' security has deteriorated to a point where one out of four drivers has been victim of a violence or attack. The comfort of drivers, when spending their rest at road side facilities is equally below acceptable standards. And worst - Europe needs 400'000 parking spaces but only 300'000 are available, and only a fraction of these are equipped with basic service and security levels, which professional drivers deserve when taking their legally mandatory rest.
- It does not come as a surprise therefore that availability of safe and secure truck parking areas across Europe, where to stop and rest, has climbed to the top of drivers' basic needs' list, but also of companies, customers and indeed all stakeholders. The lack of convenient safe and secure rest areas has also become one of the main reasons for drivers leaving the profession, and an unsurmountable barrier for the sector to engage women and younger and more diversified work force.
- This situation affects not just professional drivers and their companies. It is a problem for society and Europe as a whole. It affects safety on European roads, the daily delivery of products and groceries to shops, the everyday life and mobility of European citizens.
- The European Commission has recently finalised a study, which contains concrete proposals to create a genuine EU-wide network of safe and secure truck parking areas (SSTPAs) in Europe, including an EU-parking standard to which truck parking areas should be raised up to, to ensure safe and decent rest for drivers at the road side.
- It is now high time to act at all levels – from local to national and European – by ways of support, funding and policies, to make a breakthrough, already during the next EU legislature and funding period, in establishing the core of the future EU-wide network of safe and secure truck parking areas (SSTPAs) across all EU Member States and along the key EU transport corridors. It is imperative to improve security, sustainability and safety of European mobility chains, and, through that, the welfare and wellbeing of European citizens.
- Special attention is also needed to ensure the involvement and support, from the very beginning, of the political, investment and security community, such as public and private investors, and security forces, in order to guarantee sustainable funding and functioning of SSTPAs across Europe.

EU's road transport social partners, IRU and ETF, therefore:

- Invite EU Member States' Governments, regional and local authorities, to place building safe and secure truck parking areas, as part of a genuine European network, high on their policy, security and infrastructure-building short and long-term planning, whilst at the same time supporting and assisting initiatives and projects submitted by public and private investors, including within the framework of national or EU funded projects;
- Invite the European Parliament, Council and Commission to:
    - make building safe and secure truck parking areas in Europe a core EU policy and funding priority, adopting the EU parking standard by law, whilst at the same time incentivising and supporting Member States' and private sector's own investments into SSTPAs;
    - create the foundations for a sustainable multi-year SSTPAs funding, by the creation of a dedicated mechanism, including via incentives and mark-ups, created within the future Eurovignette Directive;
- Invite the European Commission to:
    - establish a multi-year strategy plan, including a funding plan, and a Europe-wide monitoring system, to ensure the coordination and creation of the core of the future STPPAs network in Europe already during the next legislature and funding period;
    - ensure priority funding for the creation and upgrading of SSTPAs in Europe, by making use of all available EU and Member States' funding programmes, such as the Connecting Europe Facility (CEF) and the European Cohesion Funds, by clearly prioritising funding and co-funding of SSTPAs;
- Invite the European Investment Bank (EIB) to develop, in partnership with the European Commission, a financial support toolkit of funding and co-funding instruments, including micro-financing tools, to support and incentivise public and private bodies and investors to invest into the creation of SSTPAs in Europe, including by transport and logistics companies themselves, and large and small and medium-sized companies from the road transport service sectors.
- Strongly recommend to their members, trade unions and trade associations at national level in all EU Member States, to take the initiative to jointly promote the creation of SSTPAs in their own countries, starting with the main transport corridors, including by creating alliances and partnerships with relevant public and private partners and in particular regional and local authorities, including police authorities and infrastructure building agencies and companies.

IRU and ETF invite all public and private stakeholders to join their appeal and support making the creation of SSTPAs in Europe a policy and funding priority during the next EU legislature and funding period.

COLOFON

Verantwoordelijke uitgever
Frank Moreels, Paardenmarkt 66, 2000 Antwerpen

Werkten mee aan dit nummer
Frank Moreels, Véronique De Roeck, John Reynaert,
Steven Steyaert, Erik Maes, Agata Osicka

Foto's
Véronique De Roeck, Erik Maes, Steven Steyaert

Layout
Kurt Poelmans

Juni 2019

P
TRANS HANDEL