Belgische Transportbond

wegwijs

ABVV BTB
Samen sterk

extra editie

P DOSSIER PARKING

Onveilig Onvoldoende Oncomfortabel

Zwartboek Belgische autosnelwegparkings

bezoek onze website
www.btb-abvv.be

Dit dossier digitaal?

www.tinyurl.com/btb-parkings2015

BTB-ABVV
Paardenmarkt 66 – 2000 Antwerpen

colofon

Verantwoordelijke uitgever:
Frank Moreels, Paardenmarkt 66, 2000 Antwerpen

Werkten mee aan dit nummer:
Véronique De Roeck, Frank Moreels, Tom Peeters, Steven Steyaert, Nanuszka Cartiaux, John Reynaert, Walter Baes

Fotos :
Véronique De Roeck, Frank Moreels, Tom Peeters, Steven Steyaert, Nanuszka Cartiaux, Walter Baes

Layout: magelaan.be

www.btb-abvv.be

Btb-abvv-transport-logistiek

@btb_abvv

inhoud

4 Het aanbod parkeerplaatsen voor vrachtwagens langs de autosnelwegen

6 Het inspectiebezoek aan de snelwegparkings

9 Wat vinden de vrachtwagenchauffeurs er zelf van?

12 Het Vlaamse parkingbeleid
Drie jaar stilstand of toch vooruitgang?

15 De parking van Peutie … the neverending story!

16 De parkings in Wallonië
Een luchtje scheppen langs de autosnelweg

18 De beveiligde parking van Wanlin
Vrachtwagens 24u/24 u in veiligheid

19 Een goede parking vinden met je smartphone, het kan!

20 Ladingdiefstal, hopen dat het jou nooit overkomt

25 De ideale parking volgens onze chauffeurs

Inleiding

In dit zesde zwartboek "Veilige parkings" leggen we opnieuw de vinger op de pols van de Belgische truckparkings langs onze snelwegen. Zowel het kwalitatieve, als het kwantitatieve is voor veel verbetering vatbaar.

Sinds 2007 kaarten wij het probleem van het tekort aan veilige en comfortabele vrachtwagenparkings aan bij de politiek verantwoordelijken. BTB-ABVV is er immers van overtuigd dat de aanwezigheid van genoeg comfortabele parkings een positieve invloed heeft op de verkeersveiligheid. Net zoals de slechte levenskwaliteit van vrachtwagenchauffeurs op diezelfde parkings één van de oorzaken is van vele ongevallen. Ongevallen die vermeden hadden kunnen worden.

Vandaag blijkt nog maar eens dat er té weinig beterschap is. Het is hoog tijd dat de Vlaamse, Brusselse, Waalse, Belgische en Europese overheden actie ondernemen op het vlak van wegvervoer en infrastructuur en dus ook verkeersveiligheid.

We bezochten het laatste jaar zowat alle vrachtwagenparkings langs de autosnelwegen. Wij beoordeelden ze op aantal parkeerplaatsen, veiligheid, hygiëne, kostprijs van maaltijden, consumpties en artikels uit de shops, ...

Tijdens deze parkingbezoeken deden wij ook een enquête onder de vrachtwagenchauffeurs over hoe zij parkings ervaren. En we hielden ook het parkingbeleid van de overheid onder de loepe.

Onze conclusies en nog veel meer leest u in dit nieuwe zwartboek.

Frank Moreels,
Co-Voorzitter BTB

Tijdens onze inspectiebezoeken aan de parkings maakten wij opnieuw de telling van de beschikbare parkeerplaatsen voor vrachtwagens.

Het aanbod parkeerplaatsen voor vrachtwagens langs de autosnelwegen

Bezettingsgraad

Voor het eerst sinds we begonnen met dit onderzoek hebben we een opsplitsing gemaakt tussen het werkjaar en de zomermaanden.

Tijdens het werkjaar stelden wij vast dat de bezettingsgraad van de parkings overdag maar liefst 101,91% bedroeg. Dit betekent overduidelijk dat er onvoldoende capaciteit beschikbaar is. Er waren dus heel wat 'wildparkeerders', wat gevaarlijke situaties teweegbrengt.

In de zomermaanden juli en augustus zien we een totaal ander beeld. De transportsector is een dienstensector en de vakantieperiode weerspiegelt zich dan ook in het aantal vrachtwagens op de parkings. We noteerden een bezettingsgraad van 51,52% voor het hele land. Als we verder opsplitsen komen we in de zomermaanden op een bezettingsgraad van 63,67% voor Vlaanderen en 43,04% voor Wallonië.

Wildparkeerders

Tijdens ons onderzoek stonden op de verschillende parkings maar liefst 598 voertuigen wildgeparkeerd. Dit komt deels doordat bepaalde parkings, met meer faciliteiten, vaker worden gebruikt dan andere.

Conclusie

Er is duidelijk nood aan meer parkeerplaatsen voor vrachtwagens.

Bekijken we de evolutie over een periode van 5 jaar, dan kunnen we concluderen dat de situatie erop achteruit gegaan is. In 2010 bedroeg de bezettingsgraad van de parkings overdag 94,92%.

Nationaliteit	Gewone maanden	Zomer	Zomer	Zomer	Totaal
	België	Vlaanderen	Wallonië	België	België
PL	286	154	163	317	603
B	183	171	131	302	485
NL	135	130	62	192	327
D	109	48	106	154	263
CZ	47	37	38	75	122
LT	44	30	45	75	119
F	39	24	25	49	88
SK	34	17	19	36	70
H	32	9	16	25	67
MKD	31	6	9	15	46
P	27	9	25	34	61
E	25	23	33	56	81
RO	23	42	28	70	93
LUX	22	6	19	25	47
BG	24	20	21	41	65
EST	14	7	2	9	23
LV	12	17	12	29	41
A	11	11	6	17	28
GB	9	15	6	21	30
SLO	9	1	3	4	13
TR	9	10	15	25	34
IRL	8	4	0	4	12
FIN	6	4	2	6	12
HR	6	3	4	7	13
BIH	4	2	3	5	9
I	4	11	5	16	20
RUS	3	10	6	16	19
S	3	3	0	3	6
DK	2	9	3	12	14
N	1	0	0	0	1
GR	0	0	0	0	0
M	0	1	0	1	1
Andere	10	2	3	5	15
Totaal	1172	836	810	1646	2818

Conclusie

Zoals uit de cijfers blijkt gebruiken nog veel Belgen, Nederlanders en Duitsers de autosnelweg-parkings om hun rust te nemen, maar zijn het toch vooral de Oost-Europese chauffeurs, en dan vooral de Polen, die een stop maken op de rustplaatsen langs de Belgische autosnelwegen.

Het inspectiebezoek aan de snelwegparkings

Alle bezochte snelwegparkings beschikten over een tankstation. Logischerwijze vonden wij op al deze snelwegparkings dus ook een shop en een restaurant.
De shops waren allemaal 24 u op 24 u geopend. De restaurants waren meestal open tussen 07.00 u en 21.00 u.

Kostprijs van de producten in de shops

In de shop betaal je voor een halve liter cola gemiddeld € 1,86 €. In de supermarkt tel je hiervoor gewoonlijk minder dan € 1 neer.

Een halve liter water kost in het tankstationwinkeltje gemiddeld € 1,50. In de supermarkt heb je voor € 4,65 zes halveliterflesjes. € 0,78 per flesje of ongeveer de helft van de shopprijs.

Willen we graag een broodje martino, dan betalen we daar gemiddeld € 3,84 voor, terwijl we een bakje koffie kunnen drinken voor € 1,50.

Alle shops verkopen ondertussen ook een assortiment light-producten.

Op restaurant

De prijzen in de restaurants liggen nog net iets hoger.

Voor een half litertje cola bij je maaltijd betaal je al gauw € 2,69, terwijl eenzelfde hoeveelheid water gemiddeld € 2,24 kost.

Ga je, om de prijs toch een beetje schappelijk te houden, voor de dagschotel dan zit je toch aan een bedrag tussen de € 10,28 en € 12,62.

Daarom koken heel wat chauffeurs hun eigen potje.

Een verfrissende douche nemen of een noodzakelijke sanitaire stop maken?

Bijna overal zijn voldoende toiletten voor dames en heren, maar in de meeste gevallen is een toiletbezoek betalend (€ 0,40-€ 0,50).

Opnieuw scoren hier de shops aan de Totaltank-stations met gratis toiletbezoek.

Bijna overal zijn er gescheiden douches voor mannen en vrouwen. De prijs voor een douche varieert tussen € 0,50 en € 2,00. Met gewoonlijk slechts één douche per geslacht per parking zou je wel eens in een lange wachtrij kunnen staan als je na een ganse dag rijden een verfrissend stortbad wil nemen.

Op alle snelwegparkings zijn lavabo's beschikbaar voor mannen en vrouwen. We willen wel even opmerkingen dat slechts één derde van de lavabo's warm water leverde. Bijna geen enkele parking voorziet nog lavabo's in individuele cabines.

De meeste sanitaire ruimtes zijn vrij proper, rekening houdend met het feit dat het om een openbare ruimte gaat. Toch heb je als bezoeker regelmatig last van reukhinder, plassen op de grond, verstopte toiletten of een gebrek aan toiletpapier. De sanitaire ruimtes worden wel regelmatig gepoetst. Deze poetsbeurten worden gewoonlijk ook genoteerd op een document in de ruimte zelf.

En dan nog even de parking zelf ...

Op de meeste parkings functioneert de buitenverlichting naar behoren.

Alhoewel er veelal voldoende vuilnisbakken aanwezig zijn, zijn de vuilnisbakken in 30% van de bezochte parkings toch overvol. Dit resulteert natuurlijk onmiddellijk in zwerfvuil op de parking zelf of afval dat zich opstapelt naast de vuilnisbakken. Niet zo'n fraai zicht en vooral bij warm weer zorgt dit al snel voor een kwalijk geurtje.

We stellen wel vast dat in de zomermaanden de vuilnisbakken minder vaak overvol zijn, waarschijnlijk omdat ze dan frequenter leeggemaakt worden.

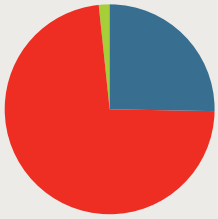
De camerabeveiliging beperkt zich meestal tot de directe omgeving van het tankstation.

Op ongeveer de helft van de parkings is aandacht besteed aan de nodige groenvoorziening op de parking zelf.

Wat vinden de vrachtwagenchauffeurs er zelf van?

Tijdens onze inspectiebezoeken aan de snelwegparkings voerden wij een kleine enquête uit onder de vrachtwagenchauffeurs. Hieronder geven wij u een overzicht van de antwoorden die wij ontvingen.

■ ja | ■ neen | ■ geen mening



Er zijn onvoldoende parkeerplaatsen!

73% antwoordt negatief op de vraag of er genoeg parkeerplaatsen zijn.

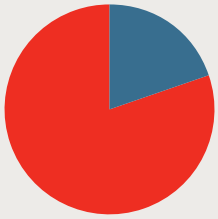
Ik vind soms geen parkeerplaats!

Op de vraag of zij tijdens de uitvoering van hun job werden geconfronteerd met volle parkings langs de autosnelwegen antwoordt zelfs meer dan **84%** positief.

Ik vind de parkings niet veilig genoeg!

54,5% van de vrachtwagenchauffeurs vindt dat de parkings niet voldoende veilig zijn.

Slechts 37,5% voelt zich wel voldoende op zijn gemak op een parking. De rest van de geënquêteerden heeft hierover geen mening.

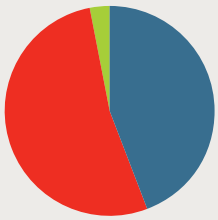


Gelukkig ben ik nog nooit beroofd!

80% van de vrachtwagenchauffeurs die wij ondervroegen is nog nooit persoonlijk beroofd geweest.

Ladingdiefstal, helaas ja, dat komt vaak voor!

23% van de ondervraagde vrachtwagenchauffeurs, één op vier dus, werd al eens slachtoffer van ladingdiefstal.



De parkings kunnen properder!

Minder dan de helft van de vrachtwagenchauffeurs, meer bepaald slechts **43%**, vindt dat de parkings langs de autosnelwegen voldoende zuiver zijn.

Maar gelukkig zijn ze beter verlicht dan ze proper zijn!

Op de vraag of de autosnelwegparkings voldoende verlicht zijn, antwoordt **62%** bevestigend.

Als ik dringend moet, is er niet altijd een WC!

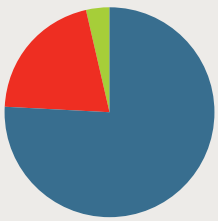
Slechts **de helft** van de vrachtwagenchauffeurs vindt dat er voldoende sanitair aanwezig is.

En die WC of douche is dan heel vaak niet netjes!

Vindt u dat het sanitair op de parkings netjes is? Op deze vraag antwoordt **meer dan de helft** van de chauffeurs (52,5%) “neen”. 7% heeft hierover geen mening.

Netjes of niet, ze zijn wel vaak genoeg open...

We vroegen ook of de sanitaire voorzieningen voldoende toegankelijk zijn. **60%** vindt dat de openingsuren voldoende zijn.



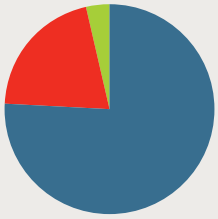
Gelukkig kan ik kopen wat ik nodig heb in de shop...

72% van de vrachtwagenchauffeurs vindt dat de shops op de parkings de producten verkopen die ze nodig hebben.

■ ja | ■ neen | ■ geen mening

Maar in het restaurant serveren ze niet wat ik lust!
Slechts **46%** van de truckers vindt in de restaurants van de snelwegparkings de maaltijden die hij of zij graag zou eten.

Het aanbod aan gezond voedsel in de shop moet beter!
Volgens slechts **37%** is er in de shops een voldoende groot aanbod aan gezonde maaltijden.



En ja, ik vind veel in de shop, maar het is té duur...
Een overtuigende **76%** vindt het aanbod in de shops en de restaurants langs de snelwegen te duur.

Maar de openingsuren zijn wel OK!
Zijn de shops voldoende toegankelijk?
71,5% vindt van wel.

Ook die van de restaurants...
49% vindt ook de restaurants voldoende toegankelijk.

Tot slot nog even dit: de gemiddelde leeftijd van de ondervraagde vrachtwagenchauffeurs is 46 jaar.

KORT SAMENGEVAT

- Vrachtwagenchauffeurs vinden dat er te weinig parkings zijn langs de autosnelwegen. Meer dan 84% werd tijdens de uitvoering van zijn job al geconfronteerd met volle parkings.
- Meer dan de helft van de chauffeurs vindt dat de parkings onvoldoende veilig zijn.
- Minder dan de helft van de ondervraagden vindt dat de parkings voldoende proper zijn.
- Slechts de helft van de chauffeurs vindt dat er voldoende sanitair is en iets meer dan de helft vindt dat de hygiëne van het sanitair te wensen overlaat.
- Driekwart van de vrachtwagenchauffeurs beoordeelt het aanbod in de shops en restaurants langs de autosnelwegen als “te duur”.

DOSSIER PARKING

In 2012 kondigde Hilde Crevits, toen Vlaams minister bevoegd voor mobiliteit, aan dat er heel wat stappen zouden worden gezet inzake parkings voor vrachtwagens. Zowel wat het aantal plaatsen, als de kwaliteit van de parking betreft. Sedert de verkiezingen van 2014 is Ben Weyts de bevoegde minister. Een evaluatie dringt zich op.

Het Vlaamse parkingbeleid
Drie jaar stilstand of toch vooruitgang?

Breek de stilte, minister Weyts!

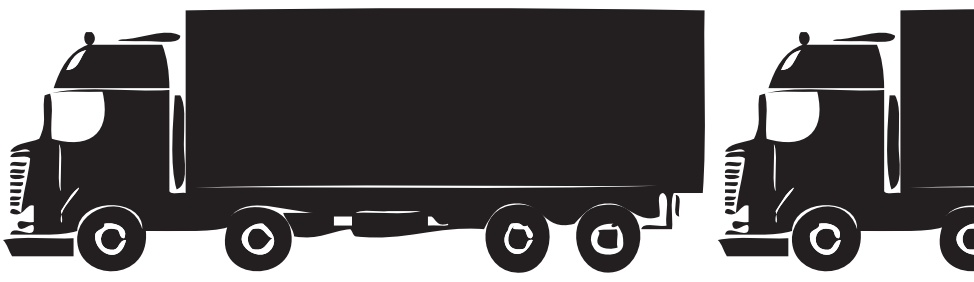
Er werden heel wat projecten aangekondigd in 2012. Maar de realisatie ervan laat te wensen over. Er is nu wel een mooie website, www.kwaliteitsparkings.be, maar op het terrein is er nog heel wat werk voor de boeg.

We vroegen tot tweemaal aan huidig Minister van Mobiliteit en Openbare Werken Ben Weyts of hij ons een stand van zaken kon geven van al de projecten die door zijn voorgangster werden aangekondigd. Bovendien vroegen we hem in hoeverre er nog initiatieven komen vanuit zijn kabinet om voor veilige, voldoende en comfortabele parkings voor onze truckers te zorgen. Tot op heden kregen we nog steeds geen antwoord.

Geblaat of wol?

Omdat we geen antwoord kregen van de overheid, gingen we dan maar zelf op onderzoek. BTB stelt vast dat alleen het project in Postel is gerealiseerd zoals was aangekondigd in 2012. Maar zelfs hier zijn er gemiste kansen! Buiten een omheind gedeelte is er geen extra beveiliging. En wat baat een omheining als er zowel voor de in- als uitrit geen slagboom staat met registratie, laat staan een plooipoort om de toegang echt onmogelijk te maken voor niet-parkeerders. Alle andere aangekondigde projecten bleven dode letter.

Toch zijn er ook lichtpuntjes: op bepaalde parkings is er wél vooruitgang. Niet op initiatief van de overheid, maar wel vanuit de privé-sector, vaak binnen het kader van een concessie die voor 20 jaar afgesloten werd.



Een overzicht

Bestaande parkings

- **E40 Oudenburg (Westkerke)**: Parkings in beide richtingen, maar zonder tankstation of andere voorzieningen.
  Aangekondigd: 90 extra plaatsen voor vrachtwagens.
  Realisatie: Richting Oostende is er niets veranderd: geen extra plaatsen, geen faciliteiten. De parking richting Frankrijk is afgesloten om mensensmokkel tegen te gaan.

- **E19 Minderhout**: Parkings in beide richtingen met tankstation en faciliteiten.
  Aangekondigd: 6 extra plaatsen voor vrachtwagens door herschikking stuk parking auto's.
  Realisatie: Richting Antwerpen is er niets veranderd. De schikking van de parking is nog steeds dezelfde als voordien dus blijft het bij 81 plaatsen voor trucks.
  Opvallend: Richting Nederland is er een volledig nieuwe parking aangelegd met 80 plaatsen: 67 gewone plaatsen, 3 voor koelwagens met stroomaansluiting en 10 plaatsen voor ADR transport. Het eerste uur is gratis, daarna betaal je € 1,20 per uur met een maximum van 15 euro. Er is geen recuperatie van het parkinggeld mogelijk in de shop of het restaurant.
  De parking is bewaakt met camera's en omheind, maar de slagboom laat toe dat voetgangers nog steeds toegang tot de parking hebben. Er zijn aparte douches en wc's die toegankelijk zijn door scanning van het parkingticket.

- **E34 Turnhout**: Parkings in beide richtingen zonder tankstation en faciliteiten.
  Aangekondigd: 40 extra plaatsen voor vrachtwagens door herinrichting van de site.
  Realisatie: In beide richtingen is er niets veranderd.

- **E314 Zolder/Zonhoven**: Parkings in beide richtingen met snackstop en wc's.
  Aangekondigd: Bijzetten tankstation.
  Realisatie: In geen van beide richtingen is er een tankstation gekomen, alles is bij het oude gebleven.

- **E34 Gierle**: Parkings in beide richtingen met tankstation en faciliteiten.
  In beide richtingen is de concessie blijkbaar vernieuwd. Texaco is bezig om een nieuwe shop met faciliteiten te bouwen. Opening voorzien eind 2015.

- **E40 Groot-Bijgaarden**: Parkings in beide richtingen met tankstation en faciliteiten.
  In beide richtingen is alles gebleven zoals het was. Is de concessie stilzwijgend verlengd?

- **E17 Rekkem-LAR**: Transportzone met parking zonder faciliteiten voor vrachtwagens.
  Aangekondigd: Project via Europese Commissie om iets te doen aan circulatie op het terrein.
  Realisatie: Er zijn inderdaad wel plannen om de circulatie aan te pakken, maar tot op heden is de situatie niet veranderd.

- **E34 Postel:** Groot terrein met douanegebouwen.
  Aangekondigd: Tegen begin 2013 een beveiligde en niet-beveiligde parking aanleggen enkel richting Nederland. Kant naar België eventueel in een volgende fase.
  Realisatie: Parking met 80 plaatsen is aangelegd op de terreinen richting Nederland.
  Er is een onderscheid gemaakt tussen een beveiligde en niet-beveiligde zone. De beveiligde parking heeft 30 plaatsen en is omheind, maar geen bijkomende beveiliging (geen camera's, geen slagboom). De niet-beveiligde parking heeft 50 plaatsen. Er zijn geen faciliteiten of tankstation aanwezig. Zonder slagboom en camera's stellen we ons de vraag wat het nut is van een aparte beveiligde zone?

Nieuw

- **E34 Stekene**
  Aangekondigd: Een full service parking met 30 plaatsen voor vrachtwagens.
  Realisatie: Aan de afrit Sint-Gillis-Waas/Hulst/Sint-Niklaas is er een carpool aangelegd waar 6 vrachtwagens kunnen parkeren. In de industriezone Kluizenmolen staan er borden dat vrachtwagens op parkeerplaatsen aan de kant van de weg kunnen parkeren. Maar geen full service parking gevonden.

In de pijplijn

- **E17 Kruishoutem**
  Nieuwe beveiligde vrachtwagenparkings door Total langs beide kanten, een paar kilometer voor(bij) de tankstations van Nazareth. De werken zijn gestart eind 2014. Opening voorzien eind 2015. Er komen in totaal 70 plaatsen en ook douches en toiletten. Geen tankstation.

- **E17 Nazareth**
  Enkele kilometers van de parking in Kruishoutem, worden de parkings in Nazareth momenteel volledig vernieuwd en heraangelegd door Total. De nieuwe parking in de richting Kortrijk werd geopend in september 2015, de opening van de parking richting Gent is gepland over enkele maanden. Geen aparte beveiligde zone, faciliteiten met douches en wc's, tankstation.

Misschien wel, misschien niet

- **A12 Zandvliet**
  Aangekondigd: Een full service parking richting Nederland en een parking met 30 plaatsen voor vrachtwagens richting Antwerpen.
  Realisatie: In de gemeente Zandvliet heeft men geen weet van de aanleg van deze parkings. Uiteraard is er wel interesse en wordt het Ruimtelijk Uitvoeringsplan heringevuld, maar er zijn enkel vage ideeën en al zeker geen budget vanuit de gemeente. Ook vanuit de Vlaamse Overheid zijn er geen middelen vrijgemaakt.

2015

De parking van Peutie ... the neverending story!

DOSSIER PARKING

De parkings van Peutie op de E19. Al jaren een doorn in ons oog. Genoeg parkeerplaatsen voor vrachtwagens. Meer plaatsen dan voor personenauto's zelfs. Maar daarmee is dan ook alles gezegd. Twee parkings. Geen sanitair blok, geen shop, geen tankstation, geen resto, nada, niks!

Toch wordt deze parking druk bezocht door vrachtwagenchauffeurs. Als we de populariteit van de parking kunnen afmeten aan de hoeveelheid afval dat over de parking verspreid ligt, dan hebben we hier duidelijk een winnaar!

Reeds in 2007 beloofde toenmalig minister Hilde Crevits (CD&V) om op de parking van Peutie de nodige basisvoorzieningen te installeren, op korte termijn dan nog wel. Wij wachtten geduldig af, maar van de beterschap die beloofd werd aan de truckers was in de praktijk niet veel te zien.

Toen er drie jaar later nog niets veranderd was aan de situatie op de parking, zagen wij ons verplicht om zelf initiatief te nemen. Met een ludieke actie opende BTB-ABVV symbolisch voor één dag een mobiel toilet op de parking van Peutie.

Alhoewel zij zelf zwaar in gebreke was gebleven, was minister Crevits "not amused" door onze actie.

Ondertussen zijn we acht jaar na de plechtige belofte voor de installatie van sanitaire basisvoorzieningen. De echte probleemparkings, zoals Peutie, zijn gekend. Een noodplan voor de installatie van beperkt sanitair en bewaking (eventueel via sociale economieprojecten), voor die parkings waar geen voorzieningen zijn, kan snel uitgewerkt worden.

Zeven jaar minister Crevits hebben niets opgeleverd. Benieuwd of haar opvolger, Vlaams minister van openbare werken Ben Weyts (N-VA), wel bereid is om te investeren in het comfort en de veiligheid van onze vrachtwagenchauffeurs. BTB zal alleszins niet nalaten om hem hierover aan te spreken.

De parkings in Wallonië
Een luchtje scheppen

Actie 2012

P DOSSIER PARKING

langs de autosnelweg

Hoeveel parkings zijn er?

In Wallonië zijn er drie soorten parkings voor vrachtwagens:

- **Basic**: 68 parkings en 1718 plaatsen voor vrachtwagens.
- **Basic*** (met snack en/of sanitair): 16 parkings en 487 plaatsen voor vrachtwagens.
- **Basic**** (restaurant en tankstation): 27 parkings en 899 plaatsen voor vrachtwagens.

Servicestation of parking?

Zonder dat hij het weet stopt een trucker in Wallonië bij hetzij:

- Een servicestation dat geheel of gedeeltelijk in concessie gegeven werd aan een privé-concessiehouder die moet instaan voor het onderhoud en de opwaardering van de plaats. In Thieu (E42) werd de hele zaak in concessie gegeven. Het servicestation van Verlaine (E42) werd maar gedeeltelijk in concessie gegeven.

- Een al dan niet in concessie gegeven parkeerterrein maar met dezelfde doelstellingen: verbetering van de toegang, sanitaire installaties, een ontspanningsruimte en het shopgedeelte met Wi-Fi, een kwaliteitsrestaurant en een speelruimte voor kids zoals in Barchon (E40) en Saint-Gobain (E19).

Kwaliteitscontroles

Een concessie langs de autowegen wordt toegekend voor een periode van 20 jaar (voorheen 30 jaar). Een aantal ervan werd gemoderniseerd. Die van Bierges (E411) komt aan de beurt in de loop van 2015 en die van Waremme (E40) in 2018.

Om de kwaliteit van de installaties te waarborgen worden regelmatig controles uitgevoerd.

Beveiliging van de parkings

Voor de parkings voor vrachtwagens langs de autowegen werd een classificatie opgesteld:

- Niet afgesloten, gratis parking met camerabewaking: niveau 1.

- Afgesloten, betalende parking met camerabewaking en andere beveiligingsmaatregelen: niveau 2.

- Tot slot, afgesloten, betalende, bewaakte en beschermde parking met menselijke aanwezigheid ter plaatse: niveau 3.

Wil je er meer van weten?
Download "La Wallonie en route" door op volgende link te klikken:
http://www.wallonie.be/sites/wallonie/files/dossier_vlw_19.pdf

De beveiligde parking van Wanlin

Vrachtwagens 24 u/24 u in veiligheid

Langs de A4-E411, op de grens tussen de provincies Namur en Luxembourg, werden in juni 2013 parkings van veiligheidsniveau 3 geopend, in beide rijrichtingen. Op deze parkings, volledig beveiligde sites, kunnen 150 vrachtwagens parkeren.

Om de parking af te schermen van individuen met minder eerlijke bedoelingen werden automatische slagbomen geïnstalleerd, die de toegang beperken.

Vrachtwagenchauffeurs nemen aan het automatische betalingspunt een toegangsticket om de parking te betreden. Beveiligingscamera's, verzekeren een permanente controle doordat zij elke dag van de week 24 u/24 u beelden maken van wat er gebeurt op de site. Elke overtreding, elk incident wordt vanuit het tankstation Total Belgium rechtstreeks gerapporteerd aan de politie.

Het tarief voor beveiligd parkeren varieert van één uur gratis parkeren tot € 15,- voor een ganse dag. De aankoop van een toegangsticket tot de parking geeft recht op korting in de shop van het tankstation.

Deze stopplaats langs de autosnelweg biedt bovendien een volledige waaier van kwaliteitsvolle diensten aan.

Indien de strijd tegen de onveiligheid een prijs heeft, moeten we vaststellen dat weinig transportfirma's bereid zijn om deze kostprijs te betalen. Veel vrachtwagenchauffeurs geven dan ook de voorkeur aan de gratis onbeveiligde parkeerplaatsen.

Tot onze spijt moeten we echter vaststellen dat er zeker niet genoeg gratis parkeerplaatsen zijn om de steeds groeiende stroom van vrachtwagens die België doorkruisen op te vangen.

Een goede parking vinden met je smartphone, het kan!

Op zoek naar een parking? In de onmiddellijke omgeving of eentje een paar honderd kilometer verder, waar je straks zal aankomen en je rust nemen?

Dat is nu ook mogelijk met je smartphone. Er zijn heel wat gratis apps die je hierbij helpen. We selecteerden er enkele, die zowel voor Android als iPhone beschikbaar zijn.

- **TRANSPark**
- **PARCKR**
- **Truck Parking Europe**

Met al deze apps kun je instellen wat je precies wil. Een tankstation? Met of zonder restaurant? Een supermarkt? Hotel? Beveiligd of niet? Gratis of betalend?

Ook vrachtwagenchauffeurs werken mee aan de informatie. Zij posten informatie die dan voor iedereen die de app gebruikt beschikbaar is. En kan jij een parking kiezen op basis van de ervaringen van jouw collega's.

Bij al deze apps kun je zelf ook je mening geven over een parking. Hiervoor moet je wel eerst je eigen profiel creëren. Pas dan kan jij je mening posten. Dan weten de chauffeurs na jou wat jij er van vond.

Heb je geen smartphone?

Wil je je reis op voorhand voorbereiden, of heb je een laptop mee die je onderweg gebruikt waar je internetverbinding hebt? Dat kan ook, want de app van TransPark en Truck Parking Europe kan je ook via internet gebruiken. Op deze links vind je ze:

- **TRANSPark: https://www.iru.org/transpark-app**
- **TRUCK PARKING EUROPE : https://truckparkingeurope.com/**

DOSSIER PARKING

Ladingdiefstal,
hopen dat het jou nooit overkomt

Ladingdiefstal in België blijft stijgen...

Voor wat België betreft kregen we van de Federale Politie een overzicht van de gevallen van ladingdiefstal van de voorbije jaren.

Er is sprake van een duidelijke tendens in stijgende lijn. Daar waar er in 2012 “nog maar” 383 gevallen van ladingdiefstal werden genoteerd, waren dat er in 2013 al 460 en in 2014 zelfs al 469.

Meest populair op de “hitlist” zijn multimedia, voeding en parfumerie. Deze drie categorieën van ladingen waren in 2012 goed voor meer dan 70% van het gestolen volume.

... terwijl er in Nederland een daling is van maar liefst 23%

De cijfergegevens, die voor ons buurland Nederland ter beschikking zijn, zijn iets uitgebreider.

2013 was een “topjaar” voor wat betreft ladingdiefstal. Niet minder dan 286 keer werd de lading van vracht- of bestelwagens gestolen. Dit is een stijging van maar liefst 210% in vergelijking met de cijfers van 2012. Deze gegevens werden bekend gemaakt door de internationale belangenorganisatie TAPA (Technology Asset Protection Association). TAPA baseerde zich voor haar conclusies dan weer op rapportages van KLPD (Korps Landelijke Politiediensten) in Nederland.

Wat onmiddellijk opvalt in het rapport is dat 90% van de diefstallen gebeurde op niet beveiligde parkeerplaatsen langs autosnelwegen, tankstations en industrieterreinen.

Ladingen elektronica zijn veruit het populairst onder dieven. Op de tweede plaats staan niet-elektronische consumentengoederen, voeding, kleren en schoenen.

De cijfergegevens van 2014 werden pas zeer recent vrijgegeven door de politie en toonden gelukkig een kentering.

Het aantal ladingdiefstallen daalde met niet minder dan 23% tegenover het recordjaar 2013.

Zo daalde bijvoorbeeld de ladingdiefstal door het kapotsnijden van het afdekzeil in het derde kwartaal 2014 zeer sterk. Waarschijnlijk hebben de arrestaties van zeven bendeleden in de regio Eindhoven een grote invloed gehad op deze daling.

Het aantal pogingen tot ladingdiefstal bleef wel ongeveer gelijk: 189 in 2013 en 181 in 2014.

Het aantal keren dat ladingen verdwenen door oplichting steeg dan weer wel: van 6 in 2013 naar 23 in 2014.

Ladingdiefstal ondermijnt de hele economie

Niet enkel de vervoerder en de klant ondervinden de nadelige gevolgen van een ladingdiefstal. Op termijn zijn ladingdiefstallen nadelig voor de ganse economie. Bedrijven wensen niet langer te investeren en trekken weg uit het land, verzekeringspremies bereiken duizelingwekkende hoogtes, bonafide handelaars krijgen oneerlijke concurrentie door het aanbod aan gestolen goederen, ...

Vermits België hoofdzakelijk een transitland is, is het noodzakelijk om kordaat op te treden tegen ladingdiefstallen. Hierdoor is er een absolute nood aan veilige parkings en wegen. Mogelijk kunnen we hiervoor een blik werpen over de Nederlandse grens, naar het systeem van de “secure lanes”. Deze “secure lanes” zijn parkings met een nummerplaatlezer, uitgerust met slimme camera’s en verbonden met de politiedatabank. In Nederland zorgen parkings met "secure lanes" al voor 95% minder criminaliteit. Dit zou mee een verklaring kunnen zijn voor de spectaculaire daling van het aantal ladingdiefstallen in Nederland in 2014.

Hoe zit het met ladingdiefstal in de rest van Europa?

Uit de European Cargo Crime Threat Assessment (ETA) voor 2014-2015 blijkt dat er zowel nationale als regionale variaties zijn op ladingdiefstallen, maar dat het risico op nagenoeg elke weg bestaat.

Criminelen gebruiken steeds gesofisticeerdere en gewelddadige methodes om goederen te stelen, waar en wanneer ze maar kunnen. De meeste landen kunnen echter geen concrete cijfergegevens voorleggen voor wat betreft ladingdiefstallen, omdat dit soort misdaden mee opgenomen zijn in de cijfergegevens van bijvoorbeeld voertuigdiefstallen.

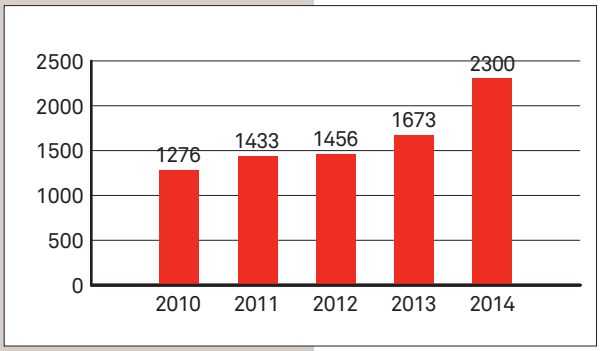
We kunnen je wel de "Top 4" geven van de Cargo Crime Champions League in Europa:

1. Frankrijk
2. Italië
3. Duitsland
4. Rusland

België staat op de zevende plaats in de hitparade. Vooral de transitautosnelwegen zijn geliefkoosde jachtdomeinen voor criminelen.

Frankrijk

- Vooral Parijs en omgeving is heel gevoelig voor ladingdiefstallen.
  1/5de van alle ladingdiefstallen vindt plaats in Parijs.
- Diefstal rechtstreeks uit trailer, door het openbreken van de deuren of het opensnijden van het vrachtwagenzeil, is de meeste populaire diefstalmethode (31% van alle ladingdiefstallen).
- De meest gewelddadige technieken die gebruikt worden zijn de kapingen van volledige ladingen van vracht- en bestelwagens.
- In Frankrijk werden in 2014 zo'n 2.300 ladingmisdaden vastgesteld. 460 hiervan – een goede 20% – vonden plaats in de regio rond Parijs.
- Meest populaire ladingen: tabak, elektronica en cosmetica (parfums).



Incidenten met ladingdiefstallen in Frankrijk. (Cijfers van OCLDI, de Franse Gendarmerie.)

Italië

- Vooral Noord- en Zuid-Italië en de streek rond Rome zijn risicogebieden voor vrachtwagenchauffeurs.
- Ladingdiefstal uit trailers komt vooral voor op onbeveiligde tankstations op autosnelwegen en in industriezones.
- De meest populaire werkwijzen zijn: diefstal van trailers, kaping van of overval van voertuigen in transit.
- De in-transit diefstallen zijn goed voor 70% van alle ladingdiefstallen in Italië in 2014 (1.200 ladingdiefstallen in gans Italië).
- Het aantal diefstallen met geweld ligt in Italië ver boven het Europese gemiddelde.
- De problematiek rond ladingdiefstal wordt in Italië elk jaar ernstiger.
  Toch is het geen prioriteit voor de politieke beleidsmakers of de politiediensten.

Duitsland

- 5.000 ladingdiefstallen in Duitsland in 2014.
- Diefstal uit trailers op onbeveiligde rustplaatsen op autosnelwegen en in mindere mate trailerdiefstal zijn de meest voorkomende misdaden met betrekking tot ladingen in Duitsland.
- De diefstallen gebeuren vrijwel steeds zonder geweld of zonder het gebruik van wapens en meestal 's nachts.
- In Duitsland zijn slechts twee echt beveiligde truckstops. Drie zijn nog in aanbouw.
  Dit zijn er duidelijk te weinig.
- De grootste risicowegen zijn de A2 (van het industriële Ruhrgebied in het westen tot Berlijn in het oosten, zo richting Polen), de A4 (die begint aan de Duits-Nederlandse grens en helemaal doorloopt tot in Polen) en de A7 (die in het noorden begint aan de grens met Denemarken en in het zuiden eindigt aan de Oostenrijkse grens).
- Door zijn economische sterkte en unieke geostrategische ligging is Duitsland waarschijnlijk het meest aantrekkelijke Europese land voor criminelen die zich toespitsen op bevoorradingsketens.

Rusland

- De meeste criminaliteit rond ladingdiefstallen komt voor op de snelwegen rond Moskou: de M10 Moskou/Sint-Petersburg, de M4 Moskou/Rostov-on-Don en de M1 Moskou/Polen.
- Het stelen van ladingen uit bewegende trailers komt meer voor in Rusland dan in enig ander Europees land.
- Door een mengeling van bezuinigingen, omkoperij en bendevorming kan je in Rusland vrij gemakkelijk aan officiële politiedocumenten en -uitrusting komen om iemand te overtuigen zich met zijn vrachtwagen langs de kant te zetten. Er wordt een valse controlepost opgesteld

of een chauffeur wordt verzocht zijn voertuig langs de kant te zetten. Dan wordt de chauffeur ofwel gedwongen zijn lading onmiddellijk over te dragen of hij wordt gedwongen de valse politieagenten te volgen naar een afgelegen plaats waar de diefstal of voertuigkaping plaatsvindt.

- De georganiseerde misdaad slaagt er in Rusland om alle gestolen ladingen opnieuw aan de man te brengen, van farmaceutische producten over elektronica tot zelfs voedsel en drank.
- De ladingmisdaad heeft nog een extra duwtje gekregen door de handelsbeperkingen met Rusland. Door de beperkte invoer van bepaalde producten zijn deze ladingen nog waardevoller en dus nog aantrekkelijker geworden voor ladingdieven.

En wat zegt het rapport over België?

450+
THEFTS FROM TRAILER
reported in 2014*

- Meer dan 450 diefstallen van lading uit trailers.
- Ongeveer 50% van deze ladingdiefstallen vinden plaats op onbeveiligde parkings langs autosnelwegen of hoofdwegen. 70% van de diefstallen gebeurden op de E19 (van Antwerpen over Mons tot Valenciennes/de Franse grens) en de E42 (van Liège over Mons tot Lille/de Franse grens).
- De transit vanuit of naar de havens van Antwerpen, Rotterdam en Calais zorgen voor het vervoer van enorme hoeveelheden goederen van hoge waarden, wat een grote aantrekkingskracht uitoefent op georganiseerde bendes.
- 99% van de diefstallen gebeurt door het openbreken van de vrachtdeuren of het opensnijden van het vrachtwagenzeil.
- De meeste diefstallen gebeuren 's nachts, wanneer de chauffeurs slapen.
- Slechts in enkele gevallen werd er geweld gebruikt.
  De meeste dieven(bendes) vermijden de confrontatie met de chauffeur.
- Belgische ladingdieven zijn opportunistisch. Elektronica, tabak of farmaceutische producten zijn gegeerd, maar bestaat de lading uit andere producten, dan worden deze even vlot verkocht als goederen die werden gestolen "op bestelling".
- Vermits de prioriteit van de politiediensten niet echt bij ladingdiefstallen ligt, vrezen de rapporteurs dat de cijfers voor ladingdiefstallen in 2015 nog een pak hoger zullen liggen.

Bron: European Cargo Crime Threat Assessment (ETA) 2014-2015 door Freight Watch International – Supply Chain Intelligence Center.

Tips voor vrachtwagenchauffeurs om ladingdiefstal te voorkomen!

- Parkeer nooit op een verlaten parking. Probeer steeds in groep te parkeren. Op die manier maak je gebruik van sociale controle om je veiligheid te vergroten.
- Parkeer nooit op af- en opritten van snelwegen.
- Laat je vrachtwagen of lading nooit onbeheerd achter.
- Vermijd donkere plaatsen op parkings.
- Parkeer gesloten voertuigen indien mogelijk steeds "rug aan rug" of probeer de achterkant van je voertuig steeds tegen een "hindernis" te plaatsen. Zo belet je inbraak langs de achterzijde van de vrachtwagen.
- Maak indien mogelijk gebruik van beveiligde parkings.
- Plaats indien mogelijk een bijkomende veiligheid op de deuren van je vrachtwagencabine terwijl je slaapt. Dieven schrikken er zelfs niet voor terug om je te verdoven, de deursloten open te boren en je persoonlijke bezittingen uit je cabine te stelen.
- Controleer je vrachtwagen na elke tussenstop. Kijk na of de kabels en sluitingen nog intact zijn en laat ze indien nodig herstellen. Ga na of de zegels en andere bevestigde sloten niet verplaatst en/of beschadigd zijn en vervang ze indien nodig. Vergelijk de nummers van de zegels met de nummers op je boorddocumenten.
- Kijk na elke stop na of het dekzeil van je oplegger niet beschadigd is. Controleer het dak, de laadbak, de gereedschapsbak en alle andere opbergvakken van je vrachtwagen. Vergeet ook niet de onderkant van je vrachtwagen even te checken.
- Sluit geen deuren van vaste opleggers die niet geladen zijn.
- Geef anderen geen/niet te veel details over je lading. Niet iedereen heeft goede bedoelingen.
- Als je iets verdachts hoort of ziet, verwittig dan zo snel mogelijk de politiediensten via het gsm-noodnummer 112. Blijf zelf wel op afstand en breng jezelf niet onnodig in gevaar.
- Stap nooit in je vrachtwagen als je meent iets verdachts te hebben opgemerkt.
- Volg steeds de door je werkgever opgelegde route, dit om je gemakkelijker te kunnen lokaliseren in geval van nood.
- Als je toch oog in oog staat met misdadigers, probeer ze dan niet tegen te houden. Probeer de aandacht van je omgeving te trekken door lawaai te maken.
- Doe steeds aangifte van incidenten. Alle mogelijke informatie kan de politiediensten helpen om de misdadigers op te sporen.

Tips voor werkgevers!

- Laat je chauffeurs parkeren op beveiligde parkings op kosten van de firma. Werk desnoods een regeling uit met andere transportfirma's die ook een veilige parking hebben of regel een overnachting met de geladen oplegger of vrachtwagen bij de klant zelf.
- Probeer te vermijden dat voertuigen met een lading 's nachts op de openbare weg moeten blijven staan. Vermijd bijvoorbeeld dat de chauffeur zijn lading de avond voor het eigenlijke vertrek al komt ophalen.
- Laat 'risicovrachten' indien mogelijk in groep rijden.
- Pas de trailer aan (steviger dekzeil) en voorzie verder alle mogelijke veiligheidsvoorzieningen:
  - elektrisch slot aan de binnenkant van de vrachtwagencabine,
  - noodknop voor de chauffeur,
  - een multilock op de versnellingshendels van vrachtwagens
  - speciaal containerslot,
  - een speciaal slot op afgehaakte opleggers, ...
- Vermijd al te opzichtige reclame op de vrachtwagens. Reclame voor een bekend merk trekt mogelijke dieven aan.
- Informeer zo snel mogelijk de politiediensten van alle incidenten of diefstallen. Sommige ladingen worden binnen enkele uren of dagen al doorverkocht.
- Zorg dat de serienummers van de producten gekend zijn. Deze informatie dient als bewijslast eens de goederen gevonden zijn.
- Investeer op de firma zelf in preventie: degelijke camerabewaking, sluit het terrein grondig af, verstevig zwakke plekken.
- Druk je chauffeurs op het hart om onderweg geen risico's te nemen.

De ideale parking volgens onze chauffeurs

Bob Vandenbossche

Jean-Marie Rapaert

Bob Vandenbossche

42 jaar // Schelle
18 jaar ervaring als internationaal vrachtwagenchauffeur

Voor mij is het vooral erg belangrijk dat het sanitair, zowel de douches als de toiletten, proper zijn. Het is immers niet omdat je moet betalen, dat het sanitair automatisch altijd hygiënisch is.

Verder vind ik de maaltijden in de restaurants langs de snelwegparking vrij duur. Ter vergelijking: bij een goede routier in Frankrijk krijg je voor €12,- à € 14,- een voorgerecht, hoofdgerecht, dessert én een kaasschoteltje.

Een goede nachtrust op een veilige parking is natuurlijk ook belangrijk. Daarom is het voor mij absoluut noodzakelijk dat koelvoertuigen ergens apart kunnen worden geparkeerd.

Wifi is er meestal alleen in de shop. Gratis internet op de parking zelf zou ook leuk zijn.

Jean-Marie Rapaert

58 jaar // Brugge
32 jaar ervaring als internationaal vrachtwagenchauffeur

Ik vind het belangrijk dat het sanitair netjes gepoetst is en 24 u op 24 u beschikbaar is. Ik rijd meestal op Frankrijk en ik moet zeggen dat de toiletten en de douches op de parkings langs de autosnelwegen daar meestal goed verzorgd zijn.

Dag en nacht ergens kunnen stoppen om een koffietje te drinken, zelfs al is het uit een automaat, is meegenomen.

En de vuilbakken langs de autosnelwegen, die zouden iets vaker mogen worden leeggemaakt of anders moeten ze grotere vuilbakken plaatsen.

Een parking moet voor mij veilig en goed verlicht zijn.

De laatste tijd maak ik niet veel meer gebruik van de parkings langs de autosnelwegen. Ik stop liever aan een routier, eet daar iets en blijf dan overnachten op de parking daar. Het nadeel is wel dat het sanitair ook afgesloten is van zodra de routier 's avonds zijn deuren sluit.

Toen ik als internationaal chauffeur begon, meer dan dertig jaar geleden, waren er veel minder parkings dan nu, maar er reden ook veel minder vrachtwagens op de baan. Het "sociale" mis ik wel een beetje. Chauffeurs kwamen toen 's avonds veel meer samen in routiers om een praatje te doen, voor het sociale contact. De jongeren van nu hebben daar precies veel minder behoefte aan. Zij blijven liever alleen in hun vrachtwagen zitten.

DOSSIER PARKING

Bertrand Cornu

Patrick Delarivière

Bertrand Cornu

50 jaar // Fontenoy
20 jaar ervaring als internationaal vrachtwagenchauffeur

Een restaurant met maaltijden aan democratische prijzen en proper sanitair, meer heb ik niet nodig.

Ik overnacht niet veel meer op parkings langs de autosnelwegen. Te duur en er wordt veel te veel gestolen. Laatst stelde ik na mijn nachtrust nog vast dat mijn elektriciteitskabels gepikt waren.

Ik rijd met een tankwagen, dus met ladingdiefstal werd ik zelf nog niet geconfronteerd, gelukkig maar.

Ik parkeer mijn vrachtwagen 's avonds liever in een industriezone. Sanitair is daar niet beschikbaar, maar dat valt op te lossen. Ofwel gebruik ik het sanitair van de fabrieken waar ik moet laden of lossen, of van een "station lavage" ofwel stop ik eerst op een snelwegparking en rijd ik daarna door naar de industriezone.

In Frankrijk overnacht ik ook dikwijls aan de péage. Gewoonlijk is daar altijd een parking waar een stuk of vijf vrachtwagens kunnen staan.

Ik ben ervan overtuigd dat meer politiecontroles, zoals in Duitsland, de criminaliteit voor een groot stuk terugdringen.

Voor mij is de ideale parking in België Truck Center Exit 29 in Habay-la-Neuve. Een grote parking op 200 m van de afrit van de autosnelweg. Er is een benzinestation en een goed restaurant. De parking is enkel vrij toegankelijk als je in het restaurant eet, anders is het betalend parkeren.

Patrick Delarivière

49 jaar // Overmere
23 jaar ervaring als internationaal vrachtwagenchauffeur

Een goede parking is voor mij een veilige parking: voldoende verlichting en camerabewaking.

Netheid is ook belangrijk, vooral voor wat betreft het sanitair.

Absoluut noodzakelijk: een aparte zone voor de koelwagens. Anders doe je geen oog dicht.

Wifi op de parkings zou ook leuk zijn.

Over het algemeen genomen zijn de Belgische parkings langs de snelwegen veel te klein. Er is een tekort aan parkeerplaatsen voor vrachtwagens en soms leidt dit tot onveilige situaties. Vroeger was dit vooral in België het geval, maar ik merk de laatste tijd dat bijvoorbeeld ook in Duitsland het fenomeen van de volle parkings uitbreiding neemt.

Alleen als het echt niet anders kan, parkeer ik mij op een snelwegparking. Meestal geef ik de voorkeur aan industriezones. Meer en meer collega-chauffeurs zijn trouwens dezelfde mening toegedaan.

Wanneer ik in Frankrijk rijd, breng ik dikwijls de nacht door op de parking van een routier. Lekker eten en sanitair bij de hand. In Duitsland geldt dat ook voor de Autohofs. Het parkeren is dan wel betalend, maar het grootste deel van deze onkosten krijg je terug als je ter plaatse een maaltijd neemt.

Lees ook
onze andere dossiers!

Dit « parkingboek » is het zesde in de reeks.
Interesse in de vijf eerdere ?
Je kan ze vinden op deze 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

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

In 2015 maakten we ook een dossier over de illegale taxidienst UBER, dat recent een update kreeg:
- **Dossier UBER:** www.tinyurl.com/btb-dewaarheidoveruber
- **Update september 2015:** www.tinyurl.com/btb-dewaarheidoveruber-update1

P DOSSIER PARKING

Vind ons leuk op Facebook!

De sociale media, je hebt er zeker al over gehoord. Facebook, dat zegt je toch iets?

Ook BTB heeft al geruime tijd een eigen pagina op Facebook : BTB-ABVV Transport en Logistiek.

We hebben al meer dan duizend likes op onze Facebookpagina. Binnenkort ook de jouwe?

Want dan krijg je automatisch alle updates in jouw Facebookprofiel. Zo blijf je op de hoogte van al het belangrijke nieuws in de sectoren en zit je op de eerste rij om alle details te lezen over onze acties.

En niet alleen jij, maar ook je collega's, vrienden en familie : nodig hen via Facebook uit om de BTB-Facebookpagina pagina leuk te vinden.

En vooral, deel onze Facebookberichten met jouw vrienden. Zo zorgen we er samen voor op korte termijn zo veel mogelijk mensen te bereiken!