



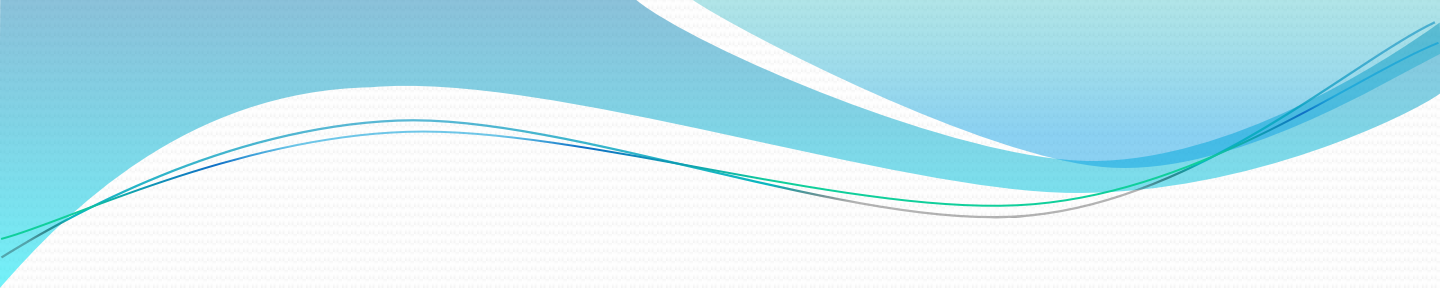
TRANSPORTEFFECT

CHAUFFEURSNIEUWS

THEMA STAND-AIRCO

2020





Voorwoord

Transporteffect/Chaufeursnieuws is welbekend in de transportsector.

Er wordt gewerkt uit praktijkervaringen en wij bieden ook oplossingen tot het verbeteren van het transport en de werkomstandigheden. Met een maandelijks bereik van over de vijf miljoen mensen kunnen we de mensen erbij betrekken en gezamenlijk tot verbeteringen komen.

We hebben besloten vier hoofdthema's in aparte bundels weer te geven.

Transporteffect/Chaufeursnieuws is geruime tijd bezig om deze thema's de nodige bekendheid te geven.

Het is in het belang van de gehele bevolking en het transport in Europa dat kwesties worden benoemd om ook verbetering te kunnen realiseren.

De thema's zijn:

Stand-airco verplicht stellen

Parkeerbeleid

Inklimmers en transmigranten

Europese verkeersveiligheid

Bundels zijn op te vragen via e-mail: redactie@transporteffect.nl

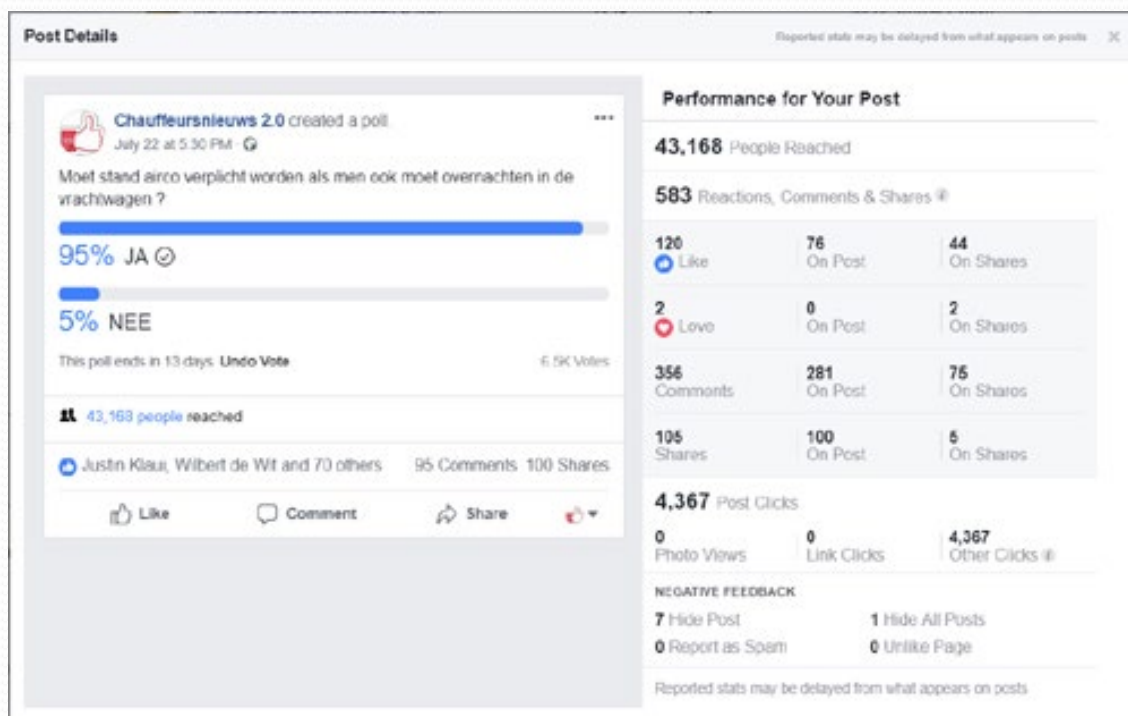
Stand-airco

Stand-airco standaard in slaapcabine vrachtwagen

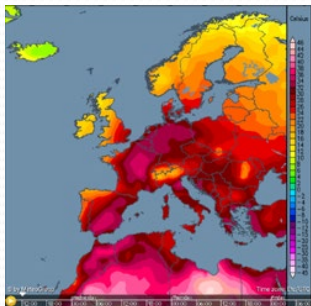
Vanaf de start van onze organisatie zijn wij ons aan het inzetten om de verkeersveiligheid op de Europese wegen te verbeteren. Het onderwerp stand-airco is misschien wel het belangrijkste punt voor de huidige verkeersveiligheid

Vrachtwagenchauffeurs hebben een werkgebied in heel Europa, waardoor een chauffeur in alle lidstaten rijdt en van alle wegen gebruik maakt. Hierdoor hebben beroepschauffeurs gedurende 7 maanden per jaar te maken met ondraaglijke temperaturen in de vrachtwagencabines. Het kan niet zo zijn dat chauffeurs van andere lidstaten in een roes buiten hun eigen lidstaat rondrijden, omdat daar geen verplichting geldt.

Dit houdt in dat er op Europees niveau een verplichting moet komen standaard een stand-airco in de vrachtwagenslaapcabines te laten installeren. In dit hoofdstuk vindt u onze argumenten, onderzoeken en meer uitgebreide informatie.



https://m.facebook.com/story.php?story_fbid=2004292053143375&id=1909255569313691



Buiten temperatuur	5 minuten in auto	10 minuten in auto	30 minuten in auto	60 minuten in auto
20 °	24 °	27 °	36 °	48 °
22 °	26 °	29 °	38 °	50 °
24 °	28 °	31 °	40 °	52 °
26 °	30 °	33 °	43 °	55 °
28 °	32 °	35 °	44 °	58 °
30 °	34 °	37 °	46 °	60 °
32 °	36 °	39 °	48 °	63 °
34 °	38 °	41 °	50 °	66 °
36 °	40 °	43 °	52 °	68 °
38 °	42 °	45 °	54 °	70 °
40 °	44 °	47 °	56 °	73 °

Eerste Web-artikel op 22 juli 2018

Een stand-airco is een vereiste in de vrachtwagen van een beroepschauffeur, hij komt door heel Europa en wordt vele weken per jaar blootgesteld aan warm weer. Een standkachel in de winter is normaal, maar een stand-airco moet elke keer weer een discussie zijn. Werkgevers hoeven geen nachten door te brengen in een vrachtwagencabine en hebben daardoor ook niet de drang om deze investering te doen.

De onkostenvergoeding voor een dag in het buitenland is minder dan 50 euro. Daarvan moeten 3 maaltijden worden betaald, waardoor een hotel geen optie meer is.

In bijna alle beroepsgroepen is een onkostenvergoeding voor overnachting als men een dienstreis maakt normaal, echter zijn de beroepschauffeurs hiervan uitgesloten (zie lijst). Dit houdt dus in dat de chauffeurs zelf voor deze kosten moeten opdraaien.

Kan men hen dan verplichten in een hotel te overnachten?

Transport en Logistiek Nederland heeft de uitspraak gedaan dat men keuzes heeft en dat met warm weer in de vrachtwagencabine verblijven dus ook een keuze van de beroepschauffeur is.

Als een chauffeur 20 dagen per maand onderweg is en zijn hotelovernachtingen zelf moet bekostigen komt zijn salaris uit onder het minimumloon. Is er dan een keuze?

Men roept nogal makkelijk dat de werkgever dit moet betalen, maar dit is op geen enkele wet of cao-afspraken gebaseerd en dus te kort door de bocht.

Een beroepschauffeur heeft dus geen poot om op te staan als hij een hotelovernachting bij de werkgever wil declareren.

Zonder stand-airco is de temperatuur in de cabine van de vrachtwagen bij warm weer ondraaglijk, wat direct of indirect levensgevaarlijke consequenties kan hebben.

Stand-Airco

Veel vrachtwagens (niet alle) zijn uitgerust met een airco die alleen werkt als de motor loopt. Uit de commentaren kan men concluderen dat men als de omgeving het toelaat de motor laat lopen tijdens het slapen. Dit is een enorme belasting voor het milieu en het brandstofverbruik loopt in de tientallen liters per nacht. Milieuorganisaties moeten met dit feit toch grond hebben om mee te strijden voor een standaard stand-airco op vrachtwagens met een slaapcabine. Een stand-airco loopt op stroom, dus op de accu's van de wagen zelf.

Kosten

Voor een werkgever, in tegenstelling tot een chauffeur, zijn kosten aftrekbaar. Daardoor zijn de kosten van het dieselverbruik als men de wagen laat lopen tijdens het slapen te verwaarlozen. Een kanttekening is dat er bedrijven zijn die het extra dieselverbruik aftrekken van het maandsalaris van de chauffeur. Hierdoor ontstaat een ongezonde werkrelatie tussen werkgever en werknemer en een chauffeur moet vechten voor zijn gelijk.

Hitte in de cabine

Vrachtwagens staan vaak in de volle zon; parkeerplaatsen hebben weinig tot geen schaduwplekken om zo veel mogelijk parkeerruimte te creëren. Men moet niet denken dat een beroepschauffeur slechts gedurende korte periodes met warm weer te maken heeft. De beroepschauffeur rijdt door heel Europa (zie lijst) en wordt meerdere maanden per jaar blootgesteld aan buitentemperaturen van boven de 30 graden. In de afbeelding kan men zien dat de temperaturen zeer snel oplopen, en zelfs met de ramen open blijft de warmte in de cabine hangen. Ook is met ramen open slapen zeer gevaarlijk voor de veiligheid van de chauffeur. Wat elk jaar weer opvalt is dat de wereld te klein is als men het heeft over dieren of kinderen die bij hitte in een auto achterblijven. Echter voor een vrachtwagenchauffeur schijnt het geen probleem te zijn als men uren in de warmte moet doorbrengen.

Veiligheid

De veiligheid is in gevaar, terwijl deze vanzelfsprekend moet zijn. Men werkt als vrachtwagenchauffeur gemiddeld 13 uur per dag. Als men dan geen goede nachtrust heeft gaat dit ten koste van de concentratie, vooral als het meerdere nachten achter elkaar betreft. Een thuissituatie is anders dan een vrachtwagencabine, daar heb je niet de mogelijkheid om onder een koude douche te springen en evenmin, zoals we al eerder aangaven, gebruik te maken van schaduw en een ruime plek. Tijdens de werkzaamheden van een beroepschauffeur kan concentratieverlies desastreuze gevolgen hebben, anders dan dat bijvoorbeeld bij een kantoorbaan. Veilig Verkeer Nederland geeft dit ook aan, maar helaas wordt het na één artikel hierover wederom stil.

Eigen onderzoek

Elk jaar zien we de discussie ontstaan of een stand-airco op de vrachtwagen moet worden verplicht. Echter zien we ook elk jaar dat er wel artikelen over komen en men het over de noodzaak hiervan eens is, maar dat hierop niet daadwerkelijk actie wordt ondernomen en dat het onderwerp elk jaar weer doodbloedt. Daarom zijn wij op 22 juli 2018 een poll op facebook gestart om het onderwerp onder de aandacht te krijgen.

Ruim 6500 stemmen en meer dan 600 commentaren in korte tijd laten zien dat dit onderwerp niet mag doodbloeden en dat een stand-airco wettelijk moet worden geregeld.

Na onze poll zijn wel weer diverse artikelen verschenen, echter wederom zonder gevolg, terwijl de resultaten van ons onderzoek toch boekdelen spreken.

Een Duitse reportage laat zien dat er ook in Duitsland aandacht voor dit onderwerp is. Hierdoor is het belangrijk dat de politiek in actie komt ter bescherming van zijn burgers.

Wetten

Wij vinden dat het tot stand brengen van deze wet de taak is van de Europese Unie.

Beroepschauffeurs rijden in en komen uit elke lidstaat, hetgeen dit een Europese aangelegenheid maakt. Naar onze mening zou minister Cora van Nieuwenhuizen ook moeten opstaan om standaard een stand-airco op vrachtwagens met een slaapcabine te realiseren.

Het verleden heeft geleerd dat de vakbonden niet de intentie hebben dit onderwerp aan te pakken. Zo heeft de FNV niets gepubliceerd en de CNV eenmalig een artikel om een standpunt kenbaar te maken, waarna het weer doodstil werd. Transport en Logistiek Nederland heeft uitspraken gedaan die kant noch wal raakten en waarbij elke beroepschauffeur ook ernstige bedenkingen had.

Tot slot

De politiek is er om de burgers te vertegenwoordigen en te beschermen.

Zolang vrachtwagens niet standaard met een stand-airco moeten worden uitgerust brengt de politiek doelbewust het milieu, de verkeersveiligheid en daarmee zijn burgers in gevaar, terwijl dit eenvoudig kan worden voorkomen.

Zolang de optie bestaat hebben we door de jaren kunnen vaststellen dat men in veel gevallen niet op de goedheid van een werkgever kan rekenen.

Deze discussie moet worden beëindigd en er moet worden aangekondigd dat de stand-airco vast op een vrachtwagen komt als men er ook in moet overnachten!

Dit artikel is kenbaar gemaakt aan/gestuurd naar een kleine 40 organisaties en politieke kopstukken.

Op ons platform.

Minister Cora van Nieuwenhuizen

De commissie voor verkeer en waterstaat (voltallig)

Veilig Verkeer Nederland

Milieu organisaties Wereld Natuur Fonds en Greenpeace.

ANWB Nederland

17 Europarlementariërs

FNV (vakbond)

CNV (vakbond)

TLN (werkgeversorganisatie)

EVO (werkgeversorganisatie)

België :

Kabinet Weyts (Belgie)

Europees commissaris Thyssen

Stichting VSV (Vlaamse Stichting Verkeerskunde)

VIAS

BIVV (Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid)

ABVV BTB (vakbond)

Brieven naar politiek



Transporteffect – Chauffeursnieuws - Chauffeursbelangen

Tweede Kamer der Staten-Generaal

T.a.v. griffier vaste Tweede Kamercommissie Infrastructuur en Waterstaat

Postbus 20018
2500 EA Den Haag

Aan (per mail):

Griffier dhr. M. Israel: cie.iw@tweedekamer.nl

Agnes Mulder: agnes.mulder@tweedekamer.nl Foort van Oosten : f.voosten@tweedekamer.nl

Rob Jetten: r.jetten@tweedekamer.nl Suzanne Kröger: s.kroger@tweedekamer.nl

Datum

10 september 2018

Ons kenmerk

100920018-standairco

Betreft / Onderwerp

Stand-airco standaard op de vrachtwagen.

Email contactpersoon

canoo@transporteffect.nl

Pagina's

2

bijlage(n)

Pdf: Resultaten Stand-airco website

Geachte leden van de Tweede Kamer

Op 22 juli 2018 hebben wij een poll gelanceerd over het onderwerp om een stand-airco verplicht te stellen op de vrachtwagencabine als er in overnacht moet worden.

In landen als Italië en Spanje is de verplichting al per wet doorgevoerd.

In Nederland zien we het onderwerp elk jaar terugkomen, echter na de zomerperiode bloedt het onderwerp weer dood.

Een beroepschauffeur heeft lange periodes met extreem hoge temperaturen te maken in de cabine tijdens het slapen overdag of in de nacht.

Zeker voor een internationaal chauffeur brengt slechte nachtrust de gezondheid en verkeersveiligheid ernstig in gevaar.

Een internationaal chauffeur rijdt in alle lidstaten en heeft te maken met periodes van 5 tot 6 maanden met extreem warm weer.

Tijdens ons kortlopende onderzoek onder de leden is gebleken dat er zeker een noodzaak aanwezig is om werkgevers te verplichten om bij elke nieuwe aanschaf de wagen standaard van een stand-airco te voorzien. (zie bijlagen pdf)

Van de 6.586 stemmen zijn er 333 " NEE " stemmers en 6.253 " JA " de conclusie kan enkel zijn dat er een hoge noodzaak is dat dit onderwerp serieus moet worden genomen en tot een wet moet worden overgegaan.

(actueel link : https://m.facebook.com/story.php?story_fbid=2004292053143375&id=1909255569313691)



Transporteffect – Chauffeursnieuws - Chauffeursbelangen

Op 31 juli 2018 hebben wij u ook op de hoogte gesteld van deze gegevens, echter was het vakantietijd dus we gaan er vanuit dat u enkel kennis heeft genomen van deze tekst.

Derhalve vragen wij u om een reactie en of u ook wat wilt of kunt doen met deze gegevens.

Op de website (http://www.chauffeursbelangen.nl/STANDAIRCO_ONDERZOEK.php) staan meer linken van andere bronnen waar het belang ook duidelijk wordt gemaakt.

Gaarne verzoeken wij u om een antwoord die wij ook kunnen publiceren naar onze leden toe.

Mocht u discretie verlangen verzoeken wij u dit te vermelden in uw antwoord.

Met vriendelijke groet,

Dhr. Cannoo

Oprichter/voorzitter

Transporteffect

Chauffeursnieuws

Chauffeursbelangen



Transporteffect – Chauffeursnieuws - Chauffeursbelangen

Tweede Kamer der Staten-Generaal

T.a.v. leden van Tweede Kamercommissie Infrastructuur en Waterstaat en leden van ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid

Postbus 20018
2500 EA Den Haag

Aan (per mail):

Griffier dhr. M. Israel: cie.iw@tweedekamer.nl : dhr. M. Esmeijer cie.szw@tweedekamer.nl

Agnes Mulder: agnes.mulder@tweedekamer.nl Foort van Oosten : f.vooosten@tweedekamer.nl

Rob Jetten: r.jetten@tweedekamer.nl Suzanne Kröger: s.kroger@tweedekamer.nl :

Datum

29 januari 2019

Ons kenmerk

29012019-Standairco04

Betreft / Onderwerp

Standairco vrachtwagens 2.

Email contactpersoon

cannoo@transporteffect.nl

Pagina's

2

bijlage(n)

Standairco standaard op de vrachtwagen. pdf

Geachte leden van de Tweede Kamer

Afgelopen zomer (10 september 2018) hebben we u erop gewezen dat transporteurs geen verplichting hebben om vrachtwagens uit te rusten met een standairco.

Een kachel in de winter wordt normaal geacht echter in de zomer verlangt men dat er geslapen wordt met temperaturen ver boven de lichaamstemperatuur.

Afgelopen zomer is gebleken dat de hoge temperaturen lang aanhouden en zeker voor een internationaal chauffeur is er geen ontkomen aan.

Heden is de nieuwe Arbocatalogus goedgekeurd echter is hierin wederom niets te vinden over dit onderwerp.

Gezond verstand maar ook onderzoeken laten zien dat er wel degelijk een ernstig gevaar is voor de algemene verkeersveiligheid als een chauffeur vaak meerdere nachten geen goede nachtrust kan nemen.

Onkosten vergoeding van een chauffeur in tegenstelling tot ambtenaren is mager.

Men kan geen 3 maaltijden nuttigen en dan nog ook een hotelkamer met airco bekostigen van de 49,08 euro die een chauffeur maximaal vergoed kan krijgen.



Transporteffect – Chauffeursnieuws - Chauffeursbelangen

Zoals nu blijkt in de opgestelde Arbocatalogus dat vakbonden en werkgeversorganisaties wederom dit onderwerp negeert in de richtlijnen die opgesteld zijn.

Vandaar doen wij een beroep op u als volksvertegenwoordiger om de inhumane situaties die aankomende zomer weer gaan voordoen tot een halt toe te roepen.

Anno 2019 kan het niet zo zijn dat een chauffeur zelf ruim 1000 euro moet betalen en dan ook nog moet laten inbouwen, dit is in onze ogen de omgekeerde wereld.

Daarbij komt ook nog dat in de regel de standairco niet kan over worden gezet bij wissel of te wel verkoop van de wagen.

Gaarne verlangen wij een reactie van uw zijde wat wij discreet kunnen melden aan onze achterban van de ruim 58.000 leden.

Tot slot stuur ik u een kopie mee van de eerdere brief aan uw adres.

Ik stuur ook de linken mee van onze artikelen van afgelopen zomer die gelezen zijn door de beroepsgroep.

In een link zend ik u ook de Arbocatalogus mee die in januari 2019 is goed gekeurd door Inspectie SZW (wat normaal in 2017 al had moeten gebeuren) opge maakt door de organisaties die ook deelnemen aan de cao afspraken.

Met vriendelijke groet,

Dhr. Cannoo

Oprichter/voorzitter

Transporteffect

Chauffeursnieuws

Chauffeursbelangen

Link van ons artikel op internet: https://www.chauffeursbelangen.nl/STANDAIRCO_ONDERZOEK_php

Link naar de Arbocatalogus van beroepsvervoer:

<https://www.stlwerkt.nl/doen/arbocatalogus-en-oplossingenboek>

Transporteffect
Spinklosstraat 1
6515 GC Nijmegen
KVK - 68306636

Telefoon - +31 (0) 630 397 003

Internet - www.transporteffect.nl

Email - redactie@transporteffect.nl



Transporteffect – Chauffeursnieuws - Chauffeursbelangen

Aan : Commissie vervoer en toerisme



Aan (per mail):



Datum

Nijmegen, 05 september 2019

Ons kenmerk

Standairco050919EU-03

Uw kenmerk

Betreft / Onderwerp

Verzoek tot antwoord onderwerp Stand airco

Email contactpersoon



Pagina's

3

bijlage(n)

brief 10 september 2018 I&W

brief 29 januari 2019 I&W

Geachte ,

Nu dat het zomervakantie ten einde is gekomen willen wij als organisatie u wederom benaderen.

In 2018 en begin 2019 hebben wij diverse malen erop aangedrongen bij de Nederlandse Europarlementariërs hoe belangrijk het is om een per Europese wet een stand airco in de vrachtwagenslaapcabine tot verplichting te realiseren.

Door het ingewikkelde proces om tot een goed mobiliteitspakket te komen is dit punt naar achteren geschoven wat wij vermoeden.

Ook zijn we ervan bewust dat nieuwe Europarlementariërs zijn gekozen om het volk te vertegenwoordigen vandaar wij u nu opnieuw benaderen.

Wij als Transporteffect zijn ook bij landelijke politiek aan het lobbyen om het belang breed neer te zetten.

(zie pdf bijlagen)

Echter moet het een Europese maatregel worden aangezien men als beroepschauffeur een werkterrein heeft in alle lidstaten en ook gebruik maakt van het hele wegennet in Europa.

Helaas hebben wij moeten constateren dat terugkoppelingen summier zijn en wij hopen toch echt dat daar verandering in kan komen.



Transporteffect – Chauffeursnieuws - Chauffeursbelangen

Het probleem is hierdoor ook dat wij niet weten waar we staan in de ontwikkelingen en in hoeverre we moeten actie ondernemen.

Wij hopen dat u niet tegen wordt gehouden door het feit dat we geheel onafhankelijk zijn en onze belangen daadwerkelijk enkel ten gunste zijn voor verbetering van de transportsector en zijn werknemers.

Verschiedende organisaties plus de twee grootste vakorganisaties hebben ons meerdere malen gevraagd tot samenwerking.

Echter na gesprekken draaide dit altijd uit op enkel de vruchten te plukken uit onze boom.

Wij hopen dat wij niet daardoor genegeerd worden en dat u altijd onze goede intenties voor het volk inziet.

Feiten zijn voor belang van stand airco :

1. **Ernstige** belemmering van verkeersveiligheid op de Europese wegen.
2. Mensonwaardige situaties en overtreding van de mensenrechten.
3. Extra milieubelasting bij ontbreken van stand airco.(men laat nu vaak 24 uur per dag motor draaien)

Doordat vakbewegingen enkel willen meestrijden als we ons brede platform overdragen voor hun belangen heeft hierdoor tot op heden geen samenwerking kunnen plaatsvinden.

De vakbond CNV heeft wel op eigen kracht een artikel uitgebracht, echter is dit de laatste jaren stelselmatig zonder resultaat.

Transport Logistiek Nederland heeft elk jaar systematisch het antwoord dat men in bespreking is met hun achterban over het onderwerp.

Wij verzoeken u dringend de volgende link te beluisteren (radio 1 :

<https://www.nporadio1.nl/spraakmakers/onderwerpen/508973-voor-vrachtwagenchauffeurs-is-het-6-maanden-per-jaar-een-hittegolf>)

Hier een pleidooi over het belang van de stand airco in de vrachtwagenslaapcabine.

Door dit pleidooi bent u snel op de hoogte over dit onderwerp en het belang.

Organisaties als een VVN en ANWB vinden het geen prioriteit hebben en onze indruk was doordat er geen draagvlak is/was voor een campagne om een subsidie te realiseren.

Wij hebben niet stil gezeten en op eigen kracht zijn wij verder gaan lobbyen ook al hebben we geen steun van meerdere organisaties doordat andere belangen ten parte spelen.

In België merken wij dat belangen voor het volk en waarvoor ze in het leven zijn geroepen wel de eerste prioriteit heeft.



Transporteffect – Chauffeursnieuws - Chauffeursbelangen

Wij vinden ook dat steun op zijn plaats is van de Nederlandse commissie I&W om het aan te kaarten bij de collega's in de Europese Unie en wij hebben dit aangegeven bij de commissie I&W.

Graag zouden we antwoord willen hebben of u zich hard gaat maken om dit punt alsnog te realiseren en welke mogelijkheden u ziet met betrekking tot dit onderwerp.

Wij zouden namelijk graag zien dat de Commissie vervoer en toerisme mee gaat in verbeteren van verkeersveiligheid van elke weg gebruiker en dit punt serieus nemen en op de agenda zetten.

Het zijn niet alleen de Nederlandse beroepschauffeurs maar ook alle buitenlandse beroepschauffeurs die gebruik maken van onze wegen, zoals ik aangeeft in het radio 1 programma.

Chauffeurs die door Europa rijden hebben 5 a 6 maanden met extreme warmte (60 graden plus) te maken in de slaapcabines van de vrachtwagen waardoor rijdgedrag ernstig beïnvloed wordt.

Men rijdt vaak niet in bekende omgevingen waardoor concentratie essentieel is.

Gaarne een reactie van uw zijde dan wel positief of negatief.

Wij hopen niet dat onze jarenlange inzet voor verbeteringen genegeerd blijven worden.

Dit in het belang van het volk en het welzijn van de beroepschauffeurs.

Volvo is vanaf 2012 bezig geweest met de ontwikkeling van geïntegreerde stand airco en dat is begin dit jaar geïntroduceerd.

Deze kosten komen op ongeveer 3000 euro waarvan 45 % mag worden opgeschreven als fiscale aftrek in Europa.

Mercedes Benz en Scania hebben nu een soort gelijk systeem wat uiteraard beter is dan achteraf een dak-airco inbouwen.

Transporteffect heeft nauw contact gehad met de fabrikanten over deze ontwikkelingen en als meer informatie wenselijk is, dan horen we dat graag.

Als laatste willen we benadrukken dat het gaat om het belang van elke weggebruiker en dit mag niet onderschat worden vinden wij.

Alle voorgaande informatie die we gepubliceerd hebben (inzet plus onderzoeken) is te vinden op deze link.

<https://www.transporteffect.nl/CHAUFFEURS-HEB-BEN-EEN-HITTEGOLF-VAN-RUIJ-6-MAANDEN-.html>

en www.transporteffect.nl onder thema's.

Hopende op een reactie teken ik met vriendelijke groet,



Transporteffect/ Chauffeursnieuws/Chauffeursbelangen

Kanttekening: VVN en VIAS hebben aangegeven geen aandacht te schenken aan dit onderwerp vanwege niet te behalen van hun eigen belangen.



Transporteffect – Chauffeursnieuws - Chauffeursbelangen

Veilig Verkeer Nederland

Stationsstraat 79a
3811 MH Amersfoort

Aan (per mail):

Rob Stomphorst

Datum

24 februari 2019

Ons kenmerk

24022019-Standairco07

Betreft / Onderwerp

Stand airco reactie op uw mail van 19/02/2019

Email contactpersoon

cannoo@transporteffect.nl

Pagina's

3

bijlage(n)

Geachte heer Rob Stomphorst,

Ik wil u bedanken voor het reageren op mijn brief standairco06.

Veelal is het moeilijk om een reactie van instanties of de politiek te krijgen, waar dialogen tot stand kunnen komen met betrekking tot dit onderwerp

Zoals ik heb aangegeven heb ik de Commissie van Infrastructuur en Waterstaat op 10 september 2018 ingelicht over dit onderwerp en ook de leden van de Europese Commissie TRAN. (bijlage)

Daardoor is er op 3 januari 2019 een publicatie uitgekomen van het RVO dat de Stand Airco voor vrachtwagens op de Energielijst staat (2019, code 240207).

Dit betekent dat een extra bedrag ter grootte van 45% (2019) van het investeringsbedrag ten laste mag worden gebracht van de winst.

Efficiënte inzet van personeel geeft uiteraard ook een enorme kostenbesparing en voorkomt ongevallen met alle gevolgen van dien.

Helaas is de Stand Airco nog geen verplichting voor transportbedrijven, zoals wel het geval is in de lidstaten Spanje en Italië.

Wij pleiten er dringend voor dat bedrijven die aan internationaal vervoer doen de Stand Airco verplicht moet worden gesteld, omdat men ook in alle lidstaten hun werk moeten doen.

Ons onderzoek onder onze volgers spreken boekdelen.

Te vinden op https://www.chauffeursbelangen.nl/STANDAIRCO_ONDERZOEK.php

Transporteffect
Spinklostraat 1
6515 GC Nijmegen
KVK - 68306636

Telefoon - +31 (0) 630 397 003
internet - www.transporteffect.nl

Email - redactie@transporteffect.nl



Transporteffect – Chauffeursnieuws - Chauffeursbelangen

Vakorganisaties roepen al meerdere jaren dat een stand-airco verlicht zal moeten zijn, echter blijft het alleen bij woorden en men verzuimd het op te nemen in de Arbo catalogus zoals gebleken is.

Afgelopen jaar riepen Transport Logistiek Nederland en de huidige vakbonden dat men niet moest slapen in de cabine zonder een Stand Airco hetgeen in de praktijk onmogelijk is.

<https://www.rtvost.nl/nieuws/296054/CNV-tegen-vrachtwagenchauffeurs-zonder-airco-Pak-een-hotel-en-geef-de-rekening-aan-je-baas>

<https://www.telegraaf.nl/nieuws/2331236/oververhitte-trucker-gevaar-op-de-weg>

Berichten over dit onderwerp gaan ver terug en al in 2009 is dit onderwerp geen uitzondering geweest.

Dat er onderzoek moet komen wordt elk jaar ook gezegd, echter is dit om de mensen te bedaren omdat men in al die jaren niet tot een verplichting is gekomen.

Ook dit jaar ziet men weer als het kouder is geworden dat men het onderwerp van tafel veegt !

Verkeersveiligheid

Uit eigen ervaring weet ik maar al te goed wat de gevolgen zijn als men vaak meerdere nachten geen goede nachtrust heeft.

Verkeersveiligheid bestaat voor het grootste deel uit concentratie en wanneer een chauffeur niet een goede nachtrust heeft, hoe kan men dan 15 uur werken en daarvan 9 a 10 rijden ?

In het artikel <https://www.hln.be/de-krant/31-meer-zware-ongevallen-tijdens-hittegolf-ab4a472f/>

wordt weergegeven aan de hand van cijfers van de Vias dat te warme cabine wel degelijk invloed hebben op de rijvaardigheid en concentratie van chauffeurs.

Ook uit onderzoek van Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) is gebleken dat extreme hitte zorgt voor een significante groei in het aantal verkeersongevallen.

<https://www.letselpo.nl/letselschade-nieuws/meer-ongevallen-door-hitte/>

Kanttekening is dat het overgrote deel thuis de nachtrust heeft in deze cijfers !

Een internationaal beroepschauffeur heeft deze luxe niet !

Oplopen van warmte in Cabine

De algemene burger roept al snel dat chauffeurs de ramen open kunnen doen tijdens een nachtrust.

Dit is in de regel niet mogelijk en kan levensgevaarlijk zijn omdat een chauffeur overal staat en mag bijna nooit meer overnachten bij een bedrijf. Denk hierbij aan inbraak en/of overvallen worden.

Motor in de nacht laten lopen is een zware kostenpost en milieu belastend. Dit kan al snel oplopen tot 75 liter brandstof per nacht.

In onze ogen zijn deze twee punten niet in overweging te nemen.

Warmte loopt zeer snel op in een cabine en blijft ook hangen.



Transporteffect – Chauffeursnieuws - Chauffeursbelangen

Warmte van de motor zelf heeft hier ook nog eens invloed op omdat de cabine van de vrachtwagen boven de motor zit.

Als een hond of erger een kind in de auto achter blijft in de auto waar de temperaturen snel en behoorlijk oplopen wordt dit gemeld bij de politie die vervolgens komt kijken. Maar de beroepschauffeur zit of moet slapen in een vergelijkbare situatie, maar hier wordt geen aandacht aan besteed.

Voor de veiligheid van criminaliteit kan men niet buiten naast de wagen gaan liggen.

Uit vele onderzoeken blijkt ook dat temperaturen snel stijgen in een cabine of auto als de buiten temperatuur zelfs maar 20 graden is.

<https://www.rtinieuws.nl/node/1133401>

<https://mens-en-gezondheid.infonu.nl/diversen/182562-waarom-een-snikhete-auto-levensgevaarlijk-is.html>

Er is zeer veel informatie te vinden over dit feit.

Tot slot

Mocht u een afspraak willen om eventuele vragen te beantwoorden of meer toelichting te krijgen dan sta ik daar open voor.

Het is uitermate belangrijk dat het punt nu niet meer keer op keer van tafel wordt geveegd als het kouder word in Europa.

Ik heb hulp nodig om dit onderwerp kracht bij te zetten en niet elke keer met mooie brieven die ik ontvang van vakorganisaties en politiek zonder dat er resultaat wordt behaald.

Ik hoop daarvoor dat uw organisatie met Chauffeursnieuws/Transporteffect samen dit onderwerp wil/kan aanpakken.

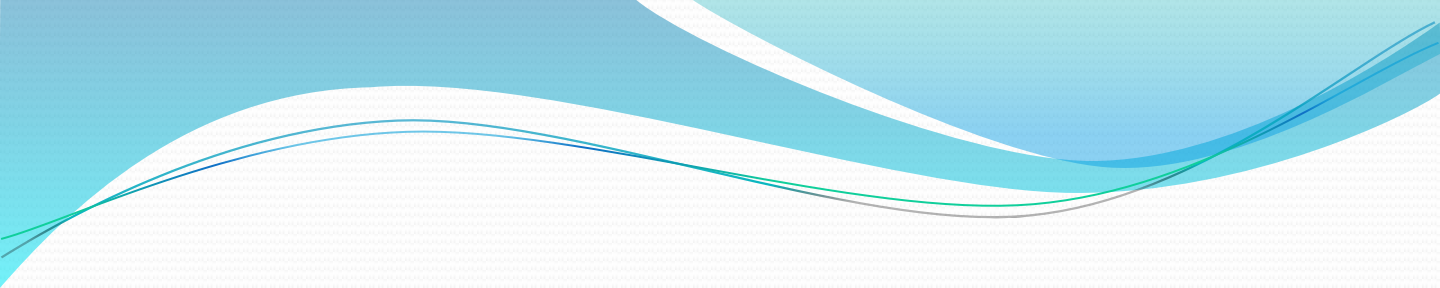
Het is belangrijk dat de verplichting door gevoerd wordt ongeacht wie aan het roer staat.

Met vriendelijke groet,

Dhr. Cannoo

Oprichter/voorzitter

Transporteffect, Chauffeursnieuws, Chauffeursbelangen



Veilige Verkeer Nederland

Antwoord

Beste heer Cannoo,

Dat klopt! Net als u kiezen ook wij onze prioriteiten.
U bent op de goede weg met het bouwen aan draagvlak op Europees niveau. Onze aanbeveling is om daar mee door te gaan.

Met vriendelijke groet,
Veilig Verkeer Nederland

Rob Stomphorst
Partnerships, Woordvoering en Politieke Contacten
Afdeling Marketing & Educatie

(088) 524 88 28
(06) 21 287 886
r.stomphorst@vvn.nl
www.veiligverkeernederland.nl

Na gegevens verstrekt te hebben en aangegeven te hebben het belang voor de verkeersveiligheid in Europa, vond Veilig Verkeer Nederland het geen prioriteit hebben.

Transporteffect/Chauffeursnieuws kan niet bevatten dat men geen aandacht wil geven aan het belang voor Europese verkeersveiligheid.

Vias institute België

“De verkeersveiligheid verbeteren, samen met de mobiliteit en de maatschappelijke veiligheid.”

Is de eerste zin op hun webpagina. (<https://www.vias.be/nl/over-vias/>)

Transporteffect/Chauffeursnieuws kreeg ook hier te horen dat men er geen aandacht aan kon geven.

17-8-2020

Mail - aschwin cannoo - Outlook

From: Stef Willems
Sent: dinsdag 20 augustus 2019 13:16
To: patrick.van.hoecke1@gmail.com
Subject: RE: Verkeersveiligheid voor vrachtwagenchauffeurs en hun medeweggebruikers.

Beste Patrick

Bedankt voor uw mail. Door vakantie heeft u eventjes moeten wachten op een antwoord, waarvoor onze excuses.

- Slechts geregelde temperatuur kan enerzijds bij vrachtwagenchauffeur leiden tot meer ergernis en irritatie, vooral bij hoge temperaturen. (trouwens zo voor alle mensen). Onderzoek heeft aangetoond dat verkeersagressie (en ook andere misdaadcijfers) stijgt bij hogere temperaturen. Werd vooral aangetoond in Amerikaanse studies en meestal heeft men het dan over meer extreme temperaturen (+35°). Grotere irritatie leidt tot een hoger risico op gevaarlijk gedrag
- Nachtrust heeft inderdaad voor een deel te maken met de temperatuur van een slaappleats. De 'ideale slaapt temperatuur is 16 à 17° Celsius. Airco of een ventilator zijn dan goede oplossingen. Andere elementen spelen natuurlijk ook mee: snelle douche (koelt lichaam), ademende kledij en beddengoed (katoen, linnen – hoge draadtellingen die lichaamswarmte vasthouden), afscherming licht en een vast ritme... Nachtrust heeft inderdaad een belangrijk effect op rijden (vermoeidheid), zeker bij vrachtwagenchauffeurs met lange verplaatsingen.
- Airco is dus inderdaad een goed advies, maar heeft ook mogelijke nadelen:
 - Te weinig onderhoud, waardoor bacteriën en schimmels vrij spel hebben en de airco dan een goede ziektebron is (verkoudheden)
 - Onjuist gebruik: te lage temperatuur in vgl met de buitentemperatuur, en men dus bij het uitstappen een te groot verschil ervaart
 - Wordt vaak pas uitgezet als men stilstaat en men de bacterie-rijkdom in de airco verhoogd
- Kostprijs: aankoop + onderhoud zijn niet zo goedkoop / nieuwe systemen worden wel zuiniger.

Dit zijn alvast enkele referenties:

<https://www.gezondheidsnet.nl/griep-en-verkoudheid/ziek-door-verkeerd-gebruik-van-de-airco>

<https://www.anwb.nl/auto/themas/x-nieuws/airco-woorden-zuiniger-popup>

We hebben zelf geen studie rond dit thema en kunnen dus onmogelijk inschatten wat de te verwachten impact zou zijn als airco's in vrachtwagens verplicht zouden worden.



Transporteffect – Chauffeursnieuws - Chauffeursbelangen

To: Members of the European Transport Commission

Through mail:

All members of the European Transport Commission

Date

Nijmegen The Netherlands, 26-september 2019

Our reference

Eng260919staairnld

Your reference

Regarding

Information law airco on truck

Email contact

cannoo@transporteffect.nl

Pages

2

Dear members of the committee,

We have already approached you this week, and introduced ourselves to you.

We have been known to the Dutch-speaking MEPs for some time.

We are now lucky to have welcomed a new team member who can also translate texts into English.

The Netherlands is a small country, but our impact is large. For example, we reach

3 million people monthly; more than 60,000 follow us intensively.

We at Transporteffect are committed to the safety of every European citizen and our specialty is the transport sector.

It is not our intention to bombard you with e-mails; we will only send you selected emails that are of importance throughout Europe.

For the past 2 years we have been intensively focusing on the importance of a stationary air conditioner on truck cabins. Our goal is to realize a European Act on Stationary Air Conditioning on Truck Sleeping Cabins.

Transporteffect
Spinkiosstraat 1
6513 GC Nijmegen
KVK - 68306636

Telefoon - +31 (0) 6 396 10 780
Internet - www.transporteffect.nl

Email - redactie@transporteffect.nl



Transporteffect – Chauffeursnieuws - Chauffeursbelangen

The MEPs Rob Roos, Vera Tax, Caroline Nagtegaal-van Doorn and Tom Berendsen, as well as the former MEPs have been informed about this goal.

Manufacturers such as DAF, SCANIA and Mercedes-Benz support us and want to build it in as a standard, whereby a choice will no longer be a possibility.

Now the costs for installing a stationary air conditioner are approximately 3000 euros (without tax deduction). Mandatory installation will lower the costs and techniques will improve.

Transporteffect has done a lot of research into the importance of a stationary air conditioner on the cabin and has also informed the Dutch House of Representatives about the results.

The absence of a stationary air conditioner on the truck will have these consequences:

The safety of every road user in Europe is at risk!

Getting the cabin cool, and keeping it that way during rest periods is extremely harmful to the environment.

The well-being and health of the truck driver are in grave danger.

For 6 months per year, a truck driver can be confronted with outside temperatures of 30 °C or more.

Due to the lack of a stationary air conditioner, the temperature in the cabin can rise above 65 degrees.

Truck drivers do not only sleep at night, but also during the day.

Crime rates have shown that the truck must be completely closed during rest. If you have an air conditioner via the combustion engine, this means there is no other option than to let the engine run.

Due to lack of sleep and poor conditions, people often drive as in a daze on European roads.

An additional danger for road users is that they also often drive in unfamiliar areas.

We would like to ask you to support a law requiring a stationary air conditioner, and to contact your colleagues about this.

We would like to know to what extent you are willing and able to commit yourself to a positive outcome regarding the safety of all road users throughout Europe.

If you want more information, please follow our links:

https://www.chauffeursbelangen.nl/STANDAIRCO_ONDERZOEK.php

<https://www.transporteffect.nl/HET-DOODBLOEDEN-VAN-ONDERWERPEN.html>

<https://www.transporteffect.nl/CHAUFFEURS-HEBBEN-EEN-HITTEGOLF-VAN-RUIJM-6-MAANDEN-.html>

<https://www.transporteffect.nl/HET-IS-WARM-EN-CHAUFFEURS-ONDERVINDEN-DIT.html>

(Translation possible)

Mr. Cannoo

President

Transporteffect

Chauffeursnieuws (News for drivers)

Chauffeursbelangen (Drivers' interests)

Transporteffect
Spinklostraat 1
6513 GC Nijmegen
KVK - 68306636

Telefoon - +31 (0) 6 396 10 780

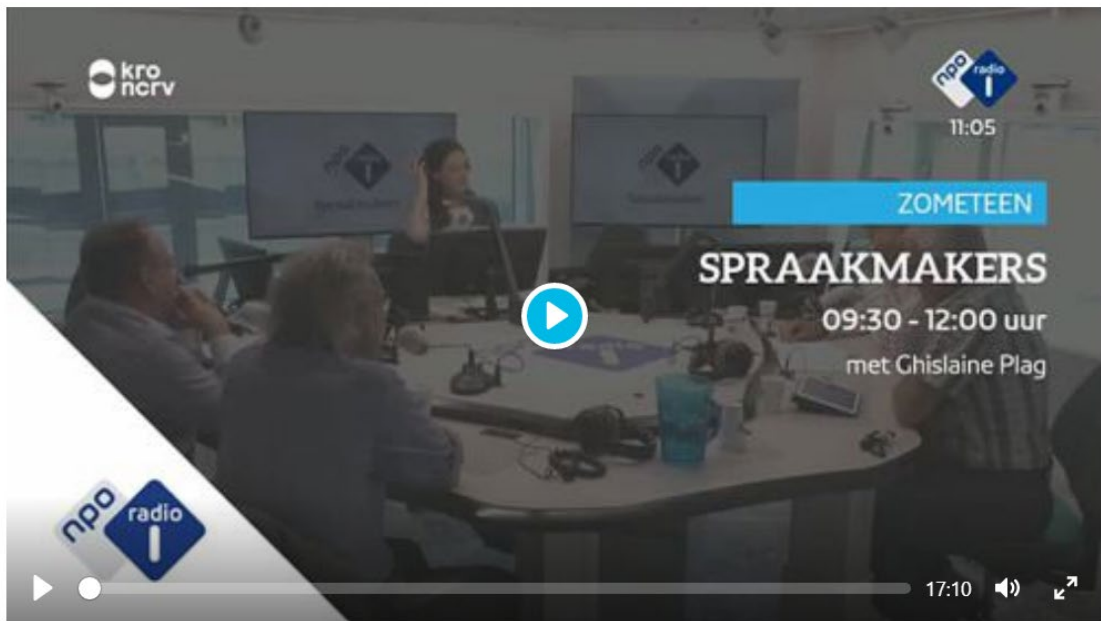
Internet - www.transporteffect.nl

Email - redactie@transporteffect.nl

Radioprogramma en laatste web artikel

Voor vrachtwagenchauffeurs is het 6 maanden per jaar een hittegolf!

dinsdag 30 juli 2019, 11:00 uur



<https://www.nporadio1.nl/spraakmakers/onderwerpen/508973-voor-vrachtwagenchauffeurs-is-het-6-maanden-per-jaar-een-hittegolf>

09 Juli 2019 *WEB-artikel*

CHAUFFEURS HEBBEN EEN HITTEGOLF VAN RUIM 6 MAANDEN !

We zullen doorgaan met aandacht vragen voor het onderwerp Stand Airco.

Wederom zoeken wij contact met de Europese Unie en blijven hameren bij de Tweede Kamer. Het is zeer triest te noemen dat het nodig blijft.

Nu dat mensen op vakantie gaan in het buitenland ervaart men ook de temperaturen die internationale chauffeurs lange tijden moeten doorstaan.

In Nederland zijn het vaak maar korte periodes dat het extreem warm is.

Elk jaar komt er dan eenmalig een bericht uit van de vakorganisaties dat men het ook schandig vindt dat men moet overnachten bij warme temperaturen in een cabine!

Luister onze voorzitter in het programma Spraakmakers

ONDERWERP STAND AIRCO NA 30 JULI RADIO UITZENDING

- 26 augustus 2019

Wij laten het onderwerp niet doodbloeden en een verplichting tot stand airco in vrachtwagenslaapcabines zal er komen als het aan ons ligt.

De CNV is stil, een keer een artikel in een warme periode helpt niet om tot een verplichting te komen van een stand airco op de wagen.

FNV en TLN hebben dit jaar helemaal maar niet de moeite genomen om aandacht te schenken aan het onderwerp.

Nu onze voorzitter gesproken heeft in de radio uitzending is er wederom een brief gegaan naar de “nieuwe” Europarlementariërs (Nederland en België) die lid zijn van de commissie van TRAN.

Ook is opnieuw Veilig Verkeer Nederland benaderd en de andere organisaties in Nederland. Helaas wederom neemt men niet de moeite om onze brieven te beantwoorden.

Dit komt misschien ook omdat we geen noemenswaardige officiële achterban hebben met leden.

Wel horen we in de wandelgangen bij onze contacten dat degene die wij benaderen buiten ons om aan het lobbyen zijn en dan uit eigen naam.

Dus onze inzet heeft wel degelijk zin.

Via onze Chinese contacten (zie foto) weten we al een lange tijd dat fabrikanten bezig waren (vanaf 2012) met een ontwikkeling van de stand airco vanuit de fabriek.

In Nederland wachten we nog steeds op een schriftelijke bevestiging.

Zo willen we graag weten of de optie van ja of nee tot standaard kan worden omgezet.

Ook willen we weten wat de kosten zijn van wel of geen stand airco. En zo hebben we meer vragen gesteld.

Telefonisch krijgen we wel deze informatie, echter zwart op wit niet.

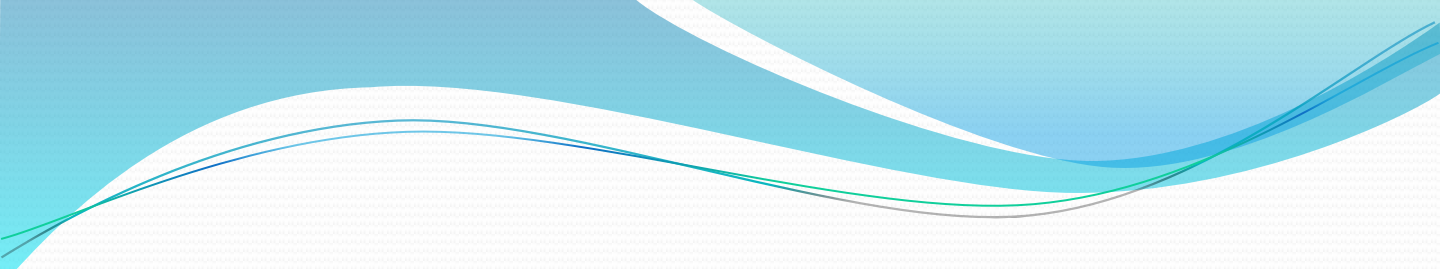
Door deze instelling van Nederlandse organisaties zijn we uitgeweken naar België.

De Belgische organisatie VIAS heeft direct terug gereageerd op onze inzet en strijd voor de stand airco.

En we zijn hier nu mee bezig om een plan te creëren om meer druk te zetten op een verplichting.

Mercedes Benz België reageerde ook binnen 2 dagen op onze strijd en heeft ons voorzien van meer informatie en inzage in de nieuwe ontwikkelingen.

Van de andere fabrikanten in België wachten we nog op de reactie, maar de vragen zijn hier pas vorige week gesteld.



We hebben er alle vertrouwen in dat het nog gaat komen.

De ontwikkeling van een stand airco vanuit de fabriek is een feit en er rijden nu wagens mee rond.

Mercedes Benz België en Volvo trucks heeft ons onder andere deze informatie toe gezonden:

Af-Fabriek ingebouwde stand airco:

Qua efficiëntie scoort de af-fabriek ingebouwde stand airco het hoogste aangezien deze het hoogste koelvermogen kan bieden.

Deze stand airco zal de bestaande airco unit gebruiken, enkel zal de aircocompressor bij uitgeschakelde motor aangedreven worden door een elektromotor i.p.v. de verbrandingsmotor.

Doordat de lucht via de standaard uitstroomopeningen zal ingeblazen worden is er een optimale luchtverdeling in de cabine.

Verder is de stroomafname / werking gecontroleerd door het batterijmanagement van de truck waardoor lege batterijen vermeden worden.

Dit is enkel beschikbaar i.c.m. de volautomatische airco en bijkomende warmte-isolatie van de cabine bij MB en in pakket beschikbaar met de extra sterke AGM batterijen.

Door integratie zal eerst de restkoelte van de airco gebruikt worden na het stilleggen van de motor en pas daarna de stand airco in werking treden als extra koelvermogen nodig is.

Werkingsduur tot maximaal 8 uur afhankelijk van de conditie van de truck en de weersomstandigheden buiten.

Onderhoud en bediening zijn identiek aan een gewone airco dus minder belastend, aangezien er geen tweede achteraf systeem nodig is.

Verder is ook de stroomlijn van de truck niet beïnvloed, zoals bv met een dakunit, waardoor het verbruik lager is.

Door de grotere verdampers en condensor oppervlakte van de standaard airco t.o.v. een achteraf unit is ook de werkingsgraad en efficiëntie hoger.

Service (zoals filters etc...) en reparatie zijn duidelijk eenvoudiger omwille van geïntegreerd systeem. Standaard voorzien van pollen en/of fijnstoffilter.

Hiermee willen we meer steun krijgen bij de Europese Unie en nog meer druk zetten tot overgaan van een verplichting.

Als vanaf nu alle nieuwe wagens worden voorzien van stand airco dan bereiken we ook ons doel.

Gelukkig komt ook meer en meer het besef bij bedrijven hoe onmenselijk en verkeersgevaarlijk het is om zonder stand airco te slapen als men door heel Europa rijdt.

Maar we denken ook aan andere lidstaten die op onze wegen rijden dus met alleen verplichten voor enkele lidstaten heeft geen zin.

Zoals u merkt zitten wij niet stil en we gaan door tot het gerealiseerd is voor uw als vrachtwagenchauffeur.

Maar ook voor de veiligheid van elke weggebruiker



Transporteffect – Chauffeursnieuws - Chauffeursbelangen

Aan : Infrastructuur en Waterstaat

Aan (per mail):

Datum

Nijmegen, 04 september 2019

Ons kenmerk

Standairco040919-08

Uw kenmerk

Betreft / Onderwerp

Verzoek tot antwoord

Email contactpersoon

Pagina's

3

bijlage(n)

brief 10 september 2018

brief 29 januari 2019

Geachte leden,

Nu dat het zomerreces ten einde is gekomen willen wij als organisatie u wederom benaderen.

Helaas hebben wij moeten constateren dat terugkoppelingen summier zijn en wij hopen toch echt dat daar verandering in kan komen.

Het probleem is hierdoor ook dat wij niet weten waar we staan in de ontwikkelingen en in hoeverre we moeten actie ondernemen.

Wij hopen dat u niet tegen wordt gehouden door het feit dat we geheel onafhankelijk zijn en onze belangen daadwerkelijk enkel ten gunste zijn voor verbetering van de transportsector en zijn werknemers.

Verscheidene organisaties plus de twee grootste vakorganisaties hebben ons meerdere malen gevraagd tot samenwerking.

Echter na gesprekken draaide dit altijd uit op enkel de vruchten te plukken uit onze boom.

Wij hopen dat wij niet daardoor genegeerd worden en dat u altijd onze goede intenties voor het volk inziet.

Wij hebben u al eerder gewezen op het belang van een *stand airco* voor een vrachtwagenslaapcabine.

U had een mogelijkheid om dit punt te behandelen op 13 juni 2019 tijdens het algemeen overleg verkeersveiligheid.

Het was betreurenswaardig dat het punt geen prioriteit had na alle informatie die wij u verstrekt hadden.

Transporteffect
Spinkiosstraat 1
6513 GC Nijmegen
KVK - 68306636

Telefoon - +31 (0) 630 397 003
internet - www.transporteffect.nl

Email - redactie@transporteffect.nl



Transporteffect – Chauffeursnieuws - Chauffeursbelangen

Feiten zijn :

1. Ernstige belemmering van verkeersveiligheid op de Nederlandse wegen maar ook in heel Europa.
2. Mensonwaardige situaties en overtreding van de mensenrechten.
3. Extra milieubelasting bij ontbreken van stand airco.

Doordat vakbewegingen enkel willen meestrijden als we ons brede platform overdragen voor hun belangen heeft hierdoor tot op heden geen samenwerking kunnen plaatsvinden.

Het CNV heeft wel op eigen kracht een artikel uitgebracht, echter is dit de laatste jaren stelselmatig zonder resultaat.

Transport Logistiek Nederland heeft elk jaar systematisch het antwoord dat men in bespreking is met hun achterban over het onderwerp.

Wij verzoeken u dringend de volgende link te beluisteren (radio 1 :

<https://www.nporadio1.nl/spraakmakers/onderwerpen/508973-voor-vrachtwagenchauffeurs-is-het-6-maanden-per-jaar-een-hittegolf>)

Hier een pleidooi over het belang van de stand airco in de vrachtwagenslaapcabine.

Organisaties als een VVN en ANWB vonden het geen prioriteit hebben en onze indruk was doordat er geen draagvlak was voor een campagne om subsidie te realiseren.

Wij hebben niet stil gezeten en op eigen kracht zijn wij verder gaan lobbyen.

In België merken wij dat belangen voor het volk en waarvoor ze in het leven zijn geroepen wel de eerste prioriteit heeft.

Voor Europese steun helpen bijvoorbeeld de VIAS en Febetra met het hard maken van het belang.

Wij vinden ook dat steun op zijn plaats is van de commissie I&W om het aan te kaarten bij de collega's in de Europese Unie.

Graag zouden we antwoord willen hebben of u zich hard gaat maken om dit punt alsnog te realiseren en welke mogelijkheden u ziet met betrekking tot dit onderwerp.

Wij zouden namelijk graag zien dat de commissie van I&W mee gaat in verbeteren van verkeersveiligheid van elke weg gebruiker en daardoor dit punt serieus nemen en op de agenda zetten.

Het zijn niet alleen de Nederlandse beroepschauffeurs maar ook alle buitenlandse beroepschauffeurs die gebruik maken van onze wegen, zoals ik aangeeft in het radio 1 programma.

Chauffeurs die door Europa rijden hebben 5 a 6 maanden met extreme warmte te maken in de slaapcabines van de vrachtwagen waardoor rijgedrag beïnvloed wordt.



Transporteffect – Chauffeursnieuws - Chauffeursbelangen

Gaarne een reactie van uw zijde danwel positief of negatief.

Wij hopen niet dat onze jarenlange inzet voor verbeteringen genegeerd blijven worden.

Dit in het belang van het volk en het welzijn van de beroepschauffeurs.

Alle voorgaande informatie (inzet plus onderzoeken) is te vinden op deze link.

<https://www.transporteffect.nl/CHAUFFEURS-HEBBEN-EEN-HITTEGOLF-VAN-RUIM-6-MAANDEN- html>

Hopende op een reactie teken ik met vriendelijke groet,

Transporteffect

Chauffeursnieuws

Chauffeursbelangen

Overige linken met betrekking tot dit onderwerp:

https://m.facebook.com/story.php?story_fbid=2004292053143375&id=1909255569313691 (6500 chauffeurs gevraagd en 95 % voor stand airco)

https://www.destentor.nl/auto/hete-auto-boven-de-27-graden-wordt-het-gevaarlijk~a1aec307/?fbclid=IwAR1_UVHK2uoH2A6nXft9QZUxayRYGS4_gQ0n0S7WUNWtUtlAJa_V-ILHE

<https://www.nporadio1.nl/nieuwsweekend/onderwerpen/509349-kort-slapen-is-levensgevaarlijk-rijden>

<https://www.stadszaken.nl/klimaat/groen/1769/hittestress-is-een-sluipmoordenaar>

<https://www.rtlnieuws.nl/geld-en-werk/artikel/4350191/slecht-slapen-trager-van-begrip-zo-reageert-je-lichaam-op-de-hitte>

<https://www.hln.be/de-krant/31-meer-zware-ongevallen-tijdens-hittegolf-ab4a472f/>

HOGERE TEMPERATUREN KOMEN ER WEER AAN; HOE ZIT HET MET DE STAND-AIRCO? 14 mei 2020

Het was stil dit jaar bij onze grote vakbewegingen.

Zodra het warmer wordt komen de vakbewegingen en werkgeversorganisaties altijd wel een keer met een artikel waarin ze zeggen dat een stand-airco in een vrachtwagen normaal moet zijn.

Helaas blijft het altijd maar bij één artikel, waarvan het enige doel is de organisatie onder de aandacht te brengen. Men doet dit al jarenlang, en jarenlang gebeurt er niets.

Transporteffect is vanaf 2018 actief bezig het voor elkaar te krijgen; wij blijven van mening dat het noodzakelijk is voor het welzijn van de mens en het verhogen van de verkeersveiligheid.

Begin 2019 hebben we weliswaar een fiscale aftrek voor bedrijven geregeld, maar dit geeft de bedrijven nog maar weinig stimulans.

Ook Veilig Verkeer Nederland en organisaties als ANWB en RAI vinden het niet nodig ons te steunen. Omdat het aantal Nederlandse vrachtwagenchauffeurs Europabreed gezien op een speldenpunt past, valt hier voor deze organisaties te weinig belang te halen.

Op 30 juli 2019 heeft Transporteffect meer aandacht gekregen door het radioprogramma Spraakmakers, terwijl onze strijd ook al bij de politiek op tafel lag.

<https://www.nporadio1.nl/spraakmakers/onderwerpen/508973-voor-vrachtwagenchauffeurs-is-het-6-maanden-per-jaar-een-hittegolf>

Omdat het om media-aandacht ging wilde het CNV toen graag bij ons aansluiten en nam gelijk deel aan het gesprek.

Maar daar bleef het ook bij. Naderhand enkel nog wat speldenprikjes, en nu bloedt het onderwerp bij deze organisatie weer dood.

Op 5 november 2019 hebben wij een rapport over de noodzaak van een stand-airco aan onze Europarlementariërs overhandigd.

Op 19 februari 2020 hebben wij steun gezocht bij de Belgische Europarlementariërs om samen met Nederland de stand-airco op de vrachtwagen in Europa verplicht te krijgen.

Door de vele artikelen en onderzoeken die wij konden aanbieden was het voor iedereen duidelijk dat dit hoog op de agenda moest komen.

Maar tot op heden worden we naar de mond toe gepraat zonder enige actie.

Coronacrisis

De coronacrisis heeft ervoor gezorgd dat de aandacht voor het onderwerp verzwakte.

Transporteffect is wederom bezig het onderwerp nieuw leven in te blazen en onder de aandacht te brengen hoe noodzakelijk het is voor de verkeersveiligheid in heel Europa.

Uiteraard geven wij ook aan dat de gezondheid van de chauffeurs zelf ernstig in gevaar komt als men maandenlang in hoge temperaturen moet overnachten.

Tijdens een hittegolf zul je niemand horen zeggen dat het niet nodig is een stand-airco voor beroepschauffeurs te realiseren, maar als het afkoelt zegt men weer dat het niet nodig is.

Daarbij wordt al snel vergeten dat beroepschauffeurs in alle Europese landen, dus ook in de warme, hun werk moeten doen.

Internationale beroepschauffeurs hebben 6 maanden per jaar met hoge temperaturen te maken, en in die periode moet men vaak overnachten bij temperaturen van 40° of hoger.

Al zijn we een kleine groep vergeleken bij alle mensen, gaan wij ook dit jaar door met het vragen van aandacht voor deze kwestie, zodat men zich toch kan inleven als men zelf lange tijden bij 40° plus zou moeten overnachten.

Fabrikanten van vrachtwagens steunen ons en zijn voor om elke vrachtwagen die is voorzien van een slaapcabine ook standaard met een stand-airco uit te rusten.

----- Oorspronkelijk bericht -----

Onderwerp: RE: [Information for you](#)
Datum: 23-08-2019 13:53
Afzender: over de tijd
Ontvanger: "redactie@transporteffect.nl"

2019-08-11 12:13 阅读: 203

【卡车之家 原创】2019年8月5日，卡车之家应沃尔沃公司的邀请，前往瑞典参加Volvo FH车型的发布，相应的介绍已经给大家更新了一些，大家请看：

传学品质时(转载沃尔沃新闻社全篇报道)

<http://www.360che.com/news/126907/22724.html>

专题：沃尔沃卡车新闻社系列发布

<http://www.360che.com/zhuanti/volvonews/>

和中国的发布会不同，沃尔沃发布会在线上举行，发布会本身就是晚宴，发布会会对车型进行了简单的介绍，而对于媒体，沃尔沃专门安排了第二天给全部媒体进行分组讲解，这次讲解非常详细，信息量之大，好比一个人地全看遍金舞。

其中在介绍驾驶室设计的部分，驾驶室的设计师，给我们介绍了沃尔沃的一项新功能：i-ParkCool。

卡车之家 www.360che.com



这项功能就是一款可以在停车时使用的独立空调，这个功能引起了我非常大的兴趣，于是我和那个设计师进行了比较深入的沟通。

●独立空调一直受关注，家用空调销量常见

车载独立空调，是我和老牛从去年开始关注的一个功能，因为我们注意到，卡车司机夏天晚上在车里过夜的时候，车内温度会非常高，而如果靠发动机的机械工作，就会浪费很多能源。

目前大家的解决方案各种各样，很多用户是用一台单缸柴油机来带动一个发电机，再在车上安装一个家用空调来解决，也有一些用户干脆拿出过放在车内的独立空调，但是都不是非常实用。（相关阅读：《热热热独立空调离卡车司机还有多远》）

从去年开始，我和老牛就一直打算“发明”这么一套系统，来解决这个问题。我们的主要思路是：利用直流的电动机，来驱动一个汽车用的压缩机，利用原车自己的空调管路来实现，直流电动机就可以直接用电的自行车或者电动自行车上的，这样材料比较好找，配件也都经济实惠。

●沃尔沃i-ParkCool系统：功能更完善

然而这次通过沃尔沃新闻社的了解，发现他们已经提前，完美的实现了这个功能，而且思路和我们团队的一致，当然比我和老牛想的方案完美科学的多。



17-6-2020

Voorlofting Webmail :: RE: Wetgeving Stand Airco op vrachtwagen

Onderwerp RE: Wetgeving Stand Airco op vrachtwagen
Afzender Schouten Jan <jan.schouten@volvo.com>
Ontvanger cannoo@transporteffect.nl <cannoo@transporteffect.nl>
Kopie Engelaar Charles <charles.engelaar@volvo.com>
Datum 28-08-2019 16:39

roundcube 

Geachte heer Canno,

Bedankt voor uw bericht.

Zoals u wellicht weet is veiligheid als sinds jaar en dag een van de speerpunten van Volvo. Een goede nachtrust voor de chauffeur is daarbij natuurlijk essentieel. Niet voor niets waren wij het eerste truck merk wat in 2012 bij de nieuwe Volvo FH een volledig geïntegreerd standairco systeem kan leveren, de I-Park Cool.

- 1: De I-Park Cool is een optie voor de Volvo FH, zowel trekkers als bakwagens, en zal dus door de klant gekozen moeten worden. Het systeem is niet standaard omdat er ook veel chauffeurs zijn die nooit of slechts incidenteel overnachten.
- 2: De meerprijs van I-Park cool is afhankelijk van de basisuitvoering een kleine 3.000,-. Er bestaat nog een mogelijkheid om deze optie in aanmerking te laten komen voor een belastingvoordeel via EIA (Energie Investerings Aftrek):

EIA

De bruto prijs van de betreffende optie mag opgevoerd worden, 45% van deze investering mag van de belastbare winst worden afgetrokken.

240207

Standairco

Bestemd voor het koelen van de cabine van een vrachtwagen wanneer de motor is uitgeschakeld, en bestemd voor standalone airconditioning (eventueel) accubevissing.

Ook zien we dat het een duidelijk positief effect heeft op de restwaarde (zeker op een korte looptijd) als een truck voorzien is van een af fabriek stand airco.

Het aantal klanten wat voor I-Park Cool kiest neemt ook nog steeds verder toe. Als de toepassing internationaal transport is, worden veruit de meeste Volvo FH's geleverd met I-Park Cool.

3: De I-Park Cool is een volledig geïntegreerd systeem. Dit betekent dat dezelfde airco installatie gebruikt wordt voor koelen tijdens rijden en tijdens rusten. Als de motor draait wordt de airco compressor direct aangedreven, bij stilstand gebeurt dit elektrisch. Het heeft dan ook geen enkel voordeel om de standairco tijdens het rijden elektrisch te laten werken. De motor zal dan eerst stroom op moeten wekken en deze stroom wordt vervolgens gebruikt voor het aandrijven van de airco. In dit proces gaat energie verloren en is het dus efficiënter om de airco direct aan te drijven vanaf de motor.

4: Qua onderhoud geeft ons systeem geen extra werk t.o.v. een standaard airco. Wel kunnen accu's eerder aan vervanging toe zijn omdat een airco systeem tijdens stilstand veel stroom verbruikt. Hiervoor is ook een dubbel accusysteem leverbaar indien er veel in warm klimaat overnacht wordt.

5: Het verplichten van een standairco zal vooral gezien moeten worden vanuit een arbeidsomstandigheden perspectief en niet vanuit voertuig wetgeving. Een beetje zoals de standkachel. Niemand koopt nu nog een truck met slaapcabine zonder standkachel als er ook overnacht moet worden. Maar veel bedrijven kopen een truck met slaapcabine voor regionale inzet waarbij de extra ruimte van de slaapcabine fijn is voor de chauffeur voor een goede zitpositie en opbergruimte voor persoonlijke spullen. Als er nooit overnacht wordt is een standkachel of standairco natuurlijk niet nodig. De inzet van een truck kunnen wij als fabrikant natuurlijk niet altijd inschatten. Dit zal de klant zelf bepalen.

We hopen u hiermee goed geïnformeerd te hebben en wensen u veel succes!

https://webmail.s2.yourhosting.nl/?task=mail&safe=0&_id=333&inbox=1&action=print&extra=1

1/3

Met vriendelijke groet,
Volvo Trucks Nederland

Jan Schouten



Transporteffect – Chauffeursnieuws

To: Members of the European Transport Commission

Through mail:

All members of the European Transport Commission

Date

Nijmegen The Netherlands, 28-05-2020

Our reference

Eng 280520staa1rnl

Your reference

Regarding

Low airco on truck

Email contact

canoo@transporteffect.nl

Pages

2

Attachment

letter from 26-09-2019

Dear members of the committee,

Since early 2018, Transporteffect has been committed to provide professional drivers with a good night's sleep.

Transporteffect has informed you several times about the urgent need for international professional drivers not having to sleep in hot cabins.

Not only is this degrading, it also seriously endangers the European roads' safety.

During the past year, we sat down with various politicians to discuss this issue, among other things. It is common knowledge that professional drivers have to sleep at extreme temperatures for months during the summer, both by day and at night.

Transporteffect wants to emphasize that a professional driver is active in different Member States, and may therefore have to spend weeks at a time at 35 degrees Celsius or more.

It is therefore very important that a stationary A/C will be standardized at European level on newly built vehicles with a sleeping cabin.

Transporteffect
Spinkoostraat 1
6515 GC Nijmegen
KvK - 68306636

Telefoon - +31 (0) 6 396 10 720
Internet - www.transporteffect.nl

Email - edactie@transporteffect.nl



Transporteffect – Chauffeursnieuws

There have been numerous studies which support this interest. Volvo, Scania and Mercedes trucks already have an option for integrated stationary A/C, which opens the way for regulation.

The Dutch and Belgian MEPs have all information to their avail, and they support this proposal. The national politics of Belgium and the Netherlands have also indicated to support this issue. However, transport companies often have to be forced to commit themselves to the well-being of workers and to the European citizens' safety on the road.

We would very much appreciate your reply in which the positive announcement that you will be joining the fight for a law on this subject.

If you want more information, please follow our links:

https://www.chauffeursbelangen.nl/STANDAIRCO_ONDERZOEK.php

<https://www.transporteffect.nl/HET-DOODBLOEDEN-VAN-ONDERWERPEN.html>

<https://www.transporteffect.nl/CHAUFFEURS-HEBBEN-EEN-HITTEGOLF-VAN-RUIM-6-MAANDEN-.html>

<https://www.transporteffect.nl/HET-IS-WARM-EN-CHAUFFEURS-ONDERVINDEN-DIT.html>

(Translation possible)

Mr. Cannoo
President

Transporteffect
Chauffeursnieuws

Verspreiding en linken

HOE SNEL WORDT HET (TE) WARM IN EEN AUTO?



**laat mij niet in
de auto achter!**

**DE BEROEPSCHAUFFEUR MAG WEL IN DIE
HITTE OVERNACHTEN ?**

TEMPERATUUR BUITEN	TEMPERATUUR IN DE AUTO	
	Na 10 minuten	Na 30 minuten
°C		
21	31	40
24	34	43
27	37	45
30	40	48
32	43	51
35	45	54

<https://www.destentor.nl/auto/hete-auto-boven-de-27-graden-wordt-het-gevaarlijk-aaec307/>

<https://stadszaken.nl/artikel/1769/hittestress-is-een-sluipmoordenaar>

<https://www.hln.be/de-krant/31-meer-zware-ongevallen-tijdens-hittegolf-ab4a472f/>

<https://www.rtvoost.nl/nieuws/296054/CNV-tegen-vrachtwagenchauffeurs-zonder-airco-Pak-een-hotel-en-geef-de-rekening-aan-je-baas>

<https://www.telegraaf.nl/nieuws/2331236/oververhitte-trucker-gevaar-op-de-weg>

https://www.chauffeursbelangen.nl/STANDAIRCO_ONDERZOEK.php

https://m.facebook.com/story.php?story_fbid=2004221689817078&id=1909255569313691

https://m.facebook.com/story.php?story_fbid=2004292053143375&id=1909255569313691

https://m.facebook.com/story.php?story_fbid=2004221689817078&id=1909255569313691

<https://www.nporadio1.nl/spraakmakers/onderwerpen/26566-2019-07-30-voor-vrachtwagenchauffeurs-is-het-6-maanden-per-jaar-een-hittegolf>

Reported state may be delayed from what appears on posts



5% NEE

-6.5K Volts

95 Comments 100 Shares



43,168 People Reached

44

2

76

6

4,367
Other Clicks (4)

1 Hide All Posts

© Unlike Page

Reported stats may be delayed from what appears on posts

Reported stats may be delayed from what appears on posts



40,734 People Reached

133

7

4

19

3

2

929

1

3,536

4. Hida, At. Postscript.

- Unlike Penn

Derivates state may be defined by nested arrows on next:

TOT HET WEER KOUDER WORDT | Een internationaal chauffeur komt.

[Boost Post](#)

57 Comments 175 Shares



Post Details

Chauffeursnieuws 2.0
July 24 at 4:47 PM

Algelopen zondag zijn we onze actie begonnen dat een Stand Airco standaard op de vrachtwagen moet zitten. We hebben diverse bronnen aangeboord en aangeschreven dat we niet stoppen voor dat het een feit wordt.

Onze politiek zien dat er geen discussie mogelijk zou moeten zijn. Brancherorganisaties en vakbonden moeten niet hun kop in het zand steken en ons mee helpen zodat de stand airco standaard op een vrachtwagen aanwezig is waar ook in overnacht moet worden. [See More](#)

Wie betaalt de kosten van het brandstofgebruik of wie spreekt de omgeving aan als 's nachts een motor blijft lopen? En nog tal van redenen zijn op te noemen.

En er zijn nog steeds bedrijven die helemaal geen airco in de wagen willen vanwege het brandstofverbruik.

Als men weet en er bij stil staat wat ons werk inhoudt en waar we allemaal ons werk moeten uitvoeren dan vinden wij dat er geen discussie mogelijk kan zijn.

Natuurlijk weten wij ook dat politiek en eigenaren van transportbedrijven in betere omstandigheden hun werk doen als wij beroepschauffeurs. En natuurlijk weten wij ook dat ons werk gedaan moet worden.

CHAUFFEURSBELANGEN.NL
BIJNA IEDEREEN VINDT HET WARM DEZE WEEK
Internationaal chauffeurs rijden in diverse landen met +30 graden en in d...

35,397 people reached

Boost Post

119

92 Comments 89 Shares

Like

Comment

Share

Performance for Your Post

35,397 People Reached

707 Reactions, Comments & Shares

223 Like	106 On Post	117 On Shares
14 Love	9 On Post	5 On Shares
5 Haha	4 On Post	1 On Shares
5 Wow	1 On Post	4 On Shares
3 Angry	3 On Post	0 On Shares
379 Comments	314 On Post	65 On Shares
80 Shares	80 On Post	0 On Shares

6,338 Post Clicks

0 Photo Views	1,510 Link Clicks	4,828 Other Clicks
---------------	-------------------	--------------------

NEGATIVE FEEDBACK

6 Hide Post	1 Hide All Posts
0 Report as Spam	0 Unlike Page

Reported stats may be delayed from what appears on posts

Chauffeursnieuws 2.0
2 juni om 21:22

DEMONITOR.KRO-NCRV.NL
Vrachtwagenchauffeur: "Je ligt in een hokje van twee bij twee boven het motorblok: het wordt soms zestig graden"

199,468
Bereikte mensen

Bericht promoten

236

139 opmerkingen 97 keer gedeeld

Leuk

Opmerking plaatsen

Delen

Chauffeursnieuws 2.0
12 juni om 16:40

DEMONITOR.KRO-NCRV.NL
Vrachtwagenchauffeur: "Je ligt in een hokje van twee bij twee boven het motorblok: het wordt soms zestig graden"

31,471
Bereikte mensen

Bericht promoten

99

64 opmerkingen 18 keer gedeeld

Leuk

Opmerking plaatsen

Delen

Slotwoord

De richtlijn (2003/59/EG) van het Europees Parlement geeft de minimum voorwaarden aan waaraan een chauffeur moet voldoen.

Men geeft aan dat vermoeidheid en hard rijden de belangrijkste oorzaken zijn van ongevallen.

Vermoeidheid is volgens ons te voorkomen als men een goede nachtrust kan hebben. Daarom moet een Stand-airco ook vanzelfsprekend zijn.

Transporteffect/Chauffeursnieuws krijgt ook keer op keer positieve reacties van organisaties en politiek als we dit punt aankaarten.

In Europa zijn ruim 2 miljoen chauffeurs werkzaam en toch zien we dat het een te kleine groep is om goede nachtrust te kunnen regelen. In Nederland zijn er rond de 130.000 beroepschauffeurs en wij krijgen de indruk dat men deze groep op 8,2 miljoen werkenden te verwaarlozen vindt.

Als we naar alle verkeersdeelnemers kijken zijn de cijfers enorm. Hier moet volgens ons ook naar gekeken worden als men vrachtwagens op de weg wil hebben waarvan de chauffeurs een goede nachtrust kunnen hebben genoten.

Een veel gehoorde vraag is: "Wat is het verschil met 30 jaar geleden, toen had men toch ook geen airco?"

Uiteraard werden vrachtwagenchauffeurs in die tijd ook vaak langere tijden blootgesteld aan hoge temperaturen. Echter zit er wel een verschil.

Men stond kon toen nog bij bedrijven overnachten waarbij men ramen kon openen en men had mogelijkheden tot beschutting en ruimtes voor afkoeling.

Tegenwoordig kan men alleen op aangewezen plekken overnachten waarbij geen enkele beschutting is en men vol in de zon staat en waar vaak geen enkele faciliteit aanwezig is. Door toenemende criminaliteit is een chauffeur gedwongen om alles dicht te houden zodat de cabine te vergelijken is met een heteluchtoven.

Transporteffect/Chauffeursnieuws moet druk blijven uitoefenen om een wet te realiseren waardoor vrachtwagens verplicht zijn voorzien van stand-airco in het belang van elke verkeersdeelnemer.

Een stand-airco gaat ongeveer vijf jaar mee omdat dan de vrachtwagen wordt vernieuwd, en wij vinden het onacceptabel dat personeel een stand-airco zelf moet bekostigen.

Het kan niet zo zijn dat we over dit punt uiteindelijk moeten aankloppen bij het Europese hof voor de rechten van de mens. Doordat we keer op keer mondelinge signalen vanuit de politiek krijgen, gaan we er dan ook van uit dat het nodig is dat een stand-airco in de slaapcabine van een vrachtwagen snel door een Europese wet zal worden gerealiseerd.

Transporteffect/Chauffeursnieuws gaat er ook van uit dat deze bundel elke twijfel weg neemt.

Met vriendelijke groet,

Transporteffect/Chauffeursnieuws