



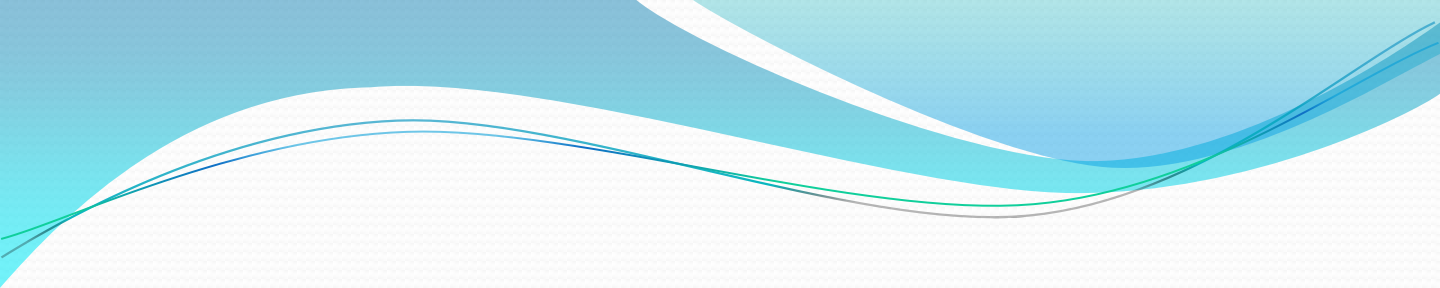
TRANSPORTEFFECT

CHAUFFEURSBELANGEN
CHAUFFEURSNIEUWS

VISIE-OPLOSSINGEN-KWESTIES

2019-2020





Voorwoord

Transporteffect bestaat uit drie onderdelen:

Transporteffect - eigen artikelen en visies.

Chauffeursnieuws 2.0 - nieuwsbord en platform.

Chauffeursbelangen - ledengroep en achterban.

In 2007 zijn wij begonnen Chauffeursnieuws leven in te blazen en het is uitgegroeid naar een mooi platform met dagelijks ruim 71.000 volgers.

Het platform is niet sensatiebelust en heeft elke dag tussen de 30 en 50 nieuwsberichten.

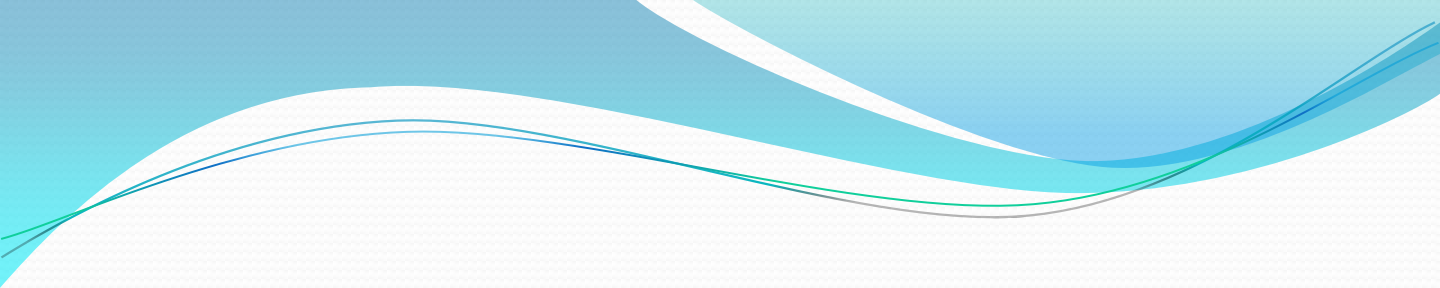
Doordat tegenwoordig vakbewegingen en organisaties in onze ogen te weinig praktijkkennis bezitten over de huidige knelpunten in het verkeer in het algemeen en het transport in het bijzonder, zijn wij in 2017 uitgebreid met Transporteffect en Chauffeursbelangen.

Ons doel is hiermee kennis uit te wisselen en oplossingen aan te bieden zonder met het mes op tafel te moeten.

Formeel zijn wij ingeschreven als een adviesbureau voor het transport. Onze doelstelling is interactief communiceren met de beroepsgroep en kwesties die op het moment onder de mensen en in het transport spelen aan het licht te brengen.

Wij zijn gespecialiseerd in praktijkkennis; daardoor kunnen wij veel bijdragen aan de gedachtelijn van organisaties en politici in deze tijd.

Ons bereik en de cijfers spreken boekdelen; dit geeft aan dat het nodig is een stem voor de sector te creëren.



Inhoud

- 1- Stand-airco standaard in slaapcabine vrachtwagen
- 2- Betaald parkeren en hotels
- 3- Artikel 12
- 4- Mobiliteitspakket
- 5- Ladingcontrole en verantwoordelijkheid
- 6- Rijbewijzen en code 95
- 7- Inklimmers en transmigranten
- 8- Europees of lokaal geregeld (verkeersveiligheid)
- 9- Slotwoord
- 10- Gegevens organisatie

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.

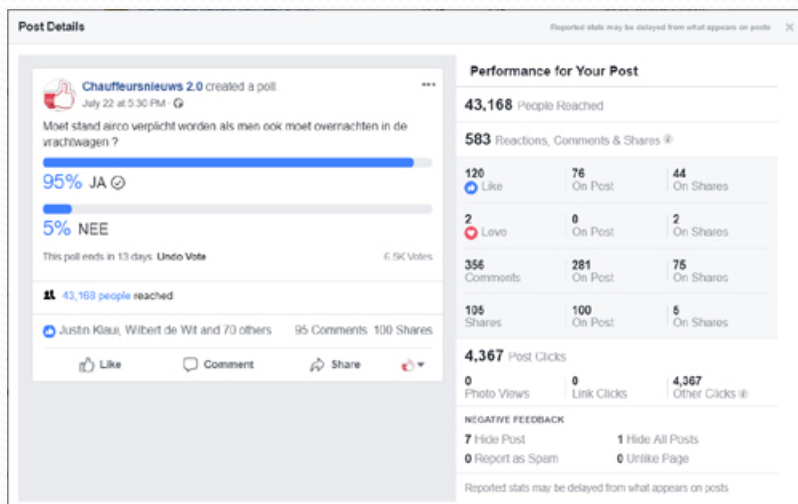
Vrachtwagenchauffeurs hebben een werkgebied in heel Europa, waardoor een chauffeur in alle lidstaten rijdt en van alle wegen gebruik maakt.

Hierdoor hebben beroepschauffeurs gedurende 7 maanden per jaar te maken met ondraaglijke temperaturen in de vrachtwagencabines.

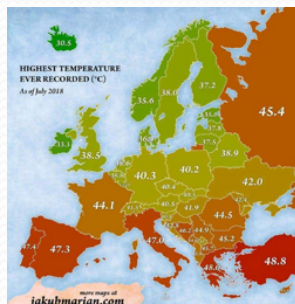
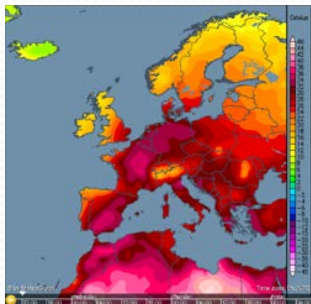
Het kan niet zo zijn dat chauffeurs van andere lidstaten in een roes buiten hun eigen lidstaat rondrijden, omdat daar geen verplichting geldt.

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 °	46 °
22 °	26 °	29 °	38 °	48 °
24 °	28 °	31 °	40 °	50 °
26 °	30 °	33 °	43 °	53 °
28 °	32 °	35 °	44 °	54 °
30 °	34 °	37 °	46 °	56 °
32 °	36 °	39 °	48 °	58 °
34 °	38 °	41 °	50 °	60 °
36 °	40 °	43 °	52 °	62 °
38 °	42 °	45 °	54 °	64 °
40 °	44 °	47 °	56 °	66 °

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 blootgesteld aan veel weken per jaar met warm weer.

Een stand kachel is normaal in de winter 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, waarvan 3 maaltijden betaald moet worden, waardoor een hotel geen optie meer is.

In bijna alle beroepsgroepen is onkostenvergoeding voor overnachting als men een dienstreis maakt normaal, echter is het uitgesloten voor de beroepschauffeur. (zie lijst)

Het houdt dus in dat de chauffeur zelf voor deze kosten moet opdraven, kan men dan verplichten om in een hotel te overnachten?

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

Als men 20 dagen onderweg is per maand en een beroepschauffeur moet zijn hotelovernachtingen bekostigen dan komt zijn salaris uit onder het minimum loon.

Is er dan een keuze ?

Het feit dat de men gemakkelijk roept de werkgever moet betalen zijn uitspraken die op geen enkele wet of cao afspraak is gebaseerd en dus te kort door de bocht.

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

Met warm weer is de cabine van de vrachtwagen ondragelijk zonder een stand airco en direct of indirect levensgevaarlijk.

Stand-Airco

Veel vrachtwagens (niet alle) zijn uitgerust met een airco die alleen werkt als de motor loopt.

Uit de commentaren kan men concluderen als de omgeving het toelaat dat men de motor laat lopen tijdens het slapen.

Dit is een enorme milieu belasting en het brandstofverbruik loopt in de tientallen liters per nacht.

Milieu organisaties moeten met dit feit toch grond hebben om mee te strijden voor een stand airco standaard op de vrachtwagen wanneer er ook in overnacht moet worden.

Een stand airco loopt op stroom dus de accu's van de wagen zelf.

Kosten

Kosten voor een werkgever in tegenstelling van een chauffeur zijn aftrekbaar en weegt niet op tegen de kosten die het dieselverbruik met zich mee brengt als men de wagen laat lopen tijdens het slapen.

Een kanttekening is dat er bedrijven zijn die het extra dieselverbruik aftrekken van het maandelijkse salaris van de chauffeur.

Hierdoor bestaat een ongezonde werkrelatie tussen werkgever en werknemer en een chauffeur moet vechten voor zijn gelijk.

Hitte in de cabine

Vrachtwagens staan vaak vol in de zon omdat parkeerplaatsen weinig tot geen schaduw plekken heeft om ruimte te creëren voor te parkeren.

Men kan niet denken dat een beroepschauffeur korte periodes heeft met betrekking tot warm weer.

De beroepschauffeur rijdt door heel Europa (zie lijst) en wordt blootgesteld meerdere maanden met buiten temperaturen boven de 30 graden.

In de afbeelding kan men zien dat temperaturen zeer snel oplopen en zelfs met ramen open blijft warmte hangen in de cabine.

Ook met ramen open slapen is zeer gevaarlijk voor de veiligheid van de chauffeur.

Wat elk jaar weer opvalt is als men het over dieren heeft of over kinderen die in een auto achterblijven met hitte dat de wereld te klein is.

Echter voor een vrachtwagenchauffeur schijnt het geen probleem te zijn als men uren in de warmte moet doorbrengen.

Veiligheid

Veiligheid is in gevaar en dit moet vanzelfsprekend zijn.

Men werkt gemiddeld als vrachtwagenchauffeur 13 uur per dag en als men geen goede nachtrust heeft gaat dit ten koste van de concentratie.

Voorals het meerdere nachten achter elkaar betreft.

Een thuissituatie is anders dan een vrachtwagencabine, die hebben niet de mogelijkheid om onder een koude douche te springen en ook wat we al eerder aangaven gebruik te maken van schaduw en ruimte.

Tijdens de werkzaamheden van een beroepschauffeur kan concentratieverlies desastreuze gevolgen hebben, dit is anders dan dat men een kantoorbaan heeft bijvoorbeeld.

Veilig Verkeer Nederland geeft dit ook aan, helaas na een artikel hierover wordt het wederom in onze ogen stil rond het onderwerp.

Eigen onderzoek

Op 22 juli 2018 zijn we gestart met een poll op Facebook om aandacht te hebben voor het onderwerp.

Elk jaar zien we de discussie ontstaan of het verplicht moet worden om een stand airco op de vrachtwagen te hebben.

Echter elk jaar zien we ook dat er artikelen over komen en men is er over eens dat het een noodzaak is.

Helaas zien we geen daadwerkelijke actie om standaard een stand airco tot een feit te laten komen maar we zien dat het onderwerp elk jaar weer doodbloed.

Na het in leven roepen van onze poll zijn er weer door diverse artikelen geschreven echter de resultaten van ons onderzoek spreken in onze ogen boekdelen.

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

Een Duitse reportage laat zien dat er ook aandacht in Duitsland is voor dit onderwerp.

Hierdoor is het belangrijk dat de politiek in actie komt dit ter bescherming van zijn burgers.

Wetten

Wij vinden dat de Europese Unie als taak heeft om deze wet tot stand te brengen.

Een beroepschauffeur rijdt en komt uit elke lidstaat en is daarom is het een Europese aangelegenheid.

Wij vinden dat de minister Cora van Nieuwenhuizen ook moet opstaan om een stand airco standaard op een vrachtwagen te realiseren. Met name als er ook wordt geslapen in de cabine.

De vakbonden, zoals het verleden heeft laten hebben niet de intentie om dit onderwerp aan te pakken.

Zo heeft de FNV niets gepubliceerd en de CNV eenmalig een artikel om een standpunt kenbaar te maken en daarna is het weer doodstil.

Transport en Logistiek Nederland heeft uitspraken gedaan die kant noch wal raakten, waar ook elke beroepschauffeur ernstige bedenkingen bij had.

Tot slot

De politiek is er voor bescherming en vertegenwoordiging van de burgers.

Als er geen stand airco standaard op een vrachtwagen komt dan brengt de politiek doelbewust milieu, verkeersveiligheid en zijn burgers in gevaar wat dus te voorkomen is.

Men heeft door de jaren heen kunnen vaststellen, zolang deze optie bestaat, dat men in veel gevallen niet op de goedheid van een werkgever kan vertrouwen.

De discussie moet gestopt worden en er moet aangekondigd worden dat de stand airco vast op een vrachtwagen komt als men er ook moet in 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

cannoo@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):

Grieffier 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.kröger@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 – 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 *Mrs.rouw Tax*

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.

Verskillende 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 partte 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 rijgedrag ernstig beïnvloed wordt.

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

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.

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-HEBBEN-EEN-HITTEGOLF-VAN-RUIM-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 – 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.rtvooost.nl/nieuws/296054/CNV-tegen-vrachtwagenchauffeurs-zonder-airco-Pak-een-hotel-en-geef-de-rekening-aan-ie-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.rtlnieuws.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



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

Eng260919staaairnld

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 – 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-RUIM-6-MAANDEN-.html>

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

(Translation possible)

Mr. Cannoo

President

Transporteffect

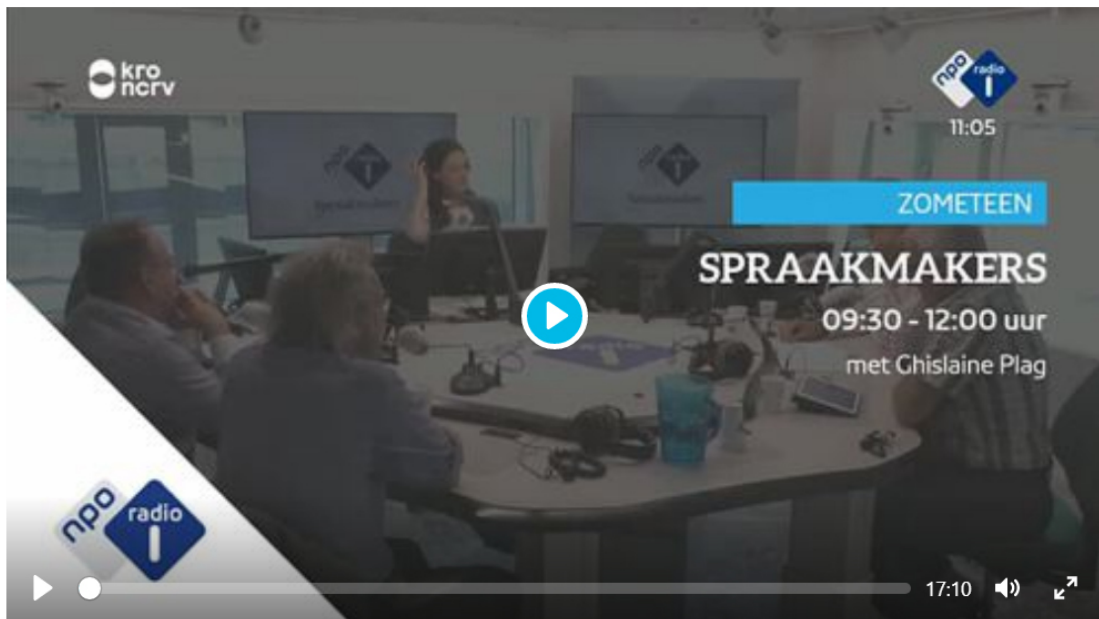
Chauffeursnieuws (News for drivers)

Chauffeursbelangen (Drivers' interests)

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 !

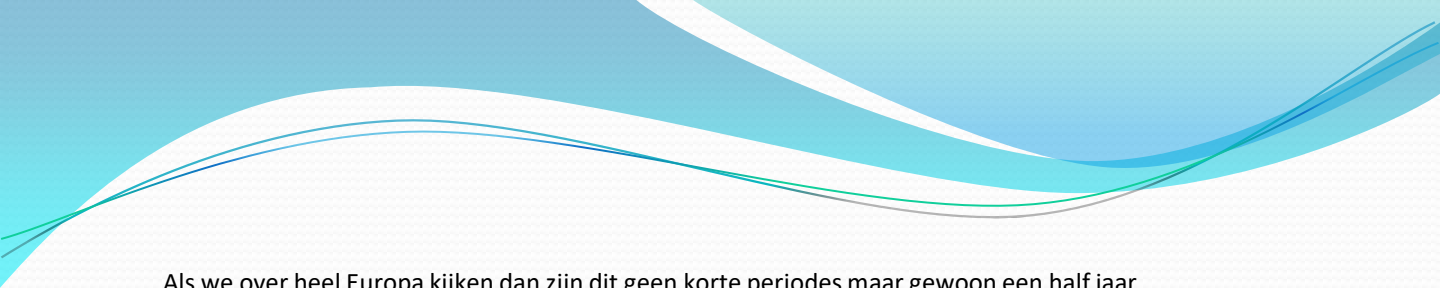
We zullen doorgaan met aandacht vragen voor het onderwerp Stand Airco.

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!



Als we over heel Europa kijken dan zijn dit geen korte periodes maar gewoon een half jaar.
Een beroepschauffeur heeft dus een hitte golf van 6 maanden!

Beroepschauffeurs worden compleet genegeerd door organisaties en volksvertegenwoordigers om een Stand Airco vast op de wagen te hebben.
Iedereen is het er wel mee eens dat het nodig is, maar wil niet opstaan om het ook te realiseren.

Hoe kan het toch zijn dat men zo egoïstisch is om de beroepschauffeurs in een isoleercel te laten overnachten met extreme temperaturen.

Doden vallen er jaarlijks ten gevolgen van warmte en nog steekt men de kop in het zand.

Subsidies en kortingen kunnen wel toegezegd worden maar het merendeel van de bedrijven vinden elke eurocent te veel is voor het welzijn van zijn personeel!
Tensloten hebben deze mensen er geen last van en slapen elke avond thuis.

Ook hebben bedrijven en organisaties lak aan de verkeersveiligheid van elke weggebruiker uit Europa.
Die conclusie kunnen wij nu wel stellen.

Organisaties en werkgevers zien geen belang voor hun zelf dus laat de beroepschauffeur dan maar in extreme hitten slapen. (een verplichting is er nog niet zoals in Spanje en Italië)

Chauffeurs rijden door heel Europa en hebben dus vele maanden te maken met extreme hoge temperaturen.

Als men hier in slaapt, dan kunt u nagaan dat het niet alleen zeer gevaarlijk is voor de gezondheid maar ook zal de concentratie aanzienlijk minder zijn tijdens zijn werkzaamheden.

Er MOET een verplichting komen aan het adres van bedrijven!

Deze linken bevatten alle informatie die een wel denkend mens NIET kan en MAG negeren!
Het is in belang van elk medemens maar zeker voor de genen die het moeten doorstaan!

Ook mensenrechten organisaties kunnen opkomen voor dit punt, er zijn over een miljoen beroepschauffeurs in Europa.

Een gegronde schatting is dat ruim 70 procent zonder Stand Airco moet slapen en dit zowel overdag als in de nacht!

<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> <https://www.transporteffect.nl/standaircoIenW.html>
https://www.transporteffect.nl/NOG_EVEN_EN_DE_WARME_PERIODE_BEGINT_WEER_VORM_AAN_TE_NEMEN.aspx
https://www.transporteffect.nl/VERKEERSVEILIGHEID_NIET_ALTIJD_EEN_PRIORITEIT_VOOR_VEILIG_VERKEER_NE_DERLAND.aspx
<https://www.chauffeursbelangen.nl/standairco.php>
https://www.transporteffect.nl/HET_IS_KOUDER_EN_DISCUSSIE_STANDAIRCO_GAAT_DE_DOOFPOT_IN.aspx <https://www.chauffeursbelangen.nl/inloggen/standaircodetails.php>

Betaald parkeren en hotels

Een werknemer is voortdurend in gevecht met de werkgever over wie de kosten voor betaald parkeren moet dragen.

Een vaak gehoord argument is dat een beroepschauffeur voor een deel van het bedrag moet eten.

Helaas is dit in de praktijk niet 24 uur per dag mogelijk bij de restaurants en daardoor draait de chauffeur op voor de kosten (werkgever zegt dan: had je moeten eten).

Hierdoor krijgt een restaurant ook een monopoliepositie waardoor de kwaliteit en de kosten van een maaltijd worden beïnvloed.

Hotels zijn vaak niet voor vrachtwagens bereikbaar, en in de zomerperiodes of andere hoogseizoenen zijn ze ook 9 van de 10 keer volgeboekt.

Een beroepschauffeur kan nooit van tevoren weten waar hij uitkomt om zijn rustperiode te pakken, waardoor reserveren onmogelijk is.

Ook vindt een werknemer het niet fijn zijn werkgever op kosten te jagen waarvan zowel de werknemer als de werkgever niet beter wordt.

Bedrijven die gebruik maken van transport en de daaruit voortvloeiende service moeten ook kunnen worden verplicht tot het stallen van de vrachtwagens die daar moeten zijn.

Door de traditie van verbodszones in gemeenten in alle lidstaten is er geen spreiding van de vrachtwagens meer. Daardoor is er in Europa een explosie aan problemen ontstaan.

Uiteraard is het onmenselijk als men in niemandsland achter een hek van de buitenwereld wordt afgesloten.

Hierbij komt nog dat verschillende culturen met elk hun eigen normen en waarden bij elkaar zijn opgesloten.

Van rust is geen sprake, door 24/7 draaiende koelmotoren en verschillenden in- en uitrijtijden.

Uitgebreidere argumenten en visies vindt u in dit hoofdstuk.

Kanttekening hierbij is de vraag waarom er voor de Europese Unie geen reden is over dit onderwerp te spreken.

Helaas zien we in de praktijk ook dat vrachtwagens van andere lidstaten gemiddeld 15 uur tot 18 uur per dag parkeerplaatsen bezet houden.

Brieven naar de 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. Israël: cie.hw@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

13 september 2018

Ons kenmerk

130920018-parkeerproblemen

Betreft / Onderwerp

Parkeerproblemen vrachtwagens.

Email contactpersoon

cannoo@transporteffect.nl

Pagina's

2

bijlage(n)

Webpagina pdf

Geachte leden van de Tweede Kamer

Het parkeerprobleem voor vrachtwagens in het westen van Europa is een groeiend probleem.

Vooraf is dit te merken in Nederland, Duitsland en België.

In ons voorstel van 11 juli 2018 " Mobiliteitspakket " is er een oplossing weergegeven.

Echter zien wij dat het niet voldoende is, omdat vakorganisaties en werkgeversorganisaties aansturen naar grote parkeerkampen voor vrachtwagens waaraan geld kan worden verdient op vele fronten.

Punten als samenscholing van groepen met verschillende culturen, geluidsoverlast door de verschillende aankomst- en vertrek tijden en het uitsluiten van beroepschauffeurs van de maatschappij zal het gevolg zijn.

Uitbuiting van de beroepschauffeurs en transporteurs wordt in de hand gewerkt omdat alternatieven worden uitgesloten en men gedwongen wordt om van deze parkeerlampen gebruik te maken.

Vakbonden en Werkgeversorganisaties zien niet in dat transporteurs zullen kiezen om de wagen elke avond aan het bedrijf te hebben en het werk voor de westerse beroepschauffeur zal alleen nog bestaan uit voorladen bij de klant en naar distributiecentrums gaan om verdeeld te worden aan de goedkopere Oost-Europese Transportbedrijven.

De winstmarge per rit is laag voor een westers transportbedrijf en er is geen ruimte om ook jaarlijks duizenden euro's aan parkeergeld te betalen als de chauffeur het niet zelf moet betalen.

De huidige beroepschauffeur (plus minus 75.000) zal hierdoor financieel en mentaal onder druk komen te staan en gevolgen hebben voor het hele gezinsleven.



Transporteffect – Chauffeursnieuws - Chauffeursbelangen

Wij hebben een kortlopende poll gehouden onder onze leden met de vraag of bedrijven ook de verantwoording moet dragen om een overnachtingsplaats aan te bieden als men daar ook moet laden of lossen.

Deze vraag is tot stand gekomen doordat bedrijven dit volop weigeren terwijl dit voor 1993 normaal werd geacht.

Gemeentes kiezen er ook steeds meer voor om industriegebieden hermetisch af te sluiten voor vrachtwagens waar beroepschauffeurs geen bezwaar tegen kunnen maken.

Uiteraard is deze traditie van de gemeentepolitiek de makkelijkste oplossing en er zal nooit weerstand op gang komen omdat in de regel de burger er niet mee van doen heeft.

We zien ook dagelijks dat de schaarse plekken die toegewezen zijn in bezet zijn of ingenomen worden door burgervoertuigen.

De oplossing om bedrijven open te stellen voor overnachting is essentieel om het transport van goederen in handen te blijven houden zonder dat het over wordt genomen door de Oost Europese transporteurs.

Ook zullen bedrijven beter kijken naar welke transportbedrijven worden ingehuurd voor hun producten en de verwachting mag zijn dat het ten goede komt van de economie.

Op de link <http://www.chauffeursbelangen.nl/parkeerproblemen.php> zijn meer belangen en punten weergegeven.

De uitslag van de poll is ook erg duidelijk, 911 stemmen zijn voor overnachting bij een bedrijf 290 stemmen tegen geen overnachting bij een bedrijf.

In de bijlagen en de link ziet u het resultaat en de commentaren van de bevolking.

Ook zijn er meer nadelen weergegeven als men over gaat tot deze parkeerkampen en wij verzoeken u ook kennis te nemen van de webpagina.

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

Aan: [redacted]

[redacted] [Mariam Al Merrouni](#)

Aan (per mail):



Datum

Nijmegen, 17-september 2019

Ons kenmerk

Denderleeuw170919/01gem

Uw kenmerk

Betreft / Onderwerp

Verbod 5 ton parkeren

Email contactpersoon

cannoo@transporteffect.nl

Pagina's

4

bijlage(n)

Geachte heer of mevrouw,

Wij hebben uit diverse bronnen vernomen dat u een parkeerverbod voor vrachtwagens van meer dan 5 ton wilt gaan handhaven in uw gemeente.

Hiertegen willen wij als Transporteffect/Chauffeursbelangen en Chauffeursnieuws bezwaar aantekenen.

Op 12 september 2019 heeft een bestuurslid u gecontacteerd en heeft een

kortstondig gesprek plaats gevonden omtrent de waarheid van het bericht en van onze informatie.

Wellicht is u bekend dat we maandelijks 3 miljoen lezers hebben in de transportsector en

dat wij een platform hebben van ruim 65.000 volgers.

De gemeente zal moeten begrijpen dat door deze berichtgeving veel onrust in de sector is ontstaan.

Ook is er de angst dat, als dit verbod zal gaan plaatsvinden, meerdere gemeenten zullen

volgen. Dan is volgens ons het hek van de dam.

Wij vinden dat de burger niet slechts de lusten kan accepteren maar ook de lasten moet inzien en dragen.

Nu wil men de last er niet bijnemen en men besluit dan maar dat de parkeerplaatsen voor vrachtwagens moeten verdwijnen.

Concreet bleek tijdens het telefonisch gesprek dat uw gemeente ook verzuimt alternatieve parkeerplaatsen aan te bieden.

Er werd gewezen op een mogelijkheid een locatie te huren op in de buurt gelegen industrieterreinen.



Transporteffect – Chauffeursnieuws - Chauffeursbelangen

Daarbij wel een extra kanttekening dat een huurcontract tijdelijk of snel kan worden ontbonden, doordat u uitgaat van uitbaters.

De gemeente werkt op deze manier ook een monopoliepositie in de hand, hetgeen voor de sector reden is tot gedegen actie.

Dit is voor ons de omgekeerde wereld en buiten het feit dat het geen zekerheid biedt, is het wederom een extra kostenpost voor de sector.

Het kan de gemeente niet zijn ontgaan dat het huidig verkeersreglement zegt dat beroepschauffeurs verplicht zijn hun rij- en rusttijden te respecteren.

De consequenties voor transportbedrijf en chauffeur bij overtreding van het rij- en rusttijdenreglement zijn vele malen hoger dan parkeerboetes.

Op deze manier is het voor de chauffeurs en hun werkgevers niet meer werkbaar.

Huidige parkeerplaatsen langs de snelwegen zoals de E40, E17, E19, enz. zijn dagelijks overvol en er zijn geen alternatieven.

Hierdoor staan vele vrachtwagens stil op in- en uitvoegstroken van parkeerplaatsen, wat ernstig gevaar oplevert voor elke weggebruiker.

Doordat uw gemeente dit verbod wil doorvoeren staat de logistieke sector nog dichter met de rug tegen de muur en werkt u het bovenstaand gevaar in de hand.

Bedrijven geven chauffeurs ook bijna geen mogelijkheid meer tot overnachten en stellen slechts minimale of totaal geen sanitaire voorzieningen beschikbaar.

In het verleden was het normaal dat bedrijven hun verantwoordelijkheden namen en er waren daardoor hoegenaamd geen parkeerproblemen voor vrachtwagens.

Helaas moeten wij concluderen dat complete gemeenten het voorbeeld van bedrijven gaan volgen.

Daarbij gaat men werkgelegenheid in industriezones in de nabijheid van een gemeente of stad promoten en worden stijgende omzetcijfers en/of goederenstromen vrijgegeven.

Men laat graag zien hoe goed het in de regio (haven dan wel gemeenten) gaat.

Gelukkig gaat het om werkgelegenheid die ten goede komt aan de bedrijven en hun werknemers en/of aan de burgers en komen er veel inkomsten binnen, maar voor de beroepschauffeur kan er dan geen deftige parking of sanitaire voorziening af.

Voor ons als sector is het onacceptabel dat de gemeente hermetisch wordt afgesloten voor overnachtende beroepschauffeurs die uw gemeente voorzien van producten en die bijdragen aan de leefbaarheid van de burgers.

Uiteraard weet u dit ook, en de vraag is of de gemeente niet extra inkomsten wil genereren d.m.v. parkeerboetes.

De mensen klagen heel snel over overlast als er een vrachtwagen bij is betrokken. Staat er één te lossen en hindert deze de doorgang dan is het een probleem; staat een vrachtwagen mee aan te schuiven in de file is het een probleem; regent het en is er opspattend water is het ook een probleem, en ga zo maar verder.

Echter, men klaagt ook als de schappen in de supermarkt leeg zijn, als men niet meer de auto van brandstof kan voorzien doordat tankstations droog staan, of als het pakje dat ze online hebben gekocht niet meer aan de voordeur wordt afgezet.



Transporteffect – Chauffeursnieuws - Chauffeursbelangen

Wij verwachten dan ook dat u dit inziet en niet klakkeloos ingaat op dagelijks veranderende wensen van de burgers.

Uiteraard is een klacht omtrent overlast soms terecht, maar daarvoor hebt u ambtenaren om te handhaven en eventueel te bestraffen.

Burgers hebben ook wel eens een burenruzie, inwoners veroorzaken ook wel eens op de één of andere manier overlast of zijn ook wel eens agressief tegenover elkaar. Dan gaat de gemeente toch ook geen woonverbod opleggen aan alle burgers ?

Bijkomende overlast door achtergelaten vuilnis of omdat men eens een plasje doet tegen een boom wordt ook in de hand gewerkt.

Niet dat we dit allemaal goedkeuren maar er staan vaak te weinig vuilnisbakken aan parkeerplaatsen. Zijn ze er wel, dan worden ze te weinig geleidigd.

Veelal zien we dat een vuilnisbak maar één keer per week of zelfs maar twee keer per maand geleidigd wordt als gevolg van bezuinigingen.

Hier zien we nog niet snel verwijzende vingers of beschuldigingen richting de desbetreffende gemeenten, maar wel naar de chauffeurs.

Op deze manier geven de gemeenten ook voeding aan imagoschade voor de transportsector.

Sterker nog: de gemeenten en anderen gebruiken dit graag als wapen om met de vinger te wijzen naar de beroepschauffeurs.

Er zijn ook te weinig of geen sanitaire voorzieningen en als ze er al zijn is het dikwijls droevig gesteld met de hygiëne.

De gemiddelde burger heeft totaal geen besef hoe het eraan toe gaat, omdat die beschikt over alle comfort. Men gaat naar de wc wanneer het hen past en in alle discretie, men gaat naar bed wanneer het hen past zonder zich veel zorgen te hoeven maken of je ergens kunt gaan staan, dan wel of er voldoende rust is en ga zo maar verder.

De situaties waarin vooral ook de internationale chauffeurs moeten leven en werken zijn werkelijk triest en soms menonwaardig.

En als dank worden ze gewoon tegen de muur gedrukt zonder enig begrip voor de dienstverlening die beroepschauffeurs leveren aan de bevolking.

Gemeenten kiezen gewoon de gemakkelijkste weg van gehoor geven aan een aantal klagende bewoners die geen besef hebben van dit alles en enkel de voordelen ervan willen hebben.

Natuurlijk zijn het uw kiezers en zijn er belangen aan verbonden.

Zij zijn het die op partijen stemmen, dus kiest men gewoon de simpelste oplossing.

Wij zetten grote vraagtekens bij dit besluit en verwachten herroeping hiervan, dan wel het bieden van goede alternatieven die niet kostenverhogend zijn!

Uw gemeente zou ook juist vrachtwagenvriendelijk kunnen worden en als eerste een positieve uitstraling kunnen neerzetten.

Wij gaan ook meer aandacht geven aan gemeenten en steden die hierin toonaangevend zijn of aan gemeenten die dit juist niet zijn.

Indien er geen goede alternatieven komen in uw gemeente of in andere gemeenten, zullen wij niet nalaten ons te gaan richten op mensenrechtenorganisaties en andere belanghebbende partijen, inclusief Europese instellingen.



Transporteffect – Chauffeursnieuws - Chauffeursbelangen

Concluderend: voor ons als sector is het onacceptabel dat de gemeente hermetisch wordt afgesloten voor overnachtende beroepschauffeurs die uw gemeente voorzien van producten en die bijdragen aan de leefbaarheid van de burgers.

Wij verzoeken u hierbij aan te geven welke stappen u gaat ondernemen zodat wij onze sector op de hoogte kunnen stellen.

Wij verwachten dat u op zijn minst gratis parkeergebieden (met faciliteiten) aanwijst voor vrachtwagens en dat uw ambtenaren in de gaten houden of geen andere voertuigen daarvan gebruik gaan maken.

Hopend op een positieve reactie,

Met vriendelijke groeten,



Transporteffect

Chauffeursnieuws

Chauffeursbelangen

Artikelen



Chauffeursnieuws 2.0 heeft een poll gemaakt.

Gepubliceerd door Aschwin Cannoo [?] · 6 september 2018 ·

...

POLL: MOETEN BEDRIJVEN OOK VERPLICHT WORDEN TOT AANBIEDEN VAN EEN OVERNACHTINGSPLEK VOOR CHAUFFEURS !!!

Lees de tekst voor het stemmen a.u.b.

Eerder mocht men gewoon bij bedrijven overnachten of op industrieterreinen.

Men wist als men op een industrieterrein ging wonen dat men ook op vrachtwagens kon rekenen en bedrijvigheid.

Echter in deze tijd lijkt een traditie geworden om bij het bedrijf te gaan wonen en dan in verweer te gaan bij de gemeentes en erop aan te dringen voor een verbod.

Het is op zijn minst opmerkelijk te noemen dat beroepschauffeurs keer op keer in een hoek worden gedrukt en door de verdeeldheid over heel Europa kan men ook niet in het verweer gaan tegen gemeentelijke verbod.

Echter met de komst van veel beroepschauffeurs uit andere lidstaten sinds 1993 die andere normen en waarden hebben dan de doorsnee beroepschauffeur van toen, is men niet tot actie overgegaan en heeft de kop in het zand gestoken om de gevolgen in te zien.

Ook help het natuurlijk niet dat gemeentes bezuinigen op leeg maken van prullenbakken in hun gemeentes en het is te makkelijk om dan de vinger te wijzen naar de vrachtwagenchauffeur.

Nu anno 2018 wil men niet de beroepschauffeur tegemoet komen om bij bedrijven waar de producten worden geladen of gelost te verplichten tot het voorzien van parkeergelegenheid met daarbij behorende voorzieningen.

Deze oplossing zal zorgen voor spreiding van de vrachtwagens en schoonhouden van terreinen en daarbij ook nog eens een automatische controle op gedrag verwezenlijken.

Men moet uiteindelijk zich altijd melden om de spullen kwijt te raken of op te halen bij het bedrijf waar men de nacht heeft doorgebracht.

Ook kunnen er maatregelen worden getroffen naar de transporteur toe bij overtreding van de normen en waarden.

Nu is het wel zo dat er nog steeds parkeerplaatsen nodig zullen zijn maar in veel mindere mate waar we nu over spreken.

Wij zijn er ook tegen om zogenaamde parkeerplaatsen te bouwen met een hek erom heen en dan tegen aanzienlijke betaling !

Wij vinden dat men beroepschauffeurs wil onderscheiden van de maatschappij en daarbij op een hoop wil gooien !

Verschillenden culturen zullen samen moeten scholen met alle gevolgen van dien !

Daarbij zal een chauffeur ook niet de rust krijgen die men verdient omdat men op verschillende tijden naar bed gaat en ook op verschillende tijden worden vrachtwagens gestart.

Ook koelwagens zullen bij velen de nachtrust verstoren.

Gaarne uw reactie en uw steun zodat de mensen die aan de touwtjes trekken ook de praktijk ervaring krijgen die nodig is voor zulke beslissingen.

Wij geven dit al enkele maanden aan echter is het financieel belang hoger dan het welzijn van de beroepschauffeur

76% JA: Verplichting moet ☺

24% NEE: Geen Verplichting

Deze poll is beëindigd.

1,2 d. stemmen

11/sep/2018

Eerder mocht men gewoon bij bedrijven overnachten of op industrieterreinen.

Men wist als men op een industrieterrein ging wonen dat men ook op vrachtwagens kon rekenen en bedrijvigheid.

Echter in deze tijd lijkt een traditie geworden om bij het bedrijf te gaan wonen en dan in verweer te gaan bij de gemeentes en erop aan te dringen voor een verbod.

Het is op zijn minst opmerkelijk te noemen dat beroepschauffeurs keer op keer in een hoek worden gedrukt en door de verdeeldheid over heel Europa kan men ook niet in het verweer (bezwaar maken) gaan tegen gemeentelijke verboden.

Echter met de komst van veel beroepschauffeurs uit andere lidstaten sinds 1993 die andere normen en waarden hebben dan de doorsnee beroepschauffeur van toen, is men niet tot actie overgegaan en heeft de kop in het zand gestoken om de gevolgen in te zien.

Ook helpt het natuurlijk niet dat gemeentes bezuinigen op leeg maken van prullenbakken in hun gemeentes en het is heel erg makkelijk om de vinger te wijzen naar de vrachtwagenchauffeur in onze ogen.

Nu anno 2018 wil men niet de beroepschauffeur tegemoet komen om bij bedrijven waar de producten worden geladen of gelost te verplichten tot het voorzien van parkeergelegenheid met daarbij behorende voorzieningen.

Deze oplossing zal zorgen voor spreiding van de vrachtwagens en schoonhouden van terreinen en daarbij ook nog eens een automatische controle op gedrag verwezenlijken.

Men moet uiteindelijk zich altijd melden om de spullen kwijt te raken of op te halen bij het bedrijf waar men de nacht heeft doorgebracht.

Ook kunnen er maatregelen worden getroffen naar de transporteur toe bij overtreding van de normen en waarden.

Nu is het wel zo dat er nog steeds parkeerplaatsen nodig zullen zijn maar in veel mindere mate waar we nu over spreken.

En waarschijnlijk zal de huidige situatie volstaan.

Wij zijn er ook erg op tegen om zogenaamde parkeerplaatsen te bouwen met een hek erom heen en dan tegen aanzienlijke betaling waar geen grens aan is.

Dit doet ons sterk denken aan zigeunerkampen.

De burger zal weer een gereedschap krijgen om de beroepschauffeur aan de schandpaal te nagelen en vernedering van ons vak tot stand kunnen brengen.

Voor de westerse transporteur is het al zeer moeilijk om normale winstmarge te behalen met de dominantie van de Oost Europese transporteur.

Het gevolg zal dan ook zijn dat een Westerse beroepschauffeur elke nacht naar het bedrijf worden gehaald om 15 tot 20 euro te besparen en de Oost Europese chauffeur zal enkel nog overnachtingen en kilometers maken.

Ook al zal er eten bij de prijs in zitten is het nog afhankelijk van de tijd dat men stil moet staan en of de keuken wel degelijke kwaliteit heeft.

De uitbaters kunnen ook prijzen vragen die men wil omdat geen alternatief meer mogelijk is voor de beroepschauffeur.

BETAALD PARKEREN VRACHTWAGENS WERKT NIET ! 28/maart/2019

Op een woensdagavond om 21.00 uur namen wij de proef op de som.

Op de vrachtwagen parkeerplaats Deventer telden we 12 vrachtwagens terwijl er wel 100 kunnen staan.

Wat voor ons logisch is.

Om een moment opname te voorkomen hebben we onze nachtrust daar ook genoten en meer wagens zijn er niet bij gekomen.(zie de foto's)

Voordat men begon met het concept om de transportsector op extra kosten te jagen en dit soort parkeerplaatsen aan te leggen, hebben wij al De Kamer en de Europese Unie ingelicht over de gevolgen en ook hebben wij alternatieve aangeboden.

Alternatieven die het parkeerprobleem bij wijze van de volgende morgen zonder extra kosten voor de sector al konden oplossen.

Toch wil de politiek deze parkeerplaatsen omdat buiten de parkeerplaatsen de politiek overal een verbod wil realiseren in Europa.

Als koeien worden vrachtwagenchauffeurs s' nachts op stal gezet en de transportsector moet er ook nog voor betalen.

Nu zijn de prijzen van betaald parkeren al extra kosten voor de sector die van de winst afgaan van bedrijven of van het salaris van de chauffeur.
(chauffeurs moeten nog maar zien of de baas dit wil bekostigen)

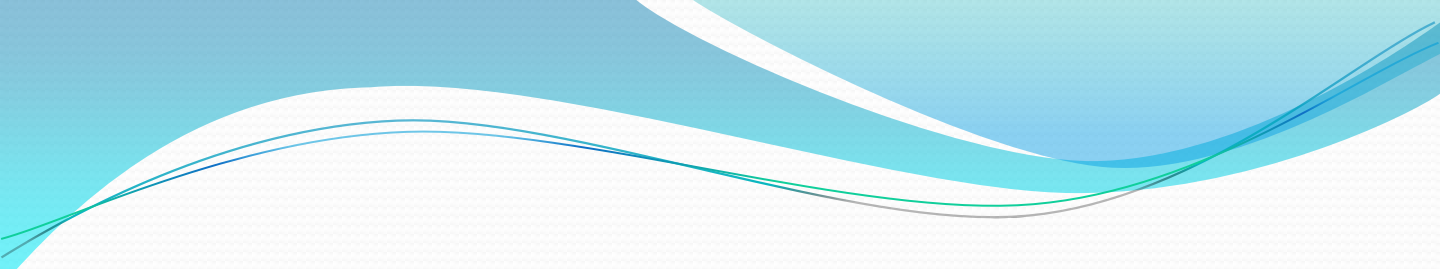
Als de monopolie positie tot stand is gekomen die de politiek wil met deze parkeerplaatsen dan zullen de prijzen omhoog schieten.

Voor de politiek betekent dit extra BTW inkomsten en de parkeerplaatsen worden aangelegd met steun van de Europese Unie. Een win-win situatie.

Geen burger vindt het fijn om te slapen onder omstandigheden waar extreme geluidsoverlast is. Als men langs een snelweg moet slapen of bij spoorlijn of vliegveld komt men in actie en er wordt van alles aan gedaan.

Vrachtwagenchauffeurs worden geacht om de mond te houden en gewoon deel te nemen aan het verkeer na keer op keer een slechte nachtrust !

De parkeerplaatsen worden namelijk aangelegd in afgelegen gebieden waar vaak spoorlijnen zijn of 24 uren industrie plaatsvindt.



Ook hebben vrachtwagenchauffeurs te maken met verschillende vormen van transport.
Zo zijn er op deze parkeerplaatsen verschillende aankomst en vertrek tijden waardoor men nooit rustig kan slapen !
Koelwagens zullen ook verplicht uitwijken naar deze parkeerplaatsen wat ook geluidsoverlast brengt.
Als men in het weekend er gebruik van moet maken dan is men hermetisch afgesloten van de buitenwereld en boodschappen en dergelijke zal men aangewezen zijn op taxi's.
Van comfort kan dus nooit sprake zijn en iedere burger moet dit beamen ook al kan de burger zelf wel thuis genieten van een goede nachtrust.

In de warme periodes komt er nog een extra gevaar bij namelijk de hitte beroerte
Politiek en organisaties willen zich niet inzetten tot het verplichten van een stand airco .En deze parkeerplaatsen bieden geen enkele bescherming tegen de zon !

Wij roepen bedrijven en burgers op om menselijk te zijn en de vrachtwagenchauffeurs een overnachtingsplek aan te bieden wanneer er ruimte voor is.

Dit is veilig voor de chauffeur en veel comfortabeler.
Uiteindelijk is dat veiliger voor elke weggebruiker.

Transportbedrijven kunnen zelf ook in actie moeten komen.
De bedrijven zitten overal en eigen personeel is vaak op route dus doordeweeks plek voor een aantal vrachtwagens.
Als transportbedrijven onderling afspraken maken om vrachtwagens van externe bedrijven de ruimte aan te bieden.
Dan kan er een netwerk tot stand komen dat iedereen elkaar helpt ! Voordelen van dit netwerk kan ook nog eens op velen vlakken worden benut.
Transportondernemers moeten beseffen dat strategisch denken essentieel is voor de toekomst van de sector en dus voor de boterham op de tafel.
Politieke invloeden zijn altijd te buigen als men de handen in een slaat is onze mening.

Wij vinden ook dat het besef moet komen bij de burgers en politiek dat men niet snel de stelling aan moet nemen wat het oog niet ziet, wat het hart niet deert.
Met andere woorden omdat men zelf geen last heeft van de gevolgen van beslissingen moet de beroepschauffeurs als beesten opgesloten worden, Letterlijk en figuurlijk.

Huidige organisaties en politiek werken vanuit de studeerkamer en ondervinden zelf de gevolgen van hun beslissingen niet.
Wij zetten ons juist in om dit zichtbaar te maken en wij willen uit de hoek komen waar wij hardhandig keer op keer in worden gedrukt.
Het gevoel dat we als dieren worden behandeld komt steeds vaker naar boven en degene die voor ons moeten opkomen zoals vakorganisaties hebben lunchpauze.

Dit moet stoppen, wij kunnen zoals hierboven beschreven een duidelijk signaal afgeven dat de transportsector zich niet meer dingen laten opleggen zonder overleg met de gene die de regels moeten ondergaan.
Uiteindelijk hebben alle weggebruikers te maken met verkeersveiligheid en daar vechten wij voor.
Alle burgers hebben te maken met de onnodige kosten verhoogde maatregelen in de transportsector die uiteindelijk bij uw uit de zal portemonnee komen.
Bedrijven geef chauffeurs ouderwets weer een veilige en rustige overnachtingsplek.
Transportbedrijven bouw een netwerk onder elkaar voor het aanbieden van overnachtingsplaatsen.
Stop de traditie van politiek om de transportsector als melkkoe te gebruiken van deze eeuw

Artikel 12

Rij- en rusttijden zijn moeilijk te voorspellen in het verkeer.

Files, omleidingen en andere vertragingen - zoals geen plaats om ergens te parkeren - zijn voor een beroepschauffeur een dagelijks dilemma.

Hierdoor is artikel 12 in het leven geroepen, om overmacht op een uitdraai van de tachograafprint te noteren.

Vele controle-ambtenaren van lidstaten negeren dit artikel, omdat men niet kan controleren of overmacht echt een feit was; daarbij is het ook vaak in andere lidstaten.

Het uitschrijven van een boete geeft volgens de controle-ambtenaren de chauffeur de mogelijkheid bezwaar te maken.

In de praktijk hebben chauffeurs geen baan van 9 tot 5 en ontbreekt hen de tijd dit traject te doorlopen.

Ook moet men voor enige kans op slagen van een bezwaar extreme bewijzen tonen, wat veel tijd en inzet vergt.

Dit is volgens ons de omgekeerde wereld en het ruikt naar een verdienmodel over de rug van een beroepschauffeur.

CODES ARTIKEL 12 VERORDENING 561/06

Artikel 12 luidt:

Mits de verkeersveiligheid niet in gevaar komt en teneinde een geschikte stopplaats te kunnen bereiken, mag de bestuurder afwijken van de artikelen 6 tot en met 9, voorzover zulks nodig is om de veiligheid van personen, van het voertuig of van zijn lading te waarborgen. De bestuurder moet uiterlijk bij aankomst op een geschikte stopplaats aard en reden van een dergelijke afwijking met de hand aantekenen op het registratieblad of op een afdruk van zijn controleapparaat of in het dienstrooster.

Codes	Tijdstip	Overmachtreden
1		geen geschikte parkeerplaats vanaf tijdstip
2		ambtelijk gegeven bevel met vermelding instantie(douane, politie, BAG, VOSA, IVW e.d.)
3		geen veilige parkeerplaats bij kostbare lading vanaf tijdstip
4		onvoorziene wegafsluiting/ blokkade vanaf tijdstip; geen veilige plaats voor lading/ passagiers
5		onvoorziene acties (stiptheidsacties/ stakingen e.d.) vanaf tijdstip; geen veilige plaats voor lading/passagiers
6		extreme onvoorziene weersomstandigheden (vb. rijverbod wegens hitte overdag); niet tijdig eindpunt kunnen bereiken; gevaar voor (bederfelijke) lading/ veiligheid passagiers
7		extreme onvoorziene verkeersdrukke; niet tijdig eindpunt kunnen bereiken; gevaar voor (bederfelijke) lading/ veiligheid passagiers
8		onvoorziene panne aan goed onderhouden voertuig; niet tijdig op veilige plaats voor lading/passagiers
9		onvoorziene panne aan goed onderhouden koelmotor; niet tijdig op veilige plaats voor bederfelijke lading
10		Geen aansluiting bij rooster in internationale lijndienst

Mobiliteitspakket

In juli 2018 hebben wij onze basisvisie kenbaar gemaakt aan alle leden van de commissie TRAN in de EU.

Wij hebben het ook lokaal kenbaar gemaakt aan de tweede kamer van Nederland.

De opzet was ook te kijken naar andere oplossingen die toentertijd op tafel lagen.

Dialogen zijn gevoerd en uiteindelijk vinden wij de uitkomst een goede stap in de juiste richting.

Mede doordat elke lidstaat zeer hard vocht voor diens eigen belangen in plaats voor het Europees belang als één geheel, laat de uitwerking van het mobiliteitspakket op zich wachten en is deze nog niet zichtbaar in het transport.

Wij vinden ook dat het een rode lijn moet zijn en dat er nog toevoegingen nodig zijn om tot een compleet pakket te komen.

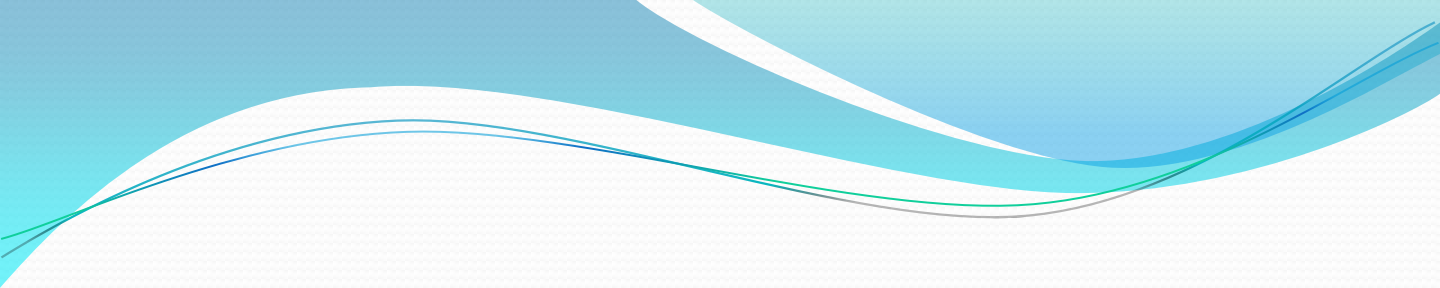
In de komende tijd willen wij graag een rol hierin spelen om praktijk en politiek te kunnen samensmelten.

Op onze webpagina (www.transporteffect.nl) staan verschillende artikelen die van belang zijn voor het verbeteren van het transport in heel Europa.

Wij vinden ook zeker dat de focus moet liggen op oneerlijke concurrentie en dat kwaliteit gewaarborgd moet blijven, in het belang van elke weggebruiker in alle lidstaten.

Onze voorstellen waarover dialogen zijn gevoerd.

Toegang transportmarkt
Cabotage Brievenbus firma's
Weekend parkeren
Parkeren problematiek
Smart tachograaf
Lichte voertuigen
Rij- en rusttijden
Detachering
Tolsysteem
Emissie uitstoot
Verkeersveiligheid (extra)
Chauffeurskosten (extra)
Leegrijden (extra)



Nu dat het mobiliteitspakket verworpen is op 4 juli jl. zijn wij achter de spreekwoordelijke tekentafel gaan zitten. Met als doel "eenvoud" is de oplossing en snelle invoering mogelijk maken. Sociaal plan is het toverwoord dat elke keer naar boven komt. Voor ons houdt dit in: sociaal naar alle lidstaten. Dit ontbrak in het vorige voorstel dat meer toegespitst was op het verdringen van de westerse chauffeur in onze ogen.

Toegang tot de markt

Hier is alles mee verbonden en heeft invloed op elk volgend punt. Doordat Oost Europese lidstaten toegang kregen tot de Westerse transportmarkt is er een overvloed gekomen aan transporteurs en daardoor is de markt gaan wankelen. Ook door deze vloedgolf zitten wij in dit schip en vragen wij ons af of dit sociaal is naar de Westerse transporteur. Daarom vinden wij dat een beperking van Oost Europese bedrijven op zijn plaats is en dit punt is zeker te reguleren in de cabotage wetgeving. Ook in het sociale kader zodat de taart eerlijk verdeeld kan worden. Men kan niet zeggen dat het sociaal is als Pietje voor minimaal 20 cent de kilometer kan rijden om te overleven en Klaas moet daarvoor 80 cent de kilometer vragen. In het vorige plan zagen we ook geen Europa 1 maar zagen we een duidelijk verschil wie de verantwoording in de schoenen werd geschoven in de voorstellen.

Cabotage (binnenlandse ritten uitgevoerd door buitenlandse bedrijven)

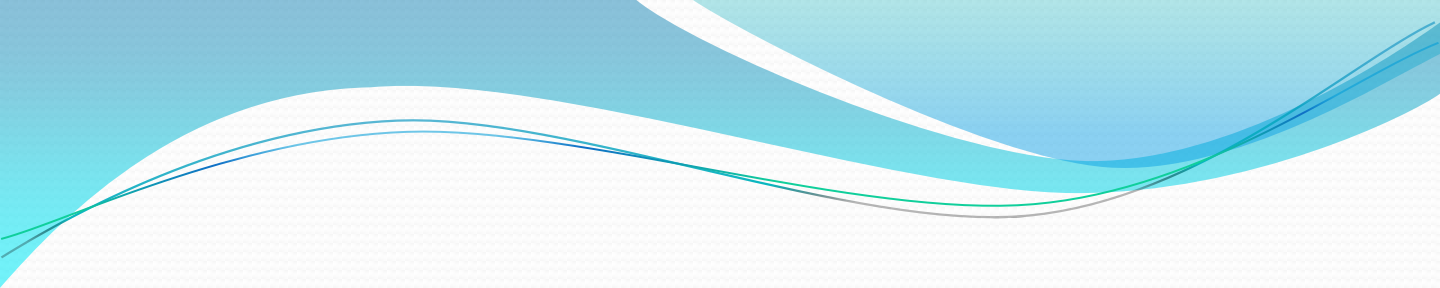
Hier zien we de enige mogelijkheid tot terugdringen en controleren van de invasie uit het oosten van Europa. Wij pleiten ervoor na 2 ritten cabotage men verplicht moet worden gesteld om een vracht naar het thuisland aan te nemen. Door middel van CMR code controleerbaar en daarbij de inkomstenbelasting. Nu is het zo dat transporteurs deze vrachten niet aannemen omdat men meer verdient als de wagen in het westen blijft rijden. (Omgekeerde wereld) Leegrijden is een veel gehoord en vrijwel standaard argument om dit niet te doen. Dit zou dus inhouden dat men bewust is dat men de kaas van het brood eet van de westerse transporteur en ook dat de vrachten in het westen liggen. Ook vinden wij dat men dit plan dan juist moet stimuleren om natuurlijke en eerlijke concurrentie terug te krijgen. Geen bedrijf zal overleven met veel lege kilometers, waardoor er ook een eerlijke concurrentie tot stand komt en een afname van Oost Europese voertuigen op Westers grondgebied.

Brievenbus firma's

Door het voorstel van de cabotage in te voeren zijn brievenbus firma's moeilijker stand te houden omdat een wagen gedwongen terug moet waar hij staat ingeschreven. Dus deze zullen verdwijnen en probleem is opgelost.

Weekend parkeren

Ook door deze cabotage regel in te voeren zal weekend kamperen enorm afnemen, maar het is voornamelijk de Oost Europese chauffeurs die aan weekend kamperen doen. Westerse chauffeurs zijn weinig onderweg in het weekend, dit komt omdat Nederland en België kleine landen zijn en over het algemeen komt iedereen thuis. In de andere westerse landen komt het ook weinig voor dat



chauffeurs over moeten blijven staan omdat het vaak niet loont tegen de vrachtprijzen die men ontvangt. Voor een Oost Europese transporteur ligt dat anders. Het werkterrein is voornamelijk West Europa, vandaar dat een vrachtwagen niet snel terug wordt gehaald omdat daar het grote geld ligt voor deze bedrijven. Die hebben weinig kosten en kunnen dus goede winstmarges halen.

Parkeren algemeen

Door verschillende culturen en verschillenden normen en waarden hebben de meeste bedrijven een slaapverbod ingesteld bij het bedrijf.

Om discriminatie te voorkomen scheert men elke beroepschauffeur over één kam. Wij pleiten ervoor als een chauffeur moet laden of lossen bij een bedrijf dat men ook kan overnachten. Nu is het zo dat op industrieterreinen verbod-zones worden ingesteld en bedrijven geven geen toestemming en nemen ook de verantwoording niet. Hoe kan een chauffeur van te voren weten waar hij mag staan en wordt hierdoor niet een chauffeur gedwongen om te gaan samenscholen op schaarse parkeerplaatsen. Parkeerplaatsen moeten zowel betaald als onbetaald beschikbaar blijven. Mocht de cabotagewet zoals wij die voorstellen doorgaan en waarbij bedrijven ook een stukje verantwoording op zich nemen, dan zullen de huidige parkeerplaatsen voldoende kunnen zijn en de discussie die nu plaatsvindt vervallen. Wij denken en weten dat het geen optie is om grote parkeerkampen te bouwen. Wij denken dat door de verschillende culturen de veiligheid in gevaar komt. Ook zien wij dit niet als rusten, omdat een mens niet op dezelfde tijd gaat slapen en opstaan. Daarbij wordt de motor op de gekste tijden gestart en men kijkt constant bij je naar binnen in de wagen om nog maar niet te spreken over het geluid van koelwagens die er ook tussen staan. Ook zal men op verschillende tijden gaan rijden wat de nachtrust kan onderbreken. Dit vindt de gewone burger ook niet prettig wanneer hij thuis is. Waar we ook bang voor zijn is dat uitbaters woekerprijzen gaan vragen en chauffeurs moeten opdraven voor de kosten.

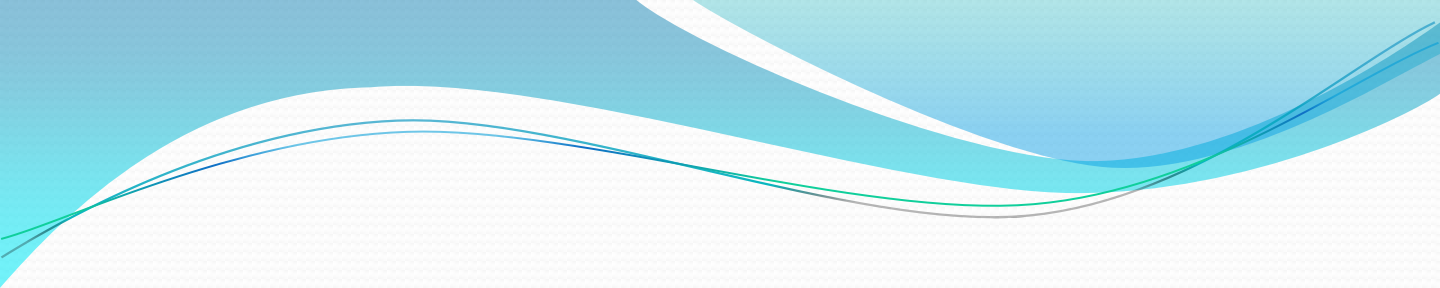
Smart tachograaf

Vooruitgang moeten we niet willen tegenhouden en het is zeker goed om controles uit te voeren al vinden wij wel dat het nooit een heksenjacht tegen de transportsector moet worden. In onze ogen moet een wet ook uitvoerbaar zijn en met de overvolle parkeerplaatsen is dat niet het geval.

Daarom vinden we dat artikel 12 overmacht niet zonder bewijs van de controle ambtenaren standaard genegeerd worden en men zich verschuild achter eerst betalen en daarna bezwaar maken. Een chauffeur en zeker een internationaal chauffeur kan niet geacht worden om dit proces elke keer aan te gaan. Men werkt veel uren en heeft geen baan van 9 tot 17.00 uur. Daarbij komt ook dat met dit proces een ontmoedigingsbeleid wordt gevoerd en de tijd ontbreekt vaak om daarin mee te gaan.

Lichte voertuigen onder de 3,5 ton

Wij staan ervoor dat deze voertuigen dezelfde regels moeten hebben als die van een vrachtwagen. Dus ook voorzien van een tachograafplicht en zich moeten houden aan de rij- en rusttijdenwet. Echter om te voorkomen dat ook personenwagens dan onder deze wet gaan vallen lijkt het ons een goed idee om dit in te voeren boven de 2100 kg.



Momenteel zijn deze voertuigen vogelvrij en dit geeft oneerlijke concurrentie en de verkeersveiligheid voor elke burger die aan het verkeer deelneemt is in het geding. Dit is zeker een taak van de Europese Unie om veiligheid van burgers zo goed mogelijk te garanderen.

Rij- en rusttijden

Wij vinden dat die zo moeten blijven als ze zijn en zien niet dat er nog meer gekort moet worden om meer wagens op de weg te krijgen wat weer problemen met zich meebrengt.

Detachering

Voornamelijk wordt gesproken over Oost Europese chauffeurs bij detachering. Met ons voorstel onder cabotage valt dit punt ook weg, echter willen we benadrukken dat het basissalaris lager is in het Oosten, maar door belastingvrije toeslagen en bonussen zitten Oost Europese op eenzelfde of hoger netto bedrag per maand onder aan de streep.

Doordat het levensonderhoud goedkoper is hebben deze chauffeurs meer koopkracht dan de westerse chauffeurs ! In de bijlagen geven we een aantal voorbeelden.

Tolsystemen

Wij begrijpen dat er veel mensen en bedrijven profijt hebben van de diverse tolsystemen, echter als Europa zich wil voortbewegen als 1 dan zal er toch 1 tolsysteem moeten komen. Dit is niet moeilijk met de huidige technieken en Duistland heeft op het moment het beste tolsysteem. Met een druk op de knop zou dit in heel Europa kunnen werken. Al vinden we wel dat het een bron van inkomsten is die indirect elke burger moet betalen en daardoor kan het niet zo zijn dat de opbrengsten niet naar de infrastructuur gaan van de lidstaten die tol heffen.

Emissie uitstoot CO2

Als westerse lidstaten niet aan de normen kunnen voldoen is dit mede doordat het wagenpark van Oost Europa in het westen rondrijdt. In de westerse lidstaten wordt hier rekening mee gehouden met vergunningen en extra toeslagen. Wij vinden dat elke wagen overal in Europa dezelfde regels moet hebben omtrent het terugdringen en ontmoedigen van zogenaamde vuile wagens. Hierin zijn wij minder mee bekend en wellicht is dit een punt om verder over te brainstormen. Wel is het vreemd dat een land wordt aangeslagen voor te hoge Emissie uitstoot terwijl het wordt veroorzaakt door toedoen van andere lidstaten.

Verkeersveiligheid

Dit punt vinden wij prioriteit hebben en onderweg blijkt vaak, wat ook algemeen bekend is, dat het enorm schort aan kwaliteit van opleidingen bij verschillende lidstaten. Wij pleiten ervoor dat er één Europees orgaan komt die controleert en instrueert op het kwaliteitsniveau. Dit orgaan moet ook jaarlijks een rapport uitbrengen en zich verantwoorden dat lidstaten met gelijke maat worden gemeten om prijsverschillen en kwaliteitsverschillen in de kiem te smoren. Alleen dan kan uitbannen van corruptie en waarborging van goede opleidingen gerealiseerd worden. Een voertuig kan deelnemen aan het verkeer in elke lidstaat, dus men kan dit ook als argument aanbrengen om dit te realiseren. De Europese Unie moet staan voor de veiligheid van alle weggebruikers in elke lidstaat. Een andere optie is rijbewijzen niet van zelfsprekend geldig laten zijn in elke lidstaat.

Chauffeurskosten

Hierbij doelen we op hoeveel het een bedrijf kost per 1000 kilometer om een vrachtwagen met chauffeur te laten rijden. Hierin zitten enorme verschillen en dit is ten nadele van de gehele sector. Als Europa één wil worden dan zullen rijbewijzen en benodigde documenten in ieder geval gelijk moeten worden getrokken. Met dit gegeven en daaruit komende inkomsten zou een orgaan kunnen worden opgericht zoals aangegeven in het stukje verkeersveiligheid. Hierdoor wordt oneerlijke concurrentie nog verder onder druk gezet en kwaliteit van bedrijven en beroepschauffeurs worden gegarandeerd. Dit komt ten goede aan de gehele maatschappij.

Argument leegrijden

Dit is een veel gehoord argument en zover wij kunnen nagaan gebruiken lidstaten dit als handvat om hun markt te beschermen. Een lidstaat die een zwakke transportmarkt heeft is maar wat blij als men in een andere lidstaat geld kan verdienen. A. Wordt de markt verzwakt in de andere lidstaat B. Belasting inkomsten en andere financiële kosten is voor eigen lidstaat. C. Men heeft werk dus overheid heeft geen werkeloze arbeiders. Daarom heeft een lidstaat met een sterke economie en transportmarkt enkel de nadelen. Leegrijden is ook geen sterk argument vinden wij. Dit houdt dus in dat degene die dat roepen meer transporteurs hebben dan vrachten. Dit worden dus in de volksmond nomaden die op zoek gaan bij andere lidstaten om daar vrachten weg te halen. Is dit dan sociaal? Is het niet zo door goed en eerlijk te ondernemen men recht heeft op bestaan? Men haalt vrachten weg van andere bedrijven die wel actief en sociale premies afdragen en daarbij alle regels van die lidstaat opvolgen.

Geen bedrijf kan overleven met veel lege kilometers en door het toelaten van vele oneerlijke constructies moet de Europese Unie de natuurlijke scheiding van gezonde bedrijven en ongezonde bedrijven voor lief nemen. Alleen op deze manier kan de transportmarkt tot een solide en stevige markt komen waar de wereldeconomie op kan bouwen. Leegrijden zal dus een zeer tijdelijk gevolg " kunnen " zijn al verwachten we dat niet.

Transporteffect Chauffeursnieuws Chauffeursbelangen

Kanttekening: Deze tekst was een rode lijn om verder te kunnen brainstormen.

Ladingcontrole en verantwoordelijkheid

Het verbaast ons voornamelijk dat dit in de luchtvaart en scheepvaart wel goed is geregeld.

In het transport over de weg is het voornamelijk een probleem voor de chauffeur en het bedrijf als er iets mis is met de lading.

Bewijzen van onschuld moeten van de chauffeur komen, wat in de praktijk vaak een onmogelijke taak is.

Hierbij denkend aan drugs of transmigranten. (zie ook hoofdstuk: Inklimmers en transmigranten)

[Ons Web-artikel](#)

STEEDS VAKER MAG EEN CHAUFFEUR NIET MEER BIJ HET LADEN AANWEZIG ZIJN!

Hoe zit dat nu met de verantwoordelijkheid?

Een chauffeur leert altijd dat men geheel verantwoordelijk is voor zijn lading. Maar steeds meer bedrijven willen de chauffeur buiten houden tijdens het laden.

Ook wordt dit maar door transportbedrijven geaccepteerd en een chauffeur heeft geen poot om op te staan wanneer hem wordt geweigerd toe te zien op het laden.

We weten allemaal dat als illegalen worden aangetroffen bij de lading er grote consequenties zijn voor de chauffeur. Hoge boetes, schade aan de lading en kosten door stilstand zijn het gevolg.

Maar ook als er drugs worden aangetroffen heeft een chauffeur een serieus probleem.

Het is daardoor onacceptabel dat chauffeurs wordt geweigerd bij laden of lossen aanwezig te zijn. Een vervoerder heeft controleplicht en deze wordt door de afzender ontnomen.

In de CMR is deze afzendersaansprakelijkheid niet geregeld. In art. 10 CMR staat slechts dat de afzender aansprakelijk is voor schade als gevolg van gebrekkige verpakking van de goederen.

Wat dat betreft bewijst art. 8:1117 BW de vervoerder goede dienst. Maar die afzendersaansprakelijkheid is er alleen als komt vast te staan dat de vervoerder er 'echt niks aan kon doen'; de vervoerder kon er 'niks aan doen' dat er drugs in de lading zaten verstopt. Of dat er illegalen in de gesloten en vol beladen trailer zaten verstopt.

Maar zodra de afzender kan bewijzen dat de vervoerder niet 'alle in de gegeven omstandigheden redelijkerwijs van een zorgvuldig vervoerder te vergen maatregelen heeft genomen om de schade te voorkomen', blijft de vervoerder met de Zwarte Piet zitten. De chauffeur moet toch wel enige controle kunnen uitoefenen bij de belading van zijn vrachtwagen.

Bij een gesloten en verzegelde container is het echter "laden en rijden".

De Algemene Vervoerscondities 2002 (AVC 2002) zijn algemene voorwaarden voor wegvervoerovereenkomsten voor goederenvervoer over de weg en zijn opgesteld door Evofenedex en TLN.

Echter, duidelijke richtlijnen over dit onderwerp zijn niet aanwezig.

Per wet mag een afgesloten container niet geopend worden door de chauffeur waardoor de plicht op ladingcontrole niet kan worden uitgevoerd.

Wij pleiten ervoor dat hierin een Europese richtlijn moet komen en dat daar ook op kan worden teruggevallen.

Mocht men niet bij de lading aanwezig zijn dan moet de verantwoordelijkheid automatisch vallen op de afzender en schade moet ook kunnen worden verhaald.

Nu zijn er verschillende regels per lidstaat en dat is niet meer van deze tijd.

Als we naar vliegtuigen en schepen kijken dan is dit wel geregeld, bijvoorbeeld met de FAL Conventie en door de richtlijnen van de IMO.

In ons hoofdstuk inklimmers en transmigranten meer over het onderwerp.

[Extra om aan te tonen dat een beroepschauffeur niet altijd ladingcontrole kan uitvoeren.](#)

Verzegeling

Artikel 72 CDW

7.2.2 Verwijdering identificatiemaatregel

Hoofregel is dat identificatiemaatregelen, die op goederen of vervoermiddelen zijn aangebracht, alleen mogen worden verwijderd door de Douane. U kunt dit dus niet door iemand anders laten doen. Alleen op deze wijze kunt u vaststellen of er goederen zijn verwisseld of onttrokken.
(artikel 72 CDW)

7.3.1 Toegelaten Afzender; Toegelaten Geadresseerde; Gebruik verzegeling van een bijzonder model
Een toegelaten afzender mag zelf verzegelingen aanbrengen. U vindt hier meer over in onderdeel 14.45.00 van dit Handboek.

Ook de Toegelaten Geadresseerde mag met toestemming van de Douane zelf verzegelingen verbreken. U vindt hier meer over in onderdeel 14.45.00 van dit Handboek.

De Douane kan toestemming verlenen aan iemand anders om een identificatiemaatregel aan te brengen. Men mag de verzegelingen van een bijzonder model aanbrengen als identificatiemaatregel in het kader van de douaneregeling communautaire of gemeenschappelijk douanevervoer. U vindt hier meer over in onderdeel 14.43.00 van dit Handboek.

7.3.2 Onvoorziene omstandigheden of overmacht

Iemand anders dan de Douane mag de identificatiemaatregel afnemen in geval van onvoorziene omstandigheden of overmacht. Het verwijderen moet dan wel absoluut noodzakelijk zijn voor het behoud van de goederen of het vervoermiddel.

(artikel 72, lid 2, CDW)

Rijbewijzen en code 95

Oneerlijke concurrentie en ondermijning van de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers hebben een verband van 1 op 1 met dit hoofdstuk.

Wij vinden het desastreus voor de eenheid van Europa dat de verhoudingen van kosten van vergunningen en rijbewijzen en dergelijke zo ver uiteenlopen.

Zelfs als we naar procenten van prijzen per lidstaat kijken en die in verhouding nemen, liggen hier zeer grote verschillen.

Daarbij komt dat transport niet nationaal kan worden gezien, en om een eerlijke markt te krijgen moeten deze dubieuze verhoudingen worden gelijkgetrokken.

Uiteindelijk hebben de kosten van wagen en chauffeur invloed op de concurrentie. Het kan niet zo zijn dat dit in de ene lidstaat bij wijze van spreken een euro per kilometer is en in de andere lidstaat 50 euro per kilometer.

Iedereen die bekend is met transport weet dat het wagenpark van lagelonenlanden het werkgebied van de betere lidstaten beïnvloedt.

Er is een sterk vermoeden dat de kwaliteit van opleidingen per lidstaat te veel verschilt en omdat men door heel Europa van de weg gebruikmaakt, brengt dit weggebruikers onnodig in gevaar.

Nu er geld naar de ELA is gegaan hadden wij liever gezien dat er één organisatie in Europa tot stand was gekomen om rijopleidingen te waarborgen en ook inzicht te geven in kosten en dergelijke.

Wil Europa een eenheid worden, is dit volgens ons ondenkbaar in de weg ernaartoe.

Daarbij hopen we dat Europa zich hard maakt voor de veiligheid van haar burgers.

[19 apr. 2019 WEB-Artikel](#)

MEER VERKEERSDODEN HEBBEN WIJ ALTIJD VOORSPELD

Natuurlijk gaat de media los op het feit dat uit cijfers is gebleken dat er meer verkeersdoden waren te betreuren in 2018.

Waar blijft de media echter als het nog voorkomen kan worden en ook eens de vinger leggen op het "WAAROM"

Wij hebben afgelopen jaar diverse malen de vinger gelegd op de zere plekken en aangetoond waar de dilemma's liggen in het verkeer.

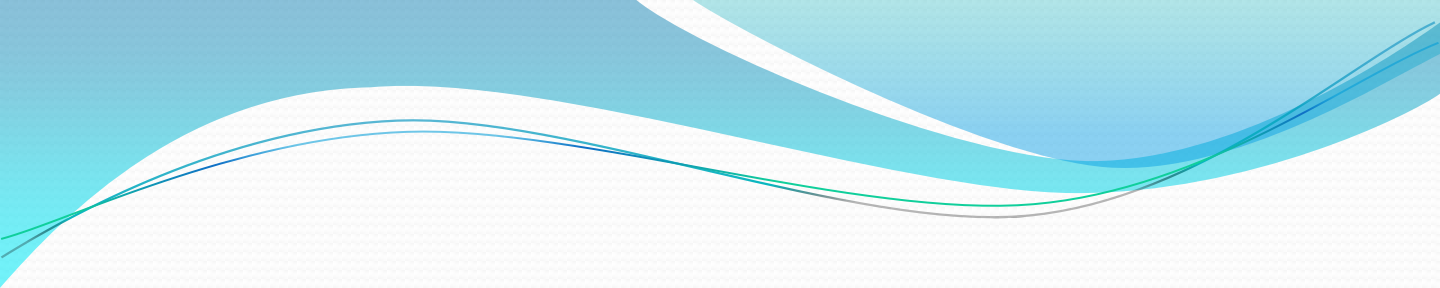
Keer op keer verbazen wij ons dat normale logische oorzaken eerst moeten worden ondergaan aan onderzoeken die te beïnvloeden zijn en die veel mensen aan het werk zet.

Bij onderzoeken is de tijdfactor een groot nadeel van het daadwerkelijk uitvoeren van logische gevolgen.

Onderzoeken kosten gewoon tijd en men wil er dan ook nog eens lange discussies over voeren voordat er iets gebeurt.

Veel dingen zijn vanzelfsprekend en een kind van zes kan vaak ook al de goede oplossing geven.

Wel is zo dat politici niet graag fouten in het verleden toegeven en deze recht willen zetten tegenover de bevolking.



Tenslotte voelt men zich heer des meesters in de politiek en we merken keer op keer dat men deze traditie niet wil op geven.

Maar punten als treintje rijden, inhaalverboden, rijopleidingen in de EU en wegbewijzing /omleiding routes (alleen Nederlands) heeft allemaal met verkeersveiligheid te maken.

De politiek denkt nog steeds sinds de grenzen open zijn gegaan dat iedereen in zijn eigen lidstaat blijft rondrijden.

Dit is natuurlijk een verschuiling achter de realiteit.

Als wij vragen aan cijfers hoeveel buitenlanders veroorzaker of op een andere manier betrokken zijn bij ongelukken dan wringt men zich in allerlei bochten om niet te antwoorden.

Dit geeft toch aan volgens ons dat men de kop in het zand wil en blijft steken.

Maar wat ook opvalt, als wij aangeven dat een vrachtwagenbestuurder een Stand-Airco nodig heeft om in de warmere periodes niet versuft rond te rijden geeft de politiek niet thuis maar ook een organisatie als Veilig Verkeer Nederland.

Het moet toch logisch zijn dat een chauffeur die 9 uur per dag rijdt een goede nachtrust moet kunnen nemen.

Nu slapen zeer veel chauffeurs met 30 graden en oplopend tot 40 graden vaak in een afgesloten cabine en dit vele nachten achter elkaar.

De algemene burger denkt al snel dat je je ramen kan opgooien in de nacht maar de criminaliteit cijfers liegen niet.

Oplossingen zijn dus vrij simpel om al direct de verkeersdoden naar beneden te brengen.

Gelijke rijopleidingen in de EU.

Wegbewijzing ook in Engels. (om twijfel en gevaarlijke situaties te voorkomen)

Inhaalverboden alleen als het echt moet

Stand-airco verplicht bij slapen in vrachtwagens

E-bike cursus en scootmobiel cursus

Laten we hier maar eens mee beginnen en dan kunnen we later wel kijken naar technologie en dergelijke zaken.

Bij deze punten moet geen jarenlange geldverslindende onderzoeken nodig zijn vinden wij.

Ook moet er gewoon openbaar gemaakt worden welke lidstaten meest betrokken zijn bij ongelukken zodat die lidstaten op hun verantwoordelijkheid gewezen kunnen worden.

Dit in belang van de kwaliteit van de rijopleidingen per lidstaat.

Tot slot hier de linken die wij al eerder gepubliceerd hebben omtrent veiligheid in het verkeer.



Transporteffect – Chauffeursnieuws - Chauffeursbelangen

Aan : Leden van de Commissie Vervoer en Toerisme,

Aan (per mail):

Leden van de Commissie Vervoer en Toerisme,

Datum

Nijmegen, 23-september 2019

Ons kenmerk

Rijbewijs230919/01EU

Uw kenmerk

Betreft / Onderwerp

Rijbewijs te koop op internet

Email contactpersoon

cannoo@transporteffect.nl

Pagina's

2

bijlage(n)

kamervragen.pdf

Geachte leden van de Commissie Vervoer en Toerisme,

Wij van Transporteffect maken ons zorgen over de toename van het aantal webpagina's waar rijbewijzen worden aangeboden zonder de vereiste regels en opleidingen in acht te nemen. In april 2018 hebben wij hierover gepubliceerd en dat is opgepakt door de Nederlandse landelijke media.

Op 28 juni 2018 zijn er vragen gesteld aan minister Grapperhaus, lid van de Tweede Kamer der Staten-Generaal van Nederland. (bijlage)

Transporteffect zal een kopie van deze brief sturen naar de Nederlandse Commissie van Infrastructuur en Waterstaat.

Transporteffect is van mening dat dit soort frauduleuze webpagina's moet worden aangepakt door Europa en niet door landelijke politiek.

Een rijbewijs is een officieel Europees geldig document om voertuigen te mogen besturen, maar kan ook in veel gevallen als identiteitsbewijs gelden.

Het excuus dat een vervalsing van een rijbewijs wellicht te onderscheiden is van echt is in dit geval niet geldig.



Transporteffect – Chauffeursnieuws - Chauffeursbelangen

Een voorbeeld is de transportsector. Daar worden deze documenten aan de lopende band bij bedrijven als toelating gebruikt en men kan er niet van uitgaan dat men altijd het onderscheid kan opmerken tussen een echt en een vals document.

Bij de transportsector is het gevaar voor de veiligheid groter doordat men als beroepschauffeur verplicht is om een code 95 te hebben. Als men met gevaarlijke stoffen werkt kan men eveneens gekochte documenten overhandigen zonder de kennis te bezitten.

Transporteffect vreest dat door deze tolerantie van de mogelijkheden tot het makkelijk kopen van dit soort documenten het imago van beroepschauffeurs verder wordt geschaad.

Het is voor de buitenwereld niet te zien dat men niet de kennis bezit en niet de gewenste opleidingen heeft gevolgd om het beroep uit te oefenen.

Het voorkomen van fouten, verkeersinzicht en het algemeen bedienen van een voertuig zullen uit ervaring moeten komen, waardoor zich veel onwenselijke situaties zullen voordoen.

Ook is het niet eerlijk tegenover degenen die wel tijd en geld hebben geïnvesteerd om het beroep te mogen en kunnen uitvoeren.

Door heel Europa is de veiligheid van alle weggebruikers ernstig in gevaar.

Van u als vertegenwoordiger van de Europese burgers verwachten wij dat u de ernst van de situatie onder ogen wilt zien.

Wij zouden gaarne een antwoord krijgen op de vraag of u zich gaat zetten om deze gevaarlijke websites te verbieden en overgaat tot het verwijderen van deze websites.

Wij zullen dit verzoek vertalen in het Engels en ook naar uw collega's van de Europese Commissie Vervoer en Toerisme sturen.

Hopende op een positief antwoord teken ik,

met vriendelijke groet,

Dhr. Cannoo

Voorzitter

Voorbeelden:

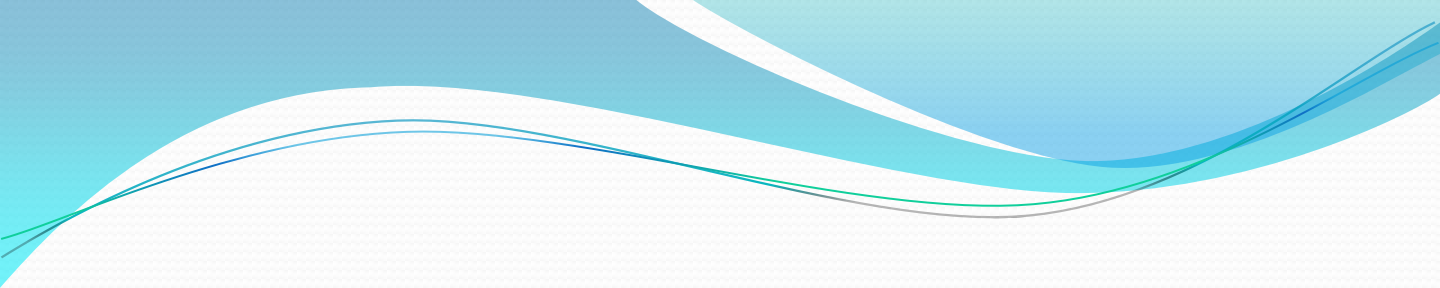
<http://www.wykop.pl/ramka/3140697/dokumencik-pl-czyli-jak-legalnie-kupic-prawo-jazdy-dowod-osobisty/>

http://www.saloje.lt/skelbimai/iesko-darbo/pirkti-pasa-vairuotojo-pazymejima_18620.html

<https://medium.com/@markclinton19910/koupit-%C5%99idi%C4%8Dsk%C3%BD-pr%C5%AFkaz-jessiekate499-gmail-com-j%C3%ADzdn%C3%AD-licence-a-pasy-791d4eaf0418>

<https://www.spechato.cz/inzeraty/Koupit-originalni-ridicky-prukaz-8biz.html>

<http://bestdocumentsworld.com/buy-drivers-license-online/>



29 oktober 2019

DE HORRORWEEK VAN ZWARE ONGEVALLEN

In week 43 2019 was het vaak raak met zeer zware ongevallen op de Nederlandse snelwegen.

Week 44 start ook niet goed; op maandag was het al gelijk raak.

Over het algemeen is het al zo dat er ieder jaar meer verkeersslachtoffers vallen. Echter in week 43 was het bijna elke dag raak en de impact is enorm.

De vraag die dan rijst is: hoe zou dat komen?

Hulpmiddelen in de wagens zijn er om ongevallen te voorkomen, althans dat is de bedoeling.

Maar zitten er ook niet gevaren aan, die juist averechts werken?

Of zijn het dezelfde oorzaken die al jaren spelen? Bijv. verblind zijn door de zon, of gewoonweg met andere dingen bezig zijn.

Het wordt veel gehoord dat vrachtwagenchauffeurs de hulpmiddelen vaak uitzetten. Panteia is nu ook bezig te onderzoeken of men die vaak uitzet en het waarom daarvan.

Wij hebben dit besproken in onderstaand artikel:

<https://www.transporteffect.nl/NIEUWE-WAGEN--EERST-ALLE-HULPMIDDELEN-UIT.html>

Als mensen deze hulpmiddelen wel gebruiken komen er dan niet juist extra gevaren om de hoek kijken?

Mensen kunnen ook minder alert zijn door volledig te vertrouwen op de hulpmiddelen. We spreken hier niet alleen over vrachtwagens, maar ook over personenwagens.

Het verbod voor vrachtwagens om elkaar in te halen is van deze tijd, maar levert dit niet juist gevaren op?

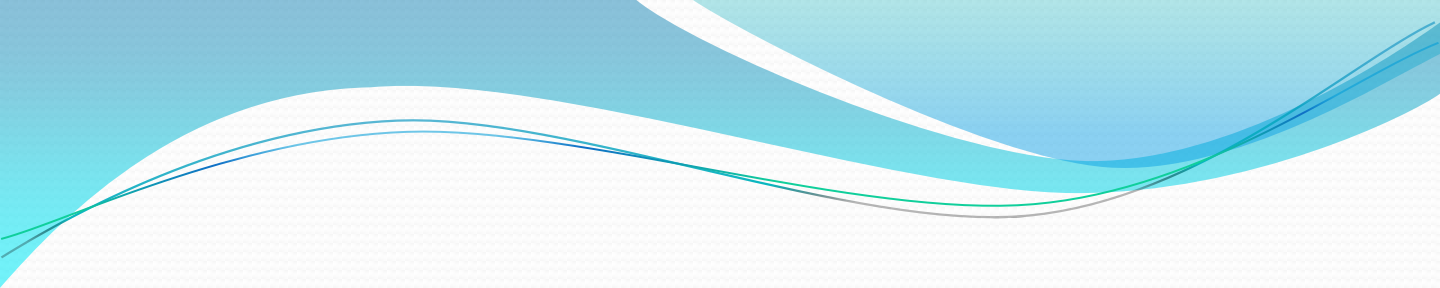
In ons artikel https://www.transporteffect.nl/Inhaalverboden_op_de_snelwegen.aspx

Hebben we dit ook besproken.

Veel theoretici hebben wel verklaringen, maar naar onze mening gooien zij het juist op wat in de boeken staat en prijzen zij deze hulpmiddelen aan.

Wij vinden de praktijk belangrijker; daarin heb met veel meer omstandigheden te maken. Het verkeer is geen computersimulatie.

Het eerste wat men bij een ongeval ook vaak roept, is dat er een inhaalverbod voor vrachtwagens moet komen. Dit was ook het geval op bij het ongeval op de A73 van 22 oktober, waarbij een dodelijk slachtoffer viel en zes mensen werden gewond. Enkele uren later was de discussie aan de gang of er een inhaalverbod voor de vrachtwagen moest komen.



Wij vinden juist dat bij elk ongeval moet worden gekeken naar de oorzaak en naar de veroorzaker.

Hiernaar word altijd onderzoek gedaan, maar de uitkomst word zelden bekend gemaakt.

Het verkeer is sinds de grenzen zijn opengegaan een internationaal gebeuren, dus een nationale denkwijze hoort er niet in thuis.

Dit houdt in dat rijopleidingen in heel Europa gelijk moeten zijn en dat twijfel altijd moet worden weggenomen. Dit houdt in dat borden langs de weg internationaal moeten zijn en dat ook duidelijker moet worden aangegeven hoe te rijden bij wegomleidingen of werkzaamheden.

Twijfel veroorzaakt veel gevaarlijke situaties en met de huidige technieken als noodstopvoorzieningen in de voertuigen kan anticipatie verkeerd uitpakken.

Afstand houden is één van de belangrijkste regels in het verkeer; alleen is het vaak niet meer te doen. Zodra men op 50 meter achter de voorganger blijft rijden, zien auto's de gelegenheid om er tussen te kruipen als men een paar kilometer verderop een afslag moet hebben.

Ook als men invoegt gaat dit vaak in deze ruimte tussen de twee voertuigen.

Ook vrachtwagenchauffeurs hebben soms het gevoel je te moeten inhalen omdat je 50 meter afstand houdt.

Hierdoor komen juist onveilige situaties tot stand, wat tot zeer ernstige ongevallen kan leiden.

Voorbeeld 1.

Stel: u rijdt 80 en u hebt een afstand van 50 meter op uw voorganger.

Op dat moment komt er een auto tussen met een gang van 70/75. Daarop reageert uw auto, dankzij de hulpmiddelen, door sterk af te remmen.

Hierdoor ontstaat een harmonica-effect dat men niet moet onderschatten.

Als er iemand tussen zit die niet zo sterk kan afremmen, bijv. door verschillende gewichten per vrachtwagen, is een ongeval bijna onvermijdelijk (ook de reactietijd van 2 seconden heeft gevolgen met meerdere voertuigen achter elkaar).

Voorbeeld 2.

Stel: u heeft een afstand van 50/75 meter en een vrachtwagen haalt u in. Dan komt hij op enkele meters voor u ingevoegd.

Uiteraard worden de hulpmiddelen geactiveerd. Maar de invoegende vrachtwagen neemt ook uw gezichtsveld compleet weg, wat extra gevaar oplevert.

Nederlandse vrachtwagens rijden zelden harder dan 82 à 83 km/h, omdat de pakkans bij snelheidsovertredingen erg hoog is en die boete ook op de deurmat komt.

Helaas is dit niet het geval bij wagens uit andere lidstaten en negeren chauffeurs hiervan de inhaalverboden en snelheidslimieten.

Deze beide situaties zijn aan de orde van de dag. Vaak kan het goed gaan, maar steeds vaker gaat het goed mis.

Voor ons is het belangrijk uw mening vanuit de praktijk te krijgen en we verzoeken u dan ook die te geven.

Wij zullen ons ook gaan inzetten om rapporten te krijgen over de oorzaken van ernstige ongevallen.

Op www.transporteffect.nl zijn meer artikelen over dit onderwerp

Inklimmers en transmigranten

In hoofdstuk 5 hebben we het gehad over de verantwoordelijkheid.

In dit hoofdstuk gaat het vooral over de veiligheid van de Europese burgers in deze langlopende kwestie.

Verscheidene artikelen zoals hieronder, geven onze mening als beroepschauffeurs weer.

Ook mag duidelijk zijn dat het verdienmodel van de Europese unie ten kosten gaat van vele burgers van de Europese Unie.

Wij zijn ervan overtuigd dat het Europees geregeld moet worden en niet voor de lokale politiek is weggelegd.

Daarbij: de verantwoordelijkheid neerleggen bij bedrijven is volgens ons onterecht als men geen maatregelen neemt voordat men zo ver in de EU binnendringt.

Onze artikelen spreken hier voor zich, echter hebben we er veel over gepubliceerd en kunnen alleen maar een selectie weergeven.

Kanttekening is, dat in 2018 vrijwel een mediastilte heerste. Wij hebben echter nog duizenden berichtgevingen weergegeven in onze facebook groep "chauffeurs eisen veiligheid".



Veiligheid voor chauffeurs

7.963 ondertekeningen

Bij de rellen in Calais zijn vuurwapens gebruikt. Moeten we wachten op de eerste slachtoffers onder de chauffeurs voor er serieus wordt ingegrepen?

Wij eisen ons werk op een veilige manier te kunnen beoefenen.

[In English](#)

Aug 2017

Petitie

Wij

Vrachtwagenchauffeurs, werkgevers, familieleden en iedereen die gebruik van de (snel)weg maakt.

constateren

- > Toenemend geweld en agressie tegen chauffeurs door illegale migranten en criminele bendes langs de snelwegen door Europa zorgen voor onveilige situaties voor de chauffeurs.
- > De chauffeurs worden op een schandalige manier in de steek gelaten door de overheden!
- > Er zijn gewonden en zelfs al doden gevallen en dit moet per direct stoppen.

en verzoeken

- > De chauffeurs eisen van de overheid een snel en daadkrachtig optreden tegen deze toenemende agressie.
 - > Veilige parkeerplaatsen met voldoende plaats en effectief toezicht van de politie is absoluut noodzakelijk.
- Het is genoeg geweest, wij eisen ons recht op een veilige werkplek op.

Ondertekenen

Naam

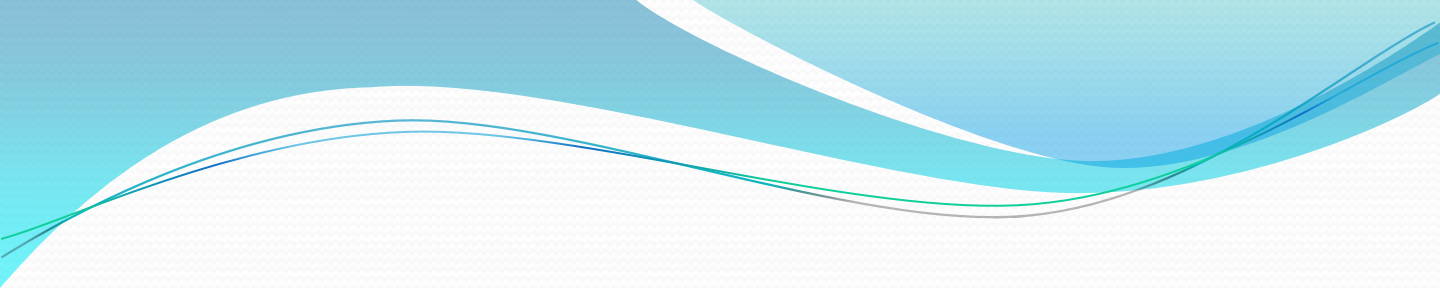
E-mailadres

Woonplaats

- ☐ Ja, mijn naam en woonplaats mogen publiek zichtbaar zijn onder de petitie.

[Ik onderteken deze petitie](#)

We e-mailen u een link waarmee u uw ondertekening kunt bevestigen. Uw gegevens worden niet doorgegeven aan derden en blijven bij de Stichting Petities.nl. Meer hierover leest u in onze [privacyverklaring](#).



Verslag van het bezoek aan het Europees Parlement in Brussel.

Betreft: aanbieden petitie aan mevrouw Jongerius, de heren Van Dalen, De Jong en Fejardo

Datum: 29 augustus 2017

Het aanbieden van de petitie door Chauffeursnieuws/Transporteffect aangeboden, plaatsgevonden bij het Europees Parlement te Brussel.

Zowel Chauffeursnieuws als Transporteffect zijn met groot respect en vriendelijkheid ontvangen door de leden van de politiek, zie de namen hierboven. Er is erkenning voor onze inzet voor de chauffeursproblematiek in Calais en ver daarbuiten. De petitie is dan ook met waardering in ontvangst genomen.

De Europarlementariërs geven hoge prioriteit aan deze problematiek en hebben reeds brieven aan de Ministers van alle Europese lidstaten opgesteld en die worden deze week nog verzonden. Dit zijn zogeheten brandbrieven waarin de Ministers dringend wordt gevraagd hoe zij denken over de chauffeursproblematiek, of zij deze problemen in behandeling willen nemen en met welk voorstel zij zullen komen voor de volgende Europese vergadering later dit jaar. Zij kunnen zich niet conformeren aan het Mobiliteitsplan en vinden dat dit plan geen oplossing is voor de problematiek.

Mw. Violeta Bulc is eerder dit jaar incognito naar Calais afgereisd en heeft aan den lijve ondervonden hoe groot het migratieprobleem is. Een confrontatie met migranten heeft zij ter plaatse ondervonden. De voorstellen voor de financiële en operationele gevolgen van een mogelijke oplossing is mei jl. ingediend bij de Europese Commissie en zij zien in dat deze nog verscherpt kunnen worden en zijn hier druk mee bezig. Echter zal op financieel gebied “de pot” verdeeld moeten worden over diverse zaken binnen de vervoerswereld. Er kunnen nu nog geen uitspraken worden gedaan over de uitvoering van de voorstellen, maar zij verwachten dat er in de tweede helft 2018 alles en iedereen met elkaar in gesprek is geweest en er meer inzicht komt in de uitvoering van een oplossing inzake de chauffeursproblematiek.

Chauffeursnieuws en Transporteffect hebben de urgentie van het probleem nogmaals benadrukt dat een oplossing ook daadwerkelijk absoluut urgent is. Dit werd bekrachtigd door dhr. Fejardo, maar de raderen van de politiek draaien langzaam.

Conclusie

Onze aanwezigheid en het overhandigen van de petitie heeft een goede indruk achtergelaten bij bovenvermelde personen. Zij zien in dat wij serieus onze achterban vertegenwoordigen. Geduld zal moeten worden getoond voor het verdere verloop inzake de problematiek.

Team Transporteffect/chauffeursnieuws

https://www.transporteffect.nl/Verslag_EU.html

Artikel van 2017

CALAIS 4.0

In 1999 kwamen de eerste berichten over het immigratieprobleem rond Calais en werd het ook al snel duidelijk dat de instroom niet zou stoppen zonder ingrijpen van de regering. De immigranten hadden/hebben niets te verliezen en deinzen voor niets terug om in hun ogen het “paradijs Engeland” te bereiken.

Overheden zaten achterover in hun stoel en keken toe hoe er elke dag meer en meer mensen kwamen, zij zagen het probleem groeien en legden de taak neer bij de Eurotunnel. Het bedrijf Euro Tunnel werd min of meer gedwongen om 8 miljoen euro te investeren aan extra beveiliging. Zo werden er 360 beveiligers opgeroepen om elke dag het terrein van 650 hectare te controleren en er werd een hoog hek geplaatst.

Intussen werd er niets gedaan aan het beveiligen van de routes voor de vrachtwagenchauffeurs, terwijl chauffeurs verantwoordelijk werden gehouden als immigranten probeerden mee te reizen.

Op 1 april 2000 werden er boetes voor de chauffeurs ingevoerd (2200 euro) als er een illegaal persoon meereisde. Dit had in 2,5 maand tijd als resultaat dat er ruim 1,5 miljoen aan boetes werden uitgeschreven.

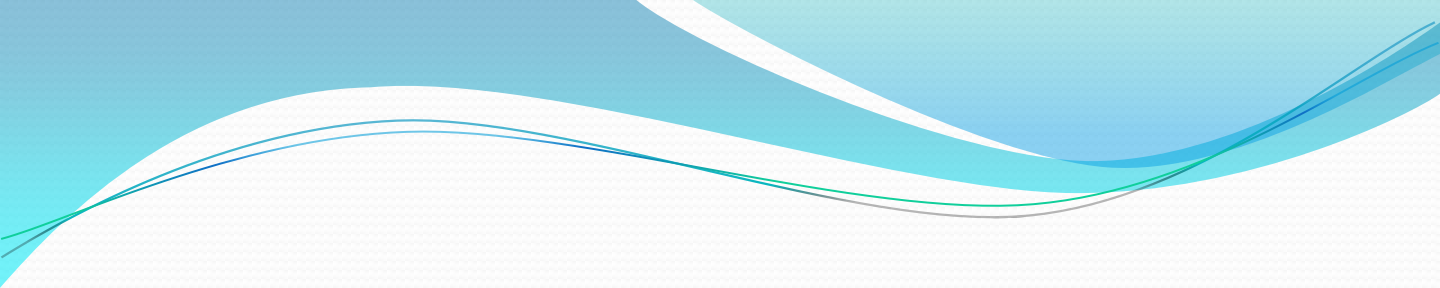
In 2008 is Facebook ontstaan en in een langzaam tempo kwamen daardoor meer berichten naar buiten van incidenten tot bedreigingen en aanvallen op vrachtwagenchauffeurs. Overheden en organisaties hadden geen behoefte om tot actie over te gaan en dat is tot op heden nog steeds zo.

Doordat er steeds meer bekendheid komt over de aanhoudende problemen, op alle punten waar men een overtocht kan maken naar Engeland, wordt de omvang van het probleem steeds duidelijker. Op 4 en 17 september 2014 doen de immigranten een aanval op het hek rond het terrein, waardoor het probleem “eindelijk” uitgebreid in het nieuws kwam en de Britten en de Fransen preventief samen gingen werken voor de overtochten van immigranten.

De routes voor de beroepschauffeurs werden echter buiten beschouwing gelaten en dit resulteerde tot steeds grotere problemen langs de snelwegen en gevaarlijke situaties naar de overtocht punten ! In december 2015 werden er 13 vrachtwagens met stenen bekogeld en in augustus 2016 werd een vrachtwagenchauffeur met een kettingzaag bedreigd. Uiteindelijk op 20 juni 2017 valt de eerste dode en in juli 2017 wordt een chauffeur aangevallen en voor dood achtergelaten.

Transporteffect is zeer verontwaardigd dat dit probleem al 18 jaar aan de gang is en het een groot probleem vormt voor beroepschauffeurs die aan hun lot worden overgelaten.

Dit geldt niet alleen voor Calais maar natuurlijk ook voor meerdere punten. Het aantal incidenten in heel Europa neemt ernstig toe en aangezien vrachtwagenchauffeurs door de politiek gestuurd worden naar speciale overnachtingplaatsen is het een walhalla geworden voor criminele organisaties.



Waar men vroeger bij een bedrijf veilig kon staan is dat nu in veel gevallen niet meer mogelijk. Voor beveiligde parkeerplaatsen worden hoge bedragen gevraagd en het is maar de vraag of een baas dit wil vergoeden aan een chauffeur.

Transporteffect vindt het ook onacceptabel dat Overheden en de Europese Commissie er in deze kwestie niet zijn voor de bevolking en wacht met actie ondernemen. Zij blijven deze gevaarlijke situaties onderschatten voor ons als beroepschauffeur.

Transporteffect is ook van mening dat er eenheid moet komen, zodat we niet gezien worden als een “subcultuur” die niet serieus genomen wordt.

Op 29 augustus a.s. stopt de petitie voor “Toenemend geweld en agressie tegen chauffeurs door illegale migranten; criminele bendes langs de snelwegen door Europa zorgen voor onveilige situaties voor de chauffeurs”.

Er zijn slechts zo’n 7200 mensen die de petitie getekend hebben, op 140.000 chauffeurs. Transporteffect vindt dat *iedereen die begaand is met zijn medemens*, deze petitie moet tekenen, ongeacht of u nu op dit traject rijdt en/of u überhaupt chauffeur bent van beroep.

Wij zijn ook van mening dat dit het aangewezen moment is om een eenheid te vormen, zodat we in de toekomst meer stem krijgen in de samenleving, die eenheid *moet* er komen.

Hieronder verwijzen wij u naar een aantal video’s en de link voor het tekenen van de petitie.

Met vriendelijke groet,

<https://www.transporteffect.nl/Calais-artikel-2017.html>

25 oktober 2019

MIGRANTENKWESTIE BARST WEER LOS!

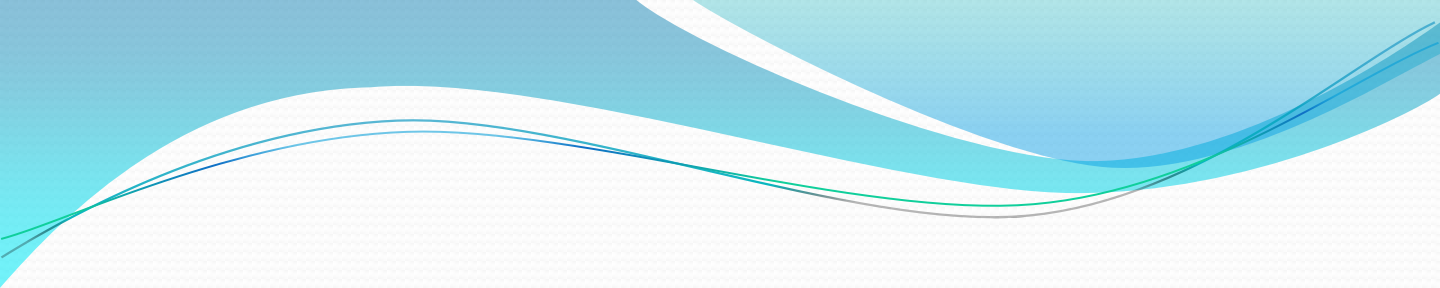
Waar was de aandacht ervoor al die jaren?

Vanaf het moment dat het van de grond kwam hebben wij het thema niet laten gaan. Veelal werden onze artikelen weggewimpeld en men wilde er geen aandacht aan geven. Naar onze mening is dit omdat men vooral niet de verantwoordelijkheid wil hebben en deze liever wil overdragen.

Al met al is onze mening dat het een probleem is voor het Europees Parlement. 5 november 2019 zullen we dit ook kenbaar maken bij de nieuwe Europarlementariërs. Deze problematiek is immers tot stand gekomen door de eenheid van Europa. Het is natuurlijk makkelijk de vinger te wijzen naar transport, ferry-organisaties en de Eurotrein. Keer op keer wordt er ook gerekt tot het einde van een ambtstermijn.

In 2017 hebben we hier een petitie over aangeboden bij de Nederlandse Europarlementariërs; deze was ruim 6000 keer ondertekend.

In 2018 hebben we alle berichtgevingen van verschillende media verzameld en aangeboden. Men blijft het probleem echter negeren en niemand van het Europees Parlement durft zich erin vast te bijten.



Men schuift het vooral af op de landelijke politiek, terwijl het een internationaal probleem is.

Helaas is dit een traditie van jaren en jaren, en men hecht geen waarde aan oplossingen die worden geboden.

Er zal koste wat het kost aan verdiend moeten worden!

Migranten leveren veel op:

Boetes die aan bedrijven en chauffeurs bij het inklimmen door ongewenste personen worden opgelegd zijn al snel rond de 3.500 euro per gevonden persoon!

Bedrijven ondervinden daarbovenop nog eens schade, tijdverlies en een hoop problemen.

Chauffeurs hebben nog meer problemen; die worden in eerste instantie gezien als mensensmokkelaars en hebben heel wat uit te leggen.

Ook is er natuurlijk psychische schade, ongenoegen, en het gevaar van juridische kosten.

Kranten pakken de gelegenheid van de 39 lichamen die zijn gevonden nog maar eens aan om alle bekende punten weer op te noemen.

De laatste jaren zijn al veel berichten naar buiten gekomen over het gevaar voor de veiligheid van een chauffeur, en toch staat de Europese Unie er niet voor de Europese staatsburgers.

Dat mensen zelf gevaar lopen door te proberen naar een ander land te komen is ook bekend.

Men kan boeken schrijven over overtochten met bootjes, maar over land gaat het ook vaak mis.

In de zomer van 2015 werd op de vluchtstrook van een snelweg in Oostenrijk een koeltruck gevonden met 71 overleden migranten uit onder meer Syrië en Afghanistan.

Mei 2019

De Servische politie haalde vier migranten uit een tankwagen vlakbij de Hongaarse grens.

De chauffeur had ze aangetroffen toen hij het luik van de tank opendeed. Twee mannen waren al gestikt, twee andere waren bewusteloos. De twee overlevenden waren onder meer oververhit.

Dover, juni 2000

Douanebeambten troffen in een vrachtwagen in Dover 58 overleden Chinese migranten aan. Ze waren gestikt in de koelwagen.

De chauffeur heeft 14 jaar gekregen voor doodslag en mensensmokkel.

En nu dan weer 39 lichamen gevonden in een koelcontainer.

Maar ook aanrijdingen en erbarmelijke omstandigheden hebben natuurlijk genoeg levens gekost.

Waarom de Europese Unie niet echt ingrijpt zal volgens ons met geld te maken hebben!

Er wordt dik aan verdiend!

Te denken aan bijvoorbeeld werkgelegenheid.

Vele instanties en werkhebbers verdienen hun geld ermee.

Wat ook weer inkomstenbelasting opbrengt.

Maar ook de politiek heeft genoeg redenen om het volk te laten betalen voor deze problematiek.

Hoe vaak horen we niet hoeveel miljard er naar asielzoekers moet?

Dit is niet alleen in Nederland, maar in elke lidstaat die er mee te maken heeft.

Ook boetes en verplichtingen die bedrijven worden opgelegd brengen geld in het laatje.

Zo heeft de Eurotunnel al miljarden moeten investeren in het voorkomen.

Dit is natuurlijk de omgekeerde wereld, maar brengt wel werkgelegenheid en levert de EU inkomsten op.

Om de tekst niet te lang te maken, komt het erop neer dat degenen die aan de touwtjes trekken geen enkele inzet willen tonen het tegen te gaan. Anders was het zeker al gebeurd in de laatste 25 jaar Europese Unie.

<https://www.transporeffect.nl/MIGRANTENKWESTIE-BARST-WEER-LOS.html>

**Chauffeursnieuws 2.0** heeft een poll gemaakt.
Gepubliceerd door Aschwin Cannoo [?] · 27 oktober om 12:04 ·

Inklimming moet Europees worden aangepakt!

Beste volgers,

Op 5 november zitten we weer aan tafel met de Europarlementariërs. In 2017 hebben we al een petitie met bijna 8000 ondertekeningen overhandigd. Verschillende malen hebben wij sinds die tijd aandacht voor het onderwerp gevraagd.

Het moet stoppen, en veiligheid voor het transport moet een feit zijn.

Hoe kan een chauffeur in zware problemen komen als mensen ongevraagd meeliften?

Hoe kan het zijn dat de bewijslast voor zijn onschuld bij een chauffeur ligt?

Nogmaals een poll om kracht bij te zetten op 5 november.

Zie ook:

<https://www.transporeffect.nl/MIGRANTENKWESTIE-BARST-WEER-...>
(al onze publicaties)

*** Vindt u ook dat chauffeurs beter door de EU moeten worden beschermd tegen inklimming en andere criminele activiteiten van transmigranten? ***

98% JA ☑

2% NEE

Deze poll eindigt over over 19 uur. **Stem ongedaan maken** 1,2 d. stemmen

<https://www.facebook.com/Chauffeursnieuws2.0/posts/2317407378498506>

Europees of lokaal geregeld

Iedereen zou verkeersveiligheid moeten voorstaan, ongeacht welk beroep men uitoefent.

In Amerika spreekt bijna iedereen dezelfde taal en daar zijn ook de rijopleidingen en regels nagenoeg gelijk.

In Europa kennen we vooral taalbarrières en verschillende gradaties van verkeerskunde.

Als we alleen al kijken naar Nederland en België zijn er grote verschillen.

België kent bijvoorbeeld nog conflictverkeerslichten en treinen rijden links inplaats van rechts.

Maar ook praktische zaken, zoals omleidingen die vaak veel te krap zijn voor grote voertuigen.

Of er wordt een zebrapad aangelegd voor de bushalte inplaats van achter de bushalte.

Regels en praktische zaken zijn per lidstaat zeer verschillend. Dit brengt veel verwarring en twijfel in het verkeer.

Wij vinden daarom dat de Europese Unie moet inzien dat zeker in het verkeer regels niet lokaal tot stand kunnen komen.

Wij vinden dat er voor de Europese Unie een taak is weggelegd dit te controleren en dat er een organisatie tot stand moet komen die zorgt voor gelijke duidelijkheid omtrent verkeerssituaties in alle lidstaten.

Verkeer is internationaal en kan zeker niet landelijk worden geregeld.

Bewegwijzering moet ook internationaal zijn, of met nummers of symbolen.

Duidelijke Europese richtlijnen zijn essentieel voor het waarborgen van de verkeersveiligheid.

Twijfel en verwarring zijn de gedeelde nummer 1 in het veroorzaken van ongevallen.

Dit probleem kan worden aangepakt door middel van hetgeen is besproken in het hoofdstuk 'rijbewijzen en code 95'.

Wij zijn er erg voor dat er één organisatie komt in Europa omtrent het verkeer.

Slotwoord

Wij hopen dat u deze kennis tot u neemt. Onze insteek is kennis over te dragen en vriendelijke dialogen tot stand te laten komen.

Wij hebben veel gepubliceerd en veel dialogen met chauffeurs en het is onmogelijk om dit allemaal weer te geven in dit stuk.

We verzoeken ook om ons te volgen op www.transporeffect.nl om alle kennis en gegevens mee te krijgen.

Het betreurt ons dat anno 2019 de vakbewegingen, maar ook organisaties die zich inzetten voor verkeersveiligheid, met heel andere dingen bezig zijn dan wat wij hier laten zien.

Tegenwerking is ook aan de orde van de dag, doordat er geen belang te behalen is bij de bovenstaande organisaties.

Uiteraard: iedereen zijn vak, en we respecteren ook uw positie als politicus.

Daardoor kunnen wij ons ook niet verbinden aan de krachten van de politiek en laten dit volledig aan de politici over.

Onze organisatie heeft financieel niets in te brengen, wat tevens de grootste vijand is van ons voortbestaan.

Uiteraard willen wij veel meer betekenen voor de maatschappij. Wij blijven echter financieel gebonden, waardoor 90 procent van de kosten uit eigen zak van het team moet komen.

Dit neemt niet weg dat wij u te allen tijde willen begeleiden bij het overdragen van kennis en u te steunen waar wij kunnen.

Om deze organisatie te bekostigen heb ik als voorzitter, en heeft ook de vice-voorzitter, nog een volledige baan erbij, waardoor wij regelmatig uitnodigingen van organisaties die actief zijn in Europa moeten afslaan of uitstellen.

Ik meld dit omdat ik, ingeval u nu of in de toekomst in de wandelgangen verneemt dat wij niet altijd op uitnodigingen ingaan, u graag de reden hiervan wil aangeven.

Ons hart ligt er om de wereld beter te maken en ons in te zetten voor Europa en haar burgers omtrent transport en veiligheid.

De cijfers, die u kunt inzien, geven aan dat het nodig is. En dit is alleen nog maar in Nederland.

Uiteraard is het ons doel op Europees niveau naam te maken en de Europese unie beter van dienst te kunnen zijn.

Wij danken u dat u interesse in deze materie toont, en wij hopen u in de toekomst van dienst te kunnen blijven.

Ons motto is "kennis is macht".

Tot slot volgen nog de cijfers en onze gegevens.

Met vriendelijke groet,

Aschwin Cannoo

Voorzitter



TRANSPORTEFFECT

Dhr Ajd. Cannoo

Voorzitter

Facebook: Chauffeursnieuws 2.0

Leden: Chauffeursbelangen.nl

cannoo@transporteffect.nl

www.transporteffect.nl

+31 6 396 10 780



CHAUFFEURSNIUWS
CHAUFFEURSBELANGEN

ACTIEF IN DE TRANSPORTSECTOR

Kennis is macht !



TRANSPORTEFFECT

Dhr P. Van Hoecke

Plv. Voorzitter

Facebook: Chauffeursnieuws 2.0

Leden: Chauffeursbelangen.nl

Vanhoecke@transporteffect.nl

www.transporteffect.nl

+32 935 68 352



CHAUFFEURSNIUWS
CHAUFFEURSBELANGEN

ACTIEF IN DE TRANSPORTSECTOR

Kennis is macht !

*De webpagina Transporteffect zijn enkel eigen artikelen en die uniek zijn.
Cijfers zijn ook alleen lezers van deze artikelen.*

Statistieken van:
www.transporteffect.nl

Samenvatting

Wanneer:

Maandelijkse historie

Dagen van maand

Weekdagen

Uren

Wie:

Landen

Volledige lijst

Hosts

Volledige lijst

Laatste bezoek

Robot/Spiders bezoekers

Volledige lijst

Laatste bezoek

Navigatie:

Duur bezoeken

Bestandstypen

Downloads

Volledige lijst

Toegang

Volledige lijst

Binnenkomst pagina's

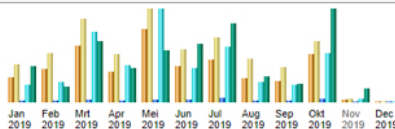
Uitgang

OS

Versies

Onbekend

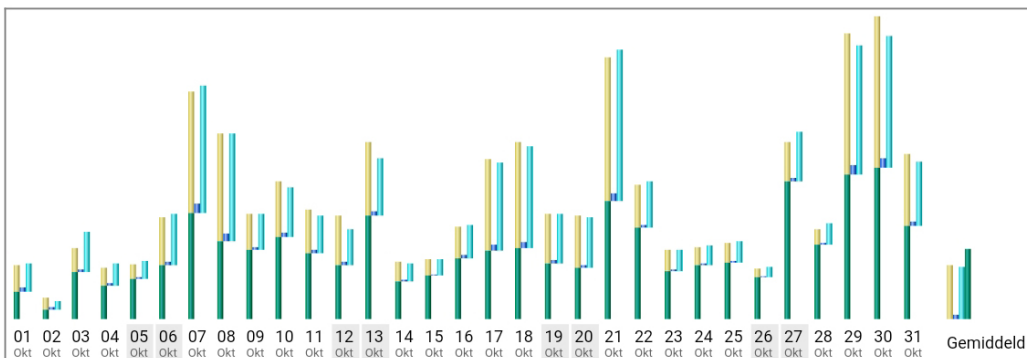
MAANDELIJKE HISTORIE



Maand	aantal bezoeken	pagina's	Hits	Bytes
Jan 2019	19.808	36.062	460.602	75.49 GB
Feb 2019	25.623	32.647	542.301	32.34 GB
Mrt 2019	43.905	55.131	1.912.201	128.04 GB
Apr 2019	24.916	39.005	987.767	71.60 GB
Mei 2019	48.799	67.654	2.517.061	108.54 GB
Jun 2019	27.660	63.544	912.929	122.60 GB
Jul 2019	33.982	111.138	1.491.194	164.69 GB
Aug 2019	22.547	49.700	553.230	54.04 GB
Sep 2019	18.161	43.191	455.500	37.30 GB
Okt 2019	31.828	80.510	1.327.675	195.47 GB
Nov 2019	1.479	3.892	82.285	27.71 GB
Dec 2019	0	0	0	0
Totaal	298.708	582.554	11.242.745	1017.83 GB

Gemiddeld 5 artikelen per week. Geen artikelen weinig hits.

DAGEN VAN MAAND



Dag	Aantal bezoeken	Pagina's	Hits	Bytes
01 Okt 2019	495	2,783	23,010	2.41 GB
02 Okt 2019	206	1,455	6,718	783.30 MB
03 Okt 2019	453	2,214	32,031	4.14 GB
04 Okt 2019	320	1,443	18,296	2.90 GB
05 Okt 2019	286	1,015	14,639	3.55 GB
06 Okt 2019	920	2,338	41,267	4.88 GB
07 Okt 2019	2,333	6,139	103,900	9.68 GB
08 Okt 2019	2,074	5,448	87,536	7.00 GB
09 Okt 2019	669	1,623	29,233	6.19 GB
10 Okt 2019	1,062	2,905	39,729	7.38 GB
11 Okt 2019	830	1,972	30,101	5.96 GB
12 Okt 2019	931	2,234	29,272	4.91 GB
13 Okt 2019	1,406	3,158	45,917	9.36 GB
14 Okt 2019	359	1,081	14,062	3.37 GB
15 Okt 2019	292	650	12,837	3.94 GB
16 Okt 2019	600	1,371	26,445	5.48 GB
17 Okt 2019	1,756	3,780	71,287	6.19 GB
18 Okt 2019	2,044	4,455	82,898	6.36 GB
19 Okt 2019	944	2,149	39,458	5.04 GB
20 Okt 2019	1,001	2,401	41,362	4.55 GB
21 Okt 2019	2,770	5,990	122,743	10.70 GB
22 Okt 2019	821	1,935	37,554	8.19 GB
23 Okt 2019	400	904	16,562	4.34 GB
24 Okt 2019	328	945	15,560	4.84 GB
25 Okt 2019	368	843	16,449	5.09 GB
26 Okt 2019	162	417	8,402	3.79 GB
27 Okt 2019	724	1,824	39,717	12.46 GB
28 Okt 2019	288	783	16,394	6.72 GB
29 Okt 2019	2,721	6,310	104,707	13.23 GB
30 Okt 2019	2,896	6,904	107,807	13.66 GB
31 Okt 2019	1,369	3,041	51,782	8.37 GB
Gemiddeld	1,026	2,597	42,828	6.31 GB
Totaal	31,828	80,510	1,327,675	195.47 GB

Ons Facebookplatform

Chauffeursnieuws 2.0



Pagina-overzicht Afgelopen 28 dagen *

Gegevens exporteren

Resultaten van 29 sep 2019 - 26 Okt 2019

Let op: bevat geen gegevens van vandaag. Activiteit voor statistieken wordt gerapporteerd met de tijdzone PST. Activiteit voor advertenties wordt gerapporteerd met de tijdzone van je advertentieaccount.

Acties op pagina

29 september - 26 oktober

231

Totale aantal acties op pagina ▲151%



Pagina-vind-ik-leuks

29 september - 26 oktober

6,157

Vind-ik-leuks van pagina ▲507%



Aanbevelingen

29 september - 26 oktober



Er zijn onvoldoende gegevens om weer te geven voor de geselecteerde periode.

Paginaweergaven

29 september - 26 oktober

55,841

Totale aantal paginaweergaven ▲180%



Bereik van bericht

29 september - 26 oktober

3,201,744

Bereikte personen ▲114%



Betrokkenheid bij bericht

29 september - 26 oktober

2,975,345

Betrokkenheid bij bericht ▲106%



Paginavoorbeelden

29 september - 26 oktober

4,224

Paginavoorbeelden ▲105%



Bereik van verhaal

29 september - 26 oktober

Verhaalstatistieken bekijken

Bekijk statistieken over de prestaties van het verhaal van je pagina.

Meer informatie

Video's

29 september - 26 oktober

1,718,671

Videoweergaven van 3 seconden ▲352%



Meer informatie

67.999

Totaal aantal vind-ik-leuks

71.639

Totaal aantal volgers