



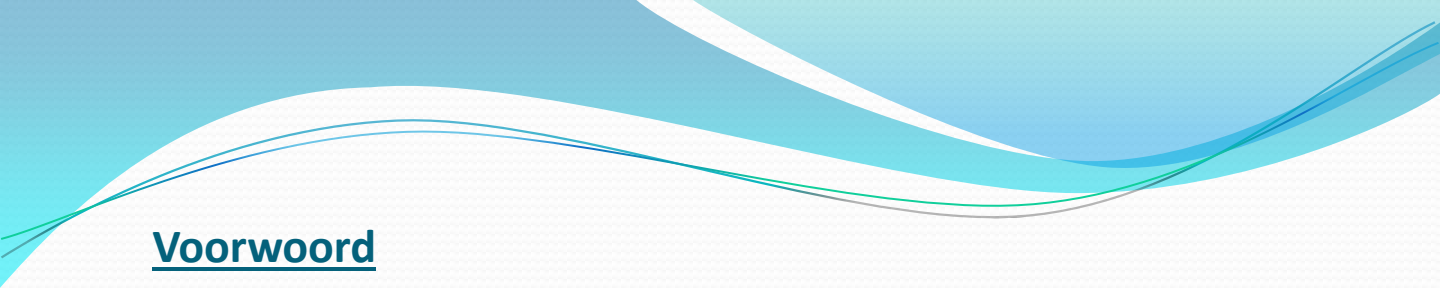
TRANSPORTEFFECT

CHAUFFEURSNIEUWS

THEMA
EUROPESE VERKEERSVEILIGHEID

Juli-2020





Voorwoord

Transporteffect/Chauffeursnieuws is welbekend in de transportsector.

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

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

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

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

De thema's zijn:

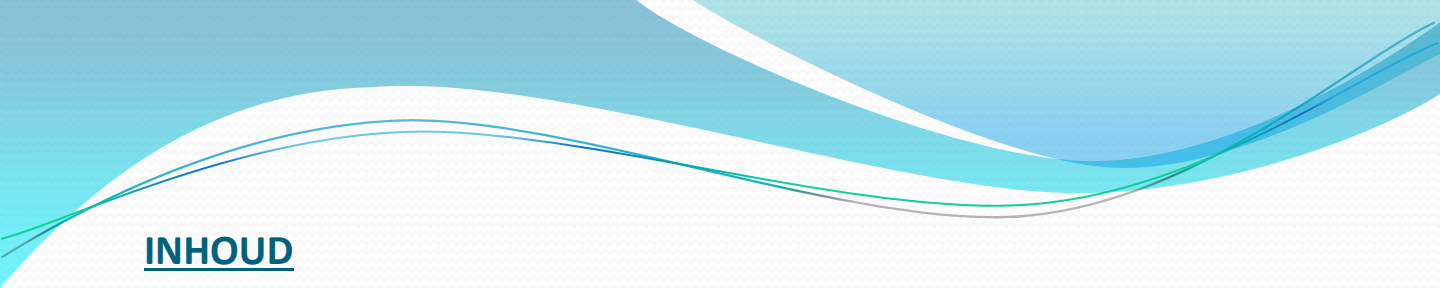
Stand-airco verplicht stellen

Parkeerbeleid

Inklimmers en transmigranten

Europese verkeersveiligheid

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



INHOUD

Verkeersveiligheid is anno 2020 niet meer per lidstaat te regelen.
Verkeer is internationaal en daarom moet er ook internationaal worden gedacht.

In deze bundel besteden wij aandacht aan de volgende onderwerpen:

Europese verschillen

Symbolen en verkeersinformatie

Personenwagens en vrachtverkeer

Afstand (harmonica-effect)

Inhaalverboden

Handhaving

In- en uitvoegen

Wegwerkzaamheden

Rijopleidingen

Database veroorzakers ongevallen

Hulpmiddelen in voertuigen

Campagnes

Parkeerproblemen en gevolgen

Onderzoeken en linken

Slotwoord

Europese verschillen

Transporteffect/Chauffeursnieuws heeft al verscheidene malen aangegeven dat in alle lidstaten de verkeersreglementen in hoge mate verschillen.

Hierdoor komt de verkeersveiligheid ernstig in gevaar.

Europese weggebruikers, van voetgangers tot bestuurders van motorvoertuigen, vinden we in alle talen en culturen.

Door het verdwijnen van de grenzen is een mix ontstaan, waardoor alleen nog internationaal moet worden gedacht.

Transporteffect ziet dat er nog veel te veel binnen de eigen landsgrenzen wordt gedacht, waardoor de verkeersveiligheid in heel Europa elke dag in gevaar wordt gebracht.

In deze bundel geven wij onze aanbevelingen weer omtrent verkeersveiligheid in alle lidstaten.

Door deze aanbevelingen verwachten wij een enorme sprong voorwaarts in de verkeersveiligheid op de Europese wegen voor alle mensen, van jong tot oud.

Onze concentratie ligt vooral op de taalbarrière en de rijopleidingen.

De Europese Unie kent 24 officiële talen. Lidstaten moeten hiermee rekening gaan houden om het verkeer vlotter en veiliger te kunnen laten verlopen.

Symbolen en verkeersinformatie

Verkeer is internationaal, en met de 24 verschillende talen in de Europese Unie mag er niet meer vanuit worden gegaan dat borden met slechts geschreven teksten afdoende zijn.

Transporteffect pleit al geruime tijd voor invoering van uniforme symbolen om duidelijkheid in verkeerssituaties te verkrijgen.

Zoals wij het zien is twijfel onder de bestuurders één van de belangrijkste oorzaken van files en ongevallen.

Ook zijn wij van mening dat men moet kijken naar de veroorzakers van ongevallen en niet naar de betrokkenen.

In de luchtvaart wordt elk ongeluk zeer goed onderzocht om herhaling te voorkomen en situaties te verbeteren.

Transporteffect ziet dat onderzoeken naar verkeersongevallen meer worden gedaan om de schuldigen aan te wijzen voor de verzekering dan om het ontstaan van de ongevallen te evalueren.

Wij hebben voor u een aantal voorbeeldborden met symbolen ontworpen.

Deze borden zouden naar onze mening door middel van de rijopleidingen in alle lidstaten bekend moeten zijn.

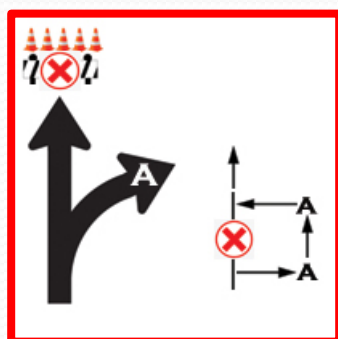
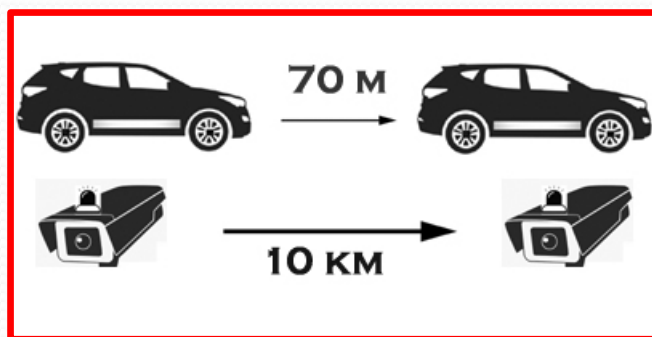
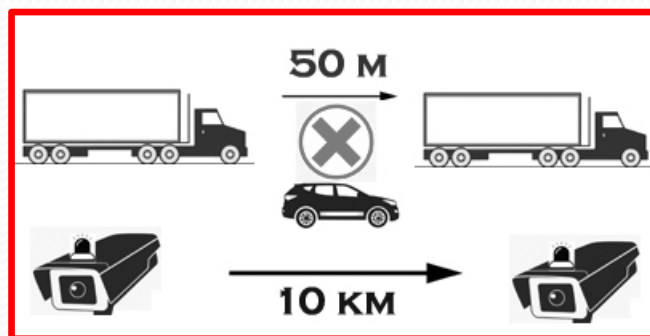
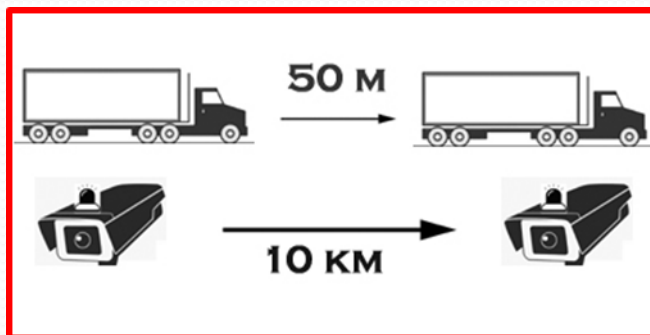
Voetgangers en fietsers nemen ook deel aan het verkeer; ook voor deze groep moet men taalbarrières in het achterhoofd houden.

Transporteffect is ook van mening dat op Europees niveau campagnes kunnen worden gerealiseerd wanneer de regels overal hetzelfde zijn.

Omdat de bewegwijzerings- en andere borden massaal kunnen worden geproduceerd, zullen de kosten hiervan drastisch worden verminderd.

Door hun uniformiteit zijn ze ook makkelijk te vervangen of waar nodig aan te brengen.

Afstand



Dit zijn enkele voorbeelden die wij hebben ontworpen, zodat het voor elk persoon duidelijk is. Twijfel levert altijd gevaarlijke situaties op.

Personenwagens en vrachtverkeer

Er is een groot verschil tussen vrachtwagens en personenwagens.

De meeste bestuurders van vrachtwagens kunnen zich wel verplaatsen in de bestuurder van een personenwagen, wat het inschatten van verkeerssituaties en de anticipatie hierop vergemakkelijkt.

Bestuurders van personenwagens kunnen zich vaak niet verplaatsen in bestuurders van vrachtwagens.

Zij hebben vaak geen idee hoe lang de remweg van een geladen vrachtwagen is, hoe zo'n vrachtwagen invoegt in het verkeer en wat de hoogteverschillen tussen de voertuigen zijn.

Transporteffect vindt daarom dat in de rijopleidingen meer aandacht moet worden besteed aan hoe vrachtwagens reageren, zodat situaties beter kunnen worden ingeschat en men erop kan anticiperen.

Afstand (harmonica-effect)

Transporteffect is van mening dat de grootste veroorzaker van ongevallen het niet voldoende afstand houden is.

Als men niet ver vooruit kan kijken is men aangewezen op de acties van de voorganger. Hierdoor is er een reactietijd nodig, en wanneer meerdere voertuigen achter elkaar rijden ontstaat het zogenaamd harmonica-effect.

Kleine voertuigen kunnen sneller en harder afremmen dan de grote voertuigen.

Bij de grote voertuigen is het al dan niet geladen zijn ook een grote factor.

Als men vloeistof vervoert of een hangende lading heeft krijgt men te maken met nog een extra factor die meespeelt bij hard remmen.

De vele inhaalverboden op de wegen maken ook nog eens dat vrachtwagens in lange rijen achter elkaar ophopen.

Er is dan geen natuurlijke verdeling van voertuigen op de weg, waardoor het fenomeen "treintje rijden" ontstaat.

In- en uitvoegend verkeer verstoort vaak de snelheid, waardoor ook continu harmonica-effecten ontstaan.

Hierom hameren wij op afstand houden, zodat er ruimte blijft tussen de voertuigen.

Het valt op dat er vaak veel te weinig afstand tussen de voertuigen is, waardoor in- en uitvoegend verkeer geen ruimte heeft.

Wat we ook bij een remactie zien is dat het vierde of vijfde voertuig geen tijd meer heeft om te reageren, wat resulteert in een kop-staartbotsing of een uitwijkmanoeuvre.

Als men onvoldoende afstand houdt kan men ook niet vooruit kijken.

Doordat het gezichtsveld is weggenomen ziet men remacties verderop niet aankomen en wordt een blokkade op de vluchtstrook te laat opgemerkt.

Afstand houden hoort bij elke rijopleiding extra aandacht te hebben.

Ook vindt Transporteffect dat in rijopleidingen voor kleinere voertuigen een module over hoe grote voertuigen in bepaalde situaties reageren moet worden opgenomen.

Verkeer is een teamsport en daarom vinden wij dat men weet moet hebben van alle wegdeelnemers.

Uiteraard moeten de afstanden tussen de voertuigen wettelijk zijn vastgelegd. Dit om mensen goed te kunnen opleiden en ook om overtredingen te kunnen vastleggen en beboeten.

Ter verduidelijking volgen hier een paar afbeeldingen om onze woorden kracht bij te zetten.

Reactietijd

Hoe harder je rijdt, hoe langer het duurt voor je stilstaat. In de 'remweg' zit bovendien de 'reactietijd' van de bestuurder. Een alerte bestuurder heeft een reactietijd van ongeveer twee seconden nodig om op de rem te trappen. Bij een snelheid van 50 km/uur leg je dus met een auto al 14 meter af voordat je voertuig afremt.



De stopafstand is de optelsom van de reactietijd en de remweg. Voordat de bestuurder daadwerkelijk begint met remmen is er vaak al een behoorlijke afstand overbrugd. Daarna duurt het nog enige tijd voordat de auto tot stilstand is gekomen.

Bij een (gemiddelde) auto is dit bij droog wegdek met 100 km per uur 76 meter (1 seconde reactietijd).

Bij een (gemiddelde) vrachtwagen is dit bij droog wegdek met 85 km per uur 71 meter (1 seconde reactietijd).

Transporteffect vindt de reactietijd van 1 seconde erg krap; wij denken dat 2 seconden meer realistisch is.

Kanttekening: De stopafstand hangt af van de volgende drie punten:

- snelheid
- massa
- remkracht

Doordat de massa van de vrachtwagen groter is dan die van een personenauto heeft hij dus een langere stopafstand. Hierbij is er wel van uitgegaan dat de snelheid en de remkracht bij geladen en ongeladen vrachtwagens gelijk is.

De massa van een geladen vrachtwagen is echter groter dan die van een ongeladen vrachtwagen.

Geladen of ongeladen veroorzaakt dus verschil in stopafstand.

Inhaalverboden

Transporteffect is van mening dat inhaalverboden vaak gevaarlijker zijn dan wordt aangenomen. We hebben hier eerder al een artikel over gepubliceerd.

<https://transporteffect.com/inhaalverboden-vrachtwagens-veel-gevaarlijker-dan-wordt-aangenomen/>

Op onze facebookcommunity Chauffeursnieuws 2.0 kwamen hierop tal van reacties, en mensen gaven ons in grote lijnen gelijk.

Natuurlijk is het zo dat er meer personenauto's dan vrachtwagens zijn.

Daarom is het wel eens hinderlijk voor de automobilisten als men achter een vrachtwagen moet hangen tot de inhaalactie voorbij is.

Transporteffect ontkent niet dat er ook inhaalacties van vrachtwagens zijn die erg lang duren door een erg klein verschil in snelheid.

Dit punt leggen we dan vooral neer bij de rijopleidingen; een professioneel chauffeur moet weten wanneer inhalen nut heeft.

Op veel trajecten hebben inhaalverboden volgens ons geen enkel positief effect op de verkeersveiligheid, wij achten de bijkomende gevaren juist nadelig voor de verkeersveiligheid.

Dit zijn gevaren als:

- In- en uitvoegend verkeer, waardoor snelheden fluctueren
- Het onvermijdelijke treintje rijden
- Versuft raken en tunnelvisie
- Waterverplaatsing die het zicht voor bestuurders van personenwagens lang belemmert
- Bemoeilijken van afstand houden (harmonica-effect)

Als er geen inhaalverbod is, is er een natuurlijke verdeling op de weg en vallen bovenstaande aspecten weg.

Transporteffect ziet daarom de noodzaak om goed te kijken waar een inhaalverbod echt nodig is. Het kan niet zo zijn dat inhaalverboden voor vrachtwagens enkel de functie hebben om de automobilist te plezieren.

Vaak is het snelheidsverschil tussen vrachtwagens en personenwagens dusdanig klein (bijvoorbeeld in Nederland) dat het tijdverlies voor de personenwagen nihil is te noemen.

In een Europese campagne kan ook dit punt aan de weggebruikers worden uitgelegd.

Handhaving

Handhaving hoor je vaak terug komen in de discussies.

Met de huidige technologie zou het ook geen probleem moeten zijn dit eenvoudig te regelen.

Handhaving moet volgens ons een mix zijn van de illusie van het beboeten van overtredingen en het daadwerkelijk daartoe overgaan.

Zo worden in verschillende lidstaten ook verschillende methodes gehanteerd.

Omdat verkeer internationaal is, vindt Transporteffect dat overal gelijke controlesystemen moeten worden ingesteld.

Hierdoor zullen landen ook altijd overtredingen accepteren en lidstaten helpen boetes te innen.

Het systeem van overtredingen overdragen naar de lidstaat van het voertuig brengt veel verwarring met zich mee.

Transporteffect is van mening dat de lidstaat waar de overtreding is begaan altijd het recht houdt tot innen van het bedrag.

Meldingen in een internationale database waartoe elke controleambtenaar toegang heeft lijken ons een goede zaak.

Als een bestuurder in een lidstaat de rijbevoegdheid is ontzegd moet dit voor andere lidstaten zichtbaar zijn.

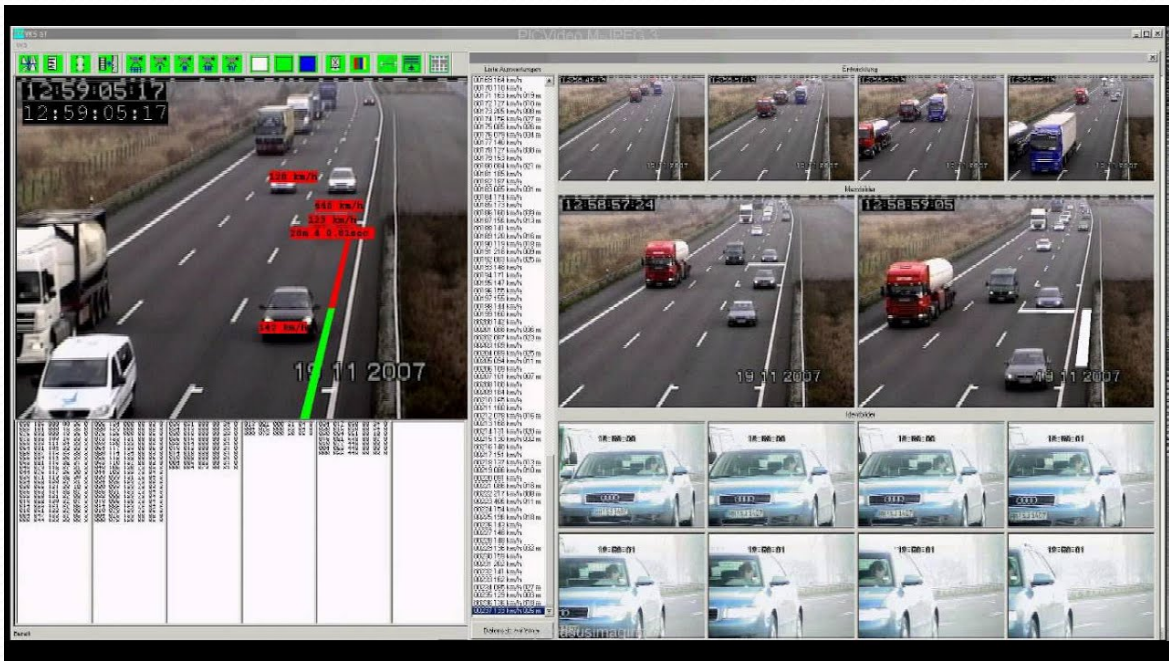
Als men terugkeert in de eigen lidstaat zijn hierdoor ook gegevens beschikbaar omtrent eventueel openstaande boetes.

Het gevoel dat men weggkomt met een overtreding in een andere lidstaat moet worden weggenomen.

De bedragen voor boetes verschillen enorm per lidstaat, waarvan wij het nut niet inzien.

Als Europa een eenheid wil zijn, is het van groot belang dat die eenheid ook in het Europese verkeer is terug te zien.

Met het verkeer is men van jongs af aan bezig, hetgeen juist een uitgelezen kans biedt de Europese burger in goede banen te leiden.



Met een camera waar een film wordt gemaakt



Met een drone

Meerdere systemen zijn mogelijk en te koppelen over lange afstanden.

In- en uitvoegen

Bij in- en uitvoegend verkeer op snelwegen zien wij veel problemen ontstaan.

Transporteffect is van mening dat hieraan in veel gevallen weinig aandacht wordt besteed wanneer iemand wordt opgeleid om een voertuig te kunnen besturen.

Het komt vaak voor dat mensen twijfelen en (daardoor) verkeerde keuzes maken.

Kleine voertuigen kunnen sneller accelereren dan vrachtwagens, waardoor invoegen veelal geen probleem zou moeten zijn.

Op de weg zie je dat vaak te laat wordt gekeken waar men kan invoegen, waardoor paniecreacties ontstaan.

Wanneer men begint in te voegen moet men een keuze maken waar men de weg op wil en de snelheid daarop afstemmen.

Dit wordt vereenvoudigd als alle verkeer de afstanden in acht zou nemen.

Personenwagens zijn flexibel in snelheid, busjes iets minder, ongeladen vrachtwagens nog minder, en geladen vrachtwagens zijn het minst flexibel.

Het is belangrijk dat men rekening houdt met deze factoren en ook dat bestuurders van personenwagens dit begrijpen.

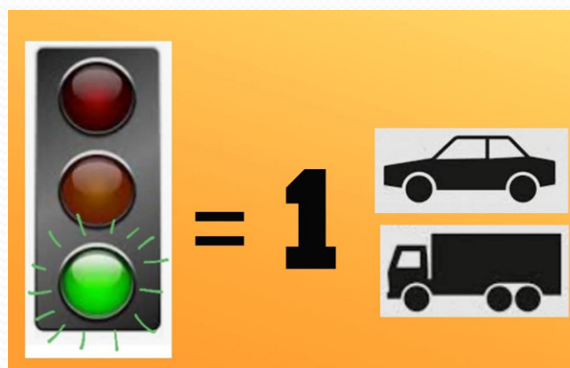
Daarom is afstand houden in alle verkeerssituaties van groot belang.

Bij wegwerkzaamheden kunnen doseringslichten (afhankelijk van de instelling) vaak een uitkomst zijn om filevorming tegen te gaan.

Als de 50 meter afstand wordt gehandhaafd is uitvoegen geen probleem.

Als te veel personenwagens in die 50 meter willen uitvoegen is men in overtreding betreffende de afstand.

Ook hiervoor moet aandacht komen in de rijopleidingen en campagnes.



Wegwerkzaamheden

Wegwerkzaamheden zijn een doorn in het oog van het verkeer.

Files ontstaan snel en de kans op verkeersongevallen neemt toe.

Als men kijkt naar het afsluiten van een rijstrook ziet men grote verschillen.

Als het verkeer van de linker rijstrook naar de rechter moet is er minder filevorming dan wanneer men van de rechter rijstrook naar de linker moet.

Transporteffect denkt hierbij aan twee redenen.

De eerste is dat op de linker rijstrook harder wordt gereden en het verkeer drukker is dan rechts.

Reden twee is dat men vanuit een psychologisch aspect niet graag zware en grote voertuigen voor zich wil hebben.

Ook zien we dat sommige bestuurders bij wegwerkzaamheden een gevoel van angst ervaren, waardoor men langzamer gaat rijden dan nodig is.

Een goede aankondiging vooraf is daarom van groot belang voor de doorstroming van het verkeer.

Bij spoorvorming is het toch vaak beter om "verzet" te rijden.

Dit houdt in dat men geen vrachtwagens mag inhalen en dat op twee rijstroken auto's en vrachtwagens niet naast elkaar rijden of elkaar passeren.

We zien ook steeds vaker dat professionele chauffeurs zo lang mogelijk doorrijden en pas op het laatste moment invoegen.

Dit is in onze ogen onprofessioneel en wij vinden dat hiervoor in de code 95-cursussen aandacht moet komen.

Het in het zicht plaatsen van een flitser bij het begin van wegwerkzaamheden geeft vaak een paniecreactie, waardoor men zelfs als men niet te hard rijdt toch sterk afremt.

Aankondigingen vooraf en daarna een verdekt opgestelde flitser geven het gewenste resultaat en voorkomen gevaarlijke situaties.

Uiteraard is op het laatste moment invoegen bij wegwerkzaamheden uit den boze; dit levert altijd gevaarlijke situaties op en de file is een feit.

Men moet gaan ritsen zodra melding van wegwerkzaamheden wordt gemaakt.

Rijopleidingen

Transporteffect heeft het al vaker geroepen: de rijopleidingen zijn zeer verouderd en niet Europees gericht.

Men kan alle wegen in alle lidstaten berijden, maar de rijopleidingen zijn hierop niet afgestemd. Ook zien we nog regelmatig verkeersborden met slechts teksten, terwijl Europa 24 talen kent.

Wij hebben symboolborden ontworpen om elke Europese weggebruiker, in welke lidstaat ook, duidelijkheid te geven.

Transporteffect pleit ervoor dat in alle lidstaten dezelfde rijopleidingen worden gegeven.

Ook zouden wij graag zien dat er een Europese instantie komt om de kwaliteit te controleren en te waarborgen.

Rijopleidingen en lesmateriaal vinden wij op het moment in alle lidstaten ernstig tekortschieten. Onze aanbevelingen zijn voor een groot deel in deze bundel verwerkt.

Wij zien verkeerskundige infrastructuren vooral door middel van computersimulaties ontstaan, wat in veel situaties in de praktijk gevaar oplevert.

Keer op keer geven de cijfers aan dat de verkeersveiligheid in Europa moet worden verbeterd. Het is onze mening dat waar een wil is, ook een weg is.

Transporteffect bestaat uit een groot team en de expertise komt vooral voort uit ervaring en verkregen inzichten.

Verschillende organisaties liften mee op deze informatie, waarmee wordt aangegeven dat men de kennis zelf niet in huis heeft.

Het is van groot belang dat rijopleidingen op Europees niveau worden verbeterd en op elkaar afgestemd. Verkeer is internationaal en men moet verder kijken dan alleen binnen de grenzen van een lidstaat.

Verkeerskunde kan niet enkel via computersimulaties tot stand komen; deze moeten slechts een hulpmiddel zijn.

Het bemoeilijken van het rijden neemt de aandacht weg van wat zich in de omgeving afspeelt, waarmee wij doelen op voetgangers, fietsers en bromfietzers.

Zie ook onze linken verderop in deze bundel.

Database veroorzakers ongevallen

Lidstaten zijn niet in de wolken als je over dit onderwerp spreekt.

Transporteffect vindt dat op zijn minst vreemd te noemen.

Na een ongeluk in de luchtvaart wordt de onderste steen naar boven gehaald om erachter te komen hoe iets kon gebeuren.

Daaruit wordt lering getrokken en worden aanbevelingen gemaakt.

Als we naar het wegverkeer kijken zien we maar weinig van onderzoeken.

Er wordt vooral onderzocht welke verzekeringsmaatschappij voor de kosten moet opdraaien en daarmee is de kous wel af.

Transporteffect maakt zich hard voor een Europese database waarin gegevens worden vastgelegd, met name over de veroorzakers van ongevallen en uit welke lidstaat ze komen.

Ook moet er een kleine toelichting bij staan, zoals waardoor het ongeval tot stand is gekomen en of er zwaar gewonden of doden te betreuren waren.

Transporteffect is van mening dat deze gegevens van belang zijn om rijopleidingen bij te sturen en in de toekomst knelpunten te kunnen wegnemen.

Transporteffect vindt het in het belang van elke Europese weggebruiker als de verkeersveiligheid zou verbeteren.

Wij verwachten dan ook dat zo'n database, waarbij uiteraard de privacy gewaarborgd moet blijven, te realiseren zal zijn.



Hulpmiddelen in voertuigen

Transporteffect verbaast zich erover dat hulpmiddelen in voertuigen worden neergezet als de uitvinding van de eeuw.

Men gooit met onderzoeken en probeert de mensen ervan te overtuigen dat het veiliger is voor de bestuurder.

Dit roept bij ons een aantal vragen op.

Hoe zit het met de oudere bestuurders?

Hoe zit het met afleiding als men niet weet waar signalen vandaan komen?

Wij maken ons vooral hierover zorgen.

Bijkomend feit is dat de systemen nooit als 100% betrouwbaar gezien mogen worden.

Transporteffect vindt het zeer vreemd dat hulpmiddelen niet zomaar kunnen worden uitgezet, waar nog bij komt dat verzekeringsmaatschappijen onder hun verantwoordelijkheid proberen uit te komen als een hulpmiddel toch blijkt te zijn uitgeschakeld.

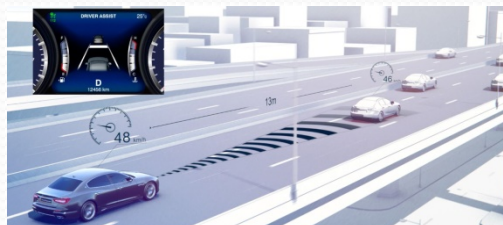
Het bevreemdt Transporteffect ook dat wel wordt toegelaten dat men in een Tesla met daarin een 15 inch beeldscherm rijdt.

Transporteffect vindt dat zeer goed naar de systemen moet worden gekeken en dat onderzoeken moeten worden gedaan onder alle lagen van de bevolking,

Adaptieve cruise control

Een goed systeem om de snelheid en de afstand op de voorganger te zien.
Het remt de wagen ook af wanneer men te dichtbij komt.

<https://www.media.volvocars.com/be/nl-be/media/videos/33359>



Campagnes

Transporteffect heeft met zijn facebookplatform Chauffeursnieuws 2.0 brede kennis in huis. Door ons bereik en het interactieve gedeelte is onze expertise uniek te noemen. Daarbij zijn wij zeer praktijkgericht en in het verleden is gebleken dat het team van Transporteffect weet waarover zij spreken.

Campagnes hebben doorgaans veel effect en er worden grote groepen mensen mee bereikt. Toch ziet Transporteffect vooral campagnes die binnen de grenzen van een lidstaat blijven.

Met het oog op eenheid en de Europese verkeersveiligheid zouden wij graag zien dat er een Europese campagne van de grond komt.

Transporteffect vindt dat iedereen zich bewust moet worden van de punten die in een campagne worden aangehaald en dat boodschappen omtrent het verkeer niet per land mogen verschillen.

Het is ook onze mening dat hierin een taak is weg gelegd voor een organisatie om toe te zien op inhoud en feitelijke waarheden.

Wij vinden dat het de eerste stap moet zijn naar saamhorigheid en teamwerk in het verkeer. De weggebruikers zijn internationaal en niet meer in hokjes te plaatsen, waarop moet worden ingespeeld.

Veel organisaties in de lidstaten starten met gesubsidieerd geld campagnes op. Echter ziet Transporteffect telkens weer dat men enkel denkt vanuit één enkel voertuig. We zien zelden goede campagnes waarbij het hele verkeersbeeld zichtbaar is.

Transporteffect en zijn achterban hebben hierover veel goede ideeën en wij denken dat de beurt nu aan ons is.

Parkeerproblemen en de gevolgen

Transporteffect is vooral verwonderd dat er in snel tempo voor is gezorgd dat vrachtwagens niet meer kunnen overnachten bij bedrijven en op industriegebieden.

Er zijn niet voldoende publieke parkeerplaatsen beschikbaar en men sluit ook nog eens regelmatig parkeerplaatsen af.

Betaalde parkeerplaatsen zijn duur en voor een chauffeur is daar niet comfortabel te slapen.

24 uur per etmaal is er beweging op deze terreinen, met de nodige geluidshinder.

Men staat ook nog eens vol in de zon, want schaduwplekken zijn er niet.

Prijzen lopen per lidstaat zeer uiteen en men is vaak ver van de bewoonde wereld verwijderd.

Hierdoor kiezen veel beroepschauffeurs ervoor te parkeren op elke locatie waar niet hoeft te worden betaald.

Dit brengt enorme gevaren met zich mee en elke maand verschijnt wel een artikel over een automobilist die achterop een geparkeerde vrachtwagen is gereden.

Gemeenten in alle lidstaten moeten op industrieterreinen straten aanwijzen waar met grote voertuigen mag worden geparkeerd.

Deze plekken worden echter moedwillig door de lokale bevolking ingenomen, zoals de foto hieronder laat zien.

Zolang andere oplossingen onvoldoende voorhanden zijn vinden wij dat men zelf de verantwoordelijkheid moet nemen om het overige verkeer te beschermen tegen gevaarlijke situaties.

Transporteffect vindt dat er ook een stuk verantwoordelijkheid ligt bij de bestuurder die het voertuig parkeert.

Dit moet zeker worden opgenomen in de opleidingen of bijscholingen in alle lidstaten.



Onderzoeken en linken

- <https://transporteffect.com/code-95-nascholing-vaak-afzien-doordat-het-niet-interessant-is/>
- <https://transporteffect.com/eu-kent-veel-verschil-in-kwaliteit-rijopleidingen-maar-ook-nederland-kan-er-wat-van/>
- <https://transporteffect.com/pijlwagens-rijkswaterstaat-inhaalverboden-afstand-houden-en-ongevallen/>
- <https://transporteffect.com/wekelijkse-zware-ongevallen-in-belgie-zijn-niet-meer-op-1-hand-te-tellen/>
- <https://transporteffect.com/veel-zware-ongelukken-zou-het-liggen-aan-de-slechte-rijopleidingen/>
- <https://transporteffect.com/artikel-de-monitor-over-de-stand-airco-op-de-vrachtwagen/>
- <https://transporteffect.com/coronacrisis-kan-ook-worden-gebruikt-om-de-wegen-aan-te-pakken/>
- <https://transporteffect.com/inhaalverboden-vrachtwagens-veel-gevaarlijker-dan-wordt-aangenomen/>
- <https://chauffeursnieuws.com/moderne-verkeerskunde-vrachtwagens-meer-moeite-om-bochten-te-maken/>
- <https://chauffeursnieuws.com/steeds-vaker-staan-parkeerplaatsen-om-drie-uur-al-vol>
- <https://chauffeursnieuws.com/aanrijdingen-rijkswaterstaat-autos-nemen-toe>
- Meer op www.transporteffect.com en www.chauffeursnieuws.com

Slotwoord

U heeft zich kunnen verdiepen in onze bundel met betrekking tot de Europese verkeersveiligheid.

U zult begrijpen dat deze punten niet uit de lucht zijn komen vallen en er is veel werk verzet om alle punten ook te kunnen onderbouwen.

Onze organisatie is non-profit, wat niet wegneemt dat we allemaal wel moeten leven. Uiteraard zouden wij meer voor de Europese burger willen betekenen om te komen tot verbetering van de verkeersveiligheid.

Hiervoor zijn financiële middelen nodig, en deze moeten ook worden geworven.

Wij vragen de lezer deze informatie niet te delen met vakbewegingen of organisaties die op deze onderwerpen actief zijn.

Mocht u dat wel willen doen, vragen wij u ons eveneens uit te nodigen, zodat wij ook de nodige toelichting kunnen geven.

Wij willen voorkomen dat inzichten van Transporteffect door andere organisaties als hun eigen inzichten worden gebruikt.

De organisatie die wij hebben neergezet kost veel energie en kapitaal; wij hopen dat u hiervoor respect kunt opbrengen.

We staan open voor persoonlijke gesprekken omtrent deze bundel en wij willen graag bijdragen aan het in de toekomst verminderen van het aantal verkeersslachtoffers.

Wij raden u aan ook onze andere bundels te lezen.

Mocht u die niet hebben, stuurt u dan een mail naar cannoo@transporteffect.nl en wij zorgen ervoor dat u ze ontvangt.

Met vriendelijke groet,

Team Transporteffect/Chaufeursnieuws



TRANSPORTEFFECT

Dhr. A.J.d. Cannoo
Voorzitter

Facebook: Chauffeursnieuws 2.0
Leden: Chauffeursbelangen.nl

cannoo@transporteffect.nl
www.transporteffect.nl
+31 6 396 10 780

CHAUFFEURSNIEUWS
CHAUFFEURSBELANGEN

ACTIEF IN DE TRANSPORTSECTOR Kennis is macht !



TRANSPORTEFFECT

Dhr. P. Van Hoecke
Pls. Voorzitter

Facebook: Chauffeursnieuws 2.0
Leden: Chauffeursbelangen.nl

Vanhoecke@transporteffect.nl
www.transporteffect.nl
+32 935 68 352

CHAUFFEURSNIEUWS
CHAUFFEURSBELANGEN

ACTIEF IN DE TRANSPORTSECTOR Kennis is macht !