

Verplichte nascholing trekkerchauffeurs?!

Dr. M. van Eek

(Auteur is werkzaam bij de Stichting Bevordering Verkeerseducatie)

Drs. W. Vreeling

(Auteur is werkzaam bij de Stichting Bevordering Verkeerseducatie)

H. Haisma

(Auteur is adviseur bij de Stichting Bevordering Verkeerseducatie)

Samenvatting

Onder de huidige wetgeving is het mogelijk om zonder certificaat/ rijbewijs met een landbouwvoertuig de openbare weg op te gaan. Gemiddeld gebeuren er in het verkeer elke dag twee of drie ongelukken waarbij landbouwvoertuigen betrokken zijn.

Als de plannen van de Tweede kamer doorgaan, komt er wellicht een rijbewijs voor de trekker.

Maar dat is wat veel mensen betreft nog niet voldoende. Naar analogie van de verplichte nascholing voor vrachtwagenchauffeurs, zou er ook een verplichte nascholing voor trekkerchauffeurs moeten komen. De Stichting Bevordering Verkeerseducatie (SBV) pleit hiervoor en wil dit graag in discussie brengen met vakgenoten.

De SBV heeft het voortouw genomen in het ontwikkelen van een dergelijk nascholingsprogramma. Het is een training deels op locatie en deels op een slipbaan.

Omdat de SBV alleen in Noord-Nederland werkt, is er een tweedaagse train-de-trainercursus ontwikkeld. Het gaat erom zoveel mogelijk mensen na te scholen, om de veiligheid op de weg te vergroten.

Trefwoorden

Veiligheidstraining Landbouwvoertuigen, verplichte nascholing, train-de-trainercursus.

1. Nascholing voor chauffeurs van land- en bosbouwvoertuigen

Landbouwverkeer, stand van zaken

Bijna dagelijks lezen we in de kranten en media over ongelukken waar trekkers bij betrokken zijn. Er is een trend de landbouwvoertuigen steeds groter, zwaarder en sterker te maken. Bewoners in de omgeving van een loonbedrijf hebben vaak een – subjectief – gevoel van verkeersonveiligheid als ze in hun dorp, maar ook op plattelandswegen met relatieve smalle wegen, geconfronteerd worden met een bijna rijbaanvullend landbouwvoertuig zoals een tractor met een giertank of een dumper als aanhanger. Dergelijke voertuigen mogen bestuurd worden zonder daarvoor een rijbewijs, laat staan een opleiding te hebben behaald. De risico's in het verkeer worden door ervaring opgedaan.

Een 16-jarige kan aan een Agrarisch Opleiding Centrum (AOC) zijn trekkercertificaat verkrijgen en leert met het zware materiaal buiten de openbare weg om te gaan. Bij het huidige trekkercertificaat, ligt de nadruk meer op het beheersen van het voertuig dan om verkeersinzicht. Sommige scholen eisen nadien als leerlingen gaan werken op een bedrijf dat de leerling een Proeve van Bekwaamheid aflegt.

Maar voor het rijden op de openbare weg is zelfs geen bromfietstheorierijbewijs van het CBR vereist. Iemand zonder enige rijervaring mag de openbare weg op met een voertuig van 18 meter lang, 4 meter hoog en een gewicht van 50.000 kilo.

Dit is onacceptabel en gelukkig niet alleen voor de Stichting Bevordering Verkeerseducatie (SBV). Er lijkt inmiddels in de Tweede Kamer een meerderheid te zijn voor het invoeren van een echt rijbewijs (T-rijbewijs).

Dat er iets moest gebeuren, blijkt ook uit de cijfers:

Tabel 1: Betrokkenheid bij ongevallen van land- en bosbouwvoertuigen

Jaar	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Doden	24	18	19	11	12	14	8
Gewonden	175	189	183	194	230	173	121
Alleen materiële schade	960	882	1100	1092	1029	776	535
Totaal	1159	1089	1302	1297	1271	963	664

Tabel 2: Geregistreerde ongevallen 1997-2006; aandeel bestuurder landbouwvoertuig als veroorzaker

Afloop	Aantal ongevallen met een landbouwvoertuig	Aantal ongevallen veroorzaakt door een landbouwvoertuig	Percentage ongevallen veroorzaakt door een landbouwvoertuig
Dodelijke ongevallen	165	89	53,9
Ziekenhuis ongevallen	886	523	59,0
Overige ongevallen met gewonden	1.232	741	60,1
Uitsluitend materiële schade	13.150	9.367	71,2
Totaal ongevallen	15.433	10.720	69,5

Hoewel er na een aantal jaren van groei van het aantal ongelukken waar landbouwvoertuigen bij betrokken zijn nu een daling lijkt te zijn ingezet, mogen we niet achterover leunen. Elk ongeluk en slachtoffer is er één te veel.

Belang nascholing

Voor een aantal mensen en organisaties, waaronder de SBV, is het rijbewijs een hele goede stap, maar is dat nog niet genoeg. De SBV pleit voor een nascholing voor trekkerchauffeurs. Deze nascholing zou wat de SBV betreft verplicht moeten zijn.

Er zijn verschillende argumenten aan te voeren voor een dergelijke nascholing:

- Naar analogie van de verplichte nascholing voor vrachtwagenchauffeurs zou er ook een verplichte nascholing voor trekkerchauffeurs moeten komen.
- Als men een aantal jaar rijdt, ontwikkelt men een eigen rijstijl, die niet altijd overeenkomt met de gewenste rijstijl. Het is goed dat men daarom regelmatig hiermee geconfronteerd wordt.
- Regelmatig veranderen de verkeersregels en de eisen aan voertuigen en lading. Deze veranderingen zijn vaak niet bekend bij de ervaren rijders. Door een nascholing blijft men op de hoogte van de nieuwste veranderingen.
- Een grote groep heeft destijds geen aparte opleiding gehad voor het rijden met een trekker. Nascholing zorgt ervoor dat zij dezelfde kennis hebben/krijgen als de toekomstige T-rijbewijsbezitters.
- Bij de nascholing wordt er extra aandacht gegeven aan verkeersveiligheid en het eigen gedrag.

Stellingen:

1. Een nascholing voor trekkerchauffeurs is zeer gewenst.
2. Deze nascholing zou een verplichtend karakter moeten hebben.

2. Inhoud nascholingscursus voor trekkerchauffeurs

Ontstaan nascholingstraining

In 2005 is de SBV begonnen met een nascholingscursus voor trekkerchauffeurs. In de jaren daarna heeft men samen met PTC+ een aantal trainingen in Flevoland gegeven. Deze waren echter niet helemaal naar tevredenheid en daarom is de SBV gaan nadenken over een nieuwe cursus.

Met ondersteuning van het Regionaal Orgaan verkeersveiligheid Fryslân (ROF) heeft de SBV in 2008 een nieuwe veiligheidstraining ontwikkeld voor mensen die werken met land- en bosbouwvoertuigen. Deze training heeft de naam Veiligheidstraining Landbouwvoertuigen (VTLV).

Het is een bijzondere nascholing om verschillende redenen:

- De training wordt deels op eigen locatie gehouden. De mensen worden getraind met eigen voertuigen en in de eigen omgeving, daar waar ze werken en rijden. Bij de training wordt altijd rekening gehouden met specifieke problemen/ongevallen van de chauffeurs. Ook kan de docent/instructeur zo het voertuig nakijken/controleren.
- Bij de training wordt ook aan het milieu gedacht door het aanleren van Het Nieuwe Rijden (HNR). Bij de methode kan men zowel bij het rijden als het werken met een voertuig brandstof besparen, soms wel tot 20%.
- Tevens wordt er uitgebreid aandacht besteed aan ARBO-zaken zoals het in- en uitstappen en zithouding.
- Zowel bij de theorie als bij de praktijk is er veel aandacht voor de zwakke verkeersdeelnemers (wandelaars en fietsers).
- De cursus is inmiddels erkend door het CCV (een afdeling van het CBR) als officiële nascholingscursus voor vrachtwagenchauffeurs. Dit geeft aan dat ook door andere partijen de kwaliteit van de cursus erkend is.

Inhoud van de nascholing

Omdat er nog geen officiële nascholing bestond, heeft de SBV er zelf een ontwikkeld.

De cursus bestaat uit drie onderdelen:

1. Theorie
2. Praktijk
3. Slippen

Ad 1: De theorie (2x2 uur):

- verkeersdeelname, verkeersregels en verkeersborden
- kijkgedrag
- snelheden
- voertuigen, afmetingen en massa
- veiligheidsvoorzieningen
- veiligheid tijdens rijden en werken
- aandachtspunten bij praktijkrijden
- schade en verkeersongeval

- waarnemen

Tijdens de theorietraining worden met audiovisuele hulpmiddelen ook de lokale gevaar- en aandachtspunten besproken en krijgen de issues als maten, lading en gewicht voldoende aandacht naast bijvoorbeeld alcoholgebruik. Een ruim 80 pagina's tellend cursusboek geldt als leidraad voor de training en wordt als naslagwerk aan de chauffeurs ter hand gesteld. Er bestaat de mogelijkheid de theorie af te sluiten met een toets.

Ad 2: De praktijk (2 uur):

- gesprek over de ARBO-voorschriften
- voertuigcontrole
- aankoppelen aanhanger of werktuig
- uitvoeren en trainen bijzondere verrichtingen
- rijden op de openbare weg, waarbij Het Nieuwe Rijden (HNR) en veiligheid centraal staan
- parkeren en afkoppelen op het bedrijfsterrein
- evaluatie aan de hand van een instructiekaart

Van te voren verkennen de trainers de lokale omgeving op zgn. 'hot spots' en inventariseren of de chauffeurs zelf ook ergens knelpunten op hun weg vinden.

Ad 3: Slippen (2 uur):

- theorie van de baan
- baanmodule, waarbij aandacht wordt geschonken aan het omgaan met zwaar loonwerkmateriaal onder specifieke omstandigheden, de eerste beginselen van remmen, noodstop en uitwijken

Eisen aan voertuig

Het voertuig en aanhanger die gebruikt worden bij de training moet aan een aantal eisen voldoen:

- Beiden dienen verzekerd te zijn.
- Ze dienen te voldoen aan de wettelijke eisen van de verkeerswetgeving op het gebied van verlichting.
- Er moet een stoel of zitplek zijn voor de instructeur naast de bestuurder.
- Remtechnisch dienen de trekkers in goede staat te zijn.
- De aanhanger moet een tweewielig zelfgeremd voertuig zijn (kieper, giertank, ploeg, cyclomaaier etc).

Eisen aan trainer

- WRM-instructeursbewijs B, BE, C en CE.
- SBV-training trekkerinstructeur.
- Verplichte jaarlijkse nascholing.

Mogelijke samenwerkingspartners

- Cumela
- LTO
- gemeenten
- provincies
- verzekeringsmaatschappijen
- scholen

Stelling:

De nascholingscursus van de SBV is een goede, evenwichtige nascholingscursus, die voldoende inhoud heeft om de trekkerchauffeurs bij te scholen.

3. Train-de-trainercursus

De SBV werkt alleen in de drie noordelijke provincies, maar wil deze nascholing graag landelijke bekendheid geven en landelijk verder laten uitrollen. Hiertoe heeft de SBV een tweedaagse nascholingscursus ontwikkeld. Iedereen die in het bezit is van het WRM-instructeursbewijs B, BE, C en CE kan aan deze training meedoen. Per cursusdag kunnen maximaal 12 mensen meedoen.

Inhoud van de train-de-trainercursus

De cursus beslaat 2 dagen.

Tijdens de dagen worden er zowel aan theorie als praktijk aandacht besteed.

Bij de theorie worden de volgende zaken behandeld:

- specifieke trekkerregels
- ARBO-regels
- theorie van de slipbaan

De theorie wordt afgesloten met een toets.

Tijdens de praktijk wordt op de volgende onderdelen geoefend:

- bijzondere verrichtingen
- hoe inventariseer je verkeersproblemen rondom een bedrijf
- hoe registreer en waardeer je de prestaties van een kandidaat tijdens de praktijkrit
- waaraan moet een voertuiginspectie voldoen?
- ARBO in praktijk
- HNR in praktijk
- protocol van het CCV
- het gebruik van de instructiekaart

Stelling:

Het is goed dat er een landelijke train-de-trainercursus is.