

**Meerfase vrachtautorijopleiding  
een probleemstellende analyse**

TT92-61

Drs. D.A.M. Twisk  
Stichting Wetenschappelijk  
Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV)  
Leidschendam

Drs. I.H. Veling  
Traffic Test bv  
Instituut voor Sociaal-Wetenschappelijk  
Onderzoek op Verkeersgebied  
Veenendaal

## Documentbeschrijving

---

titel: Meerfase vrachtautorijopleiding, een probleemstellende analyse  
auteur(s): drs. D.A.M. Twisk (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) en  
drs. I.H. Veling (Traffic Test)  
rapportnummer: TT92-61  
datum: november 1992  
projectnummer: EXT92-70  
projectinhoud: In opdracht van de Stichting Vakopleiding Wegvervoer te Alphen aan de Rijn is in  
deze nota een probleemstellende analyse gemaakt van de mogelijkheden, onmogelijk-  
heden en problemen om de vakopleiding tot vrachtautochauffeur te verbeteren en uit  
te breiden met een fase van begeleid rijden en periodieke bijscholing.  
De nota mondt uit in een voorstel voor een praktijkexperiment, waarin kan blijken of  
en in hoeverre de beoogde verkeersveiligheidsverbetering wordt gerealiseerd en de  
aanpak in de praktijk uitvoerbaar is. De nota is tot stand gekomen onder begeleiding  
van de stuurgroep "Meerfase rijopleiding", bestaande uit J. van Kleij, VVN;  
V.M. de Kleijnen, ANWB; G. Ohmann, Ministerie van Verkeer en Waterstaat;  
C.J.H. Potasse, SVW; J.H.L. Schaap, Ministerie van Verkeer en Waterstaat;  
H.Ph. Westerveld, CBR  
opdrachtgever: Stichting Vakopleiding Wegvervoer (SVW).

---

1. Inleiding	1
2. Conclusies en aanbevelingen	3
3. Probleemstelling	4
3.1. Verkeersonveiligheid	4
3.2. Brancheproblemen	6
4. Mogelijkheden voor een verbeterde rijopleiding	8
4.1. Inhoudelijk-onderwijskundige verbetering	8
4.2. Invoeringsmogelijkheden	10
4.3. Vergelijkingen	11
5. Onderzoeksvragen en gefaseerde ontwikkeling	13
5.1. Verkeersveiligheid	14
5.2. Benodigde instroom van nieuwe chauffeurs in de toekomst	14
5.3. Bereidheid van leerlingen om de opleiding te volgen	14
5.4. Onderwijskundige en organisatorische opzet van het opleidingssysteem	15
5.5. Bereidheid en mogelijkheden van transportbedrijven om de benodigde faciliteiten te leveren	15
5.6. Praktische uitvoerbaarheid	16
5.7. Praktijkexperimenten	16

## Literatuur

- Bijlagen
1. Discussiestuk meergefaseerde rijopleiding
  2. Schattingen voor slachtofferreductie

## 1. Inleiding

---

Op initiatief van de Stichting Vakopleiding Wegvervoer is, in samenspraak met DGV, Rijkswaterstaat, VVN, CBR en ANWB en inhoudelijk begeleid door de SWOV en Traffic Test, het idee ontwikkeld om haar vrachtautorijopleiding onderwijskundig te verbeteren en tegelijkertijd beter te laten aansluiten op de behoeften van de transportbranche en aspirant-vrachtautochauffeurs.

De onderwijskundige verbetering houdt in dat, na de primaire CE-opleiding, chauffeurs onder gecontroleerde omstandigheden rijervaring opdoen en periodiek bijgeschoold worden. Uiteindelijk moet dat leiden tot minder verkeersongevallen.

De betere aansluiting op de behoeften van de transportbranche en aspirant-vrachtautochauffeurs houdt in dat de kloof overbrugd wordt tussen het moment van verlaten van het VBO of MAVO en het bereiken van de rijbewijsleeftijd en dat de leerlingen van het leerlingstelsel eerder generaal inzetbaar zijn in de bedrijven. Uiteindelijk moet dit leiden tot een grotere instroom van nieuwe chauffeurs.

Om de beoogde onderwijskundige verbetering tot stand te brengen en daarmee de verkeersveiligheid te verbeteren, zullen leerlingen gemotiveerd moeten worden een langere opleiding te volgen en zullen bedrijven bereid gevonden moeten worden faciliteiten te leveren voor een gecontroleerde "on-the-job-training" en bijscholing.

Gesteld wordt dat verlagen van de leeftijd, waarop met de vrachtautorijopleiding mag worden begonnen, onder de voorwaarde dat men de uitgebreide opleiding volgt, voldoende aantrekkingskracht heeft voor leerlingen om die opleiding te volgen (de leeftijds-kloof is geringer en men kan eerder "echt" aan het werk) en voor bedrijven om de benodigde faciliteiten te bieden (men krijgt meer en betere chauffeurs, die ook al in hun leerlingperiode mogen rijden).

In de ontwikkeling wordt absolute prioriteit gegeven aan de verkeersveiligheid. Dit betekent dat ingeval verkeersveiligheid en branchebelangen "botsen", de verkeersveiligheidsargumenten de doorslag zullen geven bij de ontwikkeling en uitvoering van de vrachtautorijopleiding.

Om na te gaan of en onder welke voorwaarden de verkeersveiligheid te zamen met de branchebelangen kan worden bevorderd en de aanpak maatschappelijk en politiek acceptabel is, wordt in deze nota een probleemstellende analyse gemaakt.

In die analyse wordt met name ingegaan op:

- de rol van rijvaardigheid en verkeersinzicht in de verkeersonveiligheid van rijden met vrachtauto's
- de mogelijkheid om de wenselijk geachte rijvaardigheid en verkeersinzicht aan te leren
- de mogelijkheid om een opleiding, waarin die rijvaardigheid en dat verkeersinzicht geleerd wordt, in de praktijk te implementeren

Voorzover onderzoeks- en praktijkbevindingen daarvoor voldoende basis bieden, mondt de analyse uit in aanbevelingen inzake de opzet en organisatie van zo'n verbeterde rijopleiding en, voorzover nog onvoldoende inzicht bestaat, in onderzoeksvragen en een plan om die vragen te beantwoorden.

In het navolgende van deze nota wordt (in hoofdstuk 2) begonnen met een tweetal conclusies en aanbevelingen hoe de meerfase rijopleiding ontwikkeld kan worden. Vervolgens wordt (in hoofdstuk 3) de probleemstelling nader gedefinieerd door aan te geven wat de aard en de omvang is van de ervaringsgerelateerde verkeersonveiligheid van vrachtverkeer en wat de branchebelangen precies zijn. Vervolgens wordt (in hoofdstuk 4) nagegaan op welke manieren de rijopleiding van vrachtautochauffeurs in principe verbeterd zou kunnen worden en hoe dergelijke verbeteringen gerealiseerd zouden kunnen worden. Blijken zal dat verlaging van de leeftijdsgrens voor beginnende vrachtautochauffeurs onder stricte voorwaarden met betrekking tot de te volgen opleiding, aanbevolen kan worden, en dat soortgelijke opleidingsstructuren elders al toegepast worden.

Deze nota wordt afgesloten (in hoofdstuk 5) met een inventarisatie van vragen die beantwoord moeten worden om te kunnen oordelen over de uiteindelijke wenselijkheid en haalbaarheid van die opleiding en wordt een gefaseerde ontwikkeling voorgesteld.

In de bijlage bij de nota wordt kort geschetst wat het systeem van "Meerfase Vrachtautorijopleiding" inhoudt, zoals dat door de Vakopleiding Wegvervoer is geconcipeerd.

## 2. Conclusies en aanbevelingen

---

In de analyse van deze nota is beargumenteerd dat:

1. de verkeersonveiligheid van vrachtauto's een wezenlijk probleem is, dat gebrek aan verkeersinzicht en vaardigheid een belangrijke factor is en dat die onder gecontroleerde omstandigheden in een meerfase rijopleiding waarschijnlijk grotendeels kan worden weggenomen
2. de instroom van nieuwe chauffeurs in de transportsector de vraag niet bijhoudt en dat met verlagen van de rijbewijsleeftijd, onder de voorwaarde van volgen van een uitgebreide aanvullende opleiding, het aanbod aan nieuwe chauffeurs vergroot kan worden

Primaire vraag is of de behoefte aan nieuwe chauffeurs in de toekomst zo groot zal blijven. Als dat het geval is, bestaat er een goede mogelijkheid om vrijwillige deelname aan de opleiding door leerlingen en ondersteuning van de opleiding door transportbedrijven te realiseren.

Die mogelijkheid is gegeven in de verlaging van de leeftijd voor het volgen van de opleiding.

Zolang wettelijke verplichting tot een meerfase rijopleiding niet mogelijk is, lijkt de voorgestelde aanpak de enige om de verkeersonveiligheid van vrachtauto's middels de rijopleiding aan te pakken.

Aanbevolen wordt de ontwikkeling en implementatie van het nieuwe opleidingssysteem en de voorwaarden daarvoor gefaseerd ter hand te nemen en in volgorde de volgende deelprojecten uit te voeren:

1. verkeersveiligheidsanalyse
2. prognose van de benodigde instroom van nieuwe chauffeurs in de toekomst
3. toetsen van de bereidheid van leerlingen de opleiding te volgen
4. ontwikkelen van de onderwijskundige en organisatorische opzet van de opleiding
5. onderzoeken van de bereidheid en de mogelijkheden van transportondernemingen om de opleidingsfaciliteiten te bieden
6. toetsen van de praktische uitvoerbaarheid
7. praktijkproef (eerst voor 18-jarigen en daarna voor 16/17-jarigen)

Het in bijlage 1 door SVW gegeven opleidingsvoorstel voor vrachtautochauffeurs voorziet in voornoemde punten.



### 3. Probleemstelling

---

In dit hoofdstuk wordt aangegeven vanuit welke achtergrond in de voorliggende nota wordt ingegaan op de problematiek rond de vrachtautorijopleiding. Die achtergrond wordt gevormd door twee deelproblemen:

1. verkeersonveiligheid
2. brancheproblemen

#### 3.1 Verkeersonveiligheid

Jaarlijks vallen er in Nederland ca. 13.000 ziekenhuisgewonden en 1.300 doden in het verkeer. In 1990 vielen ca. 6% van de gewonden en 17% van de doden bij verkeersongevallen met zwaar verkeer<sup>1</sup> (vrachtauto's waarvoor het vereist is dat de bestuurder in het bezit is van een CE-rijbewijs). De cijfers liggen in de andere landen van West-Europa op een vergelijkbaar niveau.

Vergeleken met de verkeersprestatie van vrachtverkeer (ongeveer 7% van alle voertuigkilometers in Nederland komt voor rekening van zwaar verkeer) kan het percentage verkeersgewonden bij vrachtauto-ongevallen "laag" genoemd worden, maar is het percentage verkeersdoden hoog.

Verder blijkt dat slechts 4% van de slachtoffers een inzittende is van een vrachtauto; de overige 96% bestaat uit de verkeersdeelnemers waarmee de vrachtauto in botsing komt (Tromp, 1988; 1989).

Hieruit kan worden afgeleid dat de verkeersonveiligheid in Nederland in belangrijke mate samenhangt met de vrachtauto en dan ook nog vooral bij anderen dan de vrachtautoinzittenden zelf. Hieruit kan niet worden afgeleid dat de juridische schuld voor deze ongevallen voornamelijk bij de vrachtwagenchauffeur zou liggen. De ongevalkans per afgelegde kilometer is voor vrachtwagens zelfs lager dan voor personenauto's. Dit betekent dus dat per kilometer vrachtwagenbestuurders veiliger zijn dan personenautobestuurders. De oorzaak van de onveiligheid is eerder gelegen in de massa van het voertuig zelf die tot gevolg heeft dat de afloop van ongevallen vaak ernstig is. De ernst van vrachtwagenongevallen voor anderen betekent dat vrachtwagenbestuurders een belangrijke bijdrage aan de veiligheid kunnen leveren indien zij zelf geen fouten maken, en wanneer ze fouten van anderen kunnen opvangen.

De belangrijkste vrachtauto-ongevallen met ernstige afloop zijn (Tromp, 1988; 1989):

- kop-staartbotsingen
- kantelen in bochten
- van de rijbaan geraken
- botsingen met voetgangers en rechtdoorgaande fietsers en bromfietzers bij rechtsafslaan van de vrachtauto
- achteroprij-ongevallen a.g.v. stilstaan op de rijbaan bij bijv. defecten
- inhaalongevallen

---

<sup>1</sup> Het betreft hier alle vrachtwagenongevallen, met uitsluiting van die ongevallen waarbij meerdere vrachtwagens betrokken waren. Dit om het slachtofferaantal naar bestuurdersleeftijd van de chauffeur te kunnen berekenen, en om dubbeltellingen te voorkomen.

Kenmerken van de omstandigheden waaronder vrachtauto-ongevallen vooral voorkomen, zijn:

- niet aangepaste (te hoge) rijsnelheid
- ontoereikend zicht vanuit de cabine op links en rechts naast en achter rijdend verkeer
- schuivende lading
- nat wegdek, regen, wind
- te lange dienst- en rijtijden
- binnen de bebouwde kom

De verkeersonveiligheid van vrachtauto's blijkt, net als overigens bij elk ander vervoermiddel, mede het gevolg te zijn van onervarenheid van de betreffende chauffeurs, in combinatie met lage leeftijd.

De aard van de ontoereikende rijervaring zit hem niet in de manoeuvreervaardigheid en de voertuigbediening, maar in het verkeersinzicht dat bij beginnende chauffeurs nog onvoldoende ontwikkeld is. Dat verkeersinzicht is juist nodig om aan de omstandigheden aangepast rijgedrag mogelijk te maken.

De achtergrond van de verkeersrisico's van jonge vrachtautochauffeurs is gelegen in de sociale ontwikkelingsfase waarin mensen van rond de 18 jaar verkeren. Bravoure-gedrag en risico-zoekend gedrag zijn in die fase onderdelen van hun ontwikkelingsproces.

Juist de combinatie van onervarenheid en jongzijn, leidt tot de onveiligheid: als men jong is en weinig rijervaring heeft zijn de ongevalsrisico's veel groter dan wanneer men jong en veel ervaring heeft of ouder is. In het laatste geval doet rijervaring er niet meer zoveel toe.

Dit blijkt uit diverse studies (o.a. Haas en Reker, 1977; Blom et al, 1985; Cavallo, 1987; Modde en Veling, 1989; Twisk, 1990; Zeilstra et al., 1991; Veling & Modde, 1992).

Uit het bovenstaande kan worden geconcludeerd dat, als jonge chauffeurs (onder veilige omstandigheden) snel ervaring kunnen opdoen, de verkeersveiligheid van jonge vrachtautochauffeurs sterk verbeterd kan worden.

In 1990 waren bij 500 ongevallen jonge vrachtwagenchauffeurs (18 - 25 jaar) betrokken. In deze ongevallen vielen 64 doden en 175 ziekenhuisgewonden. Stel dat beginnende vrachtwagenchauffeurs in de opleiding sneller en veiliger ervaring opdoen, zodat ze eerder op een vergelijkbaar niveau zijn met ervaren chauffeurs, dan kan dat tot een belangrijke slachtofferreductie leiden. De geschatte omvang van deze reductie ligt tussen 12,5 en 21,5% (30 en 48 doden) en voor ziekenhuisgewonden ligt de geschatte reductie tussen 6,5 en 15,5% (49 en 117 gewonden) op jaarbasis. Voor een verantwoording van deze schatting wordt verwezen naar bijlage 2.

De vraag of en hoe veilig snelervaring opgedaan kan worden, vormt het eerste deel van de probleemstelling van deze nota<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> Een streven naar veiliger chauffeurs en de daarmee samenhangende slachtofferreductie spoort met het overheidsstreven "actie - 25%".



### 3.2 Brancheproblemen

In de jaren zeventig ontstond er een groot probleem<sup>3</sup> met betrekking tot de personeelsvoorziening van vrachtautochauffeurs. Het aanbod op de arbeidsmarkt was te gering om de uitstroom uit het chauffeursvak op te vangen en te voorzien in de behoefte aan nieuwe chauffeurs als gevolg van de groei van de bedrijfstak. Getracht is toen, door het sociaal beleid in transportondernemingen te verbeteren en de vakopleiding beter aan te sluiten op de praktijk, het imago van het chauffeursvak te verbeteren en van het chauffeursvak een baan-voor-het-leven te maken.

Of deze aanpak heeft gewerkt is niet volledig duidelijk, omdat in de beginjaren tachtig de situatie zich wijzigde. Als gevolg van een economische recessie in die tijd, liep de vervoersvraag sterk terug en nam de uitstroom uit het chauffeursberoep sterk af. Daardoor ontstond in die periode zelfs een overschot aan chauffeurs.

In de tweede helft van de jaren tachtig nam de economische recessie af en was er weer sprake van toenemende economische groei. Deze groei leidde, samen met de verdere eenwording en uitbreiding van de EG, tot een beduidende toename van de vervoersvraag en een arbeidsmarkt, die met name in de randstad ook nu nog tot een spanning leidt in de vraag- en aanbodverhoudingen m.b.t. beroepschauffeurs. Anders dan in de jaren zeventig, wordt de uitstroom naar niet-chauffeursberoepen nu volledig gecompenseerd door een zelfs iets grotere instroom vanuit andere branches. Dit wijst erop dat het chauffeursberoep in elk geval niet meer een negatieve uitzonderingspositie inneemt. Dit zou het gevolg kunnen zijn van de eerder genomen maatregelen (op gebied van sociaal beleid en verbetering van de vakopleiding).

Ondanks het feit dat de uitstroom naar andere beroepen gecompenseerd wordt, bestaat opnieuw een tekort aan vakbekwame vrachtautochauffeurs en dat tekort dreigt in de toekomst toe te nemen<sup>4</sup>.

Op basis van CBS-statistieken en een in 1991 uitgevoerd marktonderzoek (NIPO, 1991) bij bedrijven van het beroepsgoederenvervoer, kan geconcludeerd worden dat (tot 1994) jaarlijks ca. 6.500 nieuwe chauffeurs nodig zijn: 4.500 vanwege de groeiende vervoersvraag en 2.000 vanwege de uitstroom van chauffeurs (WAO, VUT, pensionering, ontslag). De uitstroom bedraagt 2,5% van de totale chauffeurspopulatie; dit percentage is volgens de branche vergelijkbaar met andere beroepstakken.

In 1991 werd de behoefte aan 6.500 nieuwe chauffeurs voor 83% gedekt. Deze 83% bestaat uit:

- 16% via het eigen bedrijf (bijv. magazijnpersoneel dat chauffeur wordt)
- 41% via bedrijven buiten het beroepsgoederenvervoer
- 16% uit WAO, WW, Arbeidsbureau of GPDW
- 10% via schoolverlaters

<sup>3</sup> Zie het onderzoeksrapport "De chauffeur, zijn werk en opleiding in het beroepsgoederenvervoer over de weg" van de Commissie voor Ontwikkelingsproblematiek van Bedrijven van de SER in 1984.

<sup>4</sup> Uiteraard is een en ander afhankelijk van de (verwachte) groei van de vervoersvraag. Deze groei is afhankelijk van de economische groei en van de mate waarin de Europese eenwording vordert. Over de economische groei bestaan ernstige twijfels, maar over de voor Nederland toenemende vervoersvraag in de EG niet. Dit betekent dat verwacht moet worden dat de vervoersvraag en daarmee de behoefte aan chauffeurs in de toekomst, tenminste enigszins, zal groeien.

In de resterende 17% van de behoefte aan nieuwe chauffeurs (in 1991 17% van 6.500, ofwel 1.300 chauffeurs) kon niet worden voorzien. Te verwachten is dat - met uitzonderingen van de conjuncturele invloeden - in de volgende jaren telkens eenzelfde tekort aan chauffeurs zal ontstaan, zodat de personeelsvoorziening in het beroepsgoederenvervoer steeds verder achterop zal raken als geen maatregelen worden genomen. Dit tekort zal grotendeels opgeheven moeten worden met een voldoende instroom uit de categorie schoolverlaters. Het aantal schoolverlaters daalt jaarlijks, en aspirant-chauffeurs moeten dus uit een steeds kleiner wordende groep kandidaten geworven worden.

Als één van de oorzaken van de te geringe instroom<sup>5</sup> van nieuwe chauffeurs, wordt gewezen op het feit dat de leeftijd van schoolverlaters<sup>6</sup> niet aansluit op de leeftijd waarop men met de vrachtautorijopleiding mag beginnen. Deze slechte aansluiting is, volgens praktijkinzichten uit het bedrijfsleven en de rijopleiding, oorzaak dat velen toch maar voor een ander beroep kiezen, waar men wel direct kan beginnen.

Als het gehele instroomprobleem via extra instroom van schoolverlaters moet worden opgelost, zouden er jaarlijks 2400 schoolverlaters voor het chauffeursberoep moeten kiezen, in plaats van nu ca. 1200.

De problematiek van de slechte aansluiting van het moment waarop met de daadwerkelijke vrachtautorijopleiding begonnen mag worden (18 jaar) en het moment waarop leerlingen het LTO verlaten, vormt het tweede deel van de probleemstelling van deze nota.

---

<sup>5</sup> Uiteraard kan ook gewerkt worden aan vermindering van de uitstroom. Gezien de geringe uitstroom zal hier onvoldoende winst te behalen zijn. Verdere bespreking daarvan valt echter buiten het kader van deze nota, waarin het voornamelijk gaat om de vrachtautorijopleiding.

<sup>6</sup> Het gaat daarbij vooral om leerlingen van het Lager Technisch Onderwijs. Hoewel deze leerlingen zeer zijn geïnteresseerd in het chauffeursvak (20 tot 50% zou graag in het wegvervoer werken), moeten zij (omdat zij bij het verlaten van de school 16 of 17 zijn) nog een tot twee jaar wachten voordat zij aan de vrachtautorijopleiding kunnen beginnen.

## 4. Mogelijkheden voor een verbeterde rijopleiding

---

In dit hoofdstuk wordt nagegaan welke mogelijkheden er bestaan om aan de oplossing van de geconstateerde problemen op het gebied van de verkeersveiligheid van vrachtauto's bij te dragen via de vrachtautorijopleiding.

Daartoe wordt eerst gekeken naar:

1. mogelijkheden voor inhoudelijk-onderwijskundige verbetering
2. invoeringsmogelijkheden

### 4.1 Inhoudelijk-onderwijskundige verbetering

Gegeven het feit (zie hoofdstuk 3.1) dat de ontoereikende rijervaring van jonge chauffeurs niet gelegen is in onvoldoende manoeuvreervaardigheid en bedieningsvaardigheid, maar in onvoldoende verkeersinzicht dat tot uiting komt in onaangepast gedrag als men "vrij" kan kiezen, lijkt verdere verzwarening van het rijexamen niet zinvol. Bij het rijexamen krijgt men een standaardset van "verkeersopgaven" voorgeschoteld, die men goed moet zien op te lossen. Het zelf vrij kiezen van die verkeersopgaven (met welke snelheid rij ik, welke weg neem ik, ga ik wel of niet inhalen, enz.) komt daarin niet of nauwelijks aan bod, terwijl dat juist de benodigde rijervaring lijkt uit te maken<sup>7</sup>.

Meer is te verwachten van een systeem, waarin de beginnende vrachtautochauffeur gedurende de eerste periode van zijn rijcarrière, onder gecontroleerde omstandigheden steeds meer zelfstandig ervaring opdoet. Voorwaarde is dan wel dat fouten tijdig worden opgemerkt en gecorrigeerd.

Zo'n systeem heeft tot doel beginnende chauffeurs op te leiden tot het expertniveau van ervaren chauffeurs, door ze gedoseerd ervaring te laten opdoen en er uiteraard voor te zorgen dat in die leerperiode geen verkeersongevallen plaatsvinden.

### Elementen

Zo'n systeem zou kunnen bestaan uit een of meer van de volgende elementen.

- voorlopig rijbewijs
- periodieke bijscholing
- puntenstelsel
- begeleid rijden

---

<sup>7</sup> In theorie kan ook het rijexamen aangepast worden zodat het beter aansluit op deze praktijk. Bijvoorbeeld door ook in het examen in een onbekende omgeving te rijden en gedacht kan worden aan het uitvoeren van neventaken tijdens het rijden, zoals bijvoorbeeld het zoeken van een adres. Maar zelfs al worden dit soort elementen in het examen opgenomen, dan nog zal een examen beperkt zijn. Immers de kandidaat zal zich van een andere kant laten zien in een examen dan wanneer hij zelfstandig alleen op de weg is.

### Voorlopig rijbewijs

Een voorlopig rijbewijs (met of zonder restricties gedurende de proefperiode) verlangt dat een sanctie wordt opgelegd, indien men niet voldoet aan de eisen die aan het gebruik van het voorlopig rijbewijs worden gesteld.

De sanctie is voor de hand liggend: het rijbewijs wordt niet afgegeven.

De eisen die gesteld worden, moeten betrekking hebben op het gedrag van de chauffeur, het naleven van de eventuele restricties en (om een leereffect te kunnen verwachten) op het aantal kilometers rijervaring.

Om te kunnen controleren of aan de eisen wordt voldaan, zijn periodieke checks nodig: via meerijden door een begeleider, via een puntensysteem en/of via een afsluitend examen. Het laatste zal om inhoudelijke redenen, omdat bij een examen vrije gedragskeuze niet te toetsen is, niet veel zin hebben. Wel is een examen zinnig om afsluiting van de proefperiode te markeren en chauffeurs te motiveren hun gedrag volgens-het-boekje te houden.

De effecten van een dergelijk voorlopig rijbewijssysteem blijken positief te zijn. De omvang van deze positieve effecten blijkt afhankelijk te zijn van de samenstellende componenten van het systeem.

### Periodieke bijscholing

Periodieke bijscholing van chauffeurs blijkt nodig en effectief. Al na korte tijd (voordat het gedrag volledig geautomatiseerd is) sluipen fouten in de handelingsroutines van een chauffeur die in de bijscholing gesignaleerd en gecorrigeerd kunnen worden en het besef dat men nog bijgeschoold wordt versterkt de gedachte dat men nog niet volleerd is.

### Puntenstelsel

Ervan uitgaande dat chauffeurs de meeste gedragsfouten kunnen voorkomen (en dat blijkt ook wel bij het examen), kan met een puntensysteem gezorgd worden dat zij dat in de praktijk ook doen. Uit onderzoek blijkt dat de recidive-cijfers onder het regime van een puntensysteem lager zijn dan wanneer fouten niet cumuleren. Probleem bij een algemeen puntenstelsel is de geringe pakkans bij verkeersovertredingen en het feit dat de meeste verkeersovertredingen "onder de Wet Mulder vallen" en daardoor niet voor registratie in aanmerking kunnen komen.

### Begeleid rijden

De eerste periode slechts rijden onder begeleiding van een ervaren chauffeur, blijkt positief effect te hebben op de ongevalskans. Door de aanwezigheid van de ander rijdt men voorzichtiger en kan ook worden gewezen op fouten en hoe men die kan voorkomen of herstellen. Dit is een educatieve controle op het verkeersgedrag.

Hoeveel begeleide kilometers of rij-uren nodig zijn om tot het gewenste expertniveau te komen is onduidelijk.

### **Meerfase rijopleiding: combinatie van componenten**

Als aanvulling op de huidige rijopleiding (en niet ter vervanging!), lijkt een combinatie van de vier genoemde elementen, het meeste effect te kunnen sorteren: een proefperiode waarin men zich, op straffe van niet verkrijgen van het diploma, moet onderwerpen aan periodieke bijscholing, aan de sancties van een puntenstelsel en aan de verplichting dat in de beginperiode slechts onder begeleiding van een ervaren chauffeur wordt gereden.

Verwacht kan worden dat een dergelijk systeem de verkeersveiligheid van vrachtauto's beduidend vergroot.

De SVW heeft zo'n systeem op hoofdlijnen geconcipeerd. Voor een meer gedetailleerde uitwerking wordt naar bijlage 1 verwezen.

Het bestaat uit drie fasen (te beginnen op iemands 17e jaar):

- Fase 1: Reguliere vrachtautorijopleiding, af te sluiten met het CE-rijexamen van het CBR (voorafgegaan door een reguliere B-opleiding en slagen voor het B-rijexamen)
- Fase 2: Begeleid vrachtautorijden gedurende een bepaalde periode met een minimum aantal rijkilometers, begeleid door een bijgeschoolde ervaren chauffeur en gemonitord door een puntensysteem. In theorie is het mogelijk dat elk transportbedrijf de geverbaliseerde overtredingen registreert en aan het opleidingsinstituut doorgeeft. Het opleidingsinstituut kan hieraan consequenties verbinden (intern puntensysteem).
- Fase 3: Zelfstandig rijden met periodieke bijscholing tijdens "terugkomdagen" en gemonitord door een intern puntensysteem.

Pas na afsluiten van de derde fase krijgt men, indien aan de eisen is voldaan, zijn vrachtwagenrijbewijs.

#### 4.2 Invoeringsmogelijkheden

In theorie is het mogelijk een systeem, zoals hierboven aangeduid, wettelijk te verplichten. Echter, Europese regelgeving, de concurrentiepositie van de Nederlandse transportsector en ook in het algemeen het ontbreken van een politiek-maatschappelijk draagvlak daarvoor, maken wettelijke verplichting (voorlopig) ondenkbaar.

Als wettelijke verplichting niet kan, moet invoering van de uitgebreide vervolgopleiding op basis van vrijwilligheid. Die kan echter alleen maar verwacht worden als er sprake is van herkenbare persoonlijke voordelen voor alle betrokkenen.

De direct betrokkenen waar het hier om gaat<sup>8</sup>, zijn:

- aspirant-chauffeurs
- transportbedrijven

#### Aspirant-chauffeurs

Om de voorgestelde vervolgopleiding van de grond te krijgen, moet die zoveel voordelen bieden voor de leerling dat hij die opleiding ook kiest. Het volgen van de opleiding zal derhalve voor hem voldoende voordelen moeten bieden, onder de absolute voorwaarde dat men de primaire opleiding en de voorgestelde vervolgopleiding volgt.

De verwachting van opleiders is dat de enige afdoende beloning is leerlingen eerder dan hun 18e jaar te laten rijden.

---

<sup>8</sup> Indirect zijn ook het Ministerie van Economische Zaken, het Ministerie van Onderwijs en Wetenschappen en het Ministerie van Sociale Zaken betrokken. De eerste vanwege de economische belangen, de laatste twee vanwege het stimuleringsbeleid "primaire beroepsopleidingen".

Het eerder mogen rijden heeft intrinsieke aantrekkingskracht voor jongeren en tegelijkertijd economische voordelen voor de betreffende leerlingen, omdat zij dan al eerder betaald kunnen werken als vrachtautochauffeurs.

### **Transportbedrijven**

Transportbedrijven spelen een cruciale rol in het voorgestelde opleidingssysteem. Zij moeten ervaren begeleiders leveren, een puntensysteem bijhouden en hun aspirant-chauffeurs vrijaf geven voor periodieke bijscholing.

De belangen van de transportbedrijven<sup>9</sup> zijn vooral gelegen in het krijgen van voldoende goed personeel en in de mate waarin leerlingen in hun bedrijf ook al daadwerkelijk aan de "productie" (in de transportsector: tonkilometers maken) kunnen deelnemen.

Dat wat de aspirant-leerlingen naar verwachting kan motiveren, motiveert ook de transportondernemingen (naar het oordeel van praktijkdeskundigen).

Indien schoolverlaters direct aansluitend aan de vrachtautorijopleiding zouden kunnen beginnen, zou dat leiden tot een (naar verwachting) grotere instroom van nieuwe chauffeurs en indien leerlingen al in hun leerlingperiode (ook zelfstandig) zouden mogen rijden, kunnen die eerder dan voorheen als chauffeur worden ingezet en dus rendabel gemaakt worden.

Gegeven het bovenstaande lijken er, zolang wettelijke verplichting niet mogelijk is, uitsluitend mogelijkheden te bestaan de uitgebreide vervolgopleiding ingang te doen vinden als de minimumleeftijd voor het besturen van vrachtauto's wordt verlaagd tot bijvoorbeeld 17 jaar, onder de voorwaarde dat men die opleiding met goed gevolg afmaakt. De verwachting is dat leerlingen daar een langere opleiding voor over hebben en bedrijven de benodigde ondersteuning willen leveren.

### **4.3 Vergelijkingen**

Internationaal gezien is de voorgestelde opleidingssystematiek gecombineerd met een ontheffing voor de geldende leeftijdslimiet niet nieuw. Een soortgelijke systematiek wordt toegepast in Zwitserland in het kader van het leerlingwezen.

Ook in Nederland is de voorgestelde systematiek niet nieuw voor zover het gaat om opleidingen in combinatie met leeftijdsontheffingen. Deze systematieken bestaan voor het berijden van gevaarlijke voertuigen en het bedienen van gevaarlijke apparaten.

### **Internationaal**

De opleiding tot vrachtwagenchauffeur als onderdeel van het leerlingwezen bestaat ook in andere landen van Europa bijv. in Engeland en Zwitserland.

In Engeland mag pas vanaf 18 jaar aan de opleiding begonnen worden. Dit geldt ook voor het leerlingwezen. Voor de zwaardere vrachtwagens geldt een leeftijdslimiet van 21 jaar. Alleen voor

---

<sup>9</sup> Verkeersveiligheid is uiteraard ook een branchebelang, maar wordt (vanwege de verdunning van de problematiek) zelden onderkend als een wezenlijk, beïnvloedbaar belang.



militaire voertuigen voor zover deze door Landmacht, Luchtmacht of Marine worden ingezet gelden deze leeftijdslimieten niet.

Er is wel een proef uitgevoerd met het doel te komen tot een leeftijdverlaging voor aspirant-vrachtwagen chauffeurs wanneer ze opgeleid werden in het kader van het leerlingwezen. Deze proef is voortijdig afgebroken, wegens financiële complicaties. Gegevens over de verkeersveiligheidsaspecten van de proef zijn niet aanwezig.

Zwitserland kent een leerlingwezen voor vrachtwagenchauffeurs waarin vanaf 16 jaar aspirant-chauffeurs gedurende 3 jaar worden opgeleid. Het eerste jaar wordt de leerling bekend gemaakt met alle aspecten van het vak, maar mag zelf nog niet rijden. Op 17 jarige leeftijd krijgt hij een rij-opleiding, die door het leerlingwezen zelf verzorgd wordt. Hij mag dan een vrachtwagen besturen, maar alleen onder begeleiding van een ervaren chauffeur. Deze heeft een speciale instructeursopleiding gevolgd en heeft minimaal drie jaar ervaring. Op 18-jarige leeftijd behaalt hij het rijbewijs CE, waarna hij na 4 maanden het chauffeursdiploma behaalt. In deze laatste maanden rijdt hij zonder begeleiding.

Voor zover bekend zijn de veiligheidseffecten van dit systeem niet wetenschappelijk onderzocht.

#### Soortgelijke voertuigen

Het werken door jongeren met gevaarlijke voertuigen of apparaten 's in Nederland geregeld in het "arbeidsbesluit jeugdigen". Landbouwtrekkers, vorkheftrucks, grondverzetmachines, wegwalsen zijn voorbeelden van gevaarlijke voertuigen.

Landbouwtrekkers mogen pas vanaf 18-jaar bestuurd worden (art 21.) en aan- en afgekoppeld worden (art. 14). Er is een vrijstelling voor eigen kinderen om op het eigen bedrijf deze werkzaamheden uit te voeren. Men is niet toegestaan op de openbare weg te rijden. Indien men in het bezit is van een trekkerrijbewijs geldt een vrijstelling vanaf 16-jaar.

Voor de overige voertuigen is geregeld dat er een leeftijdslimiet is van 18-jaar met die toevoeging dat de bestuurders voldoende voorgelicht en opgeleid zijn (art 3. van de arbo-wet). Een vrijstelling geldt voor 16-jarigen indien zij deze voertuigen besturen in het kader van een bij de wet geregelde of door de Minister goedgekeurde beroepsopleiding (zoals bijvoorbeeld de Leerling Stelsels). Voorwaarde is dan wel dat er een deskundig toezicht wordt gehouden op de taakuitvoering.

Voor militaire voertuigen geldt in de praktijk een leeftijdslimiet van 18-jaar. Voor zover bekend wordt van de wel bestaande vrijstellingsmogelijkheid momenteel geen gebruik gemaakt.

## 5. Onderzoeksvragen en gefaseerde ontwikkeling

---

In de voorgaande hoofdstukken is beargumenteerd welke problemen bestaan op het gebied van de verkeersveiligheid en de personeelsvoorziening van vrachtautochauffeurs (hoofdstuk 3) en hoe die beide opgelost zouden kunnen worden (hoofdstuk 4). Een bijdrage aan de oplossing van de veiligheidsproblemen kan gezocht worden in een vrijwillige uitgebreide vervolgopleiding. Vrijwillige deelname kan, zo wordt gesteld, worden gerealiseerd, door de leeftijdsgrens voor het besturen van vrachtauto's te verlagen, onder voorwaarde van het volgen van de vervolgopleiding. Verlaging van de leeftijdsgrens heeft dan tevens, zo is de verwachting, tot gevolg dat de instroom van nieuwe chauffeurs toeneemt.

Verkeersveiligheid en branchebelangen lijken zo beide gebaat te zijn bij het, onder voorwaarden, verlagen van de leeftijdsgrens voor het besturen van vrachtauto's.

Als dat ook in de praktijk het geval blijkt te zijn en realisatie mogelijk is, is er alles voor te zeggen een dergelijk systeem in te voeren.

Om te kunnen oordelen of het systeem in de praktijk uitvoerbaar is en inderdaad tot minder verkeersongevallen en een grotere instroom van nieuwe chauffeurs leidt, moet dat worden gecontroleerd.

Daartoe moeten achtereenvolgens vragen worden beantwoord op het gebied van:

1. verkeersveiligheid
2. de benodigde instroom van nieuwe chauffeurs in de toekomst
3. de bereidheid van leerlingen de opleiding te volgen
4. de onderwijskundige en organisatorische opzet van de opleiding
5. de bereidheid en de mogelijkheden van transportondernemingen om de opleidingsfaciliteiten te bieden
6. praktische uitvoerbaarheid
7. praktijkproef

Op basis van de bestaande inzichten van de betrokken organisaties kunnen voor het systeem positieve antwoorden op de vragen verwacht worden, wanneer deze vragen aan de praktijk getoetst worden. Mocht, in de bovenstaande volgorde, toch op een gebied problemen worden gesignaleerd, dan moeten die eerst worden opgelost, voordat met het volgende gebied kan worden verdergegaan.

Een prealabele vraag is die naar de juridische mogelijkheden en het politiek maatschappelijke draagvlak voor een systeem zoals genoemd. Aangezien het draagvlak echter volledig afhangt van de voor- en nadelen en mogelijkheden van het systeem en ook de juridische mogelijkheden uiteindelijk bepaald worden door die voor- en nadelen, beperkt deze nota zich tot de bespreking van deze voor- en nadelen.

### 5.1 Verkeersveiligheid

Nagegaan moet worden in hoeverre het opleidingssysteem, vergeleken met het huidige rijopleidingssysteem van de SLW en CCV-B, tijdens de vervolgopleiding en daarna zal leiden tot:

- meer of minder verkeersongevallen
- meer of minder verkeersveilig gedrag
- meer of minder verkeersinzicht
- meer of minder rij-ervaring

Daarbij moet gekeken worden of onderscheid gemaakt moet worden tussen verschillende soorten leerlingen (in te delen via intake-tests), verschillende omstandigheden, voertuigen en locaties.

Verder moet gekeken worden naar het eventuele (verboden!) gebruik van de personenauto, gedurende de periode dat men nog niet 18 jaar is.

Antwoorden op deze vragen zijn deels al verkregen in de analyse van deze nota. Het antwoord is dat de verkeersveiligheid waarschijnlijk bevorderd kan worden met het voorgestelde systeem.

Aanvullende informatie kan verkregen worden via analyse van bestaande deelsystemen. Uiteindelijk kan echter alleen definitief antwoord worden verkregen via een praktijkexperiment, waarin leerlingen volgens het nieuwe systeem worden opgeleid en worden vergeleken met "klassiek" opgeleide leerlingen. Dit moet gebeuren in de voor te stellen praktijkexperimenten (zie 5.7).

### 5.2 Benodigde instroom van nieuwe chauffeurs in de toekomst

De schattingen van de chauffeursbehoefte in de toekomst lopen tot 1996. Het is denkbaar dat die behoefte in de jaren na 1993 gaat veranderen.

De vraag is derhalve: Wat is de behoefte aan nieuwe chauffeurs in de toekomst en welke instroom kan verwacht worden?

Het beantwoorden van de vraag en de wijze waarop, rekent de branche (SVW) tot haar eigen verantwoordelijkheid. Als antwoorden op die vraag tot andere inzichten leiden dan de hiervoor gepresenteerde (hoofdstuk 3.2), dan werpt dat een nieuw licht op de noodzaak tot maatregelen (waaronder het voorgestelde opleidingssysteem) vanuit het perspectief van de branchebelangen.

Vanuit het perspectief van de verkeersveiligheid blijft de wenselijkheid van een betere opleiding uiteraard onverkort gelden.

### 5.3 Bereidheid van leerlingen om de opleiding te volgen

In hoeverre is de kloof tussen de leeftijd waarop men de school verlaat en de leeftijd waarop men aan de vrachtautorijopleiding kan beginnen, inderdaad reden voor schoolverlaters een ander beroep te kiezen en zou men bereid zijn, in ruil voor één jaar winst, wel voor een chauffeursberoep en de opleiding met-  
vervolg kiezen? Het beantwoorden van de vraag en de wijze waarop, rekent de branche (SVW) tot haar eigen verantwoordelijkheid.

#### 5.4 Onderwijskundige en organisatorische opzet van het opleidingssysteem

Gegeven de in deze nota beargumenteerde kansrijkheid van het voorgestelde opleidingssysteem om de verkeersveiligheid van vrachtauto's te verbeteren en tegelijkertijd tegemoet te komen aan de wensen van bedrijven, bestaat er voldoende reden om het systeem nader uit te werken en in te vullen.

Vragen daarbij zijn:

- Moeten en kunnen speciale eisen worden gesteld aan de primaire B- en CE-rijopleiding? Bijv. zou begeleid rijden onderdeel uit moeten maken van de primaire B-opleiding?
- Hoe lang moeten de twee fasen van de vervolgopleiding ieder duren? (km, rijuren en maanden); Hoeveel rijervaring-in-de-vervolgopleiding weegt op tegen hoeveel vrij opgedane rijervaring?
- Moeten restricties worden opgelegd met betrekking tot voertuig, rijnsnelheid, route, werktijden, enz.?
- Wat moet worden geregistreerd in het puntensysteem en wat zijn de sancties dan wel sanerende maatregelen?
- Moeten de twee vervolgfases worden afgesloten met tests? Welke overige eisen moeten worden gesteld en hoe kunnen ze worden gecontroleerd?
- Welke eisen moeten worden gesteld aan de begeleiders en welke vaardigheden/instrumenten hebben zij nodig?
- Hoe moet de periodieke bijscholing worden ingericht?

Deze vragen kunnen in eerste instantie worden beantwoord op grond van reeds verricht onderzoek en beschikbare expertvisies van deskundigen.

De juistheid moet blijken uit de te houden experimenten (zie 5.7).

#### 5.5 Bereidheid en mogelijkheden van transportbedrijven om de benodigde faciliteiten te leveren

In hoeverre achten individuele transportbedrijven de belangen van een grotere instroom van nieuwe chauffeurs en de mogelijkheid leerlingchauffeurs meteen in te zetten als chauffeur zo groot dat zij bereid en in staat zijn:

- ervaren chauffeurs te laten bijscholen tot begeleiders
- leerlingchauffeurs inderdaad vergezeld te laten gaan van begeleiders, gedurende de periode die het opleidingssysteem verlangt
- een puntensysteem bij te houden (overtredingen, ongevallen, schades, e.d.)
- leerlingchauffeurs vrijaf geven voor periodieke bijscholing

Het beantwoorden van de vraag en de wijze waarop, rekent de branche (SVW) tot haar eigen verantwoordelijkheid. Zij ziet het als haar taak het systeem op zo'n manier in te richten dat de bedrijven inderdaad bereid zijn de benodigde faciliteiten te bieden.

## 5.6 Praktische uitvoerbaarheid

Om de praktische uitvoerbaarheid van de ontwikkelde opleiding te toetsen, dient een kleinschalig experiment plaats te vinden met enkele 18-jarige leerlingen bij enkele bedrijven.

Gekeken moet worden naar uitvoeringsproblemen bij alle onderdelen van het opleidingssysteem.

Op basis van de ervaringen dient het systeem te worden bijgesteld.

## 5.7 Praktijkexperimenten

Om een definitief antwoord te verkrijgen op de gestelde vragen (behalve die naar de toekomstige chauffeursbehoefte), zal het ontwikkelde opleidingssysteem in de praktijk moeten worden beproefd en zullen relatief grote aantallen leerlingen met en zonder de nieuwe opleiding met elkaar vergeleken moeten worden.

Aangezien verlaging van de rijbewijsleeftijd wellicht het grootste knelpunt is, verdient het aanbeveling de praktijkproef vooraf te laten gaan door een kortdurend inventarisatie onderzoek. In volgorde moeten derhalve twee onderzoeken worden uitgevoerd:

- een kort inventarisatie onderzoek vindt plaats bij 18-jarigen<sup>10</sup>  
daarin kan gekeken worden naar de verkeersveiligheid, de mogelijkheid van de bedrijven om mee te werken en de praktische uitvoerbaarheid
- als de bevindingen daarvan positief zijn ook bij 17-jarigen  
daarin kan worden gekeken naar alle vragen, behalve die van de in toekomst benodigde aantallen nieuwe chauffeurs

Tussen beide experimenten in is het nodig dat een wettelijke mogelijkheid wordt geschapen voor verlaging van de rijbewijsleeftijd.

---

<sup>10</sup> Ter vervanging van het uiteindelijk aan te spreken motief van leerlingen en bedrijven, zou ten behoeve van het experiment, mogelijk betaald moeten worden aan deelnemende bedrijven en leerlingen.

literatuur

Blom, D.H.J. ; Pokorny, M.L.I. (1985). Accidents of bus drivers; An epidemiological approach. Proefschrift, Rotterdam. Publ. nr. 85023. Nederlands Instituut voor Preventieve Gezondheidszorg TNO, Leiden.

Blom, D.H.J. ; Pokorny, M.L.I. & Leeuwen, P. van (1985). The first years of employment as a bus driver and accident liability. In: Blom & Pokorny (1985)

Cavallo, A. (1987) A review of training for the heavy vehicle driver - implications for road safety. Road Traffic Authority, GR/86/12.

Haas, I. & Reker, K. (1977). Lebensalter und Fahrerfahrung als Variablen des Unfallgeschehens und Sicherheitsrelevanter Einstellung (Kurzfassung). Unfall- und Sicherheitsforschung Strassenverkehr, Heft 8. Bundesanstalt für Strassenwesen.

Modde, M.M. & Veling I.H. (1989). De verkeersveiligheidseffecten van dienst-, rij- en rusttijden van vrachtauto- en buschauffeurs. TT89-23 Traffic Test b.v. Veenendaal.

Nipo (1991) Ontwikkelingen op de arbeidsmarkt voor chauffeurs in het beroepsgoederen vervoer over de weg. Gezamenlijke publicatie van Stichting Vakopleiding Wegvervoer & Stichting Leerlingstelsel Wegvervoer. rapport 1991/1992

Twisk, D.A.M. (1990). De verkeersveiligheid van jonge onervaren automobilisten en de invoering van een voorlopig rijbewijs; een literatuur studie. R-90-44. SWOV, Leidschendam

Veling, I.H. & Modde, M.M. (1992) Periodiek regionaal onderzoek verkeersveiligheid 1991. TT92-2. Traffic Test b.v. Veenendaal.

Zeilstra, M. I; Veling, I.H. & Modde, M.M. (1991) Periodiek regionaal onderzoek verkeersveiligheid 1990. TT90 43. Traffic Test b.v. Veenendaal.

Tromp, J.P.M. (1989) Vergelijkende analyse van ongevallen met zware voertuigen . Een vergelijking tussen vrachtwagens en bussen, en personenauto's en bestelwagens. R-89-30, SWOV, Leidschendam .

Tromp, J.P.M. (1988) Ongevallen met zware voertuigen; Een vergelijking van gegevens uit Nederland, Europa en de Verenigde Staten. R-88-30, SWOV, Leidschendam .



BIJLAGE 1.

## M E M O R A N D U M

**Onderwerp:** Discussiestuk meerfase rijopleiding

Uitgangspunt:

Opleidingsprogramma waarbij de verkeersveiligheid, zowel uit het oogpunt van opleidingsinhoud als uitvoerbaarheid en de controle daarvan, als maximaal wordt gezien.

Doelstelling:

Te komen tot een opleidingstechnisch en juridisch voorstel aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat voor "een pilot meerfase rijopleiding "17"-jarige leerlingstelsel chauffeurs", waarbij branchebelangen worden bekeken naast verkeersveiligheidsbelangen, waarbij het verkeersveiligheidsbelang boven het branchebelang gaat.

Discussiestuk:

Uit onderzoek blijkt dat ervaring een overheersende bepalende verklarende factor is voor het verkeers(veiligheids)gedrag van chauffeurs (tot en met 35 jaar). Is het mogelijk door op jongere leeftijd aan de ervaringsopbouw te beginnen (via een gestructureerde opleidingsprogrammering) om zodoende verkeersveiligere chauffeurs te verkrijgen?

Anders geformuleerd: Wordt de verwachting dat goede procesopleiding leeftijdsnegatieve correlaties met betrekking tot verkeersveiligheid (over)compenseert waarheid?

In de discussie worden de volgende drie instrumenten als een bijdrage aan de rijvaardigheid van de leerlingen onderscheiden en successievelijk in het traject gezet:

1. De eventueel (verbeterde/verkorte) klassieke rijopleiding, uitmondend in rijexamens naar CBR-normen
2. Het onder begeleiding van een ervaren chauffeur rijden
3. Het zelfstandig rijden met op regelmatige tijden terugkomen, om het rijgedrag (waar nodig) bij te sturen en te perfectioneren.

**OPBOUW**Fase 1

Leerlingen die deelnemen aan het leerlingstelsel Primaire Opleiding Chauffeur Goederenvervoer (POCH-G), volgen via de traditionele wijze, of in verkorte vorm, de rijopleidingen B, C en E die aan de WRV-eisen voldoen.

Op basis van het behalen van B, wordt een toelatingsbewijs voor C afgegeven. Voor het voldoende afleggen van de examens voor C en E, wordt een rijvaardigheidsbewijs aan de leerling afgegeven.

### Fase 2

Wanneer leerlingen in het bezit zijn van de rijvaardigheidsbewijzen voor B, C en E, kan worden begonnen aan het meerfase rijopleidingen-traject.

Dit meerfase rijden zou moeten geschieden onder begeleiding van "praktijkbegeleiders" gedurende een periode van twee a drie maanden. In deze periode zouden controleerbaar 15.000 tot 30.000 kilometers moeten worden afgelegd.

De praktijkbegeleiders dienen ervaren en volwassen chauffeurs te zijn, die de opleidingen didactiek en opleidingen hebben gevolgd en een bijbehorend examen hebben afgelegd.

Ter verkrijging van ervaring lijkt in deze fase internationaal rijden essentieel. Aandacht zal moeten worden geschonken aan de verzekeringstechnische aspecten hiervan.

### Vast te stellen:

- Inhoud en examinering praktijkbegeleiders
  - . controle op praktijkbegeleiders
- Opstellen richtlijnen en vaststellen sancties bij niet-navolgen richtlijnen voor:
  - . leerlingen
  - . bedrijf
  - . praktijkbegeleider
- Procescontrole en toetsing
- Afsluiten fase 2 door een additioneel examen?

### Fase 3

Na afsluiten van fase 2 mag een leerling deelnemen aan fase 3.

In fase 3 mag een leerling zelfstandig (uit opleidingsoverwegingen ook internationaal) als chauffeur werkzaam zijn. Hij dient echter actieve bijscholing te volgen bij "volledig bevoegde" rij-instructeurs.

Indien een leerling 18 jaar is en fase 3 met goed gevolg heeft afgelegd en tevens het leerlingstelseldiploma (of PG+) heeft gehaald, kan hij zijn rijvaardigheidsbewijzen van C en E inwisselen voor een rijbewijs.

### Vast te stellen:

- Fase 3 afsluiten met examinering?
- Moet het B-rijbewijs alsnog worden behaald?
- Sancties bij het niet nakomen van de richtlijnen (bijvoorbeeld een leerling terugzetten in de vorige fase)
- Maximum/minimum aantal maanden bijscholing?
- Controle en meetpunten



BIJLAGE 2.Schattingen voor slachtofferreductie

De ongevalstatistieken laten zien dat in circa een kwart van de vrachtwagenongevallen jonge vrachtwagenbestuurders betrokken zijn. Dit blijkt uit de officiële VOR-bestanden over 1990 (zie Tabel 1) en uit een case-control studie (zie Tabel 2). In de laatste studie werd ook een indicatie gevonden voor de leeftijdsverdeling van vrachtwagenbestuurders. Slechts 12% van de vrachtwagenbestuurders vallen in de leeftijdsgroep 18 t/m 25-jarigen. Zij zijn dus oververtegenwoordigd in vrachtwagenongevallen.

Leeftijd	Abs.	%
18 t/m 25	507	24
26 t/m 40	857	41
40+	638	31
onbekend	89	4
<b>Totaal</b>	<b>2091</b>	<b>100</b>

(Bron: VOR (1990))

Tabel 1. Aantallen en percentages vrachtwagenongevallen naar leeftijd van de betrokken vrachtwagenchauffeur

Leeftijd	Ongevallervoertuigen %	Controle-voertuigen %
18 t/m 25	23	12 s
26 t/m 40	42	52 s
40+	35	36 ns

(Bron: Veling en Modde, TT89-23)

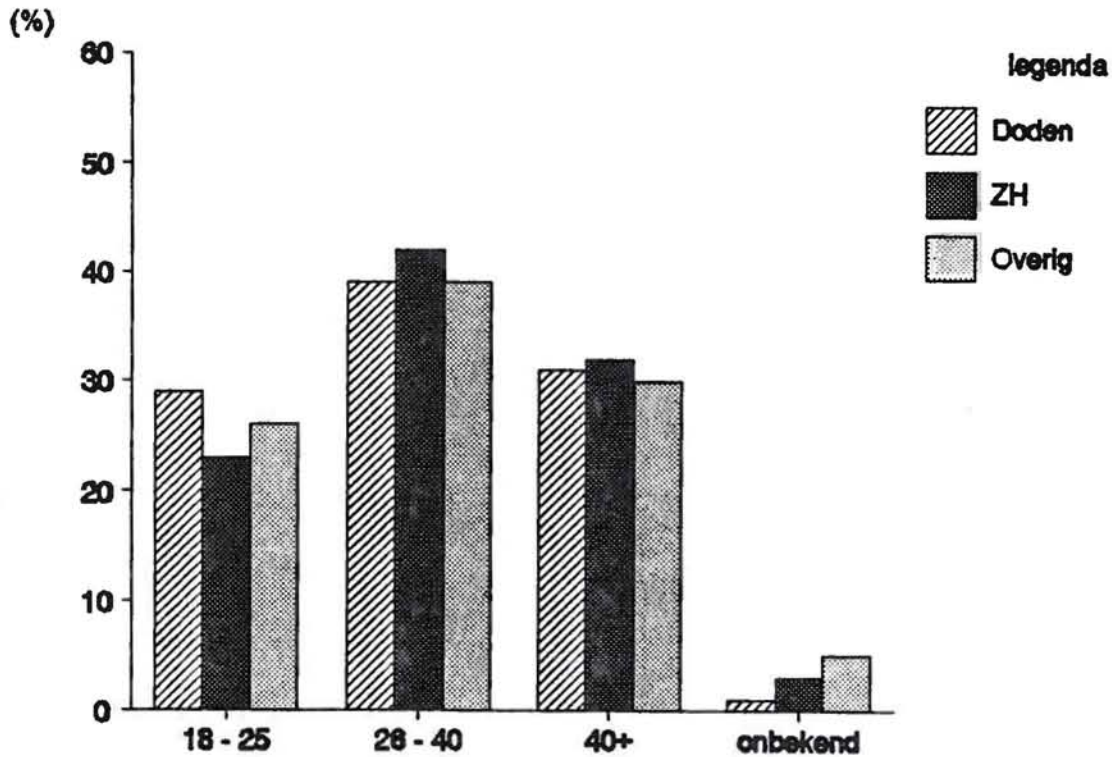
Tabel 2. Leeftijdverdeling van de chauffeurs van een steekproef ongevalsbetrokken chauffeurs en een steekproef niet-ongevalsbetrokken chauffeurs (steekproefaantallen zijn resp. 186 (o) en 377 (c))

Wanneer specifiek gekeken wordt naar de ernst van de ongevallen lijkt het dat jonge bestuurders vaker bij dodelijke ongevallen betrokken zijn (zie Tabel 3 en Afbeelding).

Leeftijd	Dodan		Ziekenhuis gewonden		Overige	
	abs	%	abs.	%	abs.	%
18 - 25	64	29	175	23	406	26
26 - 40	87	39	315	42	614	39
40+	71	31	241	32	461	30
onbekend	2	1	23	3	76	5
Totaal	224	100	754	100	1557	100

(Bron: VOR 1990)

**Tabel 3.** Aantallen en percentages slachtoffers in vrachtwagenongevallen naar leeftijd van de betrokken vrachtwagenchauffeur



Wanneer jonge vrachtwagenbestuurders op een veilige wijze ervaring kunnen op doen, zodanig dat zij niet vaker bij ongevallen betrokken raken dan op basis van hun aandeel van de populatie te verwachten zou zijn, dan zal dit tot reducties leiden in de aantallen ongevallen en gewonden maar kan het grootste effect optreden bij de aantallen doden.

De reductie in het aantal ongevallen zal naar schatting liggen tussen de 7,5 en 16,5 % (156 en 344 ongevallen) ((24% - 12%) +/- 4,5%).

De schatting voor de reductie in de aantallen ziekenhuis gewonden ligt tussen de 6,5 en 15,5% (49 en 117 gewonden ((23% - 12%) +/- 4,5%).

De schatting voor de reductie in de aantallen doden ligt tussen de 12,5% en 21,5% (30 en 48 doden). ((29% - 12%) +/- 4,5%).

Dit betreft schattingen. Ze zijn allemaal gemaakt onder de aanname dat ouderen en jongeren alleen van elkaar verschillen in de mate dat ze ervaren zijn. Mochten er andere relevante verschillen zijn, zoals bijvoorbeeld het soort ritten dat gemaakt wordt, de omstandigheden waaronder gereden wordt, het soort voertuigen etc, dan zijn deze schattingen niet geldig.

Dan is het verschil in ongevalsbetrokkenheid niet alleen terug te voeren op onervarenheid, maar ook op het feit dat jonge chauffeurs vaker rijden onder risicovolle omstandigheden en/of met gevaarlijker voertuigen.