In relatietherapie

De nascholingscursus 'digitale tachograaf' lijkt je misschien niks. Maar met een beetje extra inzicht en de nodige zelfdiscipline kun je jezelf een hoop geld besparen en wie weet, zelfs op goede voet met de digitacho komen.

Frits van Amerongen van VCM adviesbureau en opleidingscentrum in Middelharnis heeft vandaag twaalf cursisten. Behalve een kleine vervoerder, een brandweerman en uw reporter zijn het bijna allemaal eigenrijders met één vrachtwagen. De brandweerman is een vreemde eend in de bijt, want hij heeft een vrijstelling van de Code 95-plicht, maar hij wil zijn papieren op peil houden voor het geval hij als chauffeur aan de slag wil. Instructeur Van Amerongen is helemaal thuis in de gevaarlijke stoffen maar geeft daarnaast ook andere trainingen. Zeker als het om meer veiligheid op de weg gaat, is hij de juiste man op de juiste plaats. Na een korte kennismaking maakt Frits meteen één ding duidelijk: voor kritiek op de regels moet je niet bij hem zijn, maar in Brussel. Daar hebben ambtenaren het hele circus vanachter hun bureaus opgetuigd en vervolgens in wetgeving gegoten. De hoogte van de boetes staat in geen enkele verhouding met het vergrijp, vinden wij bijvoorbeeld. Frits gaat daar niet op in omdat hij er niets aan veranderen kan, maar houdt ons wel voor dat we alleen al om die reden geen (onnodige) fouten met het ding moeten maken. En op ons gemopper over dat stomme ding waarmee altijd van alles misgaat, zegt hij nuchter: „Die kast registreert alleen maar en als jullie je aan de regels en de bedieningsvoorschriften houden, kan er niets misgaan".

Menselijkheid

Vervolgens begint Frits aan de schone taak om ons zodanig vertrouwd te maken met de regels en voorschriften, dat we in het vervolg geen boetegeld meer kwijt zullen zijn. Hij heeft overtuigende argumenten bij de hand: zo kost het rijden zonder chauffeurskaart, al is het maar heel even, standaard € 1.100. Ook kun je maar beter een paar

Het zit voornamelijk tussen de oren, mensen!

Digitacho mag natuurlijk niet ontbreken…

De bekeuringen gaan gemakkelijk door het plafond.

reserverollen papier bij je hebben, opdat je onderweg nooit zonder komt te staan. Zo voorkom je dat een overijverige agent uit – bijvoorbeeld – Frankrijk jou een fors bedrag uit de zak kan kloppen omdat je in dit opzicht in gebreke bent gebleven. ,,Het grote nadeel van de digitale tachograaf,'' zegt Frits, ,,is dat de menselijkheid bij een controle verdwenen is. De pas gaat in de laptop en er komt een bedrag uit. De chauffeur wordt niets gevraagd en hij kan zich daarom ook niet verdedigen. En de interpretatie van de regels valt helaas vaak in ons nadeel uit. Acht uur en 58 minuten is geen verkorte nachtrust en tien uur en twee minuten is een overschrijding van de rijtijd. Een duidelijk verhaal, maar het kost toch overtuigingskracht om dit duidelijk te maken aan een clubje broodrijders. De knop moet in dit opzicht echt om. Daarnaast schort het nog wel eens aan voldoende discipline, probeert Frits ons duidelijk te maken. ,,Stel, je rijdt ergens op je gemak tussen Amersfoort en Zwolle. Ineens is de gang eruit, want helemaal vooraan in het treintje rijdt een brandstoffenvervoerder streep tachtig. Daar hebben we begrip voor en iedereen stelt de cruise-control netjes terug. Maar is het een containerchauffeur die streep tachtig rijdt, dan ventileren we onze ergernis met een heel regiment scheldwoorden op het cb-gerief. En is het een collega uit het oosten die voorop rijdt, dan schiet de ergernismeter helemaal in het donkerrood! Dat is toch vreemd? Tachtig is tachtig, wie er ook voorop rijdt.'' Wat is de oplossing? De rust bewaren. Zo simpel is het.

Discipline

Even voor de koffiepauze krijgen we een filmpje voorgeschoteld waarin een hele reeks zware truckongevallen te zien is. In alle gevallen ging het niet zachtjes, vaak zelfs onbesuisd. Frits wil dat we ons bewust worden van ons eigen gedrag en dat betekent dus ook: aanpassen aan de regels. Maar dat kost tijd, terwijl we altijd haast hebben. En daar zit nu juist een diepe valkuil. ,,We tikken de tachograaf zo snel mogelijk op rijden en scheuren het liefst volgas weg, maar neem toch liever even de tijd. Wat is nu één minuut als je jezelf een heel dikke prent kunt besparen door géén fout te maken? Hetzelfde geldt voor de drie kwartier pauze. Waarom niet standaard vijftig minuten op de klok zetten? Die paar minuten extra kunnen je een hoop geld schelen.''

'WE TIKKEN DE TACHOGRAAF SNEL OP RIJDEN EN SCHEUREN HET LIEFST VOLGAS WEG'

Puntjes op de i

Frits tovert een joekel van een tachograaf op het scherm en via een programma op zijn laptop werkt het ding precies zoals een echte. Met voorbeelden en via vragen van onze kant komen diverse situaties aan bod. Vooraf hadden de cursisten niet gedacht dat je met dit onderwerp een dag kunt vullen, maar de tijd vliegt en we steken heel veel op. Na afloop van de officiële cursustijd blijft iedereen zitten om nog wat puntjes op de i te zetten. Zo komt het onderwerp 'intermodaal' nog eens aan bod. Om het manoeuvreren op trein of boot legaal te maken, is er een prima en zeer werkbare voorziening op de klok gemaakt en Frits laat nog eens zien hoe het exact in zijn werk gaat. Na een uur verlenging is de voorgeschreven 35 uur nascholing met zeven punten verkort. Nog 28 te gaan… ★★

JOHN VAN TENT