

Rij-instructie

ONAFHANKELIJK VAKBLAD VOOR DE VERKEERSOPLEIDING

Auto-impressie: Kia Ceed

Leuk die techniek.
Nu nog ermee leren omgaan

LBKR-voorzitter Jos Post:
'Sanctie is onrechtvaardig'

Pleidooi voor het
rechtergaspedaal

Duits model is prima basis voor Nederland

Rij-instructie

OOK U HOEFT NIETS TE MISSEN OVER DE RIJSCHOLENBRANCHE

- **Natuurlijk wil ik op de hoogte blijven van het belangrijkste nieuws, achtergronden, interviews en reportages in de rijscholenbranche en abonneer mij op het vakblad Rij-instructie.**

(U betaalt voor het eerste kennismakingsjaar 49,50 euro (excl. 6 procent btw. Normaal tarief is in 2016 86,50 euro excl. 6 procent btw). Daarna wordt het abonnement automatisch voor telkens een jaar verlegd, tenzij u dit uiterlijk twee maanden voor de datum dat het abonnement verloopt schriftelijk of telefonisch opzegt).

- **Natuurlijk wil op de hoogte blijven van het belangrijkste nieuws, achtergronden, interviews en reportages in de rijscholenbranche en abonneer mij op het vakblad Rij-instructie én ik ontvang een universele tablethoes die ik naar eigen smaak en inzicht laat personaliseren. Nadat ik abonnee ben geworden, neemt Rij-instructie contact met me op mijn wensen voor mijn unieke tablethoes door te nemen.**



(U betaalt voor het eerste kennismakingsjaar 65,50 euro (excl. 6 procent btw. Normaal tarief is in 2016 86,50 euro excl. 6 procent btw). Daarna wordt het abonnement automatisch voor telkens een jaar verlegd, tenzij u dit uiterlijk twee maanden voor de datum dat het abonnement verloopt schriftelijk of telefonisch opzegt).

Naam: _____

Adres: _____

Telefoonnummer: _____

E-mail: _____

Stuur deze bon naar:

Rij-instructie
Postbus 5003
1380 GA Weesp

Of bel naar 0294 - 410 333. Dan noteren wij uw gegevens en uw voorkeur en sturen wij u een mail ter bevestiging.

Een e-mail is ook mogelijk naar info@rij-instructie.nl. Geef aan wat uw voorkeur heeft en wij mailen per omgaand een bevestiging.

U kunt ook uw gegevens invullen op www.rij-instructie.nl/nieuweabonnee. Het abonnement gaat dan automatisch in.



Inhoud

Actueel/branchegeluiden	4
Pagina FAM	6
Column Theo Vuijk	7
Pagina VRB	8
Brede band rukt op	9
COVERARTIKEL: Het Duitse model	10
Onze burens ontwikkelen zich volop	13
Auto-impressie: Kia Cee'd	15
Wet op de weg	16
Interview voorzitter LBKR Jos Post	18
Leuk, die techniek	22
Column Irma van den Berg	23
Rechterspedaal: ja of nee?	24
Mix van testen voor ziekte van Alzheimer	26
Verkeersongevalanalyse	28

Van de hoofdredacteur

LBKR zoekt graag het pad van het overleg

In deze editie van Rij-instructie staat een uitgebreid interview met Jos Post, voorzitter van de Landelijke Beroepsgroep Kwaliteitsbevordering Rijschoolbranche (LBKR). De aanleiding was een eerste fysieke activiteit van de LBKR in het Gelderse stipje Oene. Druk was het er niet, maar gezellig wel. Maar wat vooral beklifde, was dat de LBKR een aantal serieuze partners om zich heen heeft verzameld. Een paar bedrijven, CNV Vakmensen en ZZP Nederland lieten zich hier zien. Over deze partners kun je denken wat je wilt, maar feit is dat er organisaties zijn die zich willen verbinden aan de LBKR. Dat zegt iets.

Het interview maakt ook veel duidelijk over de wijze waarop de LBKR in de branche staat en welke gedachten er leven. Volgens Jos Post is de stichting geen club van schreeuwers, wordt gezocht naar samenwerking met de brancheorganisaties VRB, BOVAG en FAM en er zijn heldere standpunten waar ze pal voor staat. Enfin, lees het complete artikel en u weet wat u van de LBKR kunt verwachten het komende jaar.

De conclusie is: je hoeft het niet met de LBKR eens te zijn (en het zou handig zijn als er iets minder op Facebook geroep toeterd zou worden, maar dat terzijde), maar de afgelopen maanden zijn er zaadjes geplant voor een prima toekomst. Er is in elk geval een goede kans dat de LBKR een blijvertje is. Dat is ook het CBR blijkbaar opgevallen, want Post vertelt dat de LBKR binnenkort een eerste gesprek heeft met het CBR. Wat dat oplevert weet niemand, maar het kan zomaar de opmaat zijn om structureel met het CBR te overleggen.

De brancheorganisaties VRB, BOVAG en FAM zullen er derhalve aan moeten wennen dat er nog een organisatie bij gekomen is: de vierde. Dat is even wennen en de piketpaaltjes moeten nog worden geplaatst. Je kunt de komst van de LBKR afdoen als 'Het is maar een stichting', 'Ze moet zich nog bewijzen', 'Ze heeft een standpunt dat niet houdbaar is' en 'Ze wordt door de politiek niet serieus genomen', maar dat is allemaal te kort door de bocht. Dit is inmiddels een organisatie die de mening van waarschijnlijk een groot aantal rijschoolhouders verwoordt. Het antwoord op de vraag of Post weet dat in een onderzoek van Rijschoolpro ongeveer de helft van de rijinstructeurs laat weten gewoon achter de huidige praktijkbegeleiding met sanctie te staan zegt alles: "Dan is er ook een helft die er moeite mee heeft."

In het interview reikt Jos Post de brancheverenigingen de hand. Gezien het feit dat de LBKR zich lijkt te ontwikkelen tot een serieuze club, is het raadzaam om met elkaar te gaan praten. Baat het niet, dan schaadt het niet.



LBKR zoekt het overleg

De belangenstichting LBKR heeft binnenkort een eerste gesprek met het CBR. Daarin komen ongetwijfeld de standpunten die deze stichting inneemt naar voren. Ook hoopt de LBKR in gesprek te komen met de brancheverenigingen, overheid, opleiders en het IBKI.



Dit zegt Jos Post, voorzitter van de LBKR, vandaag in een interview in Rij-instructie. De aanleiding is het feit dat de stichting onlangs een eerste bijeenkomst had voor sympathisanten, volgers en iedereen die maar wilde komen. Daar waren ook verschillende partners aanwezig, waaronder CNV Vakmensen en ZZP Nederland.

IN CONTACT

Onlangs liet de LBKR weten dat zij graag in contact wil komen met de brancheorganisaties VRB, BOVAG en FAM. Daar is het nog niet van gekomen en dat vindt Jos Pronk een gemiste kans voor de drie. "Ik denk dat het altijd verstandig is om ergens over te praten. Werkt ons idee niet? Nou, dat kan, maar is er dan een andere oplossing denkbaar die wel werkt en waarmee we op één lijn zitten? Misschien is er wel een plan B of C dat wél haalbaar is", zegt Post onder meer.

KOMT WEL GOED

Post is er trouwens van overtuigd dat het wel goed komt en dat de LBKR uiteindelijk een serieuze gesprekspartner wordt in de branche. Hij trekt een parallel met de VRB. "Laatst hadden jullie in het blad een interview met Peter van Neck, de scheidend voorzitter van de VRB. Die stond er aan het begin net zo op als wij nu en kijk nu eens waar ze staan."

Het interview met Jos Post begint op pagina 18.

Is meer asfalt eigenlijk wel nodig?

Het aantal kilometers dat een Nederlander gemiddeld rijdt in de auto daalt al jaren en er is geen enkele aanleiding om aan te nemen dat dit beeld de komende tijd zal veranderen. Er kunnen daarom best vraagtekens worden geplaatst bij de groeiprognoses die worden voorgesteld en je kunt je zelfs afvragen of meer asfalt wel nodig is.

Dit stellen ir. Arie Bleijenberg (auteur van het boek 'Nieuwe mobiliteit'), ir. Huib van Essen (CE Delft) en prof. dr. Bert van Wee (TU Delft) in een recent artikel.

DALING

Sinds 2005 is het aantal per inwoner gereisde kilometers in een auto met bijna 5 procent gedaald en ook in 2017 zijn weer minder kilometers gereden in de auto dan in het jaar ervoor. Volgens de schrijvers zijn er drie oorzaken:

- De gemiddelde snelheid van de auto neemt al sinds 1995 niet meer toe en blijft stabiel rond de 45 km per uur. Hierdoor rijdt men per uur in de auto niet meer steeds grotere afstanden.
- De verstedelijking neemt toe. De meer dan 3 miljoen inwoners van de meest verstedelijkte gemeenten leggen gemiddeld 40 procent minder kilometers in een auto af dan de andere Nederlanders.
- De sterke groei van het vliegverkeer gaat enigszins ten koste van de tijd die we autorijden. Nu al leggen Nederlanders gemiddeld 25 procent van hun totale mobiliteit af in een vliegtuig en dit aandeel groeit verder.

GEEN GROEI

"Deze drie ontwikkelingen zetten door en daarom is te verwachten dat het aantal kilometers dat de Nederlander gemiddeld in de auto aflegt stabiliseert of licht daalt de komende decennia. Het verbaast ons dan ook dat de prognoses die de rijksoverheid hanteert, uitgaan van 10 procent groei in de komende 15 jaar. Wij zien geen aannemelijke redenen waarom dit zal gebeuren."



HAVERKATE

Rijkschooladministratie & Advies

Uw administratie onze zorg !

Voor info zie onze website haverkate-rijkschooladministratie.nl

Rijksstraatweg 99A, 8121 ED Olst, Telefoon: 0570 - 564000, Fax: 0570 - 563852

0570-564000

E-mail: haverkate.adm@live.nl

BEZETTINGSGRAAD

Je kunt tegenwerpen dat de gemiddelde automobilititeit per Nederlander, als autobestuurder en passagier samen, iets anders is dan de ontwikkeling van het autoverkeer in Nederland. Het aantal autokilometers is namelijk met 7 procent gegroeid sinds 2005.

Dat we minder kilometers in een auto zitten en dat tegelijkertijd toch het autoverkeer groeit, heeft twee oorzaken. De bevolking is nog wel wat gegroeid en het aantal mensen dat gemiddeld in een auto zit is afgenomen. De daling van de bezettingsgraad is het belangrijkste. Het afgelopen decennium is de bezettingsgraad gedaald van 1,5 naar 1,4. In de prognoses van de rijksoverheid voor de groei van het autoverkeer wordt uitgegaan van een verdere daling van de bezettingsgraad naar 1,3 in 2030. Als dit echter niet gebeurt, komt het volume autoverkeer bijna 8 procent lager uit dan nu wordt voorspeld."

CONCLUSIE

Op basis hiervan concluderen de drie geleerden: "Wij vragen ons af of deze verdere daling van de bezettingsgraad een realistische verwachting is. Gaat de deelauto de bezettingsgraad niet juist verhogen? Mogelijk vooral in combinatie met verdere verstedelijking? Gaat het klimaatbeleid van het nieuwe kabinet invloed hebben op de toekomstige bezettingsgraad van de auto?", laten de drie weten. Waarna ze concluderen: "Als de daling van het autogebruik per inwoner van de afgelopen 10 jaar doorzet en als de uitgangspunten uit de lage prognose voor de bevolkingsomvang en bezettingsgraad uitkomen, dan groeit het autoverkeer niet verder. Dit is een flink verschil met de twee prognoses van de rijksoverheid die op 10 tot 30 procent groei van het autoverkeer tot 2030 uitkomen."

Fietzers en voetgangers huisverig voor zelfrijdende auto

Er is meer inzicht in de reacties van fietsers en voetgangers in het verkeer nodig om zodoende de algoritmes van zelfrijdende voertuigen straks goed te kunnen afstemmen. "Het gaat dan enerzijds om het begrijpen van de signalen waar je als conventionele bestuurder op reageert als je een fietser of voetganger ziet en anderzijds om het begrijpen van, vooral, informeel gedrag van fietsers en voetgangers.

MITSSEN EN MAREN

Dit zegt Marjan Hagenzieker, hoogleraar verkeersveiligheid TU Delft en wetenschappelijk adviseur bij SWOV, in een blog op verkeerskunde.nl. De strekking is dat er nog te veel mitsen en maren zijn ten aanzien van de komst van de zelfrijdende auto; een mening die ze eerder ook al in Rij-instructie verkondigde. Onlangs ronden Hagenzieker en haar team het onderzoek 'Zelfrijdende auto's, wat betekent dit voor fietsers en voetgangers' (een coproductie van SWOV en TU Delft) af en daaruit blijkt dat het gros van de deelnemers vertelde dat ze zich voorzichtiger gedroegen en meer

afstand hielden bij het zelfrijdende voertuig, terwijl een minderheid aangaf juist minder voorzichtig te zijn geweest omdat ze vertrouwen hadden in het zelfrijdende voertuig. De resultaten zijn voor een vervolgonderzoek en dat gaat er dan ook komen.

1 op de 5 lapt rijadvies gewoon aan de laars

Ongeveer één op de vijf ouderen die te horen krijgen dat ze vanwege de ziekte van Alzheimer niet meer kunnen autorijden, negeert het advies en neemt gewoon achter het stuur plaats. "Hoewel de overgrote meerderheid van de patiënten iets met het rijadvies gedaan had, is het wel zorgelijk dat er patiënten zijn die toch doorrijden na een negatief rijadvies."



Dit schrijft Dafne Piersma in haar promotieonderzoek 'Fitness to drive of older drivers with cognitive impairments'. Piersma onderzocht in hoeverre bepaalde testen een voorspellend karakter hebben voor de wijze waarop de ziekte van Alzheimer gevolgen heeft voor de rijgeschiktheid (zie de pagina's 26 en 27 in deze editie), waarbij ze tevens onderzocht in hoeverre mensen die te horen krijgen dat ze beter niet meer kunnen autorijden toch achter het stuur kruipen. Dit geldt voor 21 procent en dat is een zorgelijk aantal, vindt ze.

We overschatten onszelf

We overschatten ons eigen rij- en parkeergedrag en bovendien dat van onze partner. Slechts 7 procent vindt dat zijn of haar partner slechter dan gemiddeld rijdt. Van de overige 93 procent vindt 60 procent zijn of haar partner even goed als de gemiddelde Nederlandse chauffeur, en 33 procent beoordeelt hem of haar zelfs als beter dan de gemiddelde automobilist.

Dit leert recent onderzoek van Easypark, een organisatie die zich richt op betaalbaarheid bij parkeren.

Het blijkt dat mannen veel meer dan vrouwen hun eigen rijvaardigheden hoog inschatten. Neem bijvoorbeeld parkeren. Rond 44 procent van de vrouwen zoekt liever een andere plek dan dat ze gaan klooiën, terwijl dit maar voor 27 procent van de mannen geldt. Mannen zijn ook makkelijker in hun weggedrag. 22 procent van het mannelijke deel vindt bijvoorbeeld dat zij best wel even op de stoep of het fietspad mogen parkeren als zij geen parkeerplaats kunnen vinden. Vrouwen geven minder vaak aan dat te doen (8 procent).

De FAM bouwt aan de toekomst

Het zijn drukke, of zeg maar gerust hectische tijden als bestuurder van een brancheorganisatie. Er spelen behoorlijk wat zaken binnen onze branche. En dan heb ik het over van alles. Het is onder meer druk op de werkvloer. Met name in de opleidingen komen we vele handjes tekort. Of het nu A-, B-, C- of CE-instructeurs zijn: de goede zijn niet dik gezaaid en liggen zeker niet voor het oprapen. Dit zal nog even duren en dat doet pijn op alle fronten. Uiteraard weet iedereen dat dit ook uitmondt in te lange wachttijden voor alle categorieën. Dit is uiterst vervelend en dat moet opgelost worden, dat moge duidelijk zijn. De FAM wil zich dan ook op alle mogelijke manieren inzetten om samen met andere brancheorganisaties en het CBR tot een oplossing te komen. Voor zowel de praktijk als de theorie moet een einde komen aan deze 'eewigdurende' tekorten door verschillende oorzaken. De FAM spreekt met alle leden uit om er alles aan te doen om het tij te keren. Maar wel op een zodanige manier dat niet iedereen weer de dupe wordt van de te nemen maatregelen.

Op onze laatste ledenvergadering van 8 februari hebben de leden zich hierover uitgesproken. Wij hebben een mening geventileerd die wij zullen delen met de met ons samenwerkende brancheorganisaties BOVAG en VRB

en uiteraard met het CBR en CCV. De FAM kent als geen ander de problematiek in onze branche. De FAM is dan ook bereid om hier samen aan te werken en gezamenlijk oplossingen te zoeken waar we ons allemaal in kunnen vinden. De FAM en de leden zijn zich er sowieso van bewust dat er flinke stappen gemaakt moeten worden op weg naar professionalisering van onze branche.

Er wordt dan ook hard gewerkt door onze leden en diverse commissies. Een werkgroep is samen met een professioneel bedrijf bezig met een nieuwe website en een nieuw logo. Een mooie website waar je alles kunt vinden over de FAM en over de leden van de FAM.

Ook de leden van de FAM krijgen hier allemaal hun eigen pagina om te laten zien wie ze zijn, wat ze doen en hoe ze werken. Door heel Nederland kan de consument straks zien wat wij - de FAM-leden - voor hem of haar kunnen betekenen.

Ook kan de consument straks, indien nodig, een klacht achterlaten die uiteraard serieus behandeld zal worden. En er zal duidelijk te lezen zijn wat de voordelen van een FAM-rijkschool zijn. Ook komt er een afgeschermd pagina voor de leden. Hier kunnen ze alles terugvinden voor wat betreft afspraken, notulen, belangrijke data en het antwoord op de vraag: bij wie moet ik

zijn met welk probleem? Waar zit mijn bestuur en wat houdt ze bezig?

Onze commissie Innovatie is hard bezig met nieuwe ideeën en ontwikkelingen voor de toekomst. Er wordt onderzoek gedaan naar welke externe organisaties ons kunnen bijstaan in onder andere gezamenlijke inkoop, arbeidscontracten, juridische bijstand enz. enz. Het is erg mooi om te zien hoe de FAM-leden dit bestuur ondersteunen op de weg naar professionalisering van de branche. De FAM begrijpt dat er wat moet veranderen. De FAM begrijpt dat het zo niet langer kan. De FAM wil vooroplopen in deze ontwikkelingen en steekt zijn nek uit voor de branche en voor de toekomst.

Wie zou er nu geen lid willen zijn van een club als de FAM. Wij staan voor een gelijk speelveld op alle fronten. Maar altijd open en eerlijk op alle fronten. Wie zich misdraagt moet gestraft worden, wie presteert moet beloond worden.



Ruud Rutten,
voorzitter
FAM



De FAM in 99 woorden

Heb je een vraag? Dan kun je me gerust bellen, geen probleem. Dat is een van de veelgehoorde zinnen tijdens de afsluitende borrel na elke ledenvergadering, zo ook tijdens de laatste. Kennis en ervaring delen en elkaar helpen waar je kunt, zijn misschien wel de sterkste eigenschappen van de FAM. Daarnaast zijn in alle klankbordgroepen

leden van de FAM vertegenwoordigd en lobbyt de FAM bij overheden etc. voor een verdere professionalisering van de branche. De duidelijke visie van de FAM en de mix van aspecten die ik hierboven noem, maakt van de FAM niet een branchevereniging, maar dé branchevereniging!

Jos Dek, Dek opleidingen



FAM
| www.famverkeersscholen.nl
A Orionweg 6 89 33 AH Leeuwarden



De nieuwe Gezondheidsverklaring, die weet wat

De nieuwe Gezondheidsverklaring, die weet wat. Die conclusie kunnen we langzamerhand wel trekken, ruim drie maanden nadat de Eigen verklaring de Gezondheidsverklaring is geworden. Los van de naamsverandering is er een aantal wezenlijke veranderingen doorgevoerd en die pakken niet allemaal goed uit. De belangrijkste wijziging is dat, vanwege privacy wetgeving, niet langer de rijschoolhouder maar de leerling de verklaring moet invullen. Ik vraag altijd aan een nieuwe leerling bij de start van de opleiding of ze de verklaring willen invullen, zodat de instructeur deze tijdens de eerste les kan door nemen. Dat geeft namelijk veel informatie die tijdens de opleiding wordt gebruikt.

Die vragenlijst is best wel 'een dingetje'. Allereerst zijn er meer vragen gekomen. Daarbij is het opmerkelijk dat wij wél een voorbeeld van de Gezondheidsver-

klaring hebben met meer vragen, maar dat die nog steeds niet op de site van het CBR staat en dus niet kan worden ingevuld. Dat moet snel gebeuren. Bovendien heeft een aantal leerlingen moeite met het invullen van de vragenlijst. Wij hebben een paar keer meegemaakt dat een vraag niet goed is ingevuld - een nee moest een ja zijn of andersom. Dit moest dus worden aangepast. Nou, ik kan u verzekeren: dat gaat niet makkelijk. Vanuit onze zorgplicht richting de leerling adviseer en help ik de leerling waar mogelijk, maar je hebt een lange adem nodig om dat gedaan te krijgen.

Ik wil dit aankaarten bij het CBR en ik vraag me af of meer rijschoolhouders zich hierin herkennen. Met meer reacties en ervaringen staan we sterker, dus ik zie uw reactie met belangstelling tegemoet.

En dan zijn er nog die enorme prijsver-

schillen in het verplichte onderzoek van een psychiater wanneer sprake is van een spectrumstoornis, zoals ADHD. Rij-instructie schreef daar de vorige editie over. Die prijsverschillen zijn bizar en in alle gevallen zijn ze enorm hoog. Tussen 100 en 250 euro voor een gesprek van tien minuten, dat is niet uit te leggen. Bovendien blijkt doorgaans dat de bevindingen van de psychiater 1 op 1 overeenkomen met de bevindingen van de eigen behandelend arts of psychiater. Je betaalt dus fors voor iets dat je al weet. Dat moet anders kunnen.

Conclusie: er moet nog veel worden verbeterd aan het traject met de Gezondheidsverklaring. Nu kan ik me voorstellen dat het CBR hierbij met handen en voeten gebonden is aan de wetgeving. Maar ik hoop dat de branche en het CBR in deze samen kunnen optrekken, want dat is in ieders belang.

Theo Vuijk is eigenaar van verkeersschool Fly-Over (zie www.rijschool-flyover.nl) in Den Haag en heeft het beste voor met de branche. Hierboven geeft de ras-Hagenees zijn ongezoeten mening over een thema dat hem bezighoudt.

Beste maatjes met de automaat

Lang geleden hadden we meer technisch onderlegde leerlingen dan tegenwoordig. Jongens hadden toen nog vaak een schakelbrommer waar ze in hun vrije tijd aan sleutelden. Het verschil in de rijles tussen jongens en meisjes was destijds best groot.

Waar je als rijinstructeur heel veel en bij herhaling de technische aspecten van de bediening van de auto uit moest leggen aan de vrouwelijke leerlingen, was dat bij de heren een peulenschild.

Tegenwoordig is dat heel anders, soms zelfs bijna andersom. Want met name de jongens gamen tegenwoordig liever dan dat ze aan brommers sleutelen. Bovendien zijn de schakelbrommers vrijwel verdwenen. Zo begint dat ook met auto's te gaan: de handgeschakelde exemplaren worden langzaam aan vervangen door de automaat. En zeg nou zelf, het is wel heel ontspan-

nen rijden en de aandacht gaat veel meer uit naar het verkeer dan naar de bediening van het voertuig. Het zou de leerlingen bovendien een aantal rijlessen schelen, wat financieel gunstig voor hen is.

Bij veel automerken is de automaat-uitvoering tegenwoordig al niet meer duurder dan de handgeschakelde versie. Sterker nog, het gebeurt al dat er juist bijbetaald moet worden voor de handgeschakelde auto. Er is zelfs al een automerk dat geen handgeschakelde diesels meer in productie heeft. Waar men vroeger de automaatrijders uitlachte en bestempelde als bejaard, zijn er nu steeds meer jongeren die de voorkeur geven om in zo'n auto te rijden. En met het oog op de toekomst en het milieu komen er meer elektrische auto's op de markt, die dan tevens automaat zijn. Ook lease-auto's zijn vaak als automaat uitgevoerd, die vervolgens weer een tweede leven

krijgen als occasion.

Maar zolang er nog een automaataantekening op het rijbewijs staat zullen de meeste aspirant-bestuurders toch eerst beginnen om te leren koppelen en schakelen, want dat geeft toch nog steeds de meeste mogelijkheden. Dus vooralsnog ziet het er nog niet naar uit dat we allemaal les zullen gaan geven in de automaat.

Eric Bakker,
voorzitter VRB



Pilot ID-controle CCV

De CCV-divisie van het CBR is deze week gestart met een pilot waarbij het identiteitsbewijs van de kandidaat wordt gecontroleerd aan de hand van een echtheidskenmerk. Het is met nieuwe technieken nu mogelijk om op digitale wijze deze controles uit te

voeren, in plaats van dit visueel te doen. Deze pilot wordt uitgevoerd omdat het CBR hiermee ervaring wil opdoen. De

chip in het rijbewijs kan met behulp van de mobiele telefoon gecheckt worden. Daarmee wordt inzichtelijk gemaakt of de gegevens die op het rijbewijs staan dezelfde zijn als die op de chip staan. Wanneer dat niet het geval is, is er sprake van identiteitsfraude en wordt er aangifte gedaan tegen de kandidaat. Daarbij wordt de huidige procedure tegen identiteitsfraude gevolgd. De gegevens uit de chip worden niet op

de mobiele telefoon opgeslagen. Twee examinatoren en een aantal streekproefnemers van de divisie CCV zullen deze pilot gedurende een maand gaan uitvoeren. De controles zullen plaatsvinden bij praktijkexamens, nascholingscursussen, toets besloten terrein en de praktijktoets. Na afloop zal worden geëvalueerd en wordt besloten of deze manier van controleren definitief wordt ingevoerd.

Bij de VRB kun je altijd terecht

Sinds 2003 werken wij, Marcel van den Bergh en Willem van Kooten, met veel passie en vakbekwaamheid als zowel auto- als motorinstructeur. Het vak rijinstructeur houdt meer in dan lesgeven alleen. Wij zijn daarom VRB-lid omdat de VRB een organisatie is die klaarstaat voor de rijsschoolhouders en de schakel vormt tussen verschillende instanties, zoals gemeente, CBR en het ministerie van Verkeer. Als er een probleem is, kun je altijd bij hen terecht met vragen en suggesties.

De bestuursleden werken op vrijwillige basis en in eigen tijd. Soms zijn er bedrijven die proberen binnen te komen bij rijsscholen door een gelijk klinkende naam te gebruiken. Bij twijfel kun je het beste een van de bestuursleden bellen en hier

melding van maken om onrust en verwarring tegen te gaan. Ook ons overkwam dit en gelukkig kon de VRB ons duidelijkheid geven voordat wij erin megingen. De VRB is een goede aanvulling om samen sterk te staan. Samen bereik je meer dan alleen.



VRB
www.vrb.nu
T 06 28 28 48 36
A Klimmerseind 28 6245 HH Eijsden

Brede band rukt op

De laatste jaren zijn er verschillende veranderingen waar te nemen in de banden die de gemiddelde Nederlandse auto onder de auto heeft.

Een snikhete zomerdag vraagt om andere banden dan een ochtend met strenge vorst en bij droog weer rijd je het beste op een autoband die bij regen levensgevaarlijk is. Het zijn allemaal waarheden die er eigenlijk toe nopen dat je om de haverklap van banden moet wisselen, maar zo werkt dat natuurlijk niet. En gezien het geringe aantal echte slippartijen met een ongeluk tot gevolg is het blijkbaar ook niet nodig. Wat we momenteel

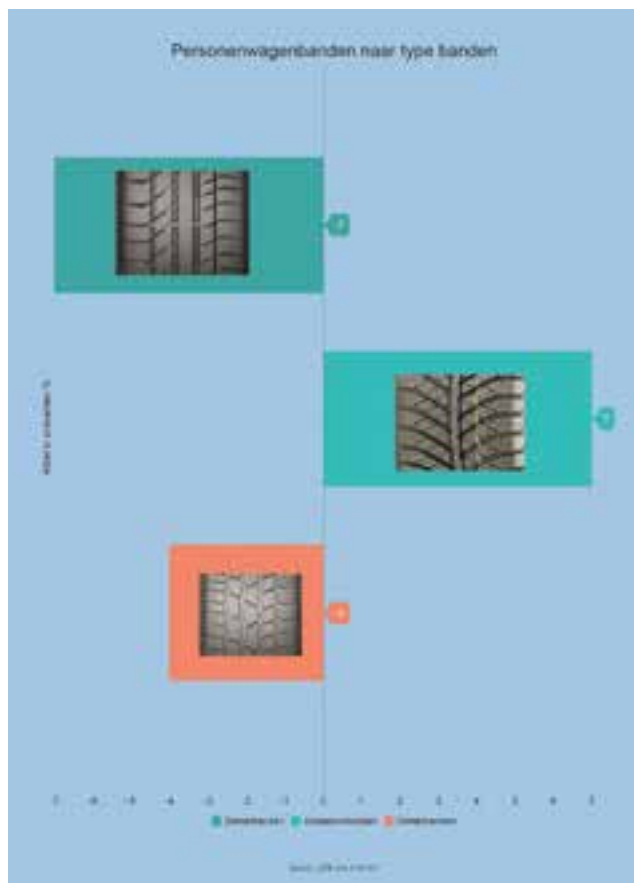
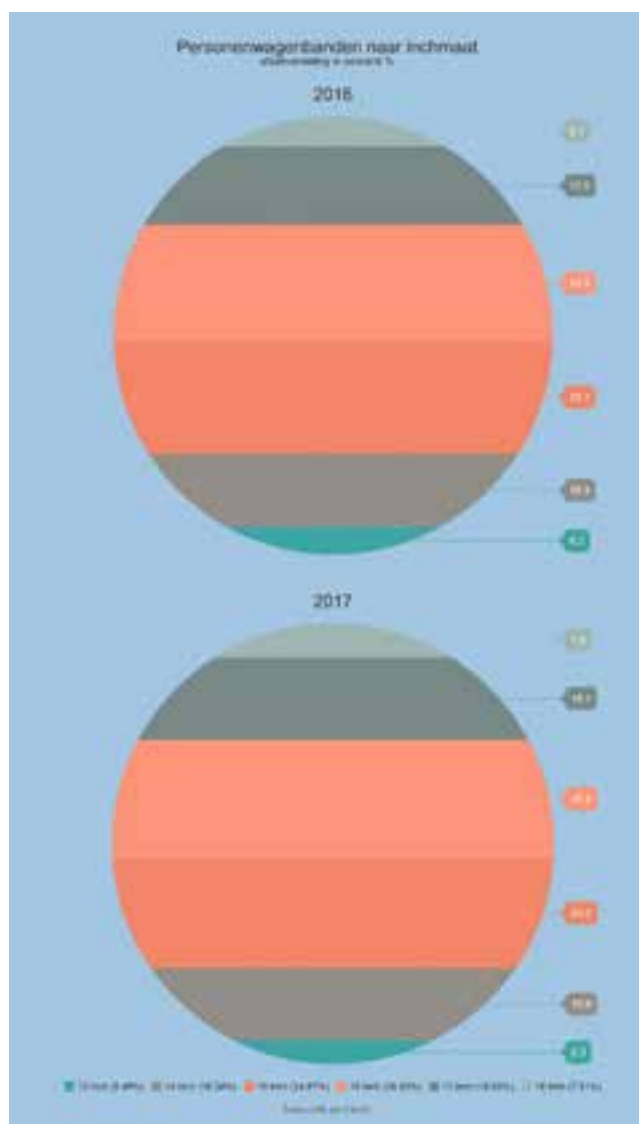
dan ook zien is de trend dat de zogeheten allseasonband steeds populairder wordt ten koste van de specifieke zomer- of winterband, maar heel snel voltrekt zich dit niet. Volgens gegevens van de brancheorganisatie Vaco werden in 2017 71,1 procent zomerbanden, 14,2 procent winterbanden en 14,7 procent allseasonbanden verkocht. Een jaar eerder waren de verhoudingen 72,7, 14,1 respectievelijk 14,1 procent. Dat valt dus mee, maar

als je het procenten groei en daling afzet, dan blijkt dat er 4 procent minder winterbanden en 7 procent minder zomerbanden worden verkocht en dat de winst zit in de allseasonbanden.

Een andere trend - en deze is wat beter zichtbaar - is dat er steeds meer brede banden worden verkocht. In 2017 had meer dan de helft (53 procent) een inchmaat van 18 inch of meer. Iets specifieker: 7 procent is 18 inch, 20 procent 19 inch en 26 procent 20 inch. Aan de andere kant van de streep wordt alleen maar terrein verloren, waarbij geldt: des te smaller de band, des te meer deze uit de gratie raakt.

De band die het meest wordt verkocht, heeft bandenmaat 205/55/16. 14,4 procent van

de totale bandenafzet bestaat uit banden met deze maatvoering. Dat de brede band populairder wordt, heeft veel te maken met het uiterlijk. Iedere rijinstructeur hoort echter te weten dat een brede band niet per se meer contact maakt met het wegdek, maar dat is niet per se waar. De voetafdruk van een brede band is wel breder, maar ook korter dan die van een smallere. Het belangrijkste voordeel van breed is dat het meer grip in de bocht oplevert, maar een nadeel is dat de banden bij nat wegdek veel meer moeite hebben om het water af te voeren. Een smalle band snijdt als het ware door het water heen. Maar in dit verband is het goed te weten dat het in Nederland - en dit is echt waar - 93 procent van de tijd droog is.



Nieuwe inrichting branche biedt veel voordelen

Het Duitse model als basis voor Ne

Financieel directeur René Verstraeten van het CBR sprak tijdens de ledenvergadering van de VRB lovende woorden over een aantal aspecten van de manier waarop de rij scholenbranche in Duitsland sinds begin dit jaar is georganiseerd. En het is wel vaker naar voren gekomen dat dit model perfect zou passen in Nederland. Maar wat is er dan zo bijzonder aan? Rij-instructie ging het na.

Elf jaar. Zolang heeft het in Duitsland geduurd voordat de rij scholenbranche was hervormd. Nu is Duitsland met al z'n deelstaten die er allemaal iets over willen zeggen anders georganiseerd dan Nederland, maar we willen er alleen maar mee aangeven dat een hervorming van het systeem een lange adem vereist. Daar is trouwens iedereen in Nederland ook wel van doordrongen. Ruud Rutten, voorzitter van de FAM, bijvoorbeeld laat regelmatig vallen dat er nog heel wat tijd overheen gaat voordat de branche eindelijk op orde is. En ook Jos Post, voorzitter van de

LBKR, laat in deze editie van Rij-instructie weten dat hij drommels goed beseft dat veranderingen niet van vandaag op morgen zullen worden doorgevoerd. Maar belangrijker is dat vorig jaar belangrijke stappen zijn gezet, niet in de laatste plaats omdat minister Van Nieuwenhuizen van Infrastructuur en Waterstaat de verplichte invoering van de Verklaring Omtrent het Gedrag (VOG) bekendmaakte. En gezien de besprekingen die de brancheorganisaties VRB, FAM en BOVAG onlangs in Den Haag heeft gevoerd, is het niet denkbeeldig dat dit jaar belangrijke slagen worden gesla-

gen. Met waarschijnlijk het gegeven dat dit jaar de eerder ingediende wijzigingsvoorstellen inclusief de passage met ideeën voor de langere termijn die moeten leiden tot een nieuwe WRM, bewaarheid zullen worden. Er is immers niet voor niets aan het CBR gevraagd hun licht te laten schijnen over het aanbevelingendocument van de VRB, FAM en BOVAG.

NODIGE KRITIEK

Maar goed, we hadden het over Duitsland. Basis voor de veranderingen die bij onze oosterburen zijn doorgevoerd is het rapport REFORM des FAHRLEHRER RECHT dat is opgesteld door Bernd Brenner, voorzitter van de BAGFA (de federale vereniging van opleidingscentra voor rijinstructies). Hoe-

In Duitsland moeten rij scholen voldoen aan veel meer eisen dan in Nederland.



Nederland? Waarom niet

wel minder uitgesproken dan in Nederland was er in Duitsland namelijk ook de nodige kritiek op het systeem, maar dat is met de nieuwe wetgeving rechtgezet. Wat zijn dan die belangrijke verschillen met Nederland? Deze:

- Iedere rijsschool is verplicht aangesloten bij een bond.
- De opleiding tot rijinstructeur is dwingend voorgeschreven.
- De toelating tot de opleiding van rijinstructeur heeft verplichte onderdelen die op diverse gedeeltes op universitair niveau getoetst worden.
- Het eerste deel van de opleiding beslaat 770 lesuren en bestaat uit een pedagogisch en een methodisch traject. De kosten hiervan bedragen rond de achtduizend euro per opleiding.
- Het tweede deel bestaat uit de opleiding tot rijsschoolondernemer. Dit bestaat uit duizend lesuren en kost twaalfduizend euro. Tijdens zowel het eerste als het tweede deel krijgt een aspirant-instructeur 8,50 euro per uur betaald.
- Na het behalen van de zogenoemde Fahrlehrerscheinen is bijscholing verplicht. In vier jaar tijd moeten drie theoriedelen worden gevolgd.
- Als je tussentijds structureel slechte resultaten haalt (lees: te veel leerlingen

aflevert die het gemiddelde niveau niet hebben), dan moet je bij TUV op het matje komen. TUV (CBR in Nederland) is de instelling die controleert of iedereen zich aan de eisen houdt. Zij functioneren dus niet alleen als exameninstituut voor de leerling.

UNANIEM

Essentieel in de harmonisatie is dat de rijsschoolhouders het systeem unaniem ondersteunen. En zoals iedereen weet is uniformiteit in Nederland ver te zoeken, dus daar ligt de eerste uitdaging. Ten tweede is het cruciaal dat iedere rijsschoolhouder lid is van een brancheorganisatie. Dat maakt de besluitvorming een stuk makkelijker én de overheid weet waar ze aan toe is.

Aan de drie brancheverenigingen VRB, BOVAG en FAM legden we een aantal vragen voor over dit systeem en - zoals wel vaker de laatste jaren - kwam er één eensgezind antwoord.

Er is voor nieuwe toetreders als rijinstructeur een enorme drempel, zoals de kosten die aan een opleiding zitten en het gewenste niveau en als je er toch aan begint is er een volgende drempel om een eigen rijsschool te beginnen.

Hebben jullie het idee dat deze heel strenge eisen ook in Nederland haalbaar zijn. Zo ja, waarom wel en zo nee, waarom niet?

“Het grootste verschil is dat in Duitsland professionele, hoogwaardige en daardoor kostbare scholing verplicht is en in Nederland alleen een examenmodel wordt gehanteerd. Dat werpt in Duitsland een heel hoge drempel voor toetreders op en lijkt in Nederland niet alleen (politiek) onhaalbaar, maar ook ongewenst. Het kan immers ook mensen ontmoedigen om voor het vak te kiezen. Tegelijkertijd constateren we dat het huidige examenmodel de poort juist wagenwijd openzet.”

“Wat FAM, BOVAG en VRB betreft moet er gekeken worden naar een combinatie van elementen naar Duits model en uit het voorstel in het aanbevelingendocument, zodat de professionaliteit, kennis en kunde van Nederlandse instructeurs en rijsschoolhouders op een acceptabel niveau komt en iedereen in deze branche een fatsoenlijke boterham kan verdienen.”

De bijscholing is in Duitsland om de vier jaar en als je het niet goed doet en ook als je slechte kandidaten aflevert (of blijft afleveren) moet je op het matje komen. Is dit model ook in Nederland door te voeren?

“Om de benodigde professionalisering in Nederland te bewerkstelligen, is het van groot belang dat er ook regelmatig controles plaatsvinden. In Duitsland gebeurt dat periodiek, zoals hier ook met de bijscholing en praktijkbegeleiding, maar daar wordt ook tussentijds ingegrepen als de examenresultaten van leerlingen langere tijd ondermaats blijken. Er wordt dan door de autoriteiten gekeken wat er aan de hand is, hoe dit opgelost kan worden en zo niet, dan kan de vergunning worden ingetrokken. Naast het opkrikken van de professionaliteit van instructeurs vinden FAM-BOVAG-VRB het zeer zeker de moeite waard om deze mogelijkheid te onderzoeken.”

De veiligheidswaarde

Ondanks de grote verschillen tussen de landen lijken er geen grote verschillen in de ‘veiligheidswaarde’ van deze opleidingen te zijn. Dit is minder vreemd dan men op het eerste gezicht zou denken, omdat ongevallen waarbij jonge beginnende bestuurders betrokken zijn veelal worden veroorzaakt door een gebrek aan zogenoemde ‘hogere-ordevaardigheden. Bij hogere-ordevaardigheden gaat het om zaken als gevaarherkenning, risicoperceptie, risicoacceptatie, zelfreflectie en het op elkaar kunnen afstemmen van de eigen vermogens en de risico’s die men in het verkeer aangaat. Aan deze zaken wordt zowel in Nederland als in de ons omringende landen nog weinig aandacht besteed in de basisrijopleiding. België heeft 1 oktober 2017 echter een voorzichtige stap voorwaarts gezet.

Onderzoek in Denemarken heeft aangetoond dat het ongevalsrisico in het eerste jaar van het rijbewijsbezit in enige mate kan worden teruggedrongen door praktijklessen en theorielessen verplicht te stellen met aandacht voor hogere orde vaardigheden die niet of moeilijk te testen zijn op het rijexamen.



René Verstraeten, financieel directeur van het CBR, liet tijdens de ledenvergadering van de VRB weten dat hij graag zou zien dat de eensgezindheid die er in Duitsland is er ook in Nederland zou zijn.

Iedere rijinstructeur is in Duitsland verplicht lid van een brancheorganisatie. In Nederland is dat nog ver weg, als het er ooit al van komt. Maar zou dat een zegen zijn voor de branche?
 “Een verplichting om aan te sluiten bij een branchevereniging kan zeker van toegevoegde waarde zijn, omdat dan ook beter en vaker kan worden opgetreden bij wanbeleid. Voor rij scholen zelf is lidmaatschap überhaupt van toegevoegde waarde omdat op die manier invloed kan worden uitgeoefend. Een verplichting houdt echter ook in dat van de brancheorganisatie wordt verwacht dat deze als politieagent gaat optreden, zoals de Orde van Advocaten, en het is de vraag of dat in Nederland geaccepteerd wordt en gewenst is.”

In Duitsland is er een groot zelfreinigend vermogen, in die zin dat de rij schoolhouders zelf hebben gewerkt aan dit nieuwe model. Gezien onder andere de reacties op social media over de bejegening van de VRB, BOVAG en FAM is in Nederland eensgezindheid ver te zoeken. Moet dat wel het doel zijn waarnaar moet worden gestreefd?
 “Door de hoge (opleidings)eisen in Duitsland heb je daar doorgaans ook een ander, meer toegewijd type (fulltime) instructeur en rij schoolhouder; bovendien zijn het er relatief minder dan in ons land en kan er bij wanbeleid dus

sneller en strenger worden opgetreden. Desondanks is ook in Nederland het gros van de branche sterke voorstander van verdere professionalisering; het debat wordt vaak gekaapt door een klein groepje dat met een afwijkende mening prominent op de voorgrond treedt.”

Het heeft in Duitsland jaren geduurd voordat dit er door is gekomen. Kan Nederland het wel lijden om er ook zo lang over te doen, of is enige haast langzamerhand geboden?

“Natuurlijk zouden we de veranderingen liever gisteren dan vandaag doorgevoerd zien, maar we zijn nu eenmaal gebonden aan het politieke proces en moeten ons daaraan conformeren, anders verandert er namelijk helemaal niks.”

Wordt er op enigerlei wijze samengewerkt met de Duitse collega's en zo ja, in hoeverre en wat wordt hiervan verwacht?

“Er wordt niet intensief samengewerkt, maar er is wel regelmatig contact en er wordt kennis uitgewisseld, onder andere ook via de Europese koepel waar BOVAG zitting in heeft.”

Zijn er meer landen waar Nederland wat van kan leren?

“Jazeker, je kunt van elk land dingen

leren, maar daar zijn nu geen concrete voorbeelden van.”

Is het eigenlijk niet vreemd dat er in de EU niet wordt gewerkt aan één systeem?

“Ja, maar dat zien we natuurlijk in meer branches gebeuren. Elke lidstaat heeft op bepaalde vlakken autonomie en die wordt niet zomaar opgegeven. En laten we ook niet onvermeld dat hier in Nederland ook heel veel dingen wel goed geregeld zijn die we niet naar een lagere, gemiddelde Europese standaard willen laten dalen.”

In feite komen de voorgaande vragen neer op de vraag of jullie net als René Verstraeten ook zo lyrisch zijn over de situatie in Duitsland?

“Verstraeten pleitte bij de VRB-vergadering niet voor het Duitse systeem, maar gaf aan dat voorstellen vanuit de branche zélf altijd een groter draagvlak hebben dan systemen die van bovenaf opgelegd worden. FAM-BOVAG-VRB kijken al jaren nadrukkelijk naar elementen van het Duitse systeem om de rij scholenbranche in Nederland naar een hoger niveau te tillen en om uiteindelijk ook de verkeersveiligheid daarmee te vergroten.

Duitsland en België ontwikkelen zich volop, Engeland blijft achter

In 2013 vroeg het toenmalige ministerie van Infrastructuur en Milieu de SWOV om het Nederlandse rijschoolstelsel te vergelijken met die in de ons omringende landen (Duitsland, België en het Verenigd Koninkrijk). Tussen de vier landen bestaan grote verschillen als het om de rijopleiding gaat. In Duitsland is daarover veel geregeld (en dat is sinds 1 januari dit jaar nog meer), in het Verenigd Koninkrijk is juist weinig geregeld.

Duitsland

Leerlingen zijn in Duitsland verplicht om minimaal veertien theorielessen van 90 minuten en twaalf praktijklessen van 45 minuten te volgen voordat ze rijexamen mogen doen. Naast deze verplichte theorie- en praktijklessen moeten men kunnen aantonen zes uur EHBO-les te hebben gevolgd. Er is geen officieel curriculum met leerdoelen. Wel zijn er in de Duitse regelgeving enkele thema's vastgelegd die in de theorielessen aan de orde dienen te komen (bijvoorbeeld over afstand houden en snelheid). Hoewel er geen officieel nationaal curriculum is, is er wel een curriculum dat veel gebruikt wordt door rij scholen en dat is ontwikkeld door de Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände. In het hoofdartikel staan de belangrijkste eisen om te kunnen toetreden.

België

In België is men niet verplicht om rijles bij een rij school te nemen voordat men rij-examen doet. Sinds juni 2017 zijn de regels om een rijbewijs te halen in Vlaanderen ingrijpend veranderd. Om een rijbewijs categorie B te behalen moet de leerling sla-gen voor een theorie-examen, een rijopleiding volgens en tot slot ook sla-gen voor een praktisch examen. Vanaf 17 jaar mag men theorie-examen doen. Dat examen mag worden afgelegd zonder eerst lessen te hebben gevolgd. Maar wie na twee keer niet slaagt moet voor een derde examen een bewijs van deelname scholing (12 uur) in een erkende rij school voorleggen. Wie slaagt voor de theorie krijgt een attest dat 3 jaar geldig is. Met dit attest kan een voorlopig rijbewijs worden aangevraagd. Er

zijn twee types van voorlopig rijbewijs:
A: Voorlopig rijbewijs met begeleider. Sinds 1 oktober 2017 moet in Vlaanderen de begeleider een vormingsmoment volgen van 3 uur vóór hij begeleider kan worden. Die vorming is 10 jaar geldig. Maximaal 2 begeleiders kunnen ver-meld worden op het voorlopig rijbewijs van de leerling. Dit voorlopig rijbewijs is 36 maanden geldig.
B: Voorlopig rijbewijs zonder begeleider, 18 maanden geldig. Hiervoor moet je eerst 20 uur praktijkles worden bij een erkende rij school. Als deze erkende rij school oordeelt dat de leerling in staat is om alleen verder te oefenen wordt een bekwaamheidsattest afgegeven. De oefenperiode van een voorlopig rij-bewijs is vanaf 1 oktober 2017 ook veranderd: je moet minimaal 9 maanden oefenen met een voorlopig rijbewijs vóór het examen afgelegd kan worden.

De derde optie is een rijopleiding volgen bij een erkende rij school en vervolgens

praktijkexamen doen. Wie na 1 oktober 2017 een voorlopig rijbewijs aanvraagt zal ook 'een terugkommoment' moeten volgen. De regeling over niet meer geldige voorlopige rijbewijzen wordt aangepast. Ook bijzonder is de proef 'Rijbewijs op school.' Leerlingen in het laatste jaar secundair onderwijs kunnen in het schooljaar 2017-2018 op school theorielessen van de rijopleiding volgen.

Sinds juni 2017 is ook het afleggen van een praktijkexamen aanzienlijk veranderd:

De kandidaat moet:

- Door loting 2 van de 6 mogelijke manoeuvres kunnen uitvoeren.
- Zelfstandig een op voorhand bepaalde bestemming bereiken met gps of door verkeersborden te volgen, dus zonder aanwijzingen van de examinator.
- Op de computer een risico-perceptietest uitvoeren.



Het voorlopig rijbewijs in België.



In Engeland ben je vrij om les te nemen of niet.

TOETREDING

Om in België rijles te mogen geven, moet men brevetten hebben gehaald. Brevet II geeft recht tot het geven van praktijkles in personenauto's en brevet III geeft recht tot het geven van theorieles.

De wettelijke voorwaarden om rijlesgever te worden zijn:

- Lichamelijk geschikt zijn om een geneeskundige schifting voor bestuurder van groep 2 (uitzondering niet voor lesgever theorie).
- Geen ontzegging van het recht tot sturen.
- Een blanco uittreksel uit het strafregister model 2 voorleggen (vergelijkbaar met VOG).
- Minimaal drie jaar in het bezit van rijbewijs B.

“Wie in België een voorlopig rijbewijs aanvraagt, moet sinds 1 oktober ‘een terugkoment’ volgen”

Nadat men de brevetten II en III heeft gehaald, mag men rijles geven, maar mag men nog niet met een eigen rijkschool beginnen. Voor een eigen rijkschool heeft men brevet I nodig. Dit is het brevet voor ‘rijkschooldirecteur of adjunct-rijkschooldirecteur’. De opleiding voor dit brevet gaat overwegend over bedrijfsbeheer en ondernemerschap. Om hun bevoegdheid te behouden, dienen rijinstructeurs voor ieder brevet ieder jaar minimaal twaalf uur bijscholing te volgen. Een bijscholing voor brevet 1 maakt deel uit van een cyclus van 4 jaar. Dit betekent dat de 4 van de 5 onderwerpen aan bod gekomen moeten zijn. Voor de overige brevetten is een bijscholingscyclus van 3 jaar van toepassing. Nog een opmerkelijk verschil met Nederland is de verplichte salariering. Om hun bevoegdheid te behouden, dienen rijinstructeurs voor ieder brevet ieder jaar minimaal twaalf uur bijscholing te volgen.

Verenigd Koninkrijk

In het Verenigd Koninkrijk kunnen aspirant-automobilisten zich voorbereiden op het rijexamen nadat ze 17 jaar zijn geworden. Dit doen zij door een voorlopig rijbewijs aan te vragen waarmee zij onder begeleiding mogen oefenen. De begeleider moet minimaal 21 jaar oud zijn en drie jaar over zijn of haar rijbewijs beschikken. Men mag met een voorlopig rijbewijs overal rijden, maar niet op autosnelwegen.

Gemiddeld rijden leerlingen 14 maanden onder begeleiding voordat het rijexamen wordt afgelegd. Het praktijkexamen kan pas worden afgelegd nadat men is geslaagd voor het theorie-examen. Het theorie-examen kent een apart onderdeel ‘gevaarherkenning’. Rijlessen bij een erkende rijkschool zijn niet verplicht. Veruit de meeste mensen nemen echter wel rijles bij een erkende rijkschool als aanvulling op begeleid rijden. Slechts 1 procent bereidt zich voor zonder een enkele rijles te nemen. Aan de andere kant neemt ook maar ongeveer 1 procent uitsluitend rijlessen zonder onder begeleiding te oefenen.

“Grote verschillen in rijopleiding bij onze buurlanden”

TOETREDING

Elke persoon in het Verenigd Koninkrijk die minimaal vier jaar in het bezit is van rijbewijs B en geen ontzegging van het rijbewijs heeft gehad, kan de opleiding tot rijinstructeur voor het B-rijbewijs volgen. Een algemene vooropleiding is niet vereist. Het examen voor rijinstructeur bestaat uit drie deelexamens. Het eerste deelexamen is het theorie-examen. Dit gaat niet alleen over de verkeersregels, maar ook over de theorie van het lesgeven. Een apart onderdeel van deelexamen I vormt de gevaarherkenningstoets. In deelexamen II wordt de rijvaardigheid van de aspirant-rijinstructeur getoetst en in deelexamen III wordt zijn of haar vaardigheid in het geven van rijinstructie getoetst. Bij dit laatste onderdeel speelt de examiner de rol van leerling tijdens een gefingeerde rijles.

Als men voor de drie deelexamens geslaagd is, is men ‘advanced driving instructor’ (ADI) en mag men een rijkschool starten. Werken in loondienst komt weinig voor. Men begint als zelfstandig rijkschoolhouder of men gaat deel uitmaken van een grote rijkschool als franchisenemer.

Er bestaat geen verplichte bijscholing voor rijinstructeurs. Wel voert de Driving Standards Agency (DSA; het Britse CBR) zogenoemde ‘check tests’ uit. Elke rijinstructeur wordt om de vier jaar door een inspecteur van de DSA getest. Deze check test is gelijk aan het reeds besproken deelexamen III.

Gevestigde orde kan last krijgen van nieuwe Koreaan

Kia Ceed kan pijn gaan doen

Kia neemt met de derde generatie van de Cee'd afscheid van het apostrofje. Het zal allemaal best. Veel belangrijker is of de nieuwe Cee'd het de concurrentie lastig kan maken. Het antwoord is ondubbelzinnig ja.

Tijdens de Autosalon van Genève (deze wordt nu gehouden en duurt tot en met zondag 18 maart) is er weer veel nieuws, zoals gewoonlijk. Een van de blikvangers - en zeker op de stand van Kia - is de nieuwe Cee'd, die een concurrent moet worden van de VW Golf en Opel Astra, om maar eens wat illustere auto's in het eivolle C-segment te noemen.

STINGER

Het lijnenspel van de Cee'd is gebaseerd op dat van de peperdure Stinger (kost rond een ton). De Cee'd oogt hierdoor vooral wat agressiever, met een nieuwe grille en neus, lagere luchtinlaten en een subtiele achterspoiler. Er is ook ruimte gewonnen. Niet in de lengte en ook niet in de wielbasis, maar in de breedte: er is 20 millimeter meer Cee'd dan er ooit aan Cee'd was.

DIESELMOTOREN

Onder de motorkap van de nieuwe Kia Cee'd vinden we twee benzine- en twee dieselmotoren. Kia levert de Cee'd met 1-liter turbobenzine driebcilinder en met 1,4-liter T-GDi, die respectievelijk 120 pk en 140 pk produceren. Bij de diesel is vooral de geheel nieuwe U3 dieselmotor interessant voor deze branche. De 1,6-liter CRDi komt er in twee variaties: de instapper is goed voor 115 pk, terwijl de krachtigere 136 pk produceert.

COMPLEET NIEUW

Nieuw is ook het interieur, compleet nieuw zelfs. Kia heeft de laatste jaren toch al naam gemaakt op dit gebied (van voornamelijk hard plastic beschikt elke

Kia tegenwoordig over een prima interieur dat is gemaakt van dito materialen). Onlangs publiceerde De Telegraaf een eerste rij-indruk en daarin werden vooral de stoelen, de goede zithouding ten opzichte van het stuur en de vele verstelmogelijkheden van datzelfde stuur geroemd.

INFOTAINMENT

Een blikvanger in het interieur is het infotainmentscherm dat in 5, 7 of 8 inch te verkrijgen is, afhankelijk van het gekozen model. Verder is de nieuwe Cee'd voorzien van diverse slimme veiligheidssystemen, zoals High Beam Assist, Driver Attention Warning en Forward Collision Warning. De prijs is nog niet bekend, maar een vanafprijs van 21.000 euro ligt voor de hand. Daarmee is het goed denkbaar dat de Cee'd de gevestigde orde pijn gaat doen.



“Nieuwe Kia Ceed kan gevestigde orde pijn gaan doen”

WET OP DE WEG

Notoire verkeersovertreders worden harder aangepakt

“Het is belangrijk veilig gedrag te stimuleren met een hardere aanpak van notoire verkeersovertreders en met campagnes. We gaan door met campagnes als de Bob-campagne, voorlichting over drugs en verkeerslessen door VVN. Daarnaast zal ik deze zomer een nieuwe campagne lanceren om mensen te stimuleren hun aandacht op de weg te houden.”

Dit laat minister Cora van Nieuwenhuizen van Verkeer en Infrastructuur weten in een speciaal dossier over verkeersveiligheid op Verkeerskunde.nl. Van Nieuwenhuizen meldt onder andere dat ze verkeersveiligheid als nationale prioriteit zit en dat daarbij oude concepten zijn uitgewerkt.

“Ik voel me persoonlijk zeer gedreven om me in te zetten voor een betere verkeersveiligheid. Mensen moeten zich veilig voelen in het verkeer. Ouders moeten met een gerust hart hun kinderen uitwaaien als ze ‘s ochtends naar school fietsen. Ouderen moeten er onbezorgd op uit kunnen gaan: boodschappen doen of langs bij familie of vrienden.”

BIJDRAGE LEVEREN

Ze meldt ook dat ze het niet alleen kan: iedereen die een bijdrage kan leveren, moet een actieve rol spelen. “Of het nu gaat om beleidsmakers, wegbeheerders, weggebruikers, maatschappelijke organisaties of handhavers: allemaal hebben we een rol bij het bevorderen van de verkeersveiligheid.”

STRATEGISCH PLAN VERKEERSVEILIGHEID

Later dit jaar publiceert Van Nieuwenhuizen het Strategisch Plan Verkeersveiligheid, waarin maatregelen en acties staan om veilig gedrag te stimuleren. “Dan heb ik het over campagnes en maatregelen om de weg in te richten.

Maar bijvoorbeeld ook over slimme snufjes in de auto. En indien nodig passen we de regels aan. Daarnaast pakken we roekeloos gedrag strenger aan, verhogen we het aantal boetes en staandhoudingen en vergroten we de pakkans.”

WINST

Veel winst valt te halen bij het veiliger maken van wegen in het algemeen en van regionale en lokale wegen in het bijzonder. “Regionale en gemeentelijke wegen moeten echt veiliger. Daar zijn de meeste ongelukken (85 procent) en vallen de meeste slachtoffers (62 procent)”, laat ze weten. In dit verband zegt ze onder andere: “Wanneer blijkt dat een bepaald type rotonde veel veiliger is dan een andere, of dat een bepaald type stoeprand veiliger is dan andere, dan delen we deze kennis en maken we nieuwe afspraken.”



Revolutionair theoriesysteem voor klassikaal lesgeven

- geen internet nodig
- duidelijk beeldmateriaal
- optioneel andere categorieën

Leerhetverkeer
Online oefenen

- makkelijk in gebruik
- oefen op smartphone, tablet, mac of pc
- oefen overal, altijd!




Geen voorrang verlenen grootste probleem

Geen voorrang verlenen is de belangrijkste oorzaak van ongevallen met een dodelijke afloop.



Dit staat in het SWOV-onderzoek 'Risicofactoren nader onderzocht: 50 km/uur-kruispunten' waarin zogeheten 'safety-performance-indicatoren' (SPI's) zijn bestudeerd. SPI's helpen wegbeheerders om een proactief verkeersveiligheidsbeleid te voeren.

OOZAKEN

Natuurlijk vertelt u uw leerling alles over het voorkomen van ongevallen. Sterker, dit is de basis van de rijopleiding. Maar het is niet denkbeeldig dat u niet weet welke oorzaken in respectievelijke volgorde kunnen leiden tot een ongeval. Welnu, de SWOV heeft dit voor ongevallen met dodelijke afloop in kaart gebracht:

- Voorrangverlening. In 82 tot 84 procent van de ongevallen is dit de oorzaak of een deel van de oorzaak. Zeker of mogelijk van toepassing.
- Onaangepaste snelheid is tussen 15 en 59 procent van de ongevallen de oorzaak.
- Roodlichtnegatie is in 11 tot 16 procent van de gevallen een van de problemen.
- Rijden onder invloed is tussen 1 en 16 procent de oorzaak.
- Vermoeidheid, afleiding en lichtvoering van het voertuig zijn andere oorzaken, maar hiervan kon niet worden vastgesteld in hoeverre deze bijdragen aan de ongevallenstatistieken.

Laat je niet afleiden

1. Maak in je gezin of op je werk de afspraak: tijdens het rijden ben ik even niet bereikbaar.
2. Zorg dat je niet in de verleiding komt om berichten te lezen of telefoongesprekken te voeren onderweg. Laat je telefoon in je tas of leg hem in het dashboardkastje.
3. Toch lastig om de verleiding te weerstaan? Er zijn handige apps die je kunnen helpen, zoals Drive Safely Keep Focused, In-traffic Reply, Safe Drive Pod of Automodus.

Deze drie tips geeft Veilig Verkeer Nederland (VVN) aan automobilisten om te voorkomen dat ze worden afgeleid door hun smartphone. VVN zegt te begrijpen waarom mensen worden afgeleid ("Er gebeurt buiten van alles, je ziet veel om je heen, je hoort iets op de radio, je kinderen zitten achter in de auto. En wat

dacht je van de smartphone die vrijwel altijd binnen handbereik ligt? Allemaal triggers die je uit je concentratie kunnen

halen"), maar keurt het niet goed. Vandaar deze drie tips, die u natuurlijk ook aan uw leerlingen kunt meegeven.

4 procent van de tijd let je niet op

Per uur rijdt je gemiddeld honderd kilometer. En geloof het of niet: daarvan let de gemiddelde automobilist 3,5 kilometer niet op de weg.

Dit staat in een onderzoek dat door Peugeot in Groot-Brittannië is uitgevoerd. Hierbij zijn automobilisten uitgerust met een speciale bril en het blijkt dat in iets minder dan 4 procent van de tijd automobilisten niet opletten. Voor verkeerspsycholoog Gerard Tertoolen is het kraakhelder: "Het is duidelijk dat mensen voor een heel groot deel met andere dingen bezig zijn dan de weg", laat hij in een interview met EditieNL weten. Tertoolen meent dat dit onder andere wordt veroorzaakt door het gegeven dat steeds meer handelingen in de auto worden geautomatiseerd. Een andere oorzaak is dat veel automobilisten hun eigen rijvaardigheid schromelijk overschatten (zie ook het nieuwsbericht op de pagina's 'actueel' voor in deze editie). "Veel mensen vinden zichzelf een uitstekende chauffeur die alles onder controle heeft. Dat maakt de verleiding om iets anders te doen groter", aldus Tertoolen, die verder laat weten dat "het idiote idee" van multitasken niet bestaat: we kunnen gewoon niet meer dingen tegelijk.

Voorzitter LBKR Jos Post wil graag overleggen

‘Praktijkbegeleiding met sanctie is onrechtvaardig’

Het was een vreemde start die de Landelijke Beroepsgroep kwaliteitsbevordering Rijschoolbranche (LBKR) in de zomer vorig jaar maakte, maar inmiddels kunnen we vaststellen dat deze belangenorganisatie de zaken aardig voor elkaar heeft. Voorzitter is Jos Post uit Zwolle en hij heeft, evenals zijn medebestuurders, een helder beeld van wat hij wil en waar de LBKR voor staat. Alle aanleiding voor een interview.

Nog heel even terug naar afgelopen zomer. De details besparen we u, maar als uit het niets brak binnen de actiegroep ‘Rijscholen in Verzet’ heibel uit, waarna Gerda van Voorst, Margreet Arkema, Bert van de Weerd en Jos Post eieren voor hun geld kozen en de club verlieten. Van Rijscholen in Verzet hebben we nadien weinig méér gehoord dat dat ze Rijscholen in Vooruitgang is gaan heten, maar de LBKR timmert stevig aan de weg.

PETITIE

In de zomer werd een petitie aangeboden aan de Tweede Kamer, de stichting kreeg gaandeweg structuur, er werden meerdere bliksemenquêtes gehouden, in december kwam de stichting met een eigen zogenoemd vervolgdokument (als vervolg op de petitie die in juni is aangeboden), onlangs was er een eerste bijeenkomst in Oene voor iedereen die zich geroepen voelde om daarbij te zijn en de speciale pagina op Facebook telt inmiddels 533 volgers (van wie een klein aantal regelmatig wat wilde kreten het land in stuurt, maar dat terzijde). Sec genomen zijn 533 vaste volgers niet veel (getalsmatig zit dat tussen VRB en BOVAG in. Het grote verschil is echter dat het bij deze twee organisaties om leden van een vereniging gaat en bij de LBKR om sympathisanten die geen lid kunnen worden), maar hoe dan ook verwoordt de LBKR een andere mening dan die van de brancheorganisaties FAM, BOVAG en VRB.

TWEE ONDERDELEN

Die afwijkende mening staat in het ver-

volgdokument en met name twee onderdelen zijn essentieel anders. De eerste: de LBKR is mordicus tegen de sanctie op de praktijkbegeleiding (die moet worden afgeschaft). En de tweede: LBKR spreekt zich nadrukkelijk uit voor het opzetten van een kwaliteitsregister waarmee de goeden van de kwaden kunnen worden gescheiden (zie voor de speerpunten van de LBKR het kader bij dit artikel-red.)

BEST TEVREDEN

Voorzitter Jos Post is alles bij elkaar best tevreden over hoe het allemaal loopt.

“We hebben 533 vaste volgers, rond de vijftig rijschoolhouders hebben een financiële bijdrage gedaan - de laatste tijd groeit dat trouwens -, we hebben in CNV Vakmensen en ZZP Nederland trouwe bondgenoten en we hebben een aantal zakelijke partners. Dus ja, na iets meer dan een half jaar heb ik het goede gevoel dat we er staan.”

Kun je nog eens heel kort uitleggen waarom de LBKR er moest komen?

“We missen rechtvaardigheid in het sanctiebeleid. Dat is, vind ik, de basis onder de LBKR. In elk geval is dat mijn belangrijkste motivatie en als ik mijn medebestuurders goed inschat dan geldt dat ook voor hen. Ik ben een groot deel van mijn leven lid geweest van een vakbond en streef te allen tijde naar rechtvaardigheid en dat is het huidige systeem niet. Want? Simpel: als ik jou vertel dat je over vijf jaar examen moet doen om je baan te houden, dan zul je me hard uitleggen, maar in onze branche is dat aan de hand. Het is waar dat er meerdere beroepsgroepen zijn

waar je toekomst afhangt van een toets of zoiets, maar dat zijn er niet veel. En de beroepen die het betreft, gaan ergens over, zoals een piloot.”

Dat valt wel mee hoor. Een voorbeeld: in de grote steden moeten pedagogisch medewerkers die op een kinderopvang werken een taaltoets doen en als ze die niet halen, dreigen ze hun baan te verliezen. Het lijkt eerder een trend dan een uitzondering.

“Dat zal best, maar dan nog gaat het om een eenmalige toets. In onze branche wordt om de vijf jaar getwijfeld aan je competenties. Als je laat blijken dat je je vak beheerst, moet je het vijf jaar later weer en vijf jaar daarna weer laten zien. Daar zit de onrechtvaardigheid.”

“Bovendien hebben wij het idee dat het anders kan. Ook wij zijn tegen uitwassen en ook wij vinden dat die moeten worden aangepakt, maar dat kan op andere manieren dan met de huidige praktijkbegeleiding en daar strijden wij voor.”

Een onderzoek van Rijschoolpro vorig jaar toonde aan dat ongeveer de helft van de rijschoolhouders helemaal niets heeft tegen de huidige praktijkbegeleiding inclusief sanctie. Wat zegt dat?

“Ik heb die cijfers niet scherp voor ogen, maar als dat zo is dan zegt dat dat de helft er dus ook tegen is. Laatst hadden wij een poll en daar blijkt iets anders uit.”

Maar dat was wel een gekleurde poll, want in de begeleidende tekst stond dat jullie met de

“We hebben alleen een andere mening, maar dat is toch niet erg?”



Jos Post: 'Wij hebben het idee dat het anders kan.'

uitslag zouden pleiten voor afschaffing van de sanctie.

"Ik ben het niet met je eens dat het gekleurd is, maar het zegt mij sowieso veel meer dat een overgrote meerderheid van de mensen die de poll hebben ingevuld, en dat zijn ook mensen die niet tot onze vaste volgers horen, ertegen is."

De drie brancheorganisaties zitten regelmatig met de politieke partijen rond de tafel en bereiken daar best veel. Bovendien is hun daar duidelijk geworden dat het afschaffen van de sanctie geen haalbare kaart is. Ook de LBKR wil graag wat bereiken bij de politiek, maar dat lijkt niet te lukken.

"Dat ben ik niet met je eens. Zojuist (we spreken elkaar tijdens de bijeenkomst in Oene-red.) kwam een Kamerlid van de SP langs, dat zegt best wel iets. Bij gesprekken met de politiek gaat het altijd om de lange adem, dat weet iedereen. Je hebt niet één gesprek en morgen heb je iets voor elkaar. Ging het maar zo. Maar de politici met wie wij hebben gesproken, begrijpen heel goed waar wij voor staan en waarom we het systeem onrechtvaardig vinden. Daarnaast: de praktijkbegeleiding is alleen gericht op het geven van rijles. Maar het gaat in ons vak om veel meer onderdelen. Didactische vaardigheden, hoe je omgaat met je klanten, hoe je communiceert en al die zaken vind je niet terug. Dat hebben we aangegeven."

Maar jullie zitten met het standpunt 'sanctie eraf' wel op een eiland?

"Dat klopt, als je het beschouwt volgens de opvatting van de drie brancheorganisaties ten opzichte van ons. De politieke partijen hebben niet voor niets laten weten dat ze erg voor zijn als we zouden samenwerken en dat er één standpunt zou zijn."

Maar als het standpunt over de sanctie niet verandert, dan gaat er geen samenwerking komen.

"Dat kun jij wel zeggen, maar ik weet niet of dat zo is. Laatst hadden jullie in het blad een interview met Peter van Neck, de scheidend voorzitter van de VRB. Die stond er aan het begin net zo op als wij nu en kijk nu eens waar ze staan. Wij wisten echt wel waar we aan

begonnen. We wisten dat er weerstand zou komen en dat het nog een lange weg is. Maar als je die weg nooit inslaat, kom je er nooit."

Jullie hebben de andere partijen inmiddels de hand toegestoken.

"Ja, en dat blijven we doen. De deur blijft openstaan wat ons betreft. Zijn we alleen maar aan het schoppen en schelden, dan kan ik me voorstellen dat niemand zit te wachten op samenwerking met ons. Maar zo zijn wij niet. We hebben alleen een andere mening, maar dat is toch niet erg? Nee, ik baal er niet van dat de toegestoken hand nog niet is aanvaard. Ik snap het, maar vind het jammer en het is vooral een gemiste kans voor hen."

Onlangs deden jullie een compromisvoorstel om bij wijze van pilot jullie voorstel te aanvaarden. Dat is natuurlijk geen compromis, maar los daarvan heeft dat jullie verstandhouding geen goed gedaan. Baal je daarvan?

"Nou balen, dat is zo zwaar aangezet. Maar ik denk dat het altijd verstandig is om ergens over te praten. Werkt ons idee niet? Nou, dat kan, maar is er dan een andere oplossing



Jos Post opent de informele eerste bijeenkomst van de LBKR.

denkbaar die wel werkt en waarmee we op één lijn zitten? Misschien is er wel een plan B of C dat wel haalbaar is."

"Misschien moet je uitzoeken of laten uitzoeken wat de mogelijkheden zijn. Je kunt eraan denken om namens de branche studenten van een hogeschool eens te laten uitzoeken welke mogelijkheden er zijn. Ik ben daar een groot voorstander van en als we gezamenlijk ergens die vraag neerleggen heb je een grotere kans dat het ervan gaat komen. Maar alleen reageren vanuit onderbuikgevoelens is, vind ik, niet goed."

Zijn er in deze branche niet gewoon veel te veel clubjes en dan ook nog clubjes die hooguit praten namens alles bij elkaar rond 1500 rijsschoolhouders? Is het feit dat deze branche blijkbaar niet te organiseren is niet eigenlijk het grootste probleem?

"Dat is zeker een groot probleem, maar dat is inherent aan het feit dat er veel eenlingen zijn."

Speerpunten

Dit zijn de speerpunten van de LBKR:

- Er moet kritisch worden gekeken naar de functionaliteit van de vijfjaarlijkse praktische examens. De cruciale vraag die daarbij moet worden gesteld is: 'Wordt met de huidige WRM onze kennis vergroot en de rotte appels uit de branche gefilterd?'
- LBKR is voorstander van actieve professionalisering, coaching en verplichte bijscholing op diverse gebieden.
- LBKR is voor afschaffen van de huidige sanctie die volgt op een onvoldoende praktijkbegeleiding.
- De praktijkbegeleiding moet een echte praktijkbegeleiding zijn en geen examen.
- Er moeten hoge instroomeisen komen.
- Het opleidingsniveau van de rijinstructeur moet omhoog.
- Er moet een kwaliteitsregister komen.

In Duitsland ben je verplicht lid van een branchevereniging. Is dat een model dat je in Nederland ook graag zou zien?

"Ik ben daar zeker een voorstander van. Ik heb zes jaar in Duitsland gewoond en ben niet alleen daar een voorstander van, maar ook van de manier van opleiden. We hoeven niet het hele Duitse model over te nemen want er zitten ook nadelen aan, maar de basis is goed."

Even terug naar de sanctie: Je mag een geloof hebben, daar is niets mis mee. maar als dat geloof niet haalbaar is, is het dan wel handig om dat geloof te blijven aanhangen?

"Wie zegt dat het niet haalbaar is? Wij geloven er echt in dat het wel haalbaar is. We hebben met verschillende partijen meerdere gesprekken gevoerd over een kwaliteitsregister in de branche en dat heeft ons alleen maar gesterkt in het idee dat het haalbaar is."

“Na iets meer dan een half jaar heb ik het goede gevoel dat we er staan”

Van dat kwaliteitsregister zegt de LBKR dat de overheid dat moet betalen. Dat is toch niet haalbaar in de tegenwoordige tijd waarin de overheid zich alleen maar terugtrekt?

“Kwaliteit in onze branche dient de verkeersveiligheid en dan is het niet vreemd dat je de overheid vraagt om een subsidie te verstrekken. Het onderhouden van het systeem is een ander verhaal. Dat moeten de rijsschoolhouders zelf betalen. En jij stelt dat het met de samenstelling van de huidige regering niet gaat lukken, maar wij zeggen niet dat het met deze regering moet. Ik zeg je net al dat wat wij willen bereiken een kwestie van de lange adem is. Dat is niet erg.”

Waar moet een kwaliteitsregister in jullie beleving aan voldoen?

“Het moet vooral de kwaliteit bevorderen en zichtbaar maken, de rotte appels moeten worden geweerd, het moet niet te duur zijn - waarbij ik opmerk dat de bijscholing en praktijkbegeleiding ook geld en tijd kosten: we moeten er wel in willen investeren - voor de rijsschoolhouders en er moet niet te veel administratieve rompslomp van komen. Mijn vrouw werkt in de zorg en als je ziet hoeveel tijd die kwijt is om te voldoen aan allerlei eisen in het kader van kwaliteit: dat moeten wij niet willen.”

De branche bestaat voor het leeuwendeel uit zzp'ers. Wat kan iemand gemiddeld per jaar dragen voor kosten?

“Dat vind ik lastig om te zeggen. Geen honderden euro's, maar een paar tientjes is te doen en dat is haalbaar.”

Kan de branche van jullie in dit opzicht een kant-en-klaar voorstel verwachten?

“We hebben nog geen stappen gezet, maar we gaan het er zeker met het CBR over hebben.”

Hé? Zitten jullie binnenkort bij het CBR aan tafel? Dat is nieuws.

“Binnenkort hebben we inderdaad een gesprek met het CBR. Of dat een doorbraak is? Het CBR is een van de stakeholders met wie we willen praten en dat het nu lukt, is belangrijk. Ik had het ook wel verwacht. Misschien niet zo snel al, maar het zou ervan komen, was mijn inschatting. De verrassing zou groter zijn geweest als we niet bij het CBR zouden worden uitgenodigd, om het zo maar even te duiden. Er zijn verschillende mensen en partijen die hebben gezegd dat dit nooit zou lukken, maar ik laat me de kop niet gek maken. Wij moeten ervoor zorgen dat we met zo veel mogelijk stakeholders de dialoog aangaan. Dat ontwikkelt zich goed en dat komt onder andere doordat wij ons netjes gedragen.”

De snelheid is niet alleen mooi, maar ook noodzakelijk, want dit jaar wordt er waarschijnlijk een klap op de nieuwe WRM gegeven. En dan moet je alles geregeld hebben.

“Dat is niet waar. De WRM blijft zich ook daarna ontwikkelen en is en blijft een proces van de lange adem. Maar het zou natuurlijk mooi zijn als we wel wat kunnen bereiken, dat zal duidelijk zijn.”

Stel dat de sanctie in de WRM blijft: zijn jullie dan je kroonjuweel kwijt?

“Nee, want zoals ik net al zei, wordt een nieuwe WRM niet in beton gegoten. Het zou wel erg jammer zijn, dat spreekt voor zich.”

Nog even terug naar het CBR: de VRB mocht pas aan tafel met het CBR nadat de minister dat had bepaald, maar alleen als het een vereniging zou zijn met een jaarlijkse ledenvergadering en een democratisch proces. Jullie zijn een stichting en dat is de minst democratische vorm die er is. Als het CBR nu nog steeds stelt dat jullie een vereniging moeten zijn, zijn jullie dan bereid om de stichting om te zetten?

“Wij zijn een jonge organisatie, zijn aan het bewegen en onderzoeken een aantal zaken. Als het CBR dat als harde eis stelt om deel uit te maken van het branchevoorzittersoverleg, dan sluit ik dat zeker niet uit, want wij willen graag aan tafel.”

Iets heel anders: op Facebook is een klein clubje van rijsschoolhouders die altijd, genuanceerd en ongenueanceerd, reageren. Wat vinden jullie daarvan?

“Ik ben het er ook niet altijd mee eens, maar het is wel levendig en het houdt ons scherp. Los daarvan is het natuurlijk wel helemaal hoe het in deze tijd werkt. Je kunt je ook afvragen of een vereniging met één keer per jaar nog wel van deze tijd is?”

Stel: het is 31 december 2023. Hoe wil je dan terugkijken op de afgelopen vijf jaar?

“Op een periode waarin we stappen hebben gezet, zowel met de LBKR als met de branche. We hoeven het ook dan niet altijd met elkaar eens te zijn, maar als we gewoon naar elkaar luisteren en wat doen met opbouwende kritiek en suggesties, dan schieten we al aardig op.”

DUBBELE BEDIENINGEN

GAREKO



Een ingrijpend verschil!



Mercedes a 180

Musicalstraat 5A, Almere, tel.: 036 - 53 123 74, info@gareko.nl, www.gareko.nl

Te weinig kennis van technische hulpmiddelen

Leuk, die techniek. Nu nog ermee leren omgaan

Momenteel zijn er rond de vijftig zogenoemde Advanced driver assistance systems (ADAS), maar het kunnen er nu al net zo goed meer zijn, want het aantal groeit als kool. Hiermee is wel helder dat het steeds belangrijker wordt dat de automobilist er goed mee om kan gaan. Daar is nog een slag te winnen.

Mooi al die ADAS, maar uit onderzoek blijkt dat maar weinig zakelijke rijders hiermee bekend zijn. Het onderzoek is gedaan door verkeerspsycholoog Ilse Harms van Connecting Mobility in samenwerking met RAI Vereniging en Vereniging Zakelijke Rijders (VZR) onder 1.355 zakelijk rijders. Goed om te beseffen: zakelijke rijders rijden doorgaans en zeker gemiddeld in nieuwere en betere auto's dan de gemiddelde consument, waarmee deze cijfers ook minimaal gelden voor auto's in privébezit.

ONVOLDOENDE INSTRUCTIE

De ondervraagde automobilisten weten vaak niet met welke technologie hun auto is uitgerust, hebben de technologie niet bewust aangeschaft (de systemen zitten standaard in de auto) of hebben onvoldoende instructie gehad. "Tegelijkertijd blijkt dat de mensen die weten welke systemen er in hun auto zitten en er bekend mee zijn, deze eerder aanzetten en gebruiken", zegt Harms op de website van RAI Vereniging.

NAAMGEVING

Uit het onderzoek blijkt ook dat de naamgeving van systemen niet altijd overeenkomt met wat mensen denken dat het systeem doet. Bovendien hantieren verschillende automerken verschillende namen voor dezelfde functionaliteit. "Er blijkt een groot verschil te zitten tussen wat de ondervraagden dachten dat een systeem doet ten opzichte van wat het systeem daadwerkelijk doet. In de verschillende namen kwam bijvoorbeeld geen onderscheid

naar voren tussen systemen die alleen waarschuwen (bijvoorbeeld bij het overschrijden van de rijbaanscheiding) of ook daadwerkelijk ingrijpen", valt er te lezen.

VERBETERD

Volgens Jan van Delft, voorzitter van VZR, wordt uit dit onderzoek duidelijk dat het veiligheidsbewustzijn van autobezitters verbeterd kan worden. "Niet alleen voor wat betreft bestaande systemen, maar ook wat betreft de aanschaf van systemen bij het bestellen van een (zakelijke) auto. Daarnaast vormt een aantal van deze systemen de opmaat naar zelfrijdende auto's. En juist die ontwikkeling gaat een belangrijke rol spelen bij de aanpak van files, maar dan moeten de bekendheid, het gebruik en de acceptatie wel omhoog."

FYSIEKE RIJTRAININGEN

Inmiddels zijn er zo'n 50 ADAS-systemen op de markt, waarvan cruisecontrol en navigatie de bekendste zijn. Ook RAI Vereniging-voorzitter Steven van Eijck benadrukt dat deze systemen er juist voor zijn ontwikkeld om de veiligheid van zowel bestuurder, inzittenden als andere weggebruikers te vergroten. Geen overbodige luxe in tijden dat het aantal verkeersongelukken weer toeneemt. "De grootste uitdaging is niet de technologie maar de aanschaf en het gebruik ervan. Wij moeten samen als industrie, retail en automobilisten de handen ineenslaan om de bekendheid met en kennis over deze systemen te vergroten."



Er komen steeds meer ADAS, maar de meeste automobilisten weten er bar weinig van.

VOORLICHTING

Ook zegt hij: "Om ADAS-systemen populairder te maken, is adequate voorlichting nodig. En met de snelle ontwikkelingen op het gebied van ADAS wordt het kennisgat van de automobilist over de auto steeds groter en voorlichting des te belangrijker. Bij iedere nieuwe introductie van een personenauto gaan autoverkopers daarom op uitgebreide technische trainingen bij de importeur om zich te laten bijscholen over alle nieuwe technische snufjes. De dealer gaat vervolgens het gesprek aan met de autokoper. En dat gesprek wordt dus steeds belangrijker - zowel bij het bestellen van de auto met ADAS als bij de aflevering - om de systemen goed uitgelegd te krijgen. Er worden tegenwoordig speciale trainingen aangeboden om de rijvaardigheid met ADAS te vergroten."

Rijles en instructierisico

Momenteel is het -3 graden en de afgelopen dagen was het zelfs -10°C. Kortgeleden woedde er een hevige storm. Vrachtauto's werden omvergeblazen, bomen vielen op mensen en voertuigen. Toen vroeg ik mij af welke risico's er zijn voor rijinstructeur en rijsschool als de leerling letsel oploopt doordat een ander voertuig boven op ons 'waait'. Uit betrouwbare bron weet ik bijvoorbeeld dat er lesauto's zijn die rondrijden met een private lease en slechts een HEMA-verzekering.

Dick Arie Troost, accountmanager van een assurantiebedrijf met ruim veertig jaar ervaring in de rijsschoolbranche, geeft de antwoorden. De meeste rijinstructeurs zijn vaak kleine zelfstandigen zonder arbeidsongeschiktheidsverzekering die het Instructierisico uit onwetendheid misschien evenmin hebben verzekerd. Het instructierisico is een zwaar bedrijfsrisico dat de zzp-rijinstructeur niet kan dragen bij een claim van een leerling die door een verkeerde instructie schade oploopt, zowel bij auto- als motorrijles of bij les aan rijbewijsbezitters.

De leerling kan deze schade namelijk verhalen op de rijsschool. In tegenstelling tot een normale autoverzekering dekt de verzekering met het instructierisico (lesautoclausule) het lesgeven, dat daardoor toegestaan en verzekerd is. Het dekt de aansprakelijkheid van de rijinstructeur voor de schade aan de leerling en de daaruit voortvloeiende schade, ongeacht of de aansprakelijkheid van de rijinstructeur verband houdt met het gebruik van de motorrijtuig of het geven van rijondericht.

Bij een ongeval met materiële schade en ernstig letsel bij zowel leerling als instructeur is de Wettelijke Aansprakelijkheidsverzekering Motorrijtuigen (WAM) van toepassing. Een van de elementen is dat het Waarborgfonds Motorverkeer (vergoedt uitsluitend door motorvoertuigen veroorzaakte schade) in zulke gevallen als verzekeraar optreedt. Kan de verzekeringsmaatschappij bij hevige storm bijvoorbeeld stellen dat de rijsschool de rijlessen gezien de weersvoorspelling beter had kunnen annuleren? Nee, er is geen wettelijk verbod op verkeersdeelname. In het geval dat de (feitelijk) bestuurder wél aansprakelijk is, kan de leerling de rijinstructeur aansprakelijk stellen als blijkt dat die onvoldoende toezicht of controle over zijn leerling

had. Ook komt de WAM er aan te pas, in combinatie met de Aansprakelijkheidsverzekering Bedrijven (AVB). De AVB dekt de aan personen of zaken toegebrachte schade, mits dit binnen de verzekerde hoedanigheid van het bedrijf gebeurt en op voorwaarde dat het bedrijf daarvoor aansprakelijk is.

Leerlingen kunnen nooit meer claimen dan de wettelijke, in de WAM vastgestelde, bedragen. De standaard verzekerde som bij het collectief lesautoverzekeringen is 1.135.000 euro per gebeurtenis, maar die is te verhogen naar 2.500.000 euro. In geval van een claim op de Aansprakelijkheidsverzekering Bedrijven kan de vordering ook boven het verzekerde bedrag uitkomen. De AVB-verzekeraar keert dan uit, maar de leerling kan het meerdere vorderen op de rijsschoolhouder. Het verzekerde bedrag moet dus hoog genoeg zijn.

Behalve de AVB en de verplichte WAM is een Schadeverzekering Inzittenden (SVI) onmisbaar. Juridisch gezien is de rijinstructeur de bestuurder, dus die is aan-

sprakelijk voor alle door de leerling met de lesauto veroorzaakte schades. Maar alle inzittenden behalve de rijinstructeur kunnen een beroep doen op de WAM. Een Schadeverzekering Inzittenden zorgt er dan voor dat zowel de leerlingen als de rijinstructeur verzekerd zijn voor letsel en materiële schade. Een Schadeverzekering Inzittenden is dus niet hetzelfde als een Ongevallen Inzittendenverzekering (OIV). De OIV is een sommenverzekering die een vast bedrag uitkeert als de rijinstructeur of leerlingen bij een ongeval overlijden of blijvend gehandicapt raken. Aansprakelijkheid en schuldvraag doen er niet toe: de OIV keert na een ongeval direct uit.

Het uitkeringsbedrag varieert van blijvende invaliditeit tot overlijden tussen de 10.000 en 50.000 euro. De Schadeverzekering Inzittenden (SVI) beperkt zich daarentegen tot de daadwerkelijk geleden schade van alle inzittenden, zowel voor letsel schade als schade aan de tijdens het ongeval met de lesauto vervoerde spullen. Rijles geven is dus niet zonder risico!





Rechtergaspedaal tijdens rijles en examen: zin of onzin?

Wij stimuleren altijd lezers om een bijdrage te leveren aan een discussie of om een nieuwe discussie te starten. Immers, rijschoolhouders die een mening hebben en daarover willen en kunnen schrijven voegen iets toe. Stef Peek, eigenaar van Rijschool Peek in Fijnaart, stuurde ons een mail met bijgaande visie; of eigenlijk is het een vraag. Een vraag waar we graag antwoorden op zouden willen zien.

Niet elke lesauto is rechts voorzien van een tweede gaspedaal; dat is namelijk niet verplicht in Nederland. Het is dus de keuze van de rijinstructeur, waarbij het kostenplaatje mede kan bepalen om geen tweede gaspedaal te laten monteren. De dubbele bediening mag van elk merk zijn en er is geen keuring verplicht in Nederland.

VERPLICHT

In de ons omringende landen is een keuring wel verplicht en moet er ook verplicht een tweede gaspedaal aanwezig zijn, ook tijdens het rijexamen. In Nederland gelden deze verplichtingen voor wat betreft het tweede gaspedaal dus niet. Hier mag je ook zelf een dubbele bediening monteren, als er maar een rem en een koppeling aan de rechterkant zitten die goed vastzitten en werken.

DEMONTEREN

Er zijn dubbele bedieningen waarbij het gaspedaal kan worden verwijderd door dit te demonteren of de kabelaansluiting los te maken aan de rechterkant. Een van de bekendere inbouwstations is Peter Claassen. Hier monteren ze goede en degelijke kabel-dubbele bedieningen en kunnen ze er ook een tweede gaspedaal bij monteren waarbij het rechtergaspedaal omhoog kan worden geklapt zodat er geen gas meer kan worden gegeven.

VERWIJDERD OF OPGEKLAPT

Het CBR hanteert vele regels, voorschriften en protocollen maar ten aanzien van de pedalen van de lesauto's wordt er niet zo nauw gekeken. Wel stelt het CBR in het vademecum dat het eventueel aanwezige tweede gaspedaal voor

het begin van het examen moet worden verwijderd of opgeklapt. De reden dat het gaspedaal niet zou mogen werken tijdens het examen is dat de examinerator per ongeluk tijdens een ingreep op het rechtergaspedaal zou kunnen trappen.

NOG NOOIT

Ik ben al 28 jaar rijinstructeur en heb nog nooit abusievelijk op het gaspedaal getrapt tijdens een ingreep. Dat zit gewoonweg niet in je systeem. Van een beginnende leerling kun je alles verwachten, dus is het toch wel prettig dat je in de eerste lessen zo nodig zelf even wat extra gas kan (bij)geven.

Ook een leerling die al wat verder is in zijn opleiding kan soms nog verrassen, waarbij het wenselijk kan zijn om snel wat extra gas bij te geven. Denk maar aan de situatie dat een leerling achterom kijkt bij het invoegen en daarbij vergeet om gas te geven. Of in de situatie waarbij we een voorrangskruispunt naderen en rechtsaf slaan en de voorrangsweg op draaien, geeft een leerling soms te weinig gas na de bocht, waarna de achterop-

komende weggebruiker flink moet remmen om een aanrijding te voorkomen (tenzij de instructeur ingrijpt door extra gas te geven). Dit vaak gevolgd door een harde toeter of lichtsignaal van de achteropkomende weggebruiker, gevolgd door wilde armgebaren die aangeven dat je moet doorrijden.

STEM VERHEFFEN

Ook heb ik toch wel een aantal keren tijdens het examen mee moeten maken dat de examiner flink zijn stem ging verheffen door GAS GAS GAS te roepen om maar schade of erger te voorkomen. Als de examiner de beschikking had over het gaspedaal aan de rechterkant zou dat toch veel beter en veiliger zijn?

ERNSTIGE ONGELUKKEN

Maar nog veel erger is het dat er de laatste jaren diverse ernstige ongelukken zijn gebeurd tijdens het rijexamen bij spoorwegovergangen waarbij het gebrek aan een tweede gaspedaal misschien toch wel cruciaal was. Als de examiner ook de beschikking had gehad over een gaspedaal dan waren de lesauto's hoogstwaarschijnlijk niet total loss gegaan, en hadden de betrokken personen niet ternauwernood uit de lesauto's hoeven vluchten, met alle gevolgen van dien.

VEEL VEILIGER

Mijns inziens is het dus veel veiliger als de examiner wel de beschikking heeft over het gaspedaal aan de rechterkant en zou het CBR dus het vademecum beter kunnen aanpassen hierin.

Overigens klopt het vademecum nu ook niet, daar er staat dat het eventueel aanwezige tweede gaspedaal moet worden verwijderd of opgeklapt. Mijn ervaring bij een examiner in Roosendaal is dat die deze keuze pertinent niet accepteert en het tweede gaspedaal altijd direct losmaakt, tot ongenoegen van menig instructeur.

LOSSE ONDERDELEN

Het kan weleens voorkomen dat je als instructeur vergeet om het gaspedaal voor de toets of het rijexamen los te maken, te ontkoppelen of omhoog te klappen. De betreffende examiner maakt dan alsnog het gaspedaal los en legt vervolgens wat onderdelen - zoals rubbertjes - ergens los in de auto. Maar er zijn ook examinatoren die het wel

'Beknibbel niet op extra gaspedaal'

Stef van Peek vraagt wat de mening is van de brancheorganisaties over het rechtergaspedaal. Dat hebben we even nagevraagd.

Ruud Rutten, voorzitter van de FAM, laat weten: "Uiteraard ben ik van mening dat er een goed functionerende, deugdelijke dubbele bediening in een lesauto moet zitten. In de rijles is deze denk ik niet meer weg te denken. Maar voor wat betreft het CBR kan ik me voorstellen dat deze niet echt van nut is. Mocht dit wel zo zijn, dan moet het CBR dit besluit mogelijk herzien."

Irma Brauers, secretaris van de VRB, laat het volgende weten: "Alles wat bijdraagt aan de professionaliteit binnen de branche zou omarmd moeten worden. We hebben bij Peter Claassens (inbouwer van dubbele bedieningen) geïnformeerd, maar een officiële certificering bestaat nog steeds niet. Enerzijds omdat het niet in de voertuigeisen bij het CBR opgenomen is, maar ook omdat niemand zich eraan waagt om hier een uitspraak over te doen."

"Eerste rijlessen geven, lijkt ons bijna een onmogelijkheid om te doen zonder een gaspedaal, dus dat zou eigenlijk wel een voorwaarde moeten zijn. Ook bij het demonstreren tijdens invoegen waarbij enige snelheid noodzakelijk is, moet je kunnen beschikken over een gaspedaal. Als je iets duidelijk wil maken, zoals milieuvriendelijk rijden in combinatie met je verbruiksmeter, is een gaspedaal aan de rechterkant een must. Nog afgezien van het feit dat je je lot als instructeur in noodgevallen overlaat aan een ander, lijkt dat ons toch eigenlijk onwenselijk."

"Verplichten van een gaspedaal is wellicht een brug te ver op dit moment, maar iemand die professionaliteit en bovenal veiligheid en niet in de laatste plaats zijn eigen veiligheid hoog in het vaandel heeft staan, gaat in elk geval naar een erkend inbouwbedrijf en bekknibbelt niet op een gaspedaal dat maar 150 euro extra kost."

Tom Huyskens van BOVAG reageert: "Hoewel de put niet pas gedempt moet worden als er een kalf verdronken is, gaat een verplichting voor een tweede gaspedaal toch iets te ver. Je zou daarmee duizenden rijsschoolhouders opzadelen met een hoge investering. Desondanks is het raadzaam om wel te kiezen voor een dubbele bediening met gaspedaal wanneer de gelegenheid zich voordoet."

prettig vinden dat het gaspedaal rechts nog in werking is; zeker tijdens een T.T.T. kan dit een groot voordeel zijn. Na de T.T.T. of het rijexamen mag je vervolgens zelf weer het tweede gaspedaal vastmonteren, want ik heb eigenlijk nog nooit meegemaakt dat de examiner dit ook weer netjes vastmaakt.

Ik heb weleens meegemaakt dat ik na de T.T.T. of het rijexamen vergeet om het gaspedaal weer aan te sluiten en dat ik dan bij een volgende leerling mijn gaspedaal moet gebruiken maar dat dan niet kan, wat erg hinderlijk is. Het is tenslotte ook een extra ingrijpmiddel in de lesauto waar je eigenlijk blindelings op vertrouwt.

CONCLUSIE

Mijn conclusie: moeten we in Nederland

niet eens goed nadenken over het belang van een verplicht tweede gaspedaal bij elke (nieuwe) lesauto en deze bediening door een erkende installateur laten plaatsen. D.m.v. een verklaring van de erkende installateur die aanwezig moet zijn in de lesauto kan zowel de instructeur als de examiner dus altijd vertrouwen op een goed werkende bediening, met als groot voordeel dat er een veilig extra ingrijpmiddel is.

Misschien kan er een proef gedaan worden om dit tijdens de T.T.T. en/of examen te bewerkstelligen en/of kan het SWOV hier een rol in spelen? En hoe staan de brancheverenigingen hierin?

Ik zou graag de mening willen weten van collega-rijinstructeurs en examinatoren.

Dafne Piersma promoveert op onderzoek

Mix van testen voor rijgeschiktheid bij Alzheimer

Interviews met de patiënt en een naaste, het uitvoeren van cognitieve testen en ritten in een rijsimulator. Met deze drie onderdelen in een klinische omgeving kan voor meer dan 90 procent van patiënten met de ziekte van Alzheimer juist voorspeld worden of ze de officiële rijtest op de weg van het CBR zouden halen.

Dit stelt Dafne Piersma in haar proefschrift 'Fitness to drive of older drivers with cognitive impairments', op basis waarvan ze promoveerde.

Bij een cognitieve stoornis gaat het functioneren van de hersenen drastisch of versneld achteruit. Dit is ontegenzeggelijk een risicofactor voor onveilig rijgedrag, maar er zijn tegelijkertijd patiënten met cognitieve stoornissen die veilig kunnen rijden. Het is daarom van belang, stelt Piersma, dat op individuele basis vastgesteld wordt of iemand kan blijven autorijden. In Nederland hebben we daar de rijtest bij het CBR voor. Maar die zijn niet eensluidend, verre van zelfs. In eerdere onderzoeken met rijtests op de weg zijn grote individuele verschillen in rijprestaties gevonden. Deze individuele verschillen zijn moeilijk te verklaren op basis van klinische kenmerken en inschattingen van patiënten, familieleden en zorgverleners.

VERSCHILLENDE FACTOREN

Het doel van dit promotieonderzoek is om te bestuderen hoe verschillende factoren bijdragen aan de variatie in rijgeschiktheid van patiënten met cognitieve stoornissen. In het proefschrift wordt onderscheid gemaakt tussen verschillende dementiediagnoses, gradaties van de ernst en verschillen in de aard van symptomen.

SPECULEREN

Uit literatuuronderzoek blijkt dat patiënten met verschillende vormen van dementie verschillende vroege symptomen en prognoses hebben, waardoor de waarschijnlijkheid waarmee patiënten met verschillende diagnoses nog veilig kunnen autorijden mogelijk verschilt. Verwacht kan worden dat patiënten met enkel taalstoornissen meer kans hebben om rijgeschikt te zijn dan patiënten met ernstige visuele of gedragsstoornissen, maar er is weinig onderzoek gedaan naar autorijden met andere vormen van dementie dan de meest voorkomende klassieke vorm van de ziekte van Alzheimer. "Hierdoor kunnen we slechts speculeren over welke problemen patiënten met verschillende vormen van dementie ervaren tijdens

het autorijden, bijvoorbeeld moeite met de weg 208 vinden bij de ziekte van Alzheimer en het verkeerd inschatten van gevaarlijke verkeerssituaties bij zogenoemde frontotemporale dementie. In de vergrijzende samenleving krijgen steeds meer oudere automobilisten een vorm van dementie."

Negatief advies vaak niet opgevolgd

Na een rijgeschiktheidsonderzoek krijgen patiënten met cognitieve stoornissen een rijadvies: doorgaan met autorijden, rijlessen volgen en een officiële rijtest ondergaan, of stoppen met autorijden. Ongeveer zeven maanden na het rijgeschiktheidsonderzoek had 92 procent van de deelnemers het positieve rijadvies ter harte genomen en 79 procent accepteert het negatief rijadvies. Van de patiënten met een rijlesadvies was 42 procent gestopt met autorijden. Van de patiënten met het rijlesadvies die nog autoreden, had 72 procent in ieder geval gedeeltelijk het rijadvies opgevolgd.

Stoppen met autorijden kwam vaker voor bij patiënten van het vrouwelijk geslacht met relatief ernstige cognitieve stoornissen die achteruitgang in hun gezondheid bemerkten en het advies hadden gekregen om te stoppen met rijden. Hoewel de overgrote meerderheid van de patiënten iets met het rijadvies gedaan had, is het, stelt Piersma, wel zorgelijk dat er patiënten zijn die toch doorrijden na een negatief rijadvies.



DRIE TESTEN

Los van de rijtest zijn er drie verschillende testen om in een klinische setting te onderzoeken of iemand rijgeschikt is: klinische interviews met zowel de patiënt als een familielid, neuropsychologisch onderzoek en ritten in een rijsimulator. Het neuropsychologisch onderzoek kan de rijgeschiktheid het best voorspellen, maar ook de klinische interviews en rijsimulatorritten waren van voorspellende waarde. Wanneer alle drie evaluaties samen werden genomen, gaf dit de meest betrouwbare voorspelling van de rijgeschiktheid. Deze was in overeenstemming met het oordeel van het CBR bij ruim 90 procent van de patiënten. Een mix van de drie methodes is

“Steeds meer oudere automobilisten krijgen een vorm van dementie”

dus het best om de rijgeschiktheid van alzheimerpatiënten te testen.

VOORSPELLENDE WAARDE

De vraag is of dit ook geldt voor mensen met een andere cognitieve stoornis. Om die reden zijn achttien patiënten met lichte cognitieve stoornissen onderzocht en uit de eerste resultaten blijkt dat de mix ook voor deze groep kan werken. Er is echter vervolgonderzoek nodig om dit te kunnen vaststellen. De methode werkt anderzijds niet bij patiënten met andere vormen van dementie dan de ziekte van Alzheimer (niet-AD), zoals vasculaire dementie, frontotemporale dementie en dementie met Lewy lichaampjes. De variabelen van de klinische interviews en rijsimulatorritten waren niet voorspellend voor de rijgeschiktheid van de patiënten met niet-AD, maar het gebruikte neuropsychologisch onderzoek had wel voorspellende waarde. “Deze resultaten laten zien dat een methode die voor één vorm van dementie werkt, niet

noodzakelijkerwijs bij andere vormen van dementie werkt”, aldus Piersma. “Een nieuw te ontwikkelen methode om de rijgeschiktheid bij niet-AD te onderzoeken zou een neuropsychologisch onderzoek met specifieke verkeerstests als basis kunnen hebben, dat wordt aangevuld met vragen, cognitieve tests en variabelen van de rijsimulator die in het bijzonder van belang zijn voor een specifieke vorm van dementie.”

HET RIJADVIES

“Patiënten die gestopt waren met autorijden gebruikten minder alternatieve vervoerswijzen (zoals lopen, fietsen, openbaar vervoer) dan patiënten die nog autoreden, wat kan betekenen dat patiënten die gestopt zijn met rijden naast minder automobiel ook op andere manieren minder mobiel zijn. Echter bleek wel dat 40 procent van de patiënten die fietsten of gebruikmaakten van het openbaar vervoer, deze vervoerswijzen meer was gaan gebruiken na het stoppen met autorijden.



Verkeersongevalanalyse
Over oorzaak en gevolg van
een ongeval

De lont in het kruitvat

In deze serie wordt een verkeersongeval aan de hand van politiegegevens geanalyseerd. Om de privacy van de betrokkenen zo veel mogelijk te waarborgen is het verhaal erachter bewerkt en zijn namen en plaatsnamen veranderd en eventuele kentekens onzichtbaar gemaakt.

Langs de autosnelweg moeten ze tanken en ze vullen de auto met lpg. Wat zij niet weten is dat de lpg-tank enkele maanden daarvoor is verwijderd terwijl de vulopening nog steeds aanwezig is. De lpg stroomt dus rechtstreeks de kofferbak in. Dat loopt niet goed af.

BLOEMPJES BUITEN ZETTEN

Joop, Guido en Arthur gaan in Antwerpen een weekend lang de bloemetjes buitenzetten. De in België geboren en getogen Guido heeft er nog veel vrienden waar ze kunnen logeren. Dat wordt dus het hele weekend feesten geblazen. Omdat de auto van Joop het vorige maand heeft begeven moeten ze

iets anders verzinnen om in België te geraken.

Bij hun vorige bezoek aan Antwerpen gingen ze met het openbaar vervoer, maar dat beviel niet. Arthur stelt nu voor om zijn buurman Rob te vragen of ze zijn oude auto misschien kunnen lenen. “Die gast gebruikt dat ding alleen voor woon-werkverkeer en hij gaat nooit uit” zegt Arthur. “Hij is namelijk gescheiden en zit het hele weekend achter zijn pc. Die mist dat ouwe barrel niet eens. Als we hem een paar tientjes geven gaat hij geheid akkoord. Kan hij weer zijn sigaretjes en de internetaansluiting van betalen en voor zo weinig geld kunnen wij geen auto huren.” Joop en Guido zijn het er volledig mee eens. Afsproken wordt dat als het lukt de auto te lenen, Joop de heenreis rijdt en Guido de terugreis. Arthur blijft passagier want die heeft geen rijbewijs, maar die is dan voor de klusjes.

EEN VOLLE TANK

Als Arthur het idee aan buurman Rob voorlegt om het weekend zijn auto te lenen, gaat hij vlot overstag. Voor

twintig euro plus een volle tank gaat hij akkoord, maar ze krijgen de sleutels vrijdag pas later op de avond omdat hij nooit voor half acht thuis is. Zondagavond moet de auto dan vóór elf uur terug zijn omdat hij er maandagochtend weer mee naar zijn werk moet.

Vrijdagavond is Rob er inderdaad rond half acht en na wat uitleg over de diverse schakelaars en knopjes in de op leeftijd zijnde auto geeft hij Arthur de sleutels. Hoewel Arthur niets van auto's weet en het hem verder ook niet interesseert, weet hij nu in elk geval hoe de verlichting, ruitenwissers en kachel werken. Meer hoeft je ook niet te weten, denkt hij. Omdat Joop en Guido heen en terug rijden is afgesproken dat Arthur voor de ditjes en de datjes en het eten zorgt. Wat later op de avond zullen ze dan naar Antwerpen vertrekken. Het maakt ook niet zo veel uit, want ze gaan daar trouwens toch altijd pas na twaalfen stappen.

VOORPRET

Tegen half negen arriveren Joop en Guido bij Arthur en tijdens het eten hebben ze al veel voorpret. Omdat Joop op de heenreis de Bob is houdt hij het op twee biertjes, maar Arthur en Guido nemen het er al stevig van. Als het gezelschap later op de avond vertrekt zegt Joop dat het handiger is om nu alvast te gaan tanken. Dan hoeven

“ De auto reed weer op benzine, maar was nog voorzien van een loze lpg-vulpijp ”

Nieuwe bijtellingsregels

Tegen het einde van 1980 was er een aanzienlijk aantal auto's met een gastank. Naar schatting ruim een half miljoen. Dat is tegenwoordig wel anders. Het rijden op gas was wel minder zuinig dan het rijden op benzine. De gastank delfde het onderspit toen het kabinet besloot om auto's van 25 jaar en ouder niet langer meer vrij te stellen van motorrijtuigenbelasting. Ook al kon je de gastank vullen voor praktisch de helft van de prijs van benzine, de motorrijtuigenbelasting op voertuigen met een oudere lpg-installatie werd toen wel erg hoog. Je moest dus flink wat kilometers maken om dat eruit te halen, iets wat eigenaren van oldtimers nu niet bepaald nastreefden. Veel eigenaren sloopten de lpg-installatie er dus liever uit. Dat de eigenaar van de ontplofte auto de bevestiging heeft laten zitten hield misschien verband met het vermijden van de kosten om het gat in het zijpaneel weer te laten dichtten.

“ De vlamrende auto vliegt als een vuurbal naar de berm ”

ze daar geen geld meer voor apart te houden. Vanwege de belofte om de auto te tanken lijkt het Joop het beste om dat dan ook maar meteen te doen. Zo ver is België niet en dan hoeven ze daar zondagavond tenminste niet meer aan te denken.

Verderop is op de autosnelweg een tankstation waar je dag en nacht terecht kunt.

ONVERWACHTE MEEVALLER

Joop parkeert de auto bij een van de pompen en als hij het klepje van de benzinetank wil openen valt het hem op dat er ook een lpg-aansluiting in het zijpaneel zit. “Dat is helemaal geweldig”, denkt Joop. “Lpg is de helft goedkoper dan benzine! Voor een paar tientjes hebben we dan al bijna een volle tank.” Blij met deze onverwachte meevaller stapt hij weer in. Terwijl hij de auto naar een lpg-pomp rijdt, deelt hij het blijde nieuws. Omdat Joops vader vroeger ook op gas reed weet hij nog precies hoe de slang moet worden aangesloten. Het is een soort bajonet waarbij je het mondstuk na bevestiging een kwartslag draait. Hij verwijdert de beschermdop, bevestigt het mondstuk en trekt de hendel aan. Tijdens het tanken vraagt hij Arthur om alvast te gaan betalen en voor onderweg wat sigaretten en versnaperingen te kopen. Bij twintig euro op de teller stopt hij met tanken.

VUURBAL

Arthur is intussen weer terug en stapt in. “Wat stinkt het hier”, zegt hij. “Ja, dat klopt”, antwoordt Joop. “Lpg stinkt nogal.” “Maar het is wel lekker goed-

koop!”, vult Guido aan. Enkele honderden meters verderop haalt Arthur een aansteker uit zijn jaszak, peutert een sigaret uit het pakje en steekt die aan. Ogenblikkelijk klinkt er een luide explosie. Een enorme vuurbal slokt de auto volledig op. De impact van de enorme klap blaast de inzittenden alle kanten op. De vlamrende auto vliegt als een vuurbal naar de berm, trekt een diep spoor door het gras en eindigt verderop met de voorkant tegen de vangrail. Intussen staat de auto in lichterlaaie. Twee van de inzittenden weten nog uit de auto te komen, maar ze staan letterlijk in vuur en vlam en storten ernstig gewond tegen de vlakte. De derde inzittende overleeft het ongeval niet.

TECHNISCH ONDERZOEK

Het technisch onderzoek leverde op dat de auto ooit voorzien was geweest van een lpg-installatie, maar dat die was verwijderd. Hoewel de auto intussen weer op benzine reed was het rechterzijpaneel nog wel voorzien van een loze lpg-vulpijp. Voorheen liep er een leiding vanaf deze pijp naar de lpg-tank in de kofferbak. Kennelijk had de eigenaar niet de moeite genomen de vuldop te verwijderen en het gat weer te dichtten. Zonder dat hij het wist had Joop de kofferbak dus gevuld met lpg. Het aansteken van de sigaret had tot gevolg dat het gas met een grote explosie kon ontbranden, waarbij een van de jongens om het leven kwam.



BOVAG Privacytool: in 16 stappen voorbereid op de nieuwe wet

Iedere ondernemer moet vanaf 25 mei 2018 aan de nieuwe privacywet (AVG) voldoen. Doet u dat niet, dan riskeert u een boete. Het is dus belangrijk dat u de juiste voorbereidingen treft om gegevens van leerlingen en medewerkers goed te beschermen. De gratis BOVAG Privacytool helpt u in 16 stappen om uw bedrijf klaar te maken voor de AVG. Ga ermee aan de slag!

De Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG), die voor heel Europa gaat gelden, houdt in dat privacygevoelige gegevens goed beschermd moeten worden. Denk aan persoonsgegevens van leerlingen en medewerkers. Vanaf mei 2018 moet u onder andere beschreven hebben hoe u deze gegevens registreert, beveiligt, onderhoudt en verwijdert. Er is vanaf dan veel meer

documentatieplicht en dat vraagt om aanpassing van bedrijfsprocessen. Een flinke klus om uw rijtschool hierop voor te bereiden, maar de BOVAG Privacytool loodst u op een eenvoudige wijze door alle stappen van de nieuwe wetgeving.

Meer informatie voor BOVAG-leden via mijn.bovag.nl/privacy of bel BOVAG Ledenadvies: 030-6595300.

Honderden nieuwe motorrijders naar de opleiding via BOVAG

Traditiegetrouw verzorgde BOVAG tijdens de MOTORbeurs Utrecht het onderdeel Try the Bike. Honderden bezoekers zonder motorrijbewijs kregen de kans onder professionele begeleiding de eerste meters op een motorfiets af te leggen.

De zogenaamde Vier Machtige Motordagen in de Jaarbeurs trokken wederom ongeveer 100.000 liefhebbers, waarvan toch nog enkele duizenden die niet eens een motorrijbewijs op zak hebben. Elke dag stonden de instructeurs van

diverse BOVAG-rijtscholen klaar om een groot deel van deze mensen hun eerste motorrijervaring te laten beleven. In voorgaande jaren is gebleken dat velen van hen na de beurs ook daadwerkelijk gaan beginnen met een rijopleiding.



Foto: Try The Bike



BOVAG Rijtscholen
I www.bovag.nl
T 035-659 21 21
A Kosterijland 15, 3981 AJ Bunnik

Taskforce

We schrijven (bijna) kerst 2006 wanneer voormalig minister Annemarie Jorritsma haar 'Taskforce Extra Chauffeurs' presenteert. Onder het mom 'Maak jezelf onmisbaar' moesten er in drie jaar tijd vijfduizend nieuwe vrachtwagenchauffeurs worden geworven. Eerlijk gezegd kon ik me dit initiatief nauwelijks heugen, maar ik ging graven toen mijn oog viel op een alleszeggende statistiek van het CBS.

Daaruit valt af te lezen dat op 1 januari 2018 minder dan 600.000 Nederlanders een 'groot' rijbewijs hebben: 580.082 om precies te zijn. Een jaar eerder waren dat er nog bijna 610.000 en in 2014 zelfs nog 665.000. Bij de buschauffeurs hetzelfde beeld: dit jaar voor het eerst - ruim - minder dan 300.000 mensen met een busrijbewijs, vier jaar geleden waren dat er nog bijna 370.000 en op 1 januari 2018 nog geen 285.000. Bijna een kwart foetsie in maar vier jaar tijd! Dat slechts een klein aantal van de overgebleven rijbewijsbezitters ook over de juiste papieren (zoals Code95) beschikt, laat zich raden. Transporteurs en busbedrijven schreeuwen dus om chauffeurs, nog luider dan ruim elf jaar geleden mevrouw Jorritsma dat deed.

Deze cijfers klinken enigszins tegenstrijdig als we de geluiden uit onze eigen branche aanhoren, want wij kunnen de vraag naar chauffeursopleidingen amper aan en de wachttijden bij het CBR lopen flink uit de pas. Je zou dus denken dat er juist heel veel meer grootrijbewijsbezitters bij komen, maar nee dus. Wij hebben echter ook te maken met tekorten: te weinig goede instructeurs en te weinig examinatoren voor deze categorieën. En ook wij werven ons suf, net als het CBR. Mocht er nou weer eens zo'n idee voor een taskforce ontstaan, dan mag er een flinke pot geld worden neergezet voor niet alleen meer kandidaten, maar ook meer instructeurs en examinatoren.



Frank Hoornenborg,
voorzitter BOVAG Rijtscholen

VREEMDE ZAKEN

Poeh, lastig hoor, om in een split second een beslissing te nemen welke kant je op moet. Onze zuiderburen willen nog wel eens een vreemd verkeersbord plaatsen en daarvan is dit bord in Antwerpen weer een mooi voorbeeld. Richting historisch centrum is dus op de vierde baan links blijven rijden en dan een vreemde curve maken, of zo iets.



DE UITLAAT

Dat het CBR het afgelopen jaar druk heeft gehad, heeft de hele branche gemerkt * Elk kwartaal kwamen er cijfers waaruit bleek dat het weer beter ging * Het gevolg was dat de wachttijden maar opliepen * Het heeft alles bij elkaar een dik jaar geduurd voordat het CBR dit enigszins op orde had * Er zijn zestig nieuwe examinatoren aangesteld en er is veel overgewerkt * Is het leed dan geleden? * Dat valt nog te bezien * Het CBR meldt niet voor niets 'Ook voor 2018 wordt een grote drukte verwacht' * Maar over wat voor groei hebben we het eigenlijk, qua examens? * Welnu, het CBR nam vorig jaar 406.052 praktijkexamens B af * Dat is 3 procent meer dan de 394.826 B-examens in 2016 * De toename is met name het gevolg van de aanhoudende gunstige economische ontwikkelingen, meldt het CBR * Bij de CCV-examens ging het helemaal los * Het aantal afgenomen vakbekwaamheidsexamens steeg van 133.975 in 2016 naar 153.239 in 2017 * Opvallende uitschieters hierbij zijn het C-examen (van 11.432 naar 14.213) en het T-rijbewijs (van 3.787 naar 4.649) * Ook bij de CCV-examens gaat het helemaal verkeerd met de wachttijden en anders dan bij de B-examens is hier nog geen zicht op verbetering * En er was ook nog een flinke groei bij het aantal Gezondheidsverklaringen * In 2017 zijn 601.160 Gezondheidsverklaringen ingediend, ruim 15.000 meer dan in 2016 * Dit soort stijgingen zal in de komende jaren aanhouden aangezien de vergrijzing in Nederland toeneemt * Bij de theorie-examens was het net zo druk als in 2016 * In 2017 nam het CBR in totaal 671.812 examens A, B en AM af, ruim 7.000 meer dan in 2016 * Opvallend is dat het slagingspercentage bij alle drie de categorieën is gestegen * Dat komt, aldus het CBR, voor een groot deel door de invoering van de mogelijkheid tot navigatie door het examen.



COLOFON

ONAFHANKELIJK VAKBLAD
VOOR DE VERKEERSOPLEIDING

HOOFDREDACTIE

Hans Peijs
J.A. Fijnvandraatlaan 2a
1381 EW Weesp
Telefoon: (0294) 410 333
E-mail: rij-instructie@entermedia.nl

REDACTEUREN

Irma van den Berg,
Rob van Ginneken

BUREAUREDACTEUR

Ellen Kamminga
Telefoon: (0294) 410333
E-mail: rij-instructie@entermedia.nl

ADVERTENTIES

Tarieven, reserverings- en sluitingsdata op
aanvraag beschikbaar bij:
J.A. Fijnvandraatlaan 2a
1381 EW Weesp
1380 GA Weesp
Tel. (0294) 410 333

ABONNEMENTENADMINISTRATIE

De abonnementsprijs bedraagt € 86,50 per
jaar (excl. btw en incl. verzendkosten).
Losse nummers € 11,-.
Prijswijzigingen voorbehouden.
Tarieven buitenland op aanvraag.
Abonnementen kunnen worden opgegeven bij
Enter Media BV
Carla de Vries
J.A. Fijnvandraatlaan 2a
1381 EW Weesp
Tel. (0294) 410 333
E-mail: rij-instructie@entermedia.nl

ALGEMENE VOORWAARDEN

Vanwege de aard van de uitgave, gaat
Enter Producties uit van een zakelijke
overeenkomst; deze overeenkomst valt onder
het algemene verbintenissenrecht.

Een abonnement kan iedere maand
ingaan en geldt tot wederopzegging, tenzij
anders overeengekomen. Partijen kunnen
ieder opzeggen tegen het einde van de
abonnementsperiode, met inachtneming
van een opzegtermijn van twee maanden.
Abonnementen gelden voor minimaal één
jaar. Wij verwerken uw gegevens voor de uit-
voering van de (abonnements) overeenkomst
en om u van informatie te voorzien over
Enter Producties en zorgvuldig geselecteerde
andere bedrijven.
Als u geen prijs stelt op deze informatie, kunt
u dit schriftelijk melden bij Enter Producties.

UITGEVER

Enter Media BV
A. de Bruijn
J.A. Fijnvandraatlaan 2a
1381 EW Weesp
Tel. (0294) 410 333

DRUK

Gooisdrukwerk.nl

VERSCHEININGSDATUM

VOLGENDE NUMMER:
Zaterdag 14 april

ISSN 0166-6894

© 2016 Enter Producties, Weesp

Alle rechten voorbehouden.

Behoudens de door de Auteurswet gestelde uitzonderingen, mag niets uit deze uitgave worden
verveelvoudigd (waaronder begrepen het opslaan in een geautomatiseerd gegevensbestand)
en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere
wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

De bij toepassing van art. 16b en 17 Auteurswet wettelijk verschuldigde vergoedingen
wegens fotokopiëren, dienen te worden voldaan aan de Stichting Reprorecht, Postbus 3051,
2130 KB Hoofddorp, telefoon: (023) 799 78 10. Voor het overnemen van een gedeelte
van deze uitgave in bloemlezingen, readers en andere compilatiewerken op grond van
art. 16 Auteurswet dient men zich te wenden tot de Stichting PRO, Postbus 3060,
2130 KB Hoofddorp, telefoon: (023) 799 78 09. Voor het overnemen van een gedeelte
van deze uitgave ten behoeve van commerciële doeleinden dient men zich te wenden
tot de uitgever.

Hoewel aan de totstand-koming van deze uitgave de uiterste zorg is besteed, kan voor
de afwezigheid van eventuele (druk)fouten en onvolledigheden niet worden ingestaan en
aanvaarden de auteur(s), redacteur(en) en uitgever deswege geen aansprakelijkheid voor
de gevolgen van eventueel voorkomende fouten en onvolledigheden.

HO
2015
KEURMERK

uitgeversverbond
Groep uitgevers voor
vak en wetenschap



Flyers
250 stuks v.a. € 20,45



Canvasdoek
20x20 v.a. € 9,95



Visitekaartjes
500 stuks v.a. € 19,95

GOOISDRUKWERK.nl

De hoogste kwaliteit tegen de laagste prijs

Wij geloven in kwaliteit, snelheid, gemak én service.

Op onze website vindt u bijna alles op het gebied van print- en drukwerk. Van briefpapier tot brochure en van vlaggen tot stempels.

Kijk gerust eens rond, U zult verrast zijn van het aanbod.

Keuze gemaakt? Dan is bestellen heel simpel.

Met slechts vier klikken is alles geregeld.



Prijs



Kwaliteit



Gemak

De prijzen behoren tot de laagste prijzen van Europa. Hoe dat kan?

Slim orders van diverse klanten combineren op grote vellen, en dan drukken. Op de beste machines, met de beste mensen en met hoge snelheid. Dankzij slimme automatisering en procesoptimalisatie kunnen wij onze lage prijzen garanderen.