

Inventarisatie inhoud Voortgezette Rijopleiding voor motorrijders en vereiste kennis en vaardigheden bij instructeurs

Eerste fase onderzoek naar werkveld en reguleringsmogelijkheden ter kwaliteitsverbetering

R-98-34

Dr. Ch. Goldenbeld

Leidschendam, 1998

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Documentbeschrijving

Rapportnummer: R-98-34
Titel: Inventarisatie inhoud Voortgezette Rijopleiding voor motorrijders en vereiste kennis en vaardigheden bij instructeurs
Ondertitel: Eerste fase onderzoek naar werkveld en reguleringsmogelijkheden ter kwaliteitsverbetering
Auteur(s): Dr. Ch. Goldenbeld
Onderzoeksmanager: Drs. D.A.M. Twisk
Projectnummer SWOV: 59.120
Projectcode opdrachtgever: HVVL 97.621.00
Opdrachtgever: De inhoud van dit rapport berust op gegevens verkregen in het kader van een project, dat is uitgevoerd in opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat.

Trefwoord(en): Driving instructor, motorcycle, driver training, legislation, quality assurance, education, modification, evaluation (assessment)-Netherlands.

Projectinhoud: Dit rapport geeft een overzicht van de belangrijkste leerstof van de VRO, van de werkzaamheden die VRO-instructeurs verrichten om deze leerstof actief over te brengen, en er wordt aangegeven welke vaardigheden daarbij vereist zijn.

Aantal pagina's: 44 + 26 blz.
Prijs: f 25,-
Uitgave: SWOV, Leidschendam, 1998

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV
Postbus 1090
2260 BB Leidschendam
Telefoon 070-3209323
Telefax 070-3201261

Samenvatting

Op 1 januari 1995 is de nieuwe Wet Rijonderricht Motorrijtuigen (WRM 1993) in werking getreden. De nieuwe wetgeving stelt strengere eisen aan de rij-instructeurs. Doel van deze hogere kwaliteitseisen voor de opleiding van de (aspirant-)instructeur is een verbetering van de rijopleiding en daarmee de rijvaardigheid van de jonge rijbewijsbezitter.

In een evaluatie van de nieuwe wetgeving is op een belangrijke leemte tussen de nieuwe wetgeving en de praktijk gewezen. In artikel 7 van de WRM 1993 is bepaald dat degene die rijonderricht geeft, in het bezit dient te zijn van een door het instituut Innovam afgegeven instructeurscertificaat. Dit heeft de vraag opgeroepen of alle activiteiten gericht op het bevorderen van de rijvaardigheid, onder de WRM 1993 zouden moeten vallen. Als dat zo is, zou dat betekenen dat personen die instructie geven aan rijbewijsbezitters in het kader van - niet wettelijk verplichte - voortgezette rijopleidingen (hierna afgekort als VRO), ook in het bezit moeten zijn van een instructiecertificaat. Bovendien zouden ze een applicatietoets moeten maken. Met name voor de voortgezette rijopleidingen voor motorrijders is hier momenteel een knelpunt, omdat een aanmerkelijk deel van de VRO-instructeurs niet in het bezit is van een 'certificaat rij-instructeur'.

Tegen deze achtergrond heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat aan de SWOV gevraagd een onderzoek uit te voeren dat duidelijkheid moet verschaffen over de manier waarop de kwaliteit van voortgezette rijopleidingen gewaarborgd kan worden, en wat daarbij de mogelijke rol van wettelijke regelingen kan zijn. Doordat de mogelijke complicaties vooral liggen op het terrein van voortgezette rijopleidingen voor privé-motorrijders, zal het onderzoek zich richten op die opleidingen.

Het totale project is opgedeeld in twee onderdelen. In het eerste deel van het onderzoek wordt het werkveld zelf in beeld gebracht. Dat houdt in: er wordt een beschrijvend overzicht gegeven van de belangrijkste leerstof van de VRO, van de werkzaamheden die VRO-instructeurs verrichten om deze leerstof actief over te brengen, en er wordt aangegeven welke vaardigheden daarbij vereist zijn. Ook wordt een overzicht verkregen hoe VRO-opleidingen door de grootste aanbiedende organisaties, zoals NVVM, KNMV, zelf worden gedefinieerd. In het tweede deel van het onderzoek wordt nagegaan welke mogelijkheden er zijn om de kwaliteitseisen die men zou moeten stellen aan VRO-instructeurs, te toetsen.

Dit rapport doet verslag van de uitkomsten van het eerste deel van het onderzoek. De onderzoeksvragen kunnen als volgt geformuleerd worden:

1. Wat wordt tijdens de VRO-opleidingen voor motorrijders aan cursisten geleerd?
2. Welke werkzaamheden verricht de VRO-instructeur tijdens de VRO?
3. Uitgaande van de werkzaamheden die worden verricht en de definitie van het werkterrein, welke eisen zijn te stellen aan inzichten en vaardigheden van VRO-instructeurs?
4. Welke definities of definiërende kenmerken zijn van toepassing op voortgezette rijopleidingen? De conclusies van dit rapport zijn mede uitgangspunt voor het tweede deel van het onderzoek.

Summary

An inventory of advanced driving instruction for motorcyclists and the knowledge and skills instructors should possess in order to provide this instruction

The new Motor Vehicle Driver Instruction Act (WRM 1993) became effective on 1 January 1995. This new legislation sets higher requirements on driving instructors. The purpose of these higher quality demands in regard to the training of future instructors is to improve motorcyclist training and therefore the driving skills of young licensed drivers.

When evaluating the new legislation, a significant gap was found between the new legislation and what was happening in practice. Article 7 of the WRM 1993 states that persons providing driving instruction should be awarded an instructor's certificate by the Innovam institute. This has raised the question whether all activities aimed at improving driving skills have to be included under the WRM 1993. If so, this would mean that persons who provide instruction to licensed drivers within the framework of advanced driving instructions, which are not required by law, would also have to have an instructor's certificate. Furthermore, they would be required to pass an application test. At this time, this poses a problem, especially in regard to the advanced motorcyclist training courses, since a considerable number of advanced instructors does not have a driving instructor's certificate.

Due to this situation, the Minister of Transport and Public Works asked the SWOV Institute for Road Safety Research to conduct a study that would provide clarity about how the quality of advanced motorcyclist training courses can be assured and the possible role of legal regulations in this. Since possible complications are concentrated in the area of advanced motorcyclist training courses for individual motorcyclists, the study will focus on these training courses.

The study is divided in two parts. The first part describes the field of action itself. This includes a descriptive overview of the most important subject matter covered by the advanced motorcyclist training, the instructors' activities to teach this subject matter, and the skills required to accomplish this. Another overview shows how advanced motorcyclist training courses are defined by the largest providers of such courses, including the 'Dutch association for increased motor driving skills' (Nederlandse Vereniging voor Verhoogde Motorrijvaardigheid, NVVM) and a Dutch motorcyclists association (Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging, KNMV). The second part of the study examines the possibilities for testing the quality requirements to be placed on advanced motorcyclist instructors.

This report relates the outcomes of the first part of the study. The research questions can be formulated as follows:

- What is taught to students during the advanced motorcyclist courses?
- What activities is the advanced motorcyclist instructor engaged in?
- Based on the activities being engaged in and the definition of the field of activity, what requirements can be made in regard to the insights and skills of the instructors?
- What definitions or defining characteristics apply to advanced motorcyclist training courses? The conclusions of this report will be a point of departure for the second part of the study.

Inhoud

<i>Lijst met afkortingen</i>	6
<i>Voorwoord</i>	7
1. <i>Inleiding</i>	8
1.1. <i>Achtergrond</i>	8
1.2. <i>Plan voor onderzoek</i>	8
1.3. <i>Indeling van het rapport</i>	9
2. <i>Wettelijk kader</i>	11
2.1. <i>De Wet Rijonderricht Motorrijtuigen (WRM)</i>	11
2.2. <i>Wettelijke bekwaamheidseisen gesteld aan instructeurs reguliere opleiding</i>	12
2.3. <i>Nieuw stelsel instructeursbewijzen</i>	13
2.4. <i>Onduidelijkheid omtrent wettelijke eisen</i>	13
3. <i>Inventarisatie leerstof en werkzaamheden</i>	16
3.1. <i>Inleiding</i>	16
3.2. <i>Inhoud van de opleidingen</i>	16
3.2.1. <i>Algemeen</i>	16
3.2.2. <i>VRO op het oefenterrein</i>	18
3.2.3. <i>VRO op de openbare weg</i>	19
3.2.4. <i>De leerstof VRO in relatie tot de rijtaak en verkeersveiligheid</i>	20
3.3. <i>Werkzaamheden instructeurs</i>	23
3.3.1. <i>Werkzaamheden VRO-instructeur op oefenterrein</i>	23
3.3.2. <i>Werkzaamheden VRO-instructeur trainingen op de openbare weg</i>	24
3.4. <i>Te verwachten effectiviteit van de VRO</i>	25
4. <i>Te verwachten vaardigheden van de VRO-instructeur</i>	29
4.1. <i>Inleiding</i>	29
4.2. <i>Verschillen en overeenkomsten tussen reguliere instructie en VRO-instructie</i>	29
4.3. <i>Belangrijke basisvaardigheden van de VRO-instructeur</i>	32
5. <i>Ontwikkelingen in het werkveld</i>	35
5.1. <i>Inleiding</i>	35
5.2. <i>Normering VRO: het ‘leerdoelendocument VRO-instructeur’</i>	35
6. <i>Slotbeschouwing</i>	40
<i>Literatuur</i>	43
<i>Bijlage 1 Interview NVVM-instructeur</i>	45
<i>Bijlage 2 Interview KNMV-instructeur</i>	57

Lijst met afkortingen

ABAN	Algemene Bond Auto en Motorrijdschool Ondernemers Nederland
ANWB	Algemene Nederlandse Wielrijdersbond
BOV	Beroepsopleidingen Verkeersveiligheid
BOVAG	Bond van Automobiel- en Garagebedrijven (Afdeling Rijopleidingen)
CBR	Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen
NVVM	Nederlandse Vereniging voor Verhoogde Motorrijvaardigheid
KNMV	Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging
MOR	Stichting Motor Reizen en Opleidingen
PVI	Politie Verkeers Instituut
SWOV	Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV
VRO	Voortgezette Rijopleiding
VVCR	Verkeers Veiligheids Centrum Rozendom
VVN	Veilig Verkeer Nederland
VZN	Verkeerscentrum Zuid-Nederland

Voorwoord

Dit onderzoek is gedaan in opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer, onder begeleiding van de heer drs. J.H.A. van Uden.

Het onderzoek heeft mogen profiteren van deskundige inbreng en advisering van de leden van een begeleidingscommissie die speciaal voor dit onderzoek is samengesteld. In deze begeleidingscommissie (voorzeten door de heer van Uden) hadden de volgende personen zitting:

- Dhr. H. Faber (Veilig Verkeer Nederland).
- Dhr. J.J.M. Hendrix (Bond van Automobiel- en Garagebedrijven Afdeling Verkeersopleidingen).
- Dhr. R. Kant (Bond van Automobiel- en Garagebedrijven Afdeling Verkeersopleidingen).
- Dhr. H. Kuijper (Nederlandse Vereniging Verhoogde Motorrijvaardigheid).
- Dhr. W. Olieman (Politie Verkeers Instituut).
- Mevr. B.G Oostdijck (Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging)

Graag breng ik op deze plaats mijn dank uit aan de heren Ch. van der Straten (NVVM-instructeur), H. van Dam (KNMV-kerninstructeur), J. van Steenberg (KNMV-medewerker), D. Hop (mentor KNMV-instructeurs) voor hun medewerking aan het onderzoek.

1. Inleiding

1.1. Achtergrond

De Wet Rijonderricht Motorrijtuigen regelt sinds 1974 de bevoegdheid tot het geven van rijonderricht. Op 1 januari 1995 is de nieuwe Wet Rijonderricht Motorrijtuigen (WRM 1993) in werking getreden. De nieuwe wetgeving stelt strengere eisen aan de rij-instructeurs. Doel van deze kwaliteitseisen voor de opleiding van de (aspirant-)instructeur is een verbetering van de rijopleiding en daarmee de rijvaardigheid van de jonge rijbewijsbezitter.

In 1996 is de WRM geëvalueerd. Hierbij werden drie sporen gevolgd:

- Evaluatie van de leerdoelen voor de bromfietssrij-instructeur (spoor 1);
- Evaluatie van het examenreglement voor de bromfietssrij-instructeur en de A- en B-rij-instructeur (spoor 2).
- Evaluatie van de praktische consequenties van WRM, Besluit Rijonderricht Motorrijtuigen (BRM) en Reglement Rijonderricht Motorrijtuigen (RRM) voor opleidings- en exameninstituten (spoor 3).

Over de uitkomsten van de evaluatie is gerapporteerd door Twisk (1996). In dat rapport wordt op een belangrijke leemte tussen nieuwe wetgeving en praktijk gewezen. Er is in een aantal organisaties zware discussie gaande over de vraag of alle activiteiten gericht op het bevorderen van de rijvaardigheid onder de WRM 1993 zouden moeten vallen. Immers, in artikel 7 van de WRM 1993 staat: "Degene die rijonderricht geeft dient in het bezit te zijn van een door het instituut Innovam afgegeven certificaat."

Als dat zo is, zou dat betekenen dat personen die instructie geven aan rijbewijsbezitters in het kader van - niet wettelijk verplichte - voortgezette rijopleidingen (hierna afgekort als VRO), ook in het bezit moeten zijn van een instructiecertificaat. Voorts moeten zij een applicatietoets maken. Met name voor de voortgezette rijopleidingen voor motorrijders is hier momenteel een knelpunt, omdat een deel van de VRO-instructeurs niet in het bezit is van een 'certificaat rij-instructeur'. Tegen deze achtergrond heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat de SWOV gevraagd een onderzoek uit te voeren dat duidelijkheid moet verschaffen over de manier waarop de kwaliteit van voortgezette rijopleidingen gewaarborgd kan worden, en wat daarbij de mogelijke rol van wettelijke regelingen kan zijn. Omdat de mogelijke complicaties vooral liggen op het terrein van voortgezette rijopleidingen voor privé-motorrijders, zal het onderzoek zich richten op die opleidingen.

In § 1.2 wordt nader ingegaan op het plan voor het onderzoek. De indeling van het rapport wordt aangegeven in § 1.3.

1.2. Plan voor onderzoek

Op dit moment ontbreekt nog inzicht in de vraag welke vormen van VRO-opleidingen voor motorrijders in de praktijk geschaard moeten of kunnen worden binnen wat juridisch bedoeld wordt met 'rijonderricht'. Om hierover duidelijkheid te verschaffen is een nadere analyse nodig van de aard van de

werkzaamheden die worden verricht bij voortgezette rijopleidingen, en de inzichten en vaardigheden die daarvoor nodig zijn. Vervolgens zou nagegaan moeten worden op welke wijze deze eisen in de praktijk geïmplementeerd of getoetst kunnen worden. Daarbij dient dan rekening te worden gehouden met produktieve en contra-produktieve effecten, zowel bedrijfsmatig als op het gebied van de verkeersveiligheid.

Naar aanleiding van deze vraagstelling is een plan van onderzoek opgesteld, bestaande uit twee delen:

- Deel 1: Inventarisatie van het werkveld.
- Deel 2: Reguleringsmogelijkheden en mogelijke consequenties.

In *Deel 1* van het onderzoek wordt het werkveld zelf in beeld gebracht. Dat houdt in: er wordt een beschrijvend overzicht gegeven van de belangrijkste leerstof van de VRO, van de werkzaamheden die VRO-instructeurs verrichten om deze leerstof actief over te brengen, en er wordt aangegeven welke vaardigheden daarbij vereist zijn. Ook wordt een overzicht verkregen van definities die door de grootste aanbiedende organisaties, zoals NVVM, KNMV voor de VRO-opleidingen worden gegeven. De onderzoeksvragen kunnen als volgt geformuleerd worden:

1. Wat wordt tijdens de VRO-opleidingen voor motorrijders aan cursisten geleerd?
2. Welke werkzaamheden verricht de VRO-instructeur tijdens de VRO?
3. Uitgaande van de werkzaamheden die worden verricht en de definitie van het werkkerrein, welke eisen zijn te stellen aan inzichten en vaardigheden van VRO-instructeurs?
4. Welke definities of definiërende kenmerken zijn van toepassing op voortgezette rijopleidingen?

In *Deel 2* van het onderzoek wordt nagegaan welke mogelijkheden er zijn om de kwaliteitseisen die men zou moeten stellen aan VRO-instructeurs, te toetsen. In concreto moeten de volgende vragen worden beantwoord:

5. Hoe is - onder andere via opleiding - aan die eisen te voldoen en hoe zijn die eisen van buitenaf te toetsen?
6. Zijn de eisen die te stellen zijn aan inzichten en vaardigheden van VRO-instructeurs, en de toetsing van die eisen (volledig), afgedekt in bestaande of nog te ontwikkelen wetgeving?
7. Zijn er behalve wetgeving nog andere keuzemogelijkheden om eisen te stellen en te toetsen?
8. Welke produktieve en contra-produktieve effecten voor bedrijfsvoering en verkeersveiligheid zijn te verwachten bij de verschillende mogelijkheden voor regulering?

Dit rapport doet verslag van de uitkomsten van het eerste deel van het onderzoek. De conclusies van dit rapport zijn mede uitgangspunt voor het tweede deel van het onderzoek.

1.3. Indeling van het rapport

De rode draad in het onderzoek wordt gevormd door het volgende thema: hoe kan de kwaliteit van de voortgezette rijopleiding voor motorrijders zo goed mogelijk worden gegarandeerd. In hoofdstuk 2 beschrijven we in het algemeen welke wettelijke regelingen er reeds bestaan ten aanzien van de kwaliteit van rijonderricht.

In hoofdstuk 3 komt de kwaliteit van de VRO voor motorrijders opnieuw aan de orde wanneer een beschrijving wordt gegeven van de leerstof van de VRO en de werkzaamheden van de VRO-instructeurs.

In hoofdstuk 4 wordt vervolgens aangegeven welke vaardigheden van VRO-instructeurs verwacht mogen worden voor het kunnen verzorgen van een VRO van goede kwaliteit.

In hoofdstuk 5 beschrijven we recente ontwikkelingen die de kwaliteit van de VRO voor motorrijders moet verbeteren, en die zijn gestart vanuit het werkveld zelf.

Ten slotte wordt aantal lijnen uit voorgaande hoofdstukken samen getrokken in een slotbeschouwing in hoofdstuk 6. De punten die in deze slotbeschouwing worden genoemd, dienen mede als uitgangspunt voor het vervolgonderzoek naar de reguleringsmogelijkheden voor de kwaliteit van de VRO voor motorrijders.

2. Wettelijk kader

In dit hoofdstuk geven we een schets van eisen aan de kwaliteit van het rijonderricht welke door de wet zijn gesteld. We beperken ons tot de hoofdlijnen.

2.1. De Wet Rijonderricht Motorrijtuigen (WRM)

Met het oog op verbetering van de kwaliteit van het rijonderricht, werd in de WRM wettelijke bekwaamheidseisen gesteld aan personen die rijonderricht wilden geven. De WRM bood echter geen regeling om de vakbekwaamheid ook op peil te houden. Er werd eenmalig - tijdens het instructeursexamen - op vakbekwaamheid getoetst. Wie eenmaal een instructeursbewijs had gehaald, behield de bevoegdheid tot het geven van het rijonderricht voor het leven.

De variatie in kwaliteit en inhoud van de rijopleiding was aanleiding voor het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zich opnieuw te beraden op de mogelijkheden voor kwaliteitsverbetering en bewaking van de rijopleiding. Dit leidde tot een herziening van de Wet Rijonderricht Motorrijtuigen WRM per 7 juli 1993. Om de kwaliteit van de rijopleiding te verbeteren, stelt de WRM'93 aangescherpte eisen voor het instructeursexamen; ook wordt een verplichte periodieke toets voor rij-instructeurs ingevoerd.

De invoering van de WRM 1993 hield concreet de volgende wijzigingen in (Twisk, 1996; p. 11):

- Vooropleidingseisen voor aspirant-instructeurs: wie een examen tot rij-instructeur wil afleggen, moet minimaal een MAVO-, LBO of IBO-diploma hebben.
- Het examen voor rij-instructeur (civiel) wordt voortaan alleen nog afgenomen door het Instituut Innovam. Andere instituten mogen niet meer examineren. Voor de rij-instructeursopleiding in leger en politie zijn nog wel aparte instituten.
- De vakbekwaamheidseisen zijn verder aangescherpt. De examenstof is onder meer uitgebreid met thema's als 'milieu' en 'leefbaarheid', 'mobiliteit' en 'doorstroming'. De thema's met betrekking tot onderwijskundigheid zijn verder uitgebreid met onderwerpen als 'sociale vaardigheden', 'begeleidingsvaardigheid' en 'rijvaardigheidsbeoordeling'. Het onderdeel 'inhoudsdeskundigheid' is uitgebreid met kennis over 'verkeersrisico's', 'EHBO' en 'noodmanoeuvres'.
- Rij-instructeurs zullen voortaan periodiek getoetst worden op de actualiteit van hun kennis. Daartoe moeten zij om de vijf jaar een applicatieproef afleggen, waarin wordt getoetst of men op de hoogte is van de laatste ontwikkelingen binnen het vakgebied.
- Rij-instructeurs die in 1993 of 1994 hun instructeursbewijs hebben gehaald, konden dit in de eerste helft van 1995 zonder meer omwisselen in een nieuw certificaat. Alle bezitters van oudere instructeursbewijzen zijn in de periode 1997-1999 gehouden aan de applicatie-eisen.
- Het is geen voorwaarde meer voor het bromfiets- en motorrij-instructiecertificaat om eerst het rij-instructiecertificaat B te halen. Voor de overige rij-instructiecertificaten geldt die verplichting nog wel.

2.2. Wettelijke bekwaamheidseisen gesteld aan instructeurs reguliere opleiding

In de WRM wordt in het algemeen gesproken over 'rijonderricht'. Er wordt geen onderscheid (of in ieder geval niet duidelijk) gemaakt tussen 'regulier rijonderricht' (om het rijbewijs te halen) en 'voortgezet rijonderricht' (voor weggebruikers die al over een rijbewijs beschikken). In de wetgeving wordt wel gesproken over 'bijscholing', maar daarmee wordt een specifieke vorm van rijonderricht bedoeld.

Zoals we in § 2.4 zullen aangeven, is er nog onduidelijkheid of de wettelijke bepalingen ten aanzien van de bevoegdheid om rijonderricht te geven, ook gelden voor de VRO. Voorlopig laten we deze vraag even in het midden, en beschrijven we op deze plaats de wettelijke bekwaamheidseisen die worden gesteld aan de instructeurs die reguliere rij-instructie geven.

Het Besluit Rijonderricht Motorrijtuigen (d.d. 17 november 1994) is opgesteld met de bedoeling, om aan een aantal punten uit de WRM '93 concreet uitvoering te geven. In Artikel 6 van het besluit worden ook de bekwaamheidseisen beschreven die aan een bevoegd rij-instructeur gesteld mogen worden.

Er worden in artikel 6 van het besluit, op drie terreinen bekwaamheidseisen gesteld:

- a. Kennis van verkeer en verkeerswetgeving.
- b. Rijvaardigheid en voertuigbeheersing.
- c. Onderwijsdeskundigheid.

<i>A. Kennis van verkeer- en verkeerswetgeving</i>	<i>B. Rijvaardigheid en voertuigbeheersing</i>	<i>C. Onderwijsdeskundigheid</i>
<ol style="list-style-type: none"> 1. kennis van RVV90, Wegen- verkeerswet '94, voertuigreglement 2. inzicht in het oplossen van verkeersopgaven 3. kennis van en inzicht in verkeersrisico's en adequaat handelen indien zodanige omstandigheden zich voor-doen 4. kennis van en inzicht in het gedrag en te verwachten gedrag van andere weggebruikers 5. kennis van en inzicht in de problematiek van de mobiliteit en verkeersdoorstroming 6. kennis van en inzicht in de invloed van gemotoriseerd verkeer op het milieu 7. kennis van en inzicht in de werking van het motorrijtuig voor zover rechtstreeks van belang voor instructie van de bediening van het voertuig alsmede kennis van en inzicht in het belang van voertuigonderhoud voor de veiligheid en het milieu 8. kennis van en inzicht inzake adequaat optreden bij verkeersongevallen 	<ol style="list-style-type: none"> 9. vaardigheid in het onder alle omstandigheden bedienen van het voertuig, met inbegrip van handelen bij storing van het voertuig 10. vaardigheid in het onder alle omstandigheden goed en bewust aan het verkeer deelnemen, met inbegrip van het oplossen van verkeersopgaven alsmede het tijdig onderkennen van risico's en het verantwoord reageren daarop 	<ol style="list-style-type: none"> 11. kennis en beheersing van algemene instructie- en begeleidingsprincipes 12. kennis en inzicht in voor de rijopleiding relevante verschillen tussen leerlingen, alsmede de wijze waarop de opleiding daarop moet worden ingericht 13. kennis en inzicht inzake de beoordeling van de vaardigheid van leerlingen

Tabel 2.1. *Bekwaamheidseisen ten aanzien van rij-instructeurs zoals gesteld in artikel 6 van het besluit rijonderricht motorrijtuigen d.d. 17 november 1994.*

Tabel 2.1 geeft een verdere specificatie van deze bekwaamheidseisen. De uitwerking van deze bekwaamheidseisen in concrete leerdoelen voor de A-instructeur heeft zijn beslag gevonden in het 'leerdoelendocument A'.

Een leerdoel is een concrete, helder en eenduidig geformuleerde omschrijving van het gewenste gedrag dat een instructeur moet kunnen vertonen als bewijs dat het beoogde leerresultaat is bereikt. Leerdoelen fungeren dus als hulpmiddel bij het vastleggen van de inhoud van een opleiding en bij het ontwikkelen van een examentest. Het Instituut INNOVAM dat belast is met het afnemen van het 'examen rij-instructeur', heeft haar theoretische en praktische examinering gebaseerd op deze leerdoelen.

2.3. Nieuw stelsel instructeursbewijzen

Met de invoering van de nieuwe WRM, werd ook een nieuw stelsel van instructeursbewijzen geregeld. In het oude stelsel van instructeursbewijzen gold het diploma B-rij-instructeur als het basisdiploma. Personen die in het bezit waren van het basisdiploma B-rij-instructie, konden in dit examenstelsel aanvullende examens doen en daarmee de bevoegdheid tot het geven van rijonderricht voor de categorie A verwerven.

In het nieuwe stelsel van instructeursbewijzen is er behalve de zelfstandige instructeurscategorie B tevens sprake van de zelfstandige instructeursbevoegdheid A. De reden voor een apart A-certificaat is dat certificaat A vergeleken met certificaat B een duidelijk verschillende voertuiggroep betreft, waarvoor niet alleen andere gedragsregels gelden, maar waarvoor vooral een geheel andere voertuigbeheersing noodzakelijk is.

2.4. Onduidelijkheid omtrent wettelijke eisen

In de WRM'93 wordt bij de definitie van 'rijonderricht' onderscheid gemaakt tussen 'rijonderricht in het besturen van motorrijtuigen' en 'rijonderricht in het besturen van bromfietsen'. In het kader van dit rapport is alleen de eerstgenoemde categorie van rijonderricht van belang. In Artikel 1 van de WRM'93 wordt onder 'rijonderricht in het besturen van motorrijtuigen' verstaan: "Onderricht, gericht op het bijbrengen van de rijvaardigheid en geschiktheid om aan het verkeer deel te nemen als bestuurder van een motorrijtuig, waarvoor een rijbewijs wordt gevorderd, met uitzondering van bijscholing".

'Bijscholing' wordt in datzelfde artikel gedefinieerd als: "onderricht gericht op de bevordering van de rijvaardigheid of geschiktheid van rijbewijshouders in het kader van een door Onze Minister krachtens de Wegenverkeerswet 1992 aan betrokkenen opgelegde verplichting zich te onderwerpen aan educatieve maatregelen". Met 'bijscholing' wordt dus in de WRM wat anders bedoeld dan voortgezette rijopleidingen, die door privé-automobilisten en -motorrijders vrijwillig gekozen kunnen worden. De bijscholing in de WRM'93 betreft de wettelijke verplichting tot het volgen van gespecialiseerd rijonderricht voor rijbewijsbezitters van wie het vermoeden is gerezen dat zij in mindere mate rijvaardig of rijgeschikt zijn. Het gaat niet om verdere bekwaming van rijvaardigheid op vrijwillige basis, maar om het op niveau brengen van vaardigheid of geschiktheid die voor het bezit van een rijbewijs minimaal nodig is.

In artikel 7 van de WRM'93 is bepaald dat personen die rijonderricht geven, in het bezit dienen te zijn van een geldig instructeurscertificaat. In de praktijk betekent dit een instructeurscertificaat afgegeven door het Instituut

Innovam. Een uitzondering wordt gemaakt voor militaire rij-instructeurs en politierij-instructeurs.

Het eerste lid van artikel 8 maakt een uitzondering voor militaire rij-instructeurs en rij-instructeurs van de politie van de in artikel 7 neergelegde certificaatplicht. De toelichting hierbij, luidt als volgt: "Ten aanzien van militaire rij-instructeurs en politierij-instructeurs was reeds sprake van een adequaat kwaliteitsbewakingssysteem. Bij de krijgsmacht vindt een strenge voor-selectie plaats en is de begeleiding tijdens de opleiding intensief. Ook na de opleiding wordt het juiste functioneren van de rij-instructeur nauwlettend bewaakt. Tevens wordt een systeem van regelmatige applicatie gehanteerd. Door dit alles wordt de kwaliteit van de militaire rij-instructeur voldoende gewaarborgd. Ook bij de politie wordt uitgegaan van een strenge voorselectie waarbij van de kandidaten een vooropleiding MAVO/HAVO-niveau wordt geëist naast onder meer enige jaren politie-ervaring. Tijdens de opleiding vindt eveneens een intensieve begeleiding plaats, ook op het gebied van het bijbrengen van sociale vaardigheden bij de leerlinginstructeur. Ieder jaar ontvangen alle rij-instructeurs gedurende een à twee weken op de functie gerichte trainingen. Ook dit systeem van selectie, opleiding en bijscholing garandeert een grote mate van kwaliteit van de rij-instructie." (Wetwijzer RR-WRM, 1996; p. 125).

Het 'examen militair rij-instructeur' en 'examen politierij-instructeur' worden binnen deze organisaties zelf afgenomen. Daarbij is verder bepaald dat de binnen de krijgsmacht en politie gehanteerde examenreglementen door de Minister van Verkeer en Waterstaat moeten worden goedgekeurd. Het toezicht op de examinering wordt uitgevoerd door een rijks-gecommitteerde.

De gebruikte formuleringen in de definitie van 'rijonderricht' wekken de indruk dat het enkel gaat om regulier rijonderricht voor rijbewijsbezitters. De formulering "bijbrengen van de rijvaardigheid en geschiktheid om aan het verkeer deel te nemen" doet vermoeden dat het gaat om rijonderricht aan aspirant rijbewijsbezitters. Dit vermoeden wordt verder versterkt door het feit dat bijscholing aan rijbewijshouders als educatieve maatregel als uitzondering wordt beschouwd. Dit is kennelijk een uitzondering, omdat het hier wèl gaat om onderricht aan rijbewijshouders.

In de toelichting op beide vormen van onderwijs, 'regulier rijonderricht' en 'bijscholing', wordt gewezen op het overeenkomstig doel: "In beide vormen van onderricht, die zowel theoretisch als praktisch van aard kunnen zijn, staat de voor het bezit van een rijbewijs vereiste mate van rijvaardigheid en rijgeschiktheid centraal." (Wetwijzer RR-WRM, 1996; p. 123). Opnieuw bestaat de indruk dat de WRM'93 zich voornamelijk bezighoudt met rijonderricht in het kader van het rijbewijs en de daaraan verbonden rijvaardigheid en rijgeschiktheid.

Volgens juridisch medewerkers van het ministerie van Verkeer en Waterstaat is deze indruk echter onterecht en is de intentie van de WRM'93 wel degelijk, dat met het (juridische) begrip 'rijonderricht' het totale terrein van rijonderricht, inclusief de voortgezette rijopleiding, wordt afgedekt. In een uitleg van de WRM'93 in het blad Verkeersknooppunt wordt dit ook expliciet gesteld: "Ingevolge dit begrip zal dus ook een voortgezette rijopleiding (leerlingen zijn in het bezit van een rijbewijs) vallen onder het begrip rijonderricht." (Van der Pluijm & Hop, 1995; p 2).

Informeel is van de zijde van woordvoerders van de juridische afdeling van met het ministerie aangegeven, dat de definitie van 'rijonderricht' en de daaraan verbonden wettelijke eisen, in principe het totale terrein van professioneel rijonderricht voor privé-weggebruikers, inclusief de VRO, omvat. Tegen deze stellingname zou het argument kunnen worden ingebracht dat de VRO in geen enkele vorm is verbonden met een wettelijke verplichting voor de consument, in tegenstelling tot de initiële rijopleiding die immers voorbereidt op het behalen van het verplichte rijbewijs. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft echter nog geen formeel standpunt over de relatie tussen VRO en wetgeving naar buiten gebracht en wil de uitkomsten van onderhavig onderzoek afwachten voordat een definitief standpunt wordt ingenomen.

3. Inventarisatie leerstof en werkzaamheden

3.1. Inleiding

In dit hoofdstuk beschrijven we de leerstof in de VRO en de werkzaamheden van de VRO-instructeurs. Vervolgens gaan we in op de vaardigheden waarover een VRO-instructeur moet beschikken teneinde een goede kwaliteit van VRO te kunnen garanderen. Uit de behandeling van de wettelijke bekwaamheidseisen in het voorgaande hoofdstuk is uiteraard al een indruk ontstaan van de vaardigheden waarover een rij-instructeur zou moeten beschikken. In dit hoofdstuk beogen we de belangrijkste basisvaardigheden scherp neer te zetten, en gaan we in op de vraag in welke mate de VRO-instructie andere vaardigheden vergt dan de reguliere instructie.

Het hoofdstuk is verder als volgt ingedeeld. In § 3.2 komt de inhoud, de leerstof van de meest gegeven VRO-opleidingen ter sprake. De inhoud wordt in hoofdlijnen beschreven en dekt het overgrote deel van de VRO-cursussen af. Er wordt geen aandacht besteed aan de inhoud van specifieke cursussen die eenzijdig gericht zijn op circuit-rijden of 'trail' rijden. De inhoud van deze cursussen is niet direct afgestemd op verbetering van de rijvaardigheid in het alledaagse verkeer.

De werkzaamheden die VRO-instructeurs verrichten komen aan de orde in § 3.3. Ten slotte volgt in § 3.4 een beschouwing over de effectiviteit van de VRO.

3.2. Inhoud van de opleidingen

3.2.1. Algemeen

Naar schatting 8.000 à 9.000 motorrijders, iets meer dan 2% van alle Nederlandse motorrijders, volgen elk jaar een voortgezette opleiding. De organisaties die VRO-cursussen voor privé-motorrijders aanbieden, gebruiken verschillende benamingen voor de cursussen, zoals: 'rijvaardigheidstraining', 'verkeersveiligheidstraining', of 'voortgezette rijopleiding'. Maar bij alle verschillende benamingen is de gemeenschappelijke noemer: verbetering van de rijvaardigheid.

Een algemene definitie van voortgezette rijopleidingen is: "Trainingen voor rijbewijsbezitters met als doel het aanleren of verbeteren van mentale, perceptieve, of bedieningstechnische vaardigheden, met het oog op efficiënter, veiliger of zuiniger verkeersgedrag." (Goldenbeld, 1995).

In 1995 zijn de VRO-opleidingen voor motorrijders geïnventariseerd door het landelijk Motorfietsplatform en later dat jaar ook door de SWOV (Goldenbeld, 1995). In het kader van het SWOV-onderzoek zijn verschillende VRO-instructeurs geïnterviewd. In het kader van dit onderzoek zijn twee additionele interviews gevoerd, om de reeds aanwezige kennis over de werkzaamheden van instructeurs nog verder aan te scherpen (*Bijlage 1*). De beschrijving van leerstof en werkzaamheden in dit hoofdstuk

zijn gebaseerd op het schriftelijk materiaal van beide inventarisaties en op de gevoerde interviews.

Uit beide inventarisaties komt het volgende beeld naar voren als het gaat om actoren die cursussen aanbieden (zie *Tabel 3.1*).

Van de privé-motorrijders die zich vrijwillig opgeven voor een vervolgopleiding, meldt *meer dan de helft* zich aan bij de NVVM. Na de NVVM is de KNMV de grootste aanbieder van voortgezette rijopleidingen voor motorrijders. Voortgezette rijopleidingen voor privé-motorrijders worden verder gegeven door de ANWB, VVCR, VZN, Prodrive Training, Top Level Drivers, Stichting Motorreizen/opleidingen. Incidenteel verzorgen motorimporteurs en motorrijdscholen ook voortgezette rijopleidingen, maar dit aantal is klein en wisselend. De motorimporteurs organiseren deze rijopleidingen in samenwerking met rij-instructeurs van de bovengenoemde organisaties.

De opleidingen van NVVM, KNMV en ANWB zijn specifiek afgestemd op verschillende doelgroepen motorrijders: beginners, gevorderden, sportieve rijders, her-opstappers.

Trainingen op oefenterreinen			Trainingen op openbare weg		Combinatie oefenterrein/ openbare weg
Eigen motor	Motor instituut	Circuit-rijvaardigheid	Eendaagse	Meerdaags	
KNMV	VVCR	Yamaha, de Vries	KNMV, Prodrive Training, VZN	KNMV Tour en Traffic, MRO	NVVM, KNMV

Tabel 3.1. *Overzicht VRO-trainingen (N.B. in onderstaand overzicht worden per categorie enkele van de voornaamste opleidingsinstituten genoemd, maar niet alle opleidingsorganisaties worden vermeld.)*

Voor de VRO-opleidingen geldt dat het ‘ervaringsgewijs leren’ het centrale leerproces is. In vrijwel alle VRO-cursussen gaat aanleren of verbeteren van vaardigheden ook gepaard met overdracht van kennis en inspelen op motivatie. Motivatie en mentaliteit vormt de rode draad door de gehele cursus. De instructeur geeft niet alleen door mondelinge informatie, maar ook door voorbeeldgedrag en houding, een model van de bewuste, serieuze en veilige verkeersdeelnemer.

Bij de meeste VRO-cursussen ligt het trainingsprogramma in grote lijnen vast. Vrijwel alle opleidingsorganisaties hebben *een op ervaring en theorie onderbouwd gefaseerd trainingsprogramma* met uitgeschreven leerdoelen. Bij de meeste trainingen voor motorrijders is er ook ruimte om aandacht te besteden aan de eigen wensen van motorrijders. Cursisten kunnen aangeven welke vaardigheden ze graag zouden willen verbeteren, bijvoorbeeld het nemen van bochten. De VRO-instructeur kan dan aan dat specifieke onderdeel meer aandacht besteden.

De VRO-cursussen voor motorrijders behandelen vaak dezelfde onderwerpen; ze verschillen wellicht in de tijd die wordt besteed aan elk onderwerp (mede onder invloed van de individuele instructeur en de wensen

van de cursisten), en wellicht verschillen ze voor een deel ook in instructie-aanpak of instructie-stijl. Remmen, 'remmen en uitwijken', 'voertuig-beheersing in de kleine ruimte', staan bij alle trainingen op een oefenterrein op het programma. 'Plaatsbepaling op de weg' en 'kijktechniek en informatieverwerking' zijn de centrale onderwerpen bij de VRO op de openbare weg.

Dit brengt ons op de twee basisvormen van de VRO: VRO op een van het verkeer afgesloten oefenterrein (nader beschreven in § 3.2.2) en VRO op de openbare weg (§ 3.2.3).

3.2.2. VRO op het oefenterrein

De VRO op het oefenterrein bestaat uit het oefenen van een aantal specifieke manoeuvres, met name: remmen, remmen en uitwijken, voertuigbeheersing in kleine ruimte, en het juist inrijden van bochten. Slipoefeningen worden vaak enkel gegeven op motoren die zijn uitgerust met speciale zijwielen-constructie.

In de VRO-cursussen van de NVVM wordt altijd in het ochtenddeel geoefend op een oefenterrein. Er zijn maximaal vier cursisten per instructeur. Het ochtendprogramma op het oefenterrein bestaat uit de volgende cursusonderdelen: theoretische verkeersquiz, en BRAVOK-controle (Banden, Remmen, Accu, Verlichting, Olie, Ketting of Cardan), de noodstop, noodstop met uitwijken, noodstop met obstakel waar je over heen moet, noodstop met uitwijken in berm, achtje draaien in kleine ruimte, slalom rijden, brede slalom, straatje keren, motorgymnastiek, rondje om paal met touwtje.

Aan de KNMV-cursussen op het oefenterrein doen maximaal acht cursisten mee. De VRO-cursus op het oefenterrein van de KNMV bestaat uit twee dagdelen. 's Ochtends komen aan bod: 1. Opstapcontrole 2. Oogfunctie tijdens sturen 3. Korte bochtentechniek 4. Rijden over wip: bediening gas, koppeling, rem onder bijzondere omstandigheden 5. Rijden in bijzondere omstandigheden, bijvoorbeeld: rijden over een autoband zonder velg. 6. Motorgymnastiek: balans leren vinden. 's Middags wordt het programma vervolgd met: 7. Remmen; ongeveer twee uur doet men remoefeningen: normaal remmen, remmen en uitwijken 8. Rijden van bochten.

Het is geen garantie dat al deze oefeningen ook aan bod komen of dat hetzelfde eindniveau wordt behaald voor alle cursisten. Veel zal afhangen van de vorderingen die daadwerkelijk worden gemaakt bij het oefenen. Elke oefening wordt langzaam opgebouwd. De cursisten krijgen uitleg, er volgt een demonstratie, men kan vragen stellen, en pas wanneer mensen een goed idee hebben van de handelingen die ze moeten uitvoeren, kunnen ze zelf oefenen. Meteen na een oefening krijgen ze dan feed-back over handelen.

Bij elk van de oefeningen gaat het om de training van basisvaardigheden die de rijvaardigheid in het alledaagse verkeer verbeteren. Uit een interview met een VRO-instructeur blijkt bijvoorbeeld het volgende over het belang van de oefening 'achtje draaien in een kleine ruimte' (Goldenbeld, 1995, p. 81):

VRO-instructeur: "Die bijzondere verrichtingen zijn alleen maar een doel om iets te bereiken, want een aap kun je kunstjes leren. Als je maar de hele

dag oefent om achtjes te draaien, dan lukt dat op het einde van de dag perfect.”

Interviewer: “Maar wat wil je dan bereiken met achtjes draaien?”

VRO-instructeur: “Ik wil dat mensen de juiste techniek hanteren, want die heb je bij het rijden op de weg nodig. Veel motorrijders komen in de problemen doordat ze een totaal verkeerde kijktechniek hanteren. Je moet mensen laten zien dat waar je naar toekijkt, daar gaat de motor naar toe. Als ze dat achtje dus verkeerd doen, dan vind ik dat prachtig, want daarmee kan ik ze aantonen: “Jij kijkt naar die pion of jij kijkt naar de stoeprand en daarom haal jij die draaiing niet”. Want je motor maakt een beweging die jouw ogen volgt, dus je moet jezelf verplichten om naar een ander punt te kijken. Aan het einde van de middag heb ik dat nodig bij het berijden van de bochten. Het in één keer nemen van een bocht, lukt alleen maar als je jezelf dwingt om naar het eindpunt van de bocht te kijken. Als je steeds een nieuw punt opzoekt in de bocht, zul je een bocht nooit vloeiend kunnen maken.”

(...)

“Wat ik heel belangrijk vind, is dat je dat achtje en dat korte keren alleen maar kunt rijden door een goede kijktechniek. Ik vind het niet belangrijk dat de mensen dat achtje goed kunnen draaien, maar ik vind het veel belangrijker dat ze naar het goede punt kijken.”

Zo zijn er bij elke oefening basisvaardigheden waarmee motorrijders verkeersopgaven in het alledaagse verkeer efficiënt en veilig kunnen oplossen. Een oefening gericht op het leren vinden van de juiste balans op de motorfiets, is bijvoorbeeld belangrijk voor een situatie waarin motorrijders tijdens de rit de spiegel moeten verstellen. Oefeningen gericht op remmen en ‘remmen en uitwijken’ zijn uiteraard van groot belang voor het vermogen om noodsituaties goed op te lossen. Tevens geven deze oefeningen de motorrijder inzicht in de fysieke beperkingen die een motor nu eenmaal heeft om bij een bepaalde snelheid tot stilstand te komen.

3.2.3. VRO op de openbare weg

De VRO op de openbare weg bestaat uit een hele dag rijden op de openbare weg. De te behandelen onderwerpen tijdens de VRO zijn vaak: plaatsbepaling op de weg, afstand houden, bochtenlijn, kijktechniek en inhalen. Voor een belangrijk deel wordt de VRO ook afgestemd op de behoeften en wensen van cursisten. ‘s Ochtends spreekt de instructeur met elk van de cursisten om na te gaan wat hun wensen en voorkeuren zijn voor die dag. Afhankelijk van deze voorkeuren wordt ook de route bepaald. De route wordt bewust gekozen in relatie tot de zaken die geleerd moeten worden.

Ook bij de VRO op de openbare weg geldt een maximaal aantal cursisten. De instructeurs van de NVVM werken maximaal met vier cursisten; de instructeurs van overige organisaties zoals KNMV laten maximaal drie cursisten toe.

Qua inhoud is er een grote overeenkomst tussen de VRO-opleidingen op de openbare weg van KNMV en NVVM. De KNMV heeft geen cursussen met een combinatie tussen oefenterrein en rijden op de openbare weg. Zij brengen deze twee onderdelen onder in aparte cursussen.

Het rijden op de openbare weg staat in het teken van oefenen op belangrijke rij-aspecten. De keuze van de route, speciale taakopdrachten tijdens het rijden, demonstratie-rijden door de instructeur zelf en tussentijdse

evaluatiegesprekken, zijn de belangrijkste middelen om het leerproces vorm te geven.

De trainingen op de openbare weg zijn speciaal geschikt om verkeersinzicht en daaraan gekoppeld anticipatievermogen en communicatie met medeweggebruikers te oefenen en te verbeteren. Bij trainingen op de openbare weg wordt veelal een andere wijze van instructie gehanteerd dan tijdens de reguliere rijlessen. De cursist heeft een grotere vrijheid om zelf een eigen route naar een bestemming te kiezen. Vaak ook geeft de instructeur zelf demonstraties, of gebruikt een specifieke manier van coaching waarbij het er niet om gaat om de cursist aldoor op fouten te wijzen, maar om hem te laten ervaren en te laten testen op welke manier situaties in het verkeer beter of veiliger kunnen worden opgelost.

Naar de mening van VRO-instructeurs wordt de positie op de weg onvoldoende behandeld tijdens de reguliere rijopleiding. Vaak is daar de instructie simpelweg: rij op het midden van de weg. De goede instructeurs geven nog wel eens de nodige extra aanwijzingen over de positiekeuze. VRO-instructeurs wijzen hun cursisten op het grote belang van het voortdurend aanpassen van de positie op de weg bij steeds veranderende wegsituaties zoals een bocht naar links, het naderen van een vrachtwagen, enzovoort. In feite zouden motorrijders regelmatig en als het ware 'spelenderwijs' hun positie op de weg moeten veranderen. De juiste positiekeuze kan vooral veel winst opleveren op het vlak van overzicht over de wegsituatie en de zichtbaarheid van de motorrijder voor anderen.

3.2.4. De leerstof VRO in relatie tot de rijtaak en verkeersveiligheid

VRO en rijtaak

Op basis van de voorgaande omschrijvingen van de inhoud van de VRO op oefenterrein en openbare weg, kunnen we nu wat systematischer het verband leggen tussen VRO en rijvaardigheid. Een betere rijvaardigheid houdt in dat een verkeersdeelnemer de rijtaak in het verkeer efficiënter, en dus ook veiliger kan uitvoeren. De rijtaak kan worden onderverdeeld in een aantal hiërarchisch geordende gedragsniveaus. Het *strategisch niveau* omvat taken als voertuigkeuze, ritvoorbereiding, routeplanning en routekeuze.

Het *manoeuvre-niveau* betreft taken die voortvloeien uit verkeerssituaties en wegkarakteristieken. Voorbeelden zijn: inhalen, stoppen, kruispunt oversteken, rechts en links afslaan, invoegen, uitvoegen, parkeren, keren op de weg, enzovoort. Bij de meeste van deze taken speelt het schatten van afstanden, snelheden van andere verkeersdeelnemers en de manoeuvreerruimte van het eigen voertuig een belangrijke rol.

Het *operationele niveau* omvat taken die direct te maken hebben met de voertuigbeheersing, zoals remmen, gas geven, schakelen en in spiegels kijken.

De gedragskeuzen die op strategisch niveau worden gemaakt, hebben een grote doorwerking in de gedragskeuzen die vervolgens in de lagere rijtaakniveaus - tactisch en operationeel - gemaakt kunnen en moeten worden. De voertuigbeheersing kan beschouwd worden als het basisniveau van de totale rijtaak (Godthelp, 1989). De op dit basale niveau benodigde bewuste aandacht is direct van invloed op de 'prestatie' op de hoger gelegen niveaus; tactisch en operationeel.

Uit onderzoek van Lourens & Van der Molen (1986) kwam naar voren dat bij de uitvoering van voorgenomen verkeersmanoeuvres (rechts afslaan, invoegen, stoppen, enzovoort), zes basistaken aan de orde zijn, die voor een belangrijk deel continu en dus parallel aan elkaar worden verricht. Deze taken zijn de volgende:

1. Visuele oriëntatie.
2. Snelheidsaanpassing.
3. Koersbepaling.
4. Toepassing voorrangsregeling.
5. Controle houden over de motor.
6. Speciale handelingen.

Met motorcontrole wordt vooral bedoeld: bediening van gashendel en koppelen/schakelen. De speciale verrichtingen hebben betrekking op bediening of instelling van richtingaanwijzers, verlichting, stand van de spiegels, enzovoort.

De VRO op het oefenterrein staat sterk in het teken van de *operationele aspecten* bij verschillende manoeuvres (remmen, 'remmen en uitwijken', korte bochtentechniek). Behalve de zuiver operationele aspecten die te maken hebben met voertuigbediening, moeten we in dit verband ook denken aan het gevoel krijgen voor de krachten die inspelen op het voertuig.

De VRO-opleidingen op afgesloten oefenterreinen richten zich deels ook op *strategisch gedragsniveau*: er wordt de nodige theoretische en praktische aandacht besteed aan ritvoorbereiding (veiligheidsinspectie van de motor, afstelling spiegels, zithouding).

Het *tactisch gedragsniveau* komt vooral theoretisch en praktisch aan de orde, door de aandacht die wordt besteed aan de condities van weg, situatie of voertuig waaronder specifieke manoeuvres wel of niet gedaan moeten worden.

De VRO-opleidingen op de openbare weg besteden vooral aandacht aan tactische manoeuvres (inhalen, bocht nemen, naderen kruisingen, enzovoort) in verschillende verkeerssituaties (binnen bebouwde kom, provinciale weg, dijk, enzovoort), waarbij visuele oriëntatie een van de belangrijkste basistaken is waarop wordt geïnstrueerd. Behalve kijktechniek is ook een ander belangrijk algemeen speerpunt tijdens VRO op de openbare weg: het 'spelen' met de positie op de weg.

VRO en verkeersveiligheid

Tot nu toe hebben we aangegeven dat de VRO kennis en vaardigheden aanscherpt die van belang zijn voor de rijvaardigheid. De impliciete redenering daarbij is dat een betere rijvaardigheid zich ook uit in een betere verkeersveiligheid. Zoals we het hebben uitgedrukt: een efficiëntere uitvoering van een taak is ook een veiliger uitvoering. Deze redenering heeft echter een overwegend theoretisch karakter. De vraag kan gesteld worden of er ook meer directe aanwijzingen zijn dat de leerstof van de VRO belangrijk is voor de verkeersveiligheid. Zijn de kennis en vaardigheden die de VRO beoogt aan te scherpen, relevant voor de verbetering van de verkeersveiligheid van de motorrijder die deze kennis en vaardigheden later toepast?

Om deze vraag te kunnen beantwoorden, is het wenselijk om ons te verdiepen in de factoren die bij (ernstige) ongevallen van motorrijders een

rol spelen. In 1995 is een ongevalsstudie verricht van ruim 900 ongevallen, waarbij minstens één motorrijder betrokken was en waarbij minstens één ernstig gewond of dodelijk slachtoffer te betreuren viel (Vis, 1995). De studie wijst op een aantal tekortkomingen van motorrijders die mede een rol hebben gespeeld bij het ontstaan van het ongeval, danwel de ernst van de afloop. Hierna gaan we nader op deze factoren in.

Gebrekkige uitvoering van noodmanoeuvres

Zowel uit inzage van processen-verbaal als uit enquêteresultaten blijkt dat een kwart van de motorrijders die bij een ernstig ongeval waren betrokken, *al bij de uitwijk- of remmanoeuvre onderuit was gegaan* (Vis, 1995; p. 26). Dit is te beschouwen als een aanwijzing dat de (nood)remmanoeuvre op zichzelf al een risicovolle handeling is, die door een aanzienlijk aantal motorrijders niet goed wordt beheerst.

De voor verkeersveiligheid belangrijke vaardigheden van remmen, en 'remmen en uitwijken', zijn vaste onderdelen van de VRO op het oefenterrein. De cursisten leren om hun remprestaties te verbeteren, om beter in balans te blijven tijdens het remmen, om remmen te combineren met uitwijken, en de cursisten verkrijgen een beter inzicht in de lengte van de remweg. De vorderingen van cursisten op deze oefeningen zijn sterk individueel verschillend. Cursisten die qua vaardigheid in remmen en 'remmen en uitwijken' niet zo veel vaardiger worden, leren in ieder geval hun eigen bekwaamheid op dit onderdeel beter in te schatten, hetgeen minstens zo belangrijk kan zijn als de feitelijke verbetering van de vaardigheid zelf.

Gebrekkige anticipatie op conflictsituatie

Onder anticiperend gedrag werd in de studie verstaan: "alle handelingen die de betrokken partijen hebben ondernomen bij nadering van de ongevalsplaats, teneinde de kans op een feitelijk ongeval te verkleinen of een dreigende botsing af te wenden" (Vis, 1995; p. 31). Uit de studie van ongevallen blijkt dat *ongeveer de helft van de bij ernstige ongevallen betrokken motorrijders geheel niet heeft geanticipeerd op de mogelijke conflictsituatie* (terwijl dit vaak wel in een of andere vorm - echter niet altijd 100% - mogelijk was geweest).

'Anticipatie op mogelijke conflictsituaties' is het centrale onderwerp van de VRO op de openbare weg. De speerpunten waarop de VRO-instructeur cursisten begeleidt zoals 'kijkgedrag', 'positiebepaling op de weg', 'aandacht voor de taal van de weg', en 'flexibele snelheidsregulering in reactie op situatie', staan alle in het teken van anticiperen op mogelijke gevaren.

Gebrekkige zichtbaarheid van motorrijders voor andere weggebruikers

Van de motorrijders die bij een ernstig ongeval betrokken waren, had ruim 70% de tegenpartij waargenomen en 20% de tegenpartij te laat waargenomen. Voor de bij de ernstige ongevallen betrokken tegenpartijen ligt de zaak heel anders: slechts een kwart beweert de motorrijder te hebben gezien en een vijfde beweert de motorrijder te laat te hebben gezien. Ongeveer de helft zou de motorrijder in het geheel niet hebben gezien (Vis, 1995; p. 33).

De VRO op de openbare weg besteedt veel aandacht aan de zichtbaarheid van de motorrijder via het speerpunt 'positiebepaling op de weg'. Dit speerpunt heeft twee doelen:

1. De motorrijder dient door een verstandige positiebepaling op de weg zijn eigen zicht op de verkeerssituatie te optimaliseren.
2. De motorrijder dient door een verstandige positiebepaling op de weg zijn eigen zichtbaarheid voor andere weggebruikers te vergroten.

Voor zo ver VRO-cursussen vaardigheden in remmen, 'remmen en uitwijken', anticiperen en vergroten van zichtbaarheid daadwerkelijk verbeteren, of althans inzicht geven in de grenzen van deze vaardigheden, kunnen deze cursussen zeker bijdragen tot de individuele verkeersveiligheid van de motorrijder. Deze conclusie komt ook naar voren in de genoemde ongevalsexamenstudie: "Het feit dat een aanzienlijk deel van de berijders op conflictpunten slecht anticipeert of niet in staat blijkt te zijn noodmanoeuvres uit te voeren, wijst erop dat het voor motorrijders nuttig kan zijn *vervolgopleidingen* te volgen waar deze specifieke vaardigheden kunnen worden eigen gemaakt en geoefend." (Vis, 1995; p. 42; cursief van auteur, red.).

De effectiviteit van een VRO-cursus in het bevorderen van verkeersveiligheid is aan zekere grenzen gebonden. Daarover komen we nog te spreken in § 3.4.

3.3. Werkzaamheden instructeurs

In deze paragraaf beschrijven we de werkzaamheden van de VRO-instructeur. Bij de beschrijving hanteren we opnieuw de tweedeling 'VRO op oefenterrein' en 'VRO op de openbare weg', omdat de werkzaamheden en vaardigheden bij deze twee grondvormen van VRO van elkaar verschillen.

3.3.1. *Werkzaamheden VRO-instructeur op oefenterrein*

De VRO-instructeur werkt samen met een groep cursisten een min of meer vaststaand oefenprogramma door, bestaande uit verschillende onderdelen. De instructeur ontvangt de cursisten, leidt de cursusdag in en maakt huishoudelijke afspraken met de groep. De meeste cursussen beginnen met een theoretisch georiënteerd deel: inspectie van de motor, oprissing van de verkeersregels. Daarna wordt verder gegaan met praktische oefeningen. Ook bij de praktische oefeningen blijft de theoretische instructie van groot belang. De VRO-instructeur legt doel en uitvoering van de oefening duidelijk uit, beantwoordt vragen van cursisten of stuurt eventueel bewust aan op een groepsdiscussie, afhankelijk van stemming en ervaringsniveau van de groep.

Bij elke oefening geeft de instructeur een demonstratie van het niveau van uitvoering die van de cursist verwacht wordt, hij maakt een interne analyse van het rijgedrag van de cursisten tijdens het oefenen en baseert op grond daarvan zijn instructies en feedback aan groep en individu.

Indien nodig, maakt de VRO-instructeur tijd vrij voor wat verdergaande individuele begeleiding van een cursist en kiest hij een specifieke vorm van begeleiding die het beste past bij die individuele cursist. Daarvoor kiest de VRO-instructeur wel een moment waarop de overige cursisten gelegenheid hebben om zelfstandig verder te gaan met oefenen.

De instructeur bewaakt de voortgang van het oefenprogramma, en bepaalt de duur en de moeilijkheidsgraad van de oefeningen, afhankelijk van de voortgang die hij constateert bij verschillende cursisten. Na afloop van de cursusdag houdt de instructeur een motiverend verhaal ter afsluiting, waarin een aantal belangrijke leerinstructies nog eens wordt gerecapituleerd. Daarna evalueert de instructeur samen met de cursisten de cursus en wordt de cursusdag afgesloten.

De voorgaande schets is nog sterk gericht op het uiterlijk waarneembare gedrag van de VRO-instructeur. Wat in de schets nog ten dele verborgen blijft, zijn de ingewikkelde mentale verrichtingen van de VRO-instructeur. Laten we nu deze mentale activiteiten eens nader onder de loep nemen.

De voorgaande schets kan dan als volgt aangescherpt worden:

1. De VRO-instructeur is een continu en scherp *waarnemer* van cursisten als groep en individu. Zijn waarneming richt zich op zowel sociale aspecten (attitude, belevingswereld), als aspecten van rijgedrag.
2. De waarneming van de VRO-instructeur van het rijgedrag van cursisten stelt hem in staat verschillende elementen in dat gedrag (bijvoorbeeld zithouding, kijktechniek) te *analyseren* op hun belang voor het gedrag als totaal.
3. Op basis van zijn waarneming van groep en individu, maakt de VRO-instructeur op verschillende momenten tijdens de cursusdag interne *afwegingen inzake de begeleiding van groep en individu*, en de specifieke onderdelen waarop groep of individu nadere of bijzondere instructie behoeven. Criterium voor die afweging is altijd dat het leerrendement voor zowel groep als individu optimaal moet zijn.

Er is een drie-eenheid van mentale verrichtingen die als een rode draad door de dagelijkse werkzaamheden van de VRO-instructeur loopt: waarnemen, analyseren en op basis daarvan keuzes maken ten aanzien van de voortgang van begeleiding en het programma. Naarmate VRO-instructeurs meer ervaring hebben, zal deze 'procedure' meer een 'tweede natuur' worden. De beginnende VRO-instructeur moet zich nog echt aanwennen, om waarnemen, analyse en keuze bewust toe te passen.

3.3.2. *Werkzaamheden VRO-instructeur trainingen op de openbare weg*

Bij de VRO op de openbare weg is er, evenals bij de VRO op het oefenterrein, sprake van een oefensituatie: een instructiesituatie. Er wordt niet zomaar willekeurig in het verkeer rondgereden, maar er wordt systematisch geoefend op belangrijke elementen van de rijtaak.

De VRO-instructeur bepaalt - vaak in overleg met de cursisten - de keuze voor een specifieke route. De route wordt bewust zo gekozen dat specifieke situaties (bochten, inhalen) goed geoefend kunnen worden. Van te voren maakt de VRO-instructeur afspraken over het rijden in formatie en de betekenis van specifieke handgebaren.

Tijdens de VRO op de openbare weg zijn er eigenlijk drie manieren van communicatie:

- handsignalen van de instructeur om te wijzen op bepaalde kenmerken van de omgeving;
- voorbeeld-rijden door de instructeur voor de motorrijders die achter hem rijden;
- groepsinstructie en -discussie tijdens korte rijpauzes.

Het rijden op de openbare weg staat in het teken van specifieke taakopdrachten die zijn gegeven door de instructeur. Die kunnen van uiteenlopende aard zijn: bijvoorbeeld 'rijden met zo weinig mogelijk remmen', 'rijden met duidelijke snelheidsregulering in anticipatie op gevaar', 'rijden met speciale aandacht voor specifieke tekens of borden', enzovoort. De cursisten rijden dus toch anders dan ze normaal gewend zijn; er wordt van hen een bepaalde uitvoering van onderdelen van de rijtaak gevraagd waarbij ze bij het 'normaal' rijden niet veel nadenken of niet naar perfectie streven. De taakopdracht die ze hebben meegekregen, geeft de rij-situatie nu meer het karakter van een oefensituatie.

Opnieuw is duidelijke theoretische instructie van groot belang. Indien specifieke manoeuvres zoals inhalen worden beoefend, zal de instructeur duidelijke theoretische instructie geven over hoe deze manoeuvre zo ideaal mogelijk kan worden uitgevoerd.

De VRO-instructeur rijdt meestal als tweede of derde in een formatie van vier. Voor de motorrijders die achter hem rijden wijst de instructeur belangrijke zaken uit de omgeving aan en geeft een demonstratie van ideaal rijgedrag. Tegelijkertijd volgt de instructeur het gedrag van de voorliggende cursist. De VRO-instructeur bewaakt de veiligheid van de totale groep en grijpt direct in als het gedrag van cursisten daartoe aanleiding geeft.

Tijdens de gehele cursusdag fungeert de VRO-instructeur als model voor de ideale, bewuste motorrijder. Een cursist die koste wat het kost 's middags in de pauze een pilsje wil drinken, wordt bijvoorbeeld door de VRO-instructeur resoluut uit de cursus verwijderd. In die zin is de VRO-instructeur ook bewaker van normen en waarden.

Tijdens de pauzes in het dagprogramma stuurt de VRO-instructeur de groepsdiscussie aan op de speerpunten die hij die dag wil behandelen. Van belang is dat hij zich beperkt in de behandeling van thema's en onderwerpen. Een VRO-instructeur die teveel kennis over uiteenlopende onderwerpen wil overbrengen, overlaadt zijn cursisten met informatie. Vaak zijn plaatsbepaling op de weg en kijkgedrag belangrijke thema's tijdens de VRO.

3.4. Te verwachten effectiviteit van de VRO

In § 3.2.4 is vanuit een theoretische redenering en kennis van factoren van ernstige ongevallen verondersteld, dat de leerstof van de VRO in principe kan bijdragen aan de verbetering van de individuele verkeersveiligheid van de motorrijder. Daarbij is nog niet ingegaan op de vraag hoe effectief de VRO is in het overbrengen van de leerstof, en in welke mate de leerstof ook invloed heeft op nieuw gedrag. Op deze vraag is ingegaan in een in 1995 uitgevoerde evaluatie van de kwaliteit van de VRO-opleidingen voor automobilisten en motorrijders in Nederland (Goldenbeld, 1995). In deze paragraaf resumeren wij enkele van de belangrijkste bevindingen uit deze evaluatie, die een wat genuanceerd beeld geven van de effectiviteit van de VRO. Achtereenvolgens wordt ingegaan op:

1. Algemene conclusies; belang VRO voor de verkeersveiligheid.
2. Vergelijking VRO voor motorrijders met VRO voor automobilisten.
3. Mening van cursisten.
4. Voorwaarden voor een hoogwaardige, effectieve VRO.

Ad. 1. Algemene conclusies; belang VRO voor de verkeersveiligheid

Er zijn verschillende aanwijzingen dat voortgezette rijopleidingen kunnen bijdragen aan de verbetering van de individuele verkeersveiligheid (wetenschappelijk onderzoek, intern bedrijfsonderzoek, indrukken instructeurs, enquêtes onder cursistdeelnemers). De veiligheidseffecten zijn waarschijnlijk per cursist verschillend, en niet alle onderdelen van een opleiding zijn even relevant voor de verkeersveiligheid.

Er zijn ook beperkingen ten aanzien van de te verwachten leereffecten. Van eendaagse cursussen mag niet verwacht worden, dat ze leiden tot nieuwe betrouwbare gedragsautomatismen. Daarvoor zijn de aan te leren gedragingen te complex, en is de oefentijd per onderdeel vaak te kort. Effecten van opleidingen op gedrag, zakken na verloop van tijd weg, indien de aangeleerde of verbeterde vaardigheden niet voldoende herhaald of toegepast kunnen worden tijdens verkeersdeelname na afloop van de cursus. De duurzaamheid van geleerd gedrag hangt met name ook sterk af van de motivatie van cursisten, om vaardigheden te blijven oefenen en toe te passen na afloop van de cursus.

ad. 2. Vergelijking VRO voor motorrijders met VRO voor automobilisten

De voorgaande conclusies betroffen het gehele Nederlandse VRO-werkveld. De indruk bestaat dat de VRO in sterkere mate voor motorrijders dan voor automobilisten bijdraagt aan de veiligheid. Er zijn hiervoor een aantal argumenten aangevoerd:

- Bij motor-rijopleidingen oefenen de deelnemers vaak met eigen voertuig, terwijl bij auto-rijopleidingen vaak wordt geoefend met de voertuigen van het opleidingsinstituut.
- De indruk is dat verschillende oefeningen voor motorrijders (remmen, bochtentechniek, slalom rijden) na afloop van de cursus relatief gemakkelijk in de praktijk - in het verkeer, of op een afgelegen terrein - nog beoefend kunnen worden, terwijl dat wat moeilijker is voor automobilisten.
- De indruk is dat de deelnemers aan motor-rijopleidingen, meer dan deelnemers aan de auto-rijopleidingen, een specifieke motivatie hebben om actief te werken aan hun eigen verkeersveiligheid door middel van vaardigheidsverbetering.
- De indruk is dat er bij de motor-rijopleidingen meer uiteenlopende instructievormen worden (en kunnen worden) toegepast: de instructeur loopt mee met de cursist, zit achterop bij de cursist en geeft aanwijzingen, laat de cursist achterop meerijden, rijdt voor een groep en geeft het goede voorbeeld, rijdt naast een cursist en geeft aanwijzingen enzovoort. Bij auto-rijopleidingen wordt minder variatie in instructievormen gebruikt.
- De motorrijders kunnen via plaatsbepaling op de weg op een actieve manier hun veiligheid te verbeteren. Door een verstandige positiekeuze op de weg, kunnen zij hun eigen zichtbaarheid en hun zichtbaarheid voor andere verkeersdeelnemers aanmerkelijk verbeteren. Uiteraard kunnen ook automobilisten hun veiligheid verbeteren, maar in mindere mate door positiekeuze op de weg.

Meningen cursisten

In het onderzoek van Goldenbeld (1995) werd met medewerking van verschillende opleidingsorganisaties een enquête gehouden onder VRO-deelnemers. In totaal 114 motorrijders werden ondervraagd over hun motieven voor en ervaringen met voortgezette rijopleidingen.

De gemiddelde leeftijd van deze groep ondervraagden was 34 jaar en het gemiddeld aantal jaren ervaring met motor rijden was zes jaar; voor autorijden was dit vijftien jaar. De groep ondervraagden bestond voor het merendeel uit mannen (80%). Van deze groep ondervraagden antwoordde ruim twee op de drie deelnemers (69%) nog een keer aan een vervolgcursus te willen deelnemen, meer dan een kwart antwoordde (28%) dat misschien te willen doen, en slechts één deelnemer (1%) antwoordde resoluut dit niet te willen doen.

Tabel 3.1 geeft een overzicht van de antwoordpercentages van de vragen over de leerdoelen. Er werd gevraagd waaraan de cursus, naar mening van de ondervraagde motorrijders, heeft bijgedragen.

Leerdoel	Bijdrage aan het leerdoel			
	zeer veel	redelijk veel	weinig	bijna niets
Inzicht in rijvaardigheid	26% (30)	66% (75)	5% (6)	2% (2)
Vlotter rijden	19% (22)	47% (54)	27% (31)	5% (6)
Voorzichtiger rijden	11% (13)	49% (56)	33% (38)	5% (6)
Soepeler rijtechniek	36% (41)	53% (60)	8% (9)	3% (3)
Meer kennis over achtergronden van ongevallen	5% (6)	51% (58)	36% (41)	7% (8)
Betere beheersing voertuig bij hoge snelheden	17% (19)	41% (47)	30% (34)	10% (12)
Inzicht in eigen beperkingen	29% (33)	54% (62)	15% (17)	2% (2)
Meer kennis van rij-eigenschappen voertuig	35% (40)	47% (54)	16% (18)	1% (1)
Betere kijk op gevaren	39% (45)	48% (55)	10% (12)	1% (1)
Inzicht in onveilige gewoonten	25% (29)	58% (66)	10% (11)	6% (7)
Betere algemene beheersing voertuig	52% (59)	42% (48)	6% (7)	-
Inzicht in hoe eigen voertuig gezien wordt door anderen	9% (10)	41% (47)	41% (47)	9% (10)
Meer rekening houden met gedrag andere weggebruikers	15% (17)	45% (51)	30% (34)	10% (11)
Meer vertrouwen in eigen rijvaardigheid	35% (40)	57% (65)	5% (6)	3% (3)
Betere kijk op wat ik wel en niet kan maken in het verkeer	25% (28)	40% (46)	28% (32)	6% (7)
Beter besef van wisselwerking tussen eigen rijgedrag en dat van anderen	8% (9)	16% (18)	11% (13)	7% (8)

Tabel 3.1. *Uitkomsten van schriftelijke enquête onder cursisten-motorrijders.*

Uit Tabel 3.1 blijkt dat een voortgezette rijopleiding naar de mening van de ondervraagde motorrijders redelijk tot zeer veel bijdraagt aan uiteenlopende leerdoelen. Hierbij springen met name de volgende leerdoelen er in positieve zin uit:

1. Betere algemene beheersing van het voertuig (52% zeer veel).
2. Betere kijk op gevaarlijke situaties (39% zeer veel).
3. Meer kennis over rij-eigenschappen van het voertuig (35% zeer veel).
4. Meer vertrouwen in de eigen rijvaardigheid (35% zeer veel).

Voorwaarden voor een hoogwaardige, effectieve VRO

Een VRO kan de rijvaardigheid en veilige verkeersdeelname van een cursist verbeteren. De VRO moet daarvoor wel een goede kwaliteit hebben. De voorwaarden voor een hoogwaardige VRO zijn (Goldenbeld, 1995):

1. De kwaliteit van het programma

Er zijn wellicht twee hoofdcriteria voor de kwaliteit van een programma:

- De inhoud van het programma: de les- en oefenstof, dient goed aan te sluiten op de praktijk.
- De docent dient *over grote didactische* vaardigheden te beschikken.

2. Geen eenzijdige nadruk op voertuigbeheersing

Training van voertuigbeheersing zal altijd gepaard moeten gaan met een evenredige bewustwording van het belang van preventie van gevaar, en bewustwording van eigen beperkingen en beperkingen van het voertuig. Wel is het zo dat een verbeterde voertuigbeheersing voor motorrijders veel meer van belang is dan voor automobilisten. Ook bij motorrijders geldt echter dat eenzijdige training van voertuigbeheersing niet gewenst is.

3. Gebruikmaking van het groepsproces

Ervaringsuitwisseling in groepsverband is een goede methode om mensen actief te betrekken en te laten nadenken over hun rol in het verkeer.

4. Vrijwilligheid van deelname

Het is belangrijk dat cursisten geheel of ten dele vrijwillig aan de cursus deelnemen; in dat geval is de kans veel groter dat de cursus appelleert aan hun intrinsieke motivatie om te leren. Er is geen leereffect bij de cursusdeelnemers te verwachten, indien er geen acceptatie is van de instructeur en zijn oefenstof.

5. Afstemming op de doelgroep

Voor maximalisering van leereffecten lijkt specifieke afstemming op de doelgroep, evenals de kwaliteit van de instructeurs en de hoeveelheid aandacht per cursist, een doorslaggevend criterium te zijn. Vooral bij VRO voor motorrijders wordt afstemming op de doelgroep ook nagestreefd.

Behalve de genoemde voorwaarden die van toepassing zijn op eenmalige deelname aan VRO, mag worden aangenomen dat het meermaals volgen van een VRO-opleiding tot een cumulatief leereffect kan leiden, waarbij bepaalde leerstof definitief in het vaste gedragsrepertoire wordt verankerd.

4. Te verwachten vaardigheden van de VRO-instructeur

4.1. Inleiding

In het voorgaande hoofdstuk hebben we de inhoud en de leerstof van de VRO in grote lijnen neergezet. In dit hoofdstuk willen we tot conclusies komen over de vaardigheden die van een VRO-instructeur verwacht mogen worden. Evenals bij het onderwerp ‘werkzaamheden’, is het mogelijk om vaardigheden te splitsen in deelvaardigheden. Dat is ook wat gedaan is in het ‘leerdoelendocument A’ en in het recent tot stand gebrachte leerdoelendocument voor de VRO-instructeur, dat in het volgende hoofdstuk aan de orde wordt gesteld. In dit hoofdstuk beperken we ons opnieuw tot hoofdlijnen en belangrijke accenten.

Het antwoord op de vraag over welke vaardigheden de VRO-instructeur moet beschikken (§ 4.3), moet uiteraard benaderd worden vanuit de invalshoek van de werkzaamheden van de VRO-instructeur. Een andere invalshoek is de vraag hoe de werkzaamheden van de VRO-instructeur verschillen van die van de reguliere instructeur (zie § 4.2).

4.2. Verschillen en overeenkomsten tussen reguliere instructie en VRO-instructie

Er is een aantal verschillen tussen de reguliere rijopleidingen en de voortgezette rijopleidingen. We zetten ze hieronder op een rij:

1. De reguliere rijopleidingen bestaan uit een reeks van lessen over een periode van enkele maanden; de voortgezette rijopleidingen beslaan meestal één of twee dagen. De reguliere rij-instructeur kan na afloop van een rijles in alle rust het niveau van de cursist analyseren en daarop afgestemd de inhoud van vervollessen bepalen. De VRO-instructeur moet op verscheidene momenten van de cursusdag het niveau van verschillende cursisten inschatten en daarop gebaseerd tot een afweging komen van de opbouw van oefeningen en stopzetten van oefeningen.
2. De grote doelgroep voor de reguliere rijopleiding bestaat uit beginnende, onervaren weggebruikers die nieuw gedrag moeten aanleren. De doelgroep voor de voortgezette rijopleidingen bestaat uit mensen van alle leeftijden, die vaak enige of vele jaren rij-ervaring hebben. Bij de reguliere instructie is te verwachten dat cursisten geheel open staan voor het opnemen van nieuwe informatie. Bij de VRO-instructie zijn cursisten meer geneigd de gegeven informatie te toetsen aan hun eigen ervaringen.
3. De leerstof van de VRO is een verdere uitdieping van stof die in de reguliere rijopleiding als basis wordt bijgebracht: maken van een noodstop, berm-rijden, over obstakel rijden, bochten nemen, remmen en daaropvolgend uitwijken, een slip vermijden, plaatsbepaling op de weg.
4. In de voortgezette rijopleiding is er een andere relatie tussen instructeur en cursist dan tijdens de reguliere rijopleiding. In de reguliere rijopleiding wordt een instructeur geconfronteerd met beginnende motorrijders die vaak in korte tijd het rijbewijs willen halen, en die de rijlessen als instrument tot dat doel zien. De motivatie van deze cursisten is er

vaak vooral op gericht om het rij-examen met goed gevolg af te leggen. Zowel qua leeftijd als rij-ervaring is er een grote kloof tussen instructeur en cursist, hetgeen natuurlijk ook tot uiting komt in de rij-instructie. In de reguliere rijopleiding staan de vaak jeugdige cursisten open voor alle informatie. In de voortgezette rijopleiding wordt een instructeur geconfronteerd met uiteenlopende, vaak volwassen mensen, die al de nodige rij-ervaring en levenservaring hebben. Deze cursisten zijn enerzijds leergierig, ze willen de eigen rijvaardigheid verbeteren en ze hebben vaak ook specifieke leerdoelen voor ogen. Anderzijds nemen ze niet blindelings informatie op en zijn ze meer geneigd deze informatie af te zetten tegen eigen ervaringen.

Tevens geldt dat een deel van de gevorderde motorrijders waarschijnlijk niet een typische 'rijles' of 'rijles-instructie' wil ontvangen: die vorm van instructie kennen ze al, ze zijn erop uitgekeken en ze associëren die manier van instructie waarschijnlijk ook met iets wat voor beginners van toepassing is.

5. De instructie tijdens de reguliere rijopleiding is sterk gericht op het aanleren van nieuw gedrag; de instructie tijdens de voortgezette rijopleiding heeft vaak tot doel verkeerde rijgewoonten af te leren.

In vergelijking met de reguliere instructie vereist de VRO-instructie *een grotere mate van flexibiliteit en beslissingssnelheid* van de kant van de instructeur. In vergelijking met de reguliere instructeur heeft een VRO-instructeur:

- minder tijd om cursisten waar te nemen, niveau van cursisten te analyseren en keuzen te maken over vervolg van de opleiding;
- minder zekerheid over de routekeuze (vaak mede afhankelijk van wensen cursisten) en het te verwachten rijgedrag van cursisten;
- in sterkere mate te maken met kritische of eigenwijze cursisten die op basis van hun eigen ervaring weerwoord geven;
- in sterkere mate te maken met uiteenlopende en meer aandacht vergende en moeilijker rijomstandigheden.

Overeenkomsten

Tot nu toe is sterk de nadruk gelegd op verschillen tussen de reguliere rij-instructie en VRO. De verschillen hadden te maken met de verdieping van de leerstof, de instelling van de doelgroep, en de mate van vereiste flexibiliteit en beslissingssnelheid van de kant van de instructeur. Maar op een basaal niveau zijn er ook belangrijke overeenkomsten tussen beide vormen van onderricht. In beide gevallen gaat het om rijonderricht waarbij geoefend wordt op onderdelen van de rijtaak, en waarbij de instructeur leiding geeft, instructies geeft, demonstreert, motiveert en feedback geeft. In beide onderricht-situaties wordt er gereden volgens instructies en onder toezicht van de instructeur. Voor zover de cursisten zich aan deze instructies houden, mogen ze er vertrouwen in hebben dat hun veiligheid gegarandeerd is. In de reguliere instructie voor automobilisten kan de instructeur onmiddellijk ingrijpen via de dubbele bediening in de auto. Dat ligt wat moeilijker bij de VRO op de motor, waarbij de communicatie op de weg geschiedt met handsignalen.

Er zijn drie definiërende kenmerken van rijonderricht die zowel van toepassing zijn op het regulier rijonderricht als op de VRO:

1. er is sprake van een economische transactie tussen twee partijen op basis waarvan;
2. de ene partij de rol van instructie-gever en de daarbij behorende verplichtingen op zich neemt, en de andere partij de rol van instructie-ontvanger op zich neemt met als doel;
3. de vaardigheid in de uitvoering van de rijtaak bij de instructie-ontvanger aan te leren dan wel te verbeteren.

Bij de VRO gaan twee partijen, evenals bij de reguliere rij-instructie, met elkaar een specifieke afhankelijkheidsrelatie aan van instructie-ontvanger en instructie-gever. De VRO-instructeur neemt de leiding over de groep op zich en bepaalt wat er gebeurt op het oefenterrein en op de openbare weg. De VRO-instructeur geeft aan wat er geoefend gaat worden, hoe er geoefend gaat worden, welke route gereden gaat worden, wat de aandachtspunten zijn bij het rijden, enzovoort. De cursisten hebben inspraak, kunnen hun eigen wensen en behoeften kenbaar maken, maar de VRO-instructeur neemt toch altijd de eindbeslissingen als het gaat om de ruimte voor uitvoering van wensen.

De personen die deelnemen aan een VRO-cursus begeven zich dus in een situatie waarin zij vrijwillig hun eigen gedrag onder instructie en toezicht stellen van een leidinggevende figuur. Het is vergelijkbaar met andere situaties met een formele rolverdeling zoals patiënt-dokter, sporter-trainer, waarbij de ene partij zijn eigen gedrag in goede vertrouwen onder de hoede stelt van een andere partij, die in het kader van de specifieke situatie als autoriteit wordt beschouwd.

Een en ander betekent dat de VRO-instructeur in belangrijke mate verantwoordelijk gesteld mag worden voor de veiligheid van de cursisten voor zover zij zich aan deze instructie houden. Het is een situatie die voldoet aan een maatschappelijk geaccepteerde rolverdeling die duidelijk is en ook juridisch geformaliseerd is via een onderliggende economische transactie.

Er is sprake van een maatschappelijk geaccepteerd sjabloon, dat een complex geheel van wederzijdse verwachtingen omvat. Een deel van de verwachtingen is dat de cursist vertrouwt in de deskundigheid en de bewaking van zijn persoonlijke veiligheid door de instructie-gever. De instructiegever is zich ook bewust van deze verwachting en voelt zich ook verantwoordelijk in deze zin. De sociale afspraken die ten grondslag liggen aan de relatie tussen instructie-gever en instructie-ontvanger hebben de mensen geleerd tijdens hun maatschappelijke vorming en hun deelname aan verschillende geformaliseerde situaties.

Dit is ook het verschil tussen rij-instructie, inclusief VRO-instructie, en begeleiding van autorijden door familie, kennissen of vrienden. Begeleiding van auto- of motorrijden door vrienden of bekenden speelt zich af binnen een particuliere sociale relatie, een vriendschappelijke of familiale relatie, die niet is geformaliseerd en die maatschappelijk gezien niet een algemeen bekend of geaccepteerd rolpatroon vormt. Deze relaties blijven een particulier en privé karakter houden, omdat er geen maatschappelijke afspraken zijn over de inhoud van deze relaties. Doordat er geen duidelijk sociaal geaccepteerde afspraken aan ten grondslag liggen, is de bepaling van de verantwoordelijkheid in deze relaties ook ingewikkelder.

4.3. Belangrijke basisvaardigheden van de VRO-instructeur

Als we de vaardigheden van de VRO-instructeur in verband brengen met de kwaliteit van de VRO, dan moeten we eerst stilstaan bij de drie belangrijkste kwaliteitsdoelen van de VRO (in volgorde van belangrijkheid):

1. Veiligheid tijdens deelname

De eerste prioriteit is absoluut de waarborging van de veiligheid van de deelnemers tijdens deelname aan de VRO. Het oefenen op oefenterrein en openbare weg geschiedt onder toezicht van de VRO-instructeur, die in principe verantwoordelijkheid draagt voor de veiligheid van alle cursisten.

2. Leerrendement

Doel van de VRO is de rijvaardigheid van cursisten te verbeteren. Daarbij gaat het erom de groep als geheel op een beter niveau van rijvaardigheid te brengen, evenals de individuele cursisten binnen die groep zover mogelijk op het door hen te behalen niveau te brengen. Het leerrendement heeft niet alleen betrekking op voertuigbeheersing, maar heeft ook te maken met inzicht in eigen beperkingen en een betere verkeersattitude.

3. Tevredenheid

De cursisten moeten zelf een tevreden gevoel hebben over datgene wat ze hebben geleerd. Juist dan is de kans aanwezig dat ze ook op langere termijn gemotiveerd zijn om het geleerde toe te passen en hun gedragsrepertoire verder uit te breiden door bijvoorbeeld nog een tweede keer een VRO-cursus te volgen. De doelen 'leerrendement' en 'tevreidenheid' zijn dus eigenlijk intrinsiek verbonden.

Tegen de achtergrond van deze drie doelen kunnen we de volgende omschrijving geven van de vaardigheden waarover een VRO-instructeur zeker moet beschikken om een goede kwaliteit van de VRO te garanderen. Deze vaardigheden zijn:

Leidinggevende vaardigheid: discipline opleggen zonder autoritair gedrag

De VRO-instructeur moet aan een groep cursisten een discipline kunnen opleggen zonder dat hij daarvoor een autoritaire opstelling nodig heeft. Die discipline is nodig om efficiënt en veilig te kunnen oefenen tijdens de cursusdag. Als er over gedrag van cursisten geen duidelijke afspraken zijn gemaakt, of de cursisten houden zich niet aan de afspraken, kan dit aanleiding geven tot rommelige en soms gevaarlijke situaties tijdens het oefenen. Het gaat dan in principe om kleine dingen die toch heel storend kunnen werken. Indien een cursist tijdens een oefening naar het toilet wil, moet er een duidelijke afspraak zijn hoe hij de oefening kan onderbreken en naar het toilet kan rijden. Een belangrijke basis voor de discipline wordt al tijdens het begin van de cursus gelegd tijdens het maken van huishoudelijke afspraken. Voorts is het nodig dat de VRO-instructeur door zijn houding en gedrag die discipline in de loop van de dag nog eens bevestigt.

Theoretische instructievaardigheid: altijd duidelijke theoretische instructie

De verleiding is groot voor sommige VRO-instructeurs, om onderdelen van de theoretische instructie achterwege te laten, gezien de ogenschijnlijke ervaring van de groep waarvoor men spreekt. Toch blijkt een duidelijke theoretische instructie een 'sine qua non' voor het efficiënt en veilig oefenen, ook bij meer ervaren cursisten. De theoretische instructie is nodig

om het belang van de oefening alsmede de uitvoering van de oefening duidelijk neer te zetten. Indien de VRO-instructeur belangrijke onderdelen van deze instructie achterwege laat, vergroot dit het risico van inefficiënte en onjuiste uitvoering van de oefening en dus ook de onveiligheid van de cursisten. De VRO-instructeur heeft wel de keuze om de instructie meer of minder in de vorm van een groepsdiscussie te laten plaatsvinden.

Demonstratievaardigheid

De instructeur moet uiteraard de uitvoering van de oefeningen perfect kunnen demonstreren. 'Perfect demonstreren' houdt dan in dat hij het niveau van uitvoering van een oefening kan laten zien zoals hij verwacht van de cursisten: dat is niet per se het meest optimale niveau van uitvoering, wat voor de cursisten wellicht onbereikbaar is.

Waarneming- en analysevaardigheid

De cursisten oefenen bepaalde aspecten van de rijtaak met als doel die aspecten te verbeteren. Op hun huidige niveau hebben ze nog problemen met de uitvoering van bepaalde aspecten. De instructeur moet aan cursisten concrete oplossingen kunnen aanreiken voor de problemen die ze ervaren. Daarvoor moet de instructeur inzicht hebben in die elementen van het rijgedrag die een betere uitvoering van dat gedrag in de weg staan. Dat kunnen uiteenlopende elementen zijn: een verkeerde zithouding, een te krampachtige stuurgreep, onvoldoende zelfvertrouwen van de cursist. De VRO-instructeur moet in staat zijn door eigen kennis, waarneming en gerichte vragen na te gaan welke elementen in de sfeer van perceptie, voertuigbediening of motivatie afzonderlijk of in combinatie het probleem bij een individuele cursist veroorzaken.

Combineren van groepsbegeleiding met individuele begeleiding

Bij een optimaal leerrendement gaat het om het rendement van de groep als geheel, alsmede het rendement van de individuele cursist. De VRO-instructeur moet groepsbegeleiding en individuele begeleiding dus combineren. Daarbij mag de aandacht voor het individu niet ten koste gaan van aandacht voor de groep. Dat houdt in dat de VRO-instructeur zich moet beperken in de individuele begeleiding die hij geeft en daarvoor ook de juiste momenten moet kiezen.

De tot nu toe genoemde vaardigheden zijn van belang voor VRO op oefenterrein alsmede VRO op de openbare weg. Sommige vaardigheden, discipline in de groep aanbrengen en het geven van een duidelijke theoretische instructie, zijn belangrijke voorwaarden voor zowel veiligheid van de cursisten als de efficiëntie waarmee geoefend kan worden. Andere vaardigheden, zoals analyse van rijgedrag en combineren van groeps- en individuele begeleiding, zijn cruciaal voor het optimaliseren van het leerrendement.

Volgens VRO-instructeurs zijn de genoemde vaardigheden voor een groot deel te leren en te trainen. Belangrijk is dat de beginnende VRO-instructeur bereid is deze vaardigheden tot onderdeel van zijn persoonlijkheid te maken. Als deze vaardigheden geen tweede natuur worden, zal de VRO-instructeur na verloop van tijd terugvallen in spontane, oude gedragsroutines die afbreuk kunnen doen aan de kwaliteit van de VRO-instructie. De volgende fouten kunnen zich dan voordoen:

- De VRO-instructeur vergeet een belangrijk onderdeel van de theoretische instructie, of hij gaat er ten onrechte vanuit dat de groep het al weet.
- De VRO-instructeur begint de oefeningen op een te hoog niveau, waardoor sommige cursisten meteen al grote fouten begaan.
- De VRO-instructeur realiseert zich onvoldoende dat cursisten tijdens theoretische instructie worden afgeleid door externe omstandigheden.
- Er is onvoldoende duidelijkheid over de duur van een oefening.
- Cursisten raken overmoedig tijdens het oefenen en leggen de lat voor zichzelf te hoog.
- Er zijn geen duidelijke huishoudelijke afspraken gemaakt, waardoor er soms rommelige situaties ontstaan op het oefenterrein of op de openbare weg.

Behalve de genoemde vaardigheden, zijn er ook nog vaardigheden die speciaal een rol spelen bij de VRO op de openbare weg. Ook bij de VRO op de openbare weg gaat het om de genoemde drie kwaliteitselementen: 1. veiligheid 2. leerrendement en 3. tevredenheid van cursisten. De VRO op de openbare weg stelt echter nog eens extra eisen aan de VRO-instructeur.

Ten eerste geldt dat het rijden op de openbare weg meer onvoorspelbare elementen in de oefensituatie brengt dan het rijden op het oefenterrein. De interactie met het overig verkeer en de wisselende situaties tijdens de route vormen onderdeel van de oefensituatie, maar maken tegelijkertijd de oefensituatie moeilijker beheersbaar in termen van veiligheid. In principe moet de VRO-instructeur op alle mogelijke zichtbare gevaren kunnen anticiperen, en in noodgevallen - bij zeer onveilig rijgedrag van een cursist - acuut kunnen ingrijpen.

Ten tweede moet de instructeur gedrag van groep en individu in relatie tot wegomgeving en verkeer continu waarnemen en analyseren. De complicerende factor daarbij is dat hij zichzelf ook als motorrijder in het verkeer bevindt en dus zijn eigen rijtaak moet vervullen. Maar in feite mag de eigen voertuigbeheersing van de instructeur helemaal geen complicerende factor vormen.

Het voorgaande betekent dat de VRO-instructeur bij het rijden op de openbare weg niet alleen over eerder genoemde vaardigheden moet beschikken, maar ook over twee extra vaardigheden:

1. Een blindelings, volledig geautomatiseerde voertuigbeheersing die de VRO-instructeur in staat stelt zijn aandacht volledig te richten op gedrag van de cursisten en het overig verkeer. De controle over de eigen motor mag geen enkel moment ten koste gaan van de aandacht voor cursisten en verkeer.
2. Een zeer scherp ontwikkeld anticipatievermogen op allerlei mogelijke, zichtbare gevaarelementen in het verkeer.

Alleen de VRO-instructeur die een brede vorming als motorrijder heeft gehad, beschikt over deze vaardigheden. Het gaat niet om vaardigheden die in het bestek van enkele weken intensieve training te leren zijn. De basisvorming voor een goede motorrijder kan gelegd worden in enkele weken van intensieve motor-rijvaardigheidstraining, zoals die in het leger of bij de politie wordt gegeven. Daarna is er zeker nog een periode van enkele jaren van intensief motor rijden in wisselende omstandigheden vereist, voordat het gewenste niveau wordt benaderd.

5. Ontwikkelingen in het werkveld

5.1. Inleiding

In het Motorfietsplatform is in 1995 geconstateerd, dat er geen aparte inhoudelijke normen bestaan ten aanzien van de kwaliteit van de voortgezette rijopleiding (VRO). Dit was vanuit het Motorfietsplatform de aanleiding voor het opzetten van een *Werkgroep Normering VRO*.

In deze werkgroep hadden zitting: KNMV, VVN, ANWB, Traffic Test, PVI, BOVAG en NVVM (formele afzegging januari 1997). VVN vervulde in de werkgroep de rol van technisch voorzitter.

De formele opdracht aan de werkgroep was om inhoudelijk vorm te geven aan een normeringsregeling voor instructeurs VRO. De te ontwikkelen normeringsregeling diende zich te beperken tot de 'eisen aan instructeur' en 'lesprogramma', en niet in te gaan op de eisen aan de school en terrein.

Voorts is de werkgroep ook gaan nadenken over de invoering van de normering in de praktijk. De voor te stellen normeringsregeling tendert dus - bijna onvermijdelijk - richting erkenningsregeling.

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op initiatieven vanuit het werkveld zelf om tot een verdergaande normering voor de kwaliteit van de VRO-instructeurs te komen. De wens tot normering is voortgekomen uit het besef dat de VRO-instructie andere en voor een deel ook verdergaande kwaliteiten vergt van de doorsnee rij-instructeur. In dit verband verwijzen we mede terug naar § 4.2. waarin we de verschillen tussen reguliere en VRO-instructie aan de orde hebben gesteld.

In de volgende paragraaf besteden we aandacht aan de inhoud van de opgestelde normering.

5.2. Normering VRO: het 'leerdoelendocument VRO-instructeur'

In de Werkgroep Normering VRO is eerst het 'leerdoelendocument A-rij-instructeur' gescreend op relevantie voor de VRO-instructeur. Vervolgens zijn extra leerdoelen geformuleerd door een sub-werkgroep die specifiek van toepassing zijn op voortgezette rijopleidingen. Hiervoor is mede gebruik gemaakt van de kennis en ervaring die is opgedaan in de opleidingen van de NVVM en KNMV. De aldus geselecteerde leerdoelen uit het 'leerdoelendocument A' en de extra geformuleerde (nieuwe) leerdoelen hebben tezamen geresulteerd in het nieuwe 'leerdoelendocument VRO-instructeur'.

In *Tabel 5.1* beschrijven we de inhoudelijke structuur van het VRO-leerdoelendocument. In het oorspronkelijke VRO-leerdoelendocument is enkel een indeling in thema's gegeven, en werden de te volgen cursussen zelf een thema (EHBO) of onderdeel van een thema ('cursus veiligheids-training' als onderdeel van thema 'noodmanoeuvres'). Ten behoeve van grotere duidelijkheid is de onderverdeling naar thema's samengenomen tot een wat globaler verdeling naar inhoudelijke terreinen, en zijn de verplicht

gestelde cursussen apart vermeld onder een - niet inhoudelijk te karakteriseren - terrein 'Te volgen cursussen'.

In de tabel is te zien dat de verschillende thema's in het VRO-leerdoelendocument gerangschikt kunnen worden in vier terreinen:

- verkeer algemeen;
- het gebruik van de motorfiets in het verkeer;
- didactiek;
- te volgen cursussen.

Binnen elk van de terreinen zijn verschillende, specifieke, inhoudelijke thema's te onderscheiden. Het terrein 'verkeer algemeen' kent bijvoorbeeld de thema's 'wet- en regelkennis', 'reglement verkeersregels' en 'verkeers-tekens 1990' en 'theorie van de verkeerstaak'. Het terrein 'gebruik van de motorfiets in het verkeer' heeft de thema's 'voertuigkennis en preventief onderhoud', 'beheersing van noodmanoeuvres' en 'voertuig- en verkeersbeheersing'.

Terrein	Thema	Korte toelichting
1. Verkeer	1. Wet- en regelkennis	Het gaat om globale en meer specifieke kennis van: Wegenverkeerswet 1994, Voertuigreglement, RVV 1990, BABW, Kentekenreglement (KR), Reglement rijbewijzen (RR) en de WRM 1993.
	2. RVV	Het gaat om kennis van begrippen uit het RVV, omschrijvingen en achtergronden van specifieke regels en begrip, en verklaren van borden en tekens
	3. Theorie van de verkeerstaak	Het gaat om kennis van de verkeerstaak van de motorrijder, de verschillende processen daarbij, en de samenhang tussen deze processen en concrete situaties of verkeersopgaven
	4. Verkeersveiligheid	Het gaat om (cijfermatige) kennis van verkeersonveiligheid algemeen, en verkeersonveiligheid van de motorrijder in het bijzonder, en om kennis van specifieke ongevalsfactoren en preventiefactoren, die te maken hebben met toestand van bestuurder of voertuig, gedragskeuze, wegomgeving of licht-/weercondities.
	5. Andere verkeersdeelnemers	Het gaat om kennis van eigenschappen en belangen van voetgangers, fietsers, brom- en snorfietsers, motorrijders, bestuurders van personenauto's, bestuurders van vrachtauto's, autobussen en bestuurders van speciale voertuigen
	6. Mobiliteit- en verkeersdoorstroming	Het gaat om (deels cijfermatige) kennis van ontwikkelingen in mobiliteit per vervoerwijze, verschillende belangen bij mobiliteitskeuzen en afweging daartussen, en gewenste gedragskeuzen van motorrijders met het oog op verkeersdoorstroming
	7. Milieu	Het gaat om kennis van leefbaarheid, van milieuvervuilende stoffen, geluidsoverlast, gewenst rijgedrag met het oog op leefbaarheid
2. Voertuig in verkeer	8. Voertuigkennis en preventief onderhoud	Kennis van verschillende onderdelen van het motorvoertuig (frame, wielen en banden, voorvork, wielgeleiding, besturing, vering en schokdemping, remsysteem, motor, uitlaatsysteem, motorsmering, koelsysteem, transmissie, aandrijving, elektrische installatie) in termen van: kennis van functie, werking, belang voor rijgedrag, eventuele instelling of bijstelling, voor- en nadelen van verschillende varianten.
	10. Beheersing van noodmanoeuvres	Kennis van noodstop op rechte weg en in bocht, slips, uitwijkmanoeuvres, bermvlucht in termen van: rol van plaats en omstandigheid, krachten die op voertuig in werken, juiste handelingwijze/voertuigtechniek. Kennis kan ook gedemonstreerd worden.
	11. Voertuig- en verkeersbeheersing	Het gaat om praktische beheersing van ritvoorbereiding, verkeersdeelname, ritafsluiting. Van de VRO-instructeur wordt een hoger beheersingsniveau verwacht dan de reguliere CBR-instructeurskandidaten in de zin dat hij ook onder grote tijdsdruk en in moeilijke omstandigheden tot een goede taakuitvoering komt.

Terrein	Thema	Korte toelichting
3. Onderwijsdeskundigheid	1. Instructie en begeleiding van VRO-cursisten	Het gaat om kennis van het instructieproces, de verschillende fasen daarbij, de daarvoor benodigde vaardigheden, kennis van doel en onderdelen van een les- of instructieplan, verschillende soorten instructie, verschillende soorten demonstratie, verschillende vormen van leren, sociale relatie met cursisten, adequate houding, reactie en feedback bij praktijkvoorbeelden en kennis van handelingsanalyse
	2. Verschillen tussen VRO-cursisten	Het gaat om kennis van beginsituatie van cursist, verschillende leerstijlen cursisten, en oplossingen voor niveauverschillen en rekening houden met individuele geaardheid.
	3. Beoordeling van cursusresultaten	Kennis van hoofdvormen van evalueren, van feedback geven, van vragen stellen, van beheersingsniveaus, beoordelen aandachtspunten bij bespreking prestaties van cursist
	4. Didactische hulpmiddelen	Kennis van inhoud, voorbeelden en voor- en nadelen van verschillende didactische werkvormen zoals: onderwijsleergesprek, groepsgesprek, zelfstudie, demonstreren. Verder kennis over mediakeuze bij theorieles, fasen in het groepsgesprek
4. Te volgen cursussen	1. EHBO	Van de VRO-instructeur wordt verlangd dat hij een beperkte, speciaal voor rijinstructeurs ontwikkelde EHBO-cursus heeft gevolgd
	2. Verkeersveiligheids-training	Van de VRO-instructeur wordt verlangd dat hij een verkeersveiligheidsstraining speciaal gericht op de beheersing van noodmanoeuvres bij het besturen van een motorfiets heeft gevolgd bij één van de bekende trainingsinstituten. Aan het einde van de cursusdag dient de theoretische kennis schriftelijk getoetst te worden.

Tabel 5.1. Schematisch overzicht onderwerpterreinen en thema's binnen het 'leerdoelendocument VRO-instructeur' (Bron: Werkgroep Normering VRO, 1997).

De vereiste deskundigheid van het thema wordt zoveel mogelijk omschreven in termen van concrete leerdoelen. Een leerdoel is een concrete, helder en eenduidig geformuleerde omschrijving van gewenste kennis en gedrag die een instructeur moet kunnen vertonen als bewijs dat een beoogd leerresultaat is bereikt.

Het 'leerdoelendocument VRO-instructeur' bevat een overzicht van de eisen die *minimaal* aan de theoretische en praktische deskundigheid gesteld mogen worden. In deze formulering is het woord 'minimaal' erg belangrijk, want het geeft aan dat de inhoud van het leerdoelendocument mogelijk niet de volledig gewenste deskundigheid afdekt.

In de toelichting van elk thema wordt een korte samenvattende beschrijving gegeven van de meeste inhoudelijke punten. Het gaat bij de toelichting om korte kernachtige beschrijvingen die noodzakelijkerwijze niet volledig zijn in de beschrijving van de leerdoelen, maar die wel een goede indruk geven van het merendeel van de leerstof.

Het leerdoelendocument voor de VRO-instructeur bevat een uitbreiding ten opzichte van het leerdoelendocument voor de A-instructeur. Tabel 5.2 geeft een overzicht van de inhoud van deze uitbreiding. Voor een belangrijk deel bestaat de uitbreiding uit extra eisen die aan het praktische demonstratievermogen van de VRO-instructeur worden gesteld. De VRO-instructeur moet niet enkel kennis over tal van zaken op schrift of mondeling kunnen aangeven, maar hij moet deze kennis ook in een lessituatie kunnen overbrengen in de vorm van een demonstratie.

Een deel van de eisen die wij op basis van de beschrijving van werkzaamheden en interviews met instructeurs stelden aan de VRO-instructeur (leiding geven, theoretische instructie, demonstratievaardigheid, waarnemings- en analysevaardigheid, combineren groeps- en individuele begeleiding) worden in het 'leerdoelendocument VRO' ook gesteld, maar dan in wat andere, meer theoretische bewoordingen, en vaak ook in meer detail, in meer leerdoelen.

Thema	Uitbreiding inhoud leerdoelen:
Verkeersveiligheid	<p>De VRO-instructeur kan aangeven wat het belang is voor rijgedrag en dat ook de in de praktijk demonstreren aan de hand van de volgende zaken:</p> <ul style="list-style-type: none"> - De invloed van belading op de rij-eigenschappen van de motorfiets - Wobble en weave - Aandachtspunten bij de voorbereiding van rijden in groepsverband - Aandachtspunten bij de voorbereiding van het rijden met duo-passagier - Goede zit- en stuurhouding - Goede zit- en stuurhouding van de duo-passagier - Aandachtspuntencontrole motorfiets, vlak voor het opstappen en wegrijden - De juiste nadersnelheid - De twee componenten van de stopafstand en de invloeden daarop - De keuze van de juiste uitgangspositie op de weg - De omstandigheden waaronder van de basispositie op de weg afgeweken moet worden - De keuze van de juiste positie op de weg bij het rijden in groepsverband - De juiste volgafstand ten opzichte van voorliggers - Het belang van de twee seconden regel bij het bepalen van volgafstand en de aanpassing van deze regel bij slechte weers- en zichtomstandigheden - Correcte wijze van inhalen - Het belang van de fenomenen 'Rugdekking' en 'afdekongevallen' - Aanpassing van rijgedrag bij diverse soorten strepen en markeringen langs de weg - Rijgedrag op diverse soorten wegdek - Beleving van rijsnelheid op diverse soorten wegdek - Signalen uit de wegomgeving die van belang zijn voor de toestand van het wegdek - Hulpmiddelen in de wegomgeving die van belang zijn bij het bepalen van de juiste volgafstand - Belang van bochtverbreding, wegverkanting en zichtbaarheid voor veilig rijgedrag - Belang van 'nabocht' voor veilig rijgedrag - Belang van wegverkanting in bocht voor veilig rijgedrag - Betekenis van spoorvorming voor het rijgedrag - Rijgedrag bij aanwezigheid van eenzijdig, vrijliggend, tweezijdig, aanliggend fietspad of bij opgeblazen fiets opstel strook (OFOS)
Voertuigkennis en preventief onderhoud	<p>De VRO-instructeur kan aangeven wat het belang is van rijgedrag en dat ook de in de praktijk demonstreren aan de hand van de volgende zaken:</p> <ul style="list-style-type: none"> - De functies van de banden - De functie van de profilering van de banden en de invloed daarvan op veiligheid - De invloed van de bandenspanning op veiligheid en milieu - De wijze waarop constructie van de voorvork respectievelijk van de wielgeleidingen de rij- en stureigenschappen van de motorfiets beïnvloeden - De defecten die de besturing van een motorfiets nadelig kunnen beïnvloeden - De functie en werking van de vering en de invloed van de uitvoering van vering en schokdempers op wegligging en stuurgedrag - De functie en werking van diverse remsystemen - De effectiviteit van voor- en/of achterrem - Betekenis van remvloeistofpeil - Doel en werkingsprincipe van het Anti Blokkeer Systeem (ABS)
Beheersing van noodmanoeuvres	<p>De VRO-instructeur kan demonstreren:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Op welke plaatsen en onder welke omstandigheden diverse soorten slips kunnen optreden - Op welk wiel (voor of achter) bij het remmen de meeste massa komt te liggen - De gevolgen van het remmen tijdens een slip - Het belang van wegomgeving, weersomstandigheden, onderhoudstoestand (banden, schokbrekers e.d.), belading voor het voorkomen van een slip

Thema	Uitbreiding inhoud leerdoelen:
Instructie en begeleiding van deelnemers	<ul style="list-style-type: none"> - De VRO-rij-instructeur kan beschrijven en verklaren waarom het met name voor de groep gevorderde motorrijders van belang is in de motivatiefase het belang van het instructieonderdeel te benadrukken door het gebruiken van voorbeelden en praktijksituaties die aansluiten bij de belevingswereld van die gevorderde motorrijder. Tevens kan hij verklaren waarom het van belang is de cursist actief bij deze motivatiefase te betrekken door hem te vragen naar zijn eigen ervaring en beleving in gesproken situaties. - De VRO-rij-instructeur kan verklaren waarom een demonstratie met name voor de groep 'gevorderde motorrijders' een belangrijke werkvorm is. - De VRO-rij-instructeur moet kunnen verklaren waarom de acceptatiegraad van hetgeen hij de cursisten voorhoudt, toeneemt door positief te reageren in zowel zijn wijze van gespreksvoering als in zijn wijze van uitspreken van zijn waardering van het behaalde leerresultaat. - De VRO-rij-instructeur is in de praktijk in staat om: te zorgen voor een goede relatie tussen cursisten en instructeur, probleemsituaties en conflicten in de relatie instructeur en cursist tijdig te herkennen en hierop adequaat te reageren, op een positieve wijze feedback geven op zowel slechte als goede leerresultaten, een hoge acceptatiegraad te bereiken door een positieve gespreksvoering - De VRO-rij-instructeur is in staat in de praktijk: een adequate houding te kiezen ten opzichte van cursisten met bepaalde persoonskenmerken; een adequate reactie te kiezen bij probleem- of conflictsituatie, adequate reactie te kiezen bij het geven van feedback op leerresultaten - De VRO-rij-instructeur kan groepsopstellingen benoemen en beschrijven die bij het praktisch lesgeven op een oefencircuit of oefenbaan mogelijk zijn. Hij kan aangeven wat de voor- en nadelen zijn van verschillende cursistenopstellingen bij uitvoering van motivatie, uitleg, demonstratie en toepassing. - De VRO-rij-instructeur kan benoemen en beschrijven welke groepsformaties bij het praktisch lesgeven op de openbare weg mogelijk zijn. Ook kan hij aangeven wat de voor- en nadelen zijn van de verschillende formaties bij uitvoering van demonstratie en toepassing van diverse instructieonderdelen.
Verschillen tussen cursisten	<ul style="list-style-type: none"> - De VRO-rij-instructeur kan beschrijven hoe hij bij aanvang van de cursus onderlinge niveaueverschillen kan meten, de feitelijke beginsituatie kan vaststellen. - De VRO-rij-instructeur kan beschrijven welke oplossingen er zijn om te voorkomen dat grote onderlinge niveaueverschillen tussen de cursisten het verloop van een cursus ernstig verstoren.

Tabel 5.2. Voornaamste uitbreiding van leerdoelen in 'leerdoelendocument VRO-instructeur' ten opzichte van 'leerdoelendocument A-instructeur'.

De eisen die wij stelden aan de praktische rijvaardigheid van de VRO-instructeur (volledig geautomatiseerde voertuigbeheersing onder alle omstandigheden, zeer scherp ontwikkeld anticipatievermogen, brede vorming als motorrijder), komen in het 'leerdoelendocument VRO' slechts in verwaterde vorm naar voren. In het leerdoelendocument worden geen opvallend hoge eisen gesteld aan de rijvaardigheid van de VRO-instructeur. Van de VRO-instructeur wordt verwacht dat hij beschikt over een hoger beheersingsniveau dan de reguliere CBR-instructeurskandidaat, dat hij minimaal één verkeersveiligheidsstraining met goed gevolg heeft afgelegd en dat hij verschillende zaken over voertuigbeheersing zoals wobble, weave, remmen, remmen en uitwijken en slips onder verschillende omstandigheden kan demonstreren.

Een leerdoelendocument heeft van nature een theoretisch karakter. Dat volgt uit het feit dat de te toetsen kennis geformaliseerd en geëxpliciteerd moet worden in eenduidig, duidelijk omschreven leerdoelen. Bij VRO gaat het er echter altijd om, dat de VRO-instructeur de kennis *goed toepast* in een concrete praktijksituatie. Bij de toetsing van de normering die is neergelegd in het leerdoelendocument, zou de nadruk moeten liggen op de daadwerkelijke toepassing van kennis in de praktijk.

6. Slotbeschouwing

1. Indien een Nederlandse motorrijder zich verder wil bekwamen in zijn vaardigheid in het motor rijden, dan kan hij dat doen door het volgen van een VRO.
2. Tijdens een VRO wordt een motorrijder bekwaamheden geleerd die direct relevant zijn voor zijn rijvaardigheid in het verkeer, dat wil zeggen zijn vermogen om verkeersopgaven efficiënt en veilig op te lossen. Grotere individuele veiligheid vloeit direct voort uit de verhoogde rijvaardigheid, mits de verhoogde rijvaardigheid niet leidt tot een bovenmatig vergroot zelfvertrouwen. De VRO-cursussen richten zich met name op de houding en mentaliteit van motorrijders (en om deze ongewenste neveneffecten tegen te gaan). Grotere rijvaardigheid betekent voor een deel ook, dat een motorrijder beter inzicht verkrijgt in de eigen rijvaardigheid en op basis daarvan verstandiger verkeerskeuzen maakt.
3. Gezien het belang van de VRO-cursussen voor Nederlandse motorrijders om actief te werken aan eigen rijvaardigheid en veiligheid en gezien de verwachte effectiviteit van deze cursussen, dient de Nederlandse overheid een positieve houding aan te nemen jegens ontwikkelingen die een breed aanbod van kwalitatief hoogwaardige VRO-cursussen ondersteunen.
4. Het is formeel nog onduidelijk of VRO-instructeurs wettelijk dienen te beschikken over een instructeurscertificaat A. Het ministerie zal haar formele positie in deze, mede laten hangen van de uitkomsten en aanbevelingen van dit onderzoek ten aanzien van de reguleringsmogelijkheden voor de kwaliteit van de VRO-instructie.
5. De VRO is, zoals is gedefinieerd door de verschillende organisaties, 'rijonderricht' in de zin dat op basis van een economische transactie tussen twee partijen een rolverdeling plaats vindt tussen partijen in 'instructie-gever' en 'instructie-ontvanger'. Het doel van de VRO is de rijvaardigheid van de instructie-ontvanger te verbeteren; een rolverdeling waarbij de instructie-ontvanger zijn bediening van het voertuig en/of zijn deelname in het verkeer onder instructie en toezicht stelt van de instructie-gever. Hoeveel verschillen er ook mogen zijn tussen een reguliere instructie en VRO-instructie, de formele rolverdeling in een instructie-gever en in instructie-ontvanger is in beide situaties gelijk. De instructie-ontvanger die rijdt of oefent onder toezicht, mag erop vertrouwen dat de instructie-gever toeziet op zijn veiligheid en daarvoor verantwoordelijkheid neemt. Dat ontslaat de instructie-ontvanger uiteraard niet van verantwoordelijkheid voor zijn eigen gedrag, maar in zoverre als hij de instructies van de instructie-gever opvolgt, strekt de verantwoordelijkheid over zijn veiligheid zich direct uit tot de instructie-gever. Het concept van juridische aansprakelijkheid zou bij reguliere rij-instructie en VRO-instructie gelijk moeten zijn: indien de instructie-ontvanger blijkt geeft zich goed aan de instructies te houden, is de instructie-gever verantwoordelijk voor diens veiligheid indien die in gevaar wordt gebracht door voorzienbare of zichtbare gevaar-elementen.

6. De VRO-instructeur moet over de vaardigheid beschikken om tijdens de rij-instructie te anticiperen op alle mogelijk zichtbare gevaarelementen en direct en adequaat te reageren.
7. Vanuit het werkveld van deskundigen is men er in het algemeen van overtuigd dat het kwalificatieniveau dat verwacht mag worden van een VRO-instructeur nog verder ligt dan de bekwaamheidseisen voor het A-certificaat gelden. Reguliere instructeurs-A zijn niet per definitie ook al bekwaam om VRO-instructie te geven. Dit heeft te maken met het feit dat de VRO-instructie zowel in termen van didactische vaardigheden als in termen van rijvaardigheid en ervaring in het verkeer, toch weer wat andere (en deels ook hogere) eisen stelt aan de rij-instructeur. Tegen deze achtergrond is door het werkveld ook het initiatief genomen tot de ontwikkeling van een normeringsregeling voor VRO-instructeurs, die de kwaliteit van de VRO-instructie dient te bewaken. De normering bestaat voorlopig uit een speciaal 'leerdoelendocument VRO-instructeur' waarin de bekwaamheidseisen voor een VRO-instructeur zijn uitgewerkt in concrete leerdoelen. Op basis van deze leerdoelen kan er worden nagedacht over cursusmaterialen, toetsing en examinering. Gelijktijdig met dit onderzoek, zal een begin worden gemaakt van een nadere verkenning van de wijze waarop deze normeringsregeling geïmplementeerd kan worden, en welke afspraken daarvoor gemaakt kunnen worden met cursus aanbiedende organisaties en examenorganisaties. Het tweede deel van dit onderzoek, dat gaat over de reguleringsmogelijkheden voor de kwaliteit van de VRO, zal aandacht besteden aan de mogelijke uitwerking van deze normeringsregeling. Bij de verdere uitwerking van deze normeringsregeling zal mede rekening worden gehouden met de uitkomsten of aanbevelingen uit dit onderzoek.
8. De verschillende opleidingsinstituten hanteren vanuit hun eigen visie een systeem van selectie en kwaliteitsbewaking van VRO-instructeurs. Er is geen sprake van een objectieve, onafhankelijke toetsing van de instructiebekwaamheid door een organisatie die zelf niet in het opleidings-veld actief is.
9. Ongeveer de helft van het aantal VRO-cursussen in Nederland wordt gegeven door instructeurs die niet beschikken over een A-instructiecertificaat. De instructeurs zonder instructiecertificaat verrichten hun werkzaamheden binnen het kader van de vrijwilligersorganisatie NVVM en zijn alle beroepsmatig werkzaam als motoragent. Negentig procent van de NVVM-instructeurs missen het instructeursbewijs. Voorzover bekend hebben de instructeurs van de overige organisaties KNMV, ANWB, VVCR wel een instructeursbewijs. Indien het bezit van dit certificaat wettelijk verplicht zou zijn voor het geven van VRO-instructie, heeft dit tot gevolg dat een aanzienlijk deel van de instructeurs hun VRO-activiteiten zouden moeten beëindigen. Dit zou een aanzienlijke aderlating in het landelijke aanbod van VRO-cursussen betekenen. Het betreft hier een groep instructeurs die op basis van hun beroep van motoragent en de daarvoor gevolgde opleiding grote en breed gevormde motorrijvaardigheid hebben. Daarbij hebben ze een goede theoretische en praktische kennis van verkeer, verkeersregels en verkeersongevallen, en van omgang met weggebruikers in het verkeer. Het lijkt aannemelijk dat deze motorrijders uit hoofde van hun beroep zich vaardigheden hebben eigen gemaakt die hen tot op zekere hoogte goed gekwalificeerd maken voor het geven van VRO-instructie. Evenals

bij andere VRO-instructeurs is er bij deze groep feitelijk geen sprake van een algemeen aanvaarde objectieve toetsing van instructiebekwaamheid.

Literatuur

Godthelp, H. (1989). *De rijtaak in een auto*. In: Knippenberg, C.W.F. van, Rothengatter, J.A. & Michon, J.A. *Handboek Sociale Verkeerskunde*. Van Gorcum, Assen.

Goldenbeld, Ch. (1995). *Voortgezette rijopleidingen in Nederland*. R-95-48. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Lourens, P.F. & Molen, H.H. van der (1986). *De psychogenese van incorrect rijgedrag*. Rapport VK 86-02. Verkeerskundig Studiecentrum, Haren.

Motorfietsplatform (1995). *Bijlage A. Inventarisatie voortgezette motoropleidingen*. Intern memo, 14 februari 1995.

Nägele, R.C. & Vissers, J.A.M.M. (1994). *Leerdoelendocument A-rij-instructeur*. Rapport 93-47. Traffic Test, Veenendaal.

Pluijm, T. van der & Hop, D. (1995). *De Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993*. In: Verkeersknooppunt, maart 1995, nr. 2.

Twisk, D.A.M. (1996). *De ervaringen met de uitvoering van de Wet Rijonderricht Motorrijtuigen 1993*. R-96-56. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Veilig Verkeer Nederland (1997). *Motorrijders Infoboek*. VVN, Huizen.

Verjo Redactiegroep Wegenverkeerswetgeving (1996). *Wetwijzer RR WRM 1993*. Verjo bv, Sint-Michielsgestel.

Vis, A.A. (1995). *De onveiligheid van het motorrijden nader bekeken*. R-95-69. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Werkgroep Normering VRO (1997). *Leerdoelendocument VRO-instructeur*. Rapport 97-44. Traffic Test, Veenendaal.

Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 (1993). Staatsblad van het Koninkrijk der Nederlanden 1993.

**Interview met Charles van der Straten, NVVM-instructeur,
d.d. 19 maart 1998, Meppel**

Je eigen motorverleden?

“Vanaf mijn 17de werk ik bij de politie. Ik was niet echt een motorrijder, ik ging naar een verkeersonderdeel en daar hoorde een complete opleiding bij, daar was de toenmalige verkeersschool van de Rijkspolitie. Eén van de vereisten was een motorrijbewijs, want het was een volledige verkeersopleiding. Ik heb toen zes weken alleen maar motor gereden, dag en nacht op de toenmalige verkeersschool in Bilthoven, en toen haalde ik mijn motorrijbewijs en ben geslaagd voor de hele opleiding. Ik kwam van de opleiding af en toen ben ik bij het Korps Landelijke Politiedienst gekomen, de AVD. Maar daar begon ik de motorfiets te missen, want ik zat op de Porsche, en heb privé een motorfiets gekocht. Sinds 1979 ben ik dagelijks met de motor bezig. Ik heb voor de AVD motor gereden, maar er was een tekort aan Porsche-bestuurders, dus ik was een ‘Porsche-man’ en ik bleef het. Maar zelf rij ik privé geen auto, ik doe alles met de motorfiets, vanaf 1980 al. Dus ik heb een motorfietservaring van zo’n 18 jaar.”

Hoe ben je bij de NVVM terechtgekomen?

“Stom toeval, ik las een verhaaltje, daar stond boven “Motorrijder?” De NVVM vroeg mensen die veel op de motor zaten en die het leuk vonden om rijvaardigheidstrainingen te verzorgen. Ik belde eens even om te kijken wat het is, en zo ben ik terecht gekomen NVVM. Ik ben toen meegegaan met één van de instructeurs. Maar die leerde mij eigenlijk niets nieuws. Ik herkende alles, dit was mijn oude verkeersopleiding, dat was dus prachtig. Aan de andere kant ben ik ook Verkeersspecialist: ik heb een diploma Verkeersrecht, Verkeersjurist en ik ben ongevallen-analist. Met die achtergrond kwam ik dan wel eens bij ongevallen met motorrijders en ik stelde mij dan de vraag: was dit ongeval te vermijden geweest? En dan kwam je met het antwoord, dat het ongeval inderdaad voorkomen had kunnen worden als de betreffende motorrijder een andere positie had gekozen. Als er iemand was geweest die daarover met zo’n motorrijder had gepraat, dan was dat ongeval misschien voorkomen. Maar als het nooit tegen je gezegd is, kun je het ook niet weten. Mijn idee was ook dat door de rijsschool bij de rijlessen geen extra inspanning werd gestoken in het kiezen van de juiste positie op weg om ongevallen te voorkomen. Dat vond ik een leegte. De vacature van NVVM was voor mij de manier om daar iets aan te doen. Dat kan ik nu nog merken - als ik nu rijsschoolhouders meekrijg - motorrijders voor een cursusdag, dat daar nog steeds die leegte zit. Bij veel rijsschoolhouders die je meekrijgt voor een cursus, denk ik: “Joh, pak nou even een andere positie.” Als je tijdens mijn opleiding die positie koos - zoals bij een afdekongeval - maakte je bijna een doodslag hoor - dan werd je van de motor afgeslagen. Dus ik heb het met een harde methode geleerd en dan tuin je er nooit meer in.”

Hoeveel cursussen geef je nu?

“Dat is seizoensgebonden, ik draai tussen de 30 en 35 cursisten per seizoen. Per cursus maximaal vier. Het is heel afhankelijk van de rijervaring van de cursisten, ben je met drie Ducatis en een Goldwing bij elkaar, dan bijt dat elkaar, dus bij voorkeur gelijke rijervaring-gelijke motors.”

Wat voor theoretische instructie geef je dan op zo 'n dag, wat voor onderwerpen behandel je?

“Alles, ik zit in de voortgezette rijvaardigheidstraining, dus de theorie van het rijbewijs moet over het algemeen bekend zijn. Ik heb natuurlijk wel een vragenlijstje bij me, die ik laat invullen, onder andere met een vraag over het bord “inhalen motorvoertuigen op meer dan twee wielen”, en dan zie je dat er toch veel cursisten zijn die dat niet weten. Dan pak je de nieuwe wetgeving erbij van 1990, het nieuwe RVV, dat is voor veel mensen nog onbekend terrein. Mijn voornaamste speerpunt is het anticiperen van de motorrijder. Als je een goede motorrijder bent en heel goed anticipeert, dan kun je best wat harder rijden dan 80 km/uur. In mijn ogen is er nooit afdoende aangetoond dat snelheid op zich een directe relatie heeft met een ongeval - daar geloof ik niet in. Ik denk wel dat snelheid mét gedrag - dus het anticiperen - gerelateerd is aan een ongeval. Dat gedrag is het belangrijkste wat er is. Dus ik ben heel bewust bezig met die motorrijder duidelijk te maken dat het tussen zijn oren zit, dat hij dus echt speels moet zijn in het kijken. Dat is iets wat veel motorrijders niet kunnen; die kijken een meter of 20 voor zich en dat is te weinig. Je moet veel verder kijken, gevaarlijke situaties moeten ze veel eerder onderkennen. Ik maak zelf van het rijden een spelletje, ik rij een route van de ANWB zonder één keer te remmen; je moet wel tijdig het gas dicht doen. Je wordt dan gedwongen om verder vooruit te kijken. De eerste keer is dat heel moeilijk voor cursisten; maar aan het eind van de middag zeggen ze: Goh, ik wist helemaal niet dat dat kon.”

Moeilijk, theoretische instructie?

“Je moet niet vergeten dat het grootste gedeelte van de NVVM wordt gerund door politiemensen, door de verkeersspecialisten, die zijn erop getraind om iemand langs de snelweg bijvoorbeeld f 50, = boete voor een overtreding te laten betalen, door dit zo beargumenteerd te vertellen, dat ze na afloop een hand krijgen en dat die man ze nog bedankt. Ik heb tijdens de opleiding gesprekstechniek gehad. De verkeersopleiding, alsmede je dagelijkse ervaring, zorgen ervoor dat je overtredders kunt overtuigen. Je kan niet tegen iemand zeggen: je doet het zo of zo, dat werkt niet anno 1998.

Ik zal als politiemans beargumenteerd moeten vertellen waarom ik dat vind. En dat is bij het geven van instructie eigenlijk niet anders. Het is niet zo dat ik voor de klas sta en les geef. Nee, mijn vraag aan de cursisten is altijd: hoe los je deze verkeerssituatie op? Wat is je positie op de weg? En dan krijg je wel antwoorden, dan wijzen ze mij een plaats aan. Dan vraag ik ze mij daarvoor een argument te geven en dan kan ik daar door mijn ervaring wel vier of vijf argumenten tegenover zetten. Je beschikt natuurlijk door je ruime verkeerservaring over zoveel argumenten waarom je iets moet doen, dat ik altijd wel argumenten uit de kast kan trekken. Dan zul je zien dat de meesten op dezelfde lijn komen.”

Je beroep is goede achtergrond?

“Ja ik denk wel dat je dat kan stellen, maar ik denk dat het inherent is aan het onderkende politievak; over de hele linie van Nederland zullen er niet zo veel mensen te vinden zijn die zoveel mensenkennis hebben als een politiemans. Het is een zintuig dat je gaat ontwikkelen. Om tijdens een gesprek iemand in te schatten van dit wordt wat of dit wordt niks, die heeft het gedaan of niet gedaan - dat is iets waar je als politiemans dagelijks mee bezig bent. In het verkeer denk je soms als je iemand volgt, “nou, hier zit straks een dikke overtreding in”, dat kun je zien aan de aanleiding van zijn gedrag, terwijl hij op dit moment niet eens harder rijdt dan 120, toch volg je hem

omdat je overtuigd bent dat er straks toch een dikke overtreding in zit. Dat is iets wat je aan moet voelen; dat leer je in de loop der jaren in het politievak.’

Hoe combineren groepsinstructie en individuele instructie?

“Dat heb je gauw in de gaten - de groep is natuurlijk nooit groter dan vier man. Een politieagent is een specialist in waarnemen, want daar ben je voor getest. Dus die vier mensen neem je waar en je pikt er feilloos uit wat je in de gaten moet houden. Als de instructie niet gaat of niet goed overkomt, pik je ze er zo uit - zo werkt dat. Het klinkt natuurlijk gek, maar je bent wel daarvoor opgeleid. Je zit met gelijk opgeleiden in het kader van de verkeersopleiding van de politieopleiding.”

Hebben alle instructeurs van de NVVM die opleiding gehad?

“Ja, er zal best een instructeur te vinden zijn die dat misschien niet zo beheerst, maar over de hele linie gezien zijn het gespecialiseerde politiemensen. Ze hebben allemaal een pittige opleiding gehad. Daarnaast hebben ze een enorme ervaring. Je zult ook zien dat veel collega’s na afloop gewoon afbranden, die het niet aan kunnen. Het is een bepaald soort mens die geschikt is voor instructeur: die moet goed kunnen waarnemen, die moet goed zijn in het overbrengen van feiten. Tijdens ons werk langs de weg kunnen we niet zomaar zeggen: jij hebt dat gedaan dus je krijgt een bekeuring. De mens is mondig geworden en zegt: “waarom agent?”. Dan heb je gespreksvaardigheid om dat te verklaren. En nogmaals: ik kan mijn cursisten met honderden praktijkvoorbeelden aangeven waarom het zo is of wat mij is overkomen.”

Welke vaardigheden afgezien van kennis en gespreksvaardigheid, zijn nog meer nodig voor theoretische instructie?

“Je moet het zo zien, je verkoopt een produkt en daar moet je voor de volle 100% achter staan. Je moet een echte motorrijder zijn, anders moet je er niet aan beginnen. Je moet vanuit je ervaring voorbeelden kunnen geven, ik schaam me er niet voor om het te zeggen “ik heb ook wel eens een bijna ongeval gehad” en daar heb ik van geleerd. Dan kom ik met een voorbeeld en zitten die mensen me aan te kijken en denken van “Ja, inderdaad”.”

Wat doe je met zo’n groepsdiscussie, je probeert de mensen een bepaalde richting in te sturen?

“Ja, in wezen wel, want ik bepaal het verloop van de cursus. Maar als wij beginnen met de cursus is het meestal eerst voorstellen, vragen hoe is de ervaring, na een minuut of tien heb je dat gehad. Ik geef een voorbeeld en vraag wat ze ervan vinden en dan komt er dus wat los, ik heb wat tekeningen bij me over anticiperen en dan kun je ook wat laten zien, wat vinden jullie van het waarnemen, bekijk wat tekeningen over het waarnemen en gevolg.”

Wat is moeilijk voor een beginnend instructeur?

“Dat hij niet over voldoende argumenten beschikt om info te kunnen geven, je moet iemand hebben die de charme en de ‘sjeu’ heeft om iets voor de klas te kunnen zeggen. Je moet weten wat je zegt. Kijk eens naar deze tekening als voorbeeld. Je verwacht als motorrijder dat je niet stilstaat, het vervolg, wat je niet verwacht, is dat er een auto tussendoor komt, dus dit moet je leren, dat is anticiperen. Als je vraagt “wie is er fout”, de automobilist, maar die motorrijder denkt “ik was niet fout”. Kijk die verwachting van die motorrijder, hij zet hem netjes in de bocht, hij geeft gas, hij ziet een bus aankomen met richting aan, hij verwacht dat het goed gaat maar nee, de bus

rijdt achteruit. Dat pluk ik zo uit de praktijk, uit de ongevallen (wijst op tekening).”

Hoe belangrijk is ervaring voor instructeur?

“Ik denk dat als je erg jong bent, dat je dan toch tegen problemen aanloopt waarbij je niet uit een eigen referentiekader kan putten. En naarmate de jaren verstrijken denk je vaak: hé, dat is mooi voor mijn cursus, dat kan ik nog eens meenemen. Als je geen referentiekader hebt, wordt dat moeilijker.”

Heb je een vaste aanpak bij je theoretische instructie?

“Dat gebeurt automatisch. Tijdens een verhoor praat ik met jongeren anders dan met ouderen. Je past je onmiddellijk aan - dat flexibele zit er in - maar dat moet je kunnen. Ik praat met jou anders dan met een heel oud mannetje. Je spreekt een vrachtwagenchauffeur ook anders aan dan zijn baas, en als je die scheiding niet kan maken, is het niet goed. Je voelt het direct aan; ik heb mensen meegemaakt die hebben een heel groot advocatenkantoor in Amsterdam - dat zijn de toppers van Nederland - die zijn met mij mee geweest en daar praat je anders mee dan met een groep bouwvakkers. Niet dat de laatsten minder zijn, maar gewoon anders.”

Heb je dit geleerd tijdens je verkeersopleiding?

“Nou dat weet ik niet, ik denk niet dat dit alleen iets met de verkeersopleiding van doen heeft. Ik denk dat het iets is wat uit je opvoeding blijkt, uit je karakter, maar ook uit je politiewerk. De deur gaat onmiddellijk dicht als je tijdens een verhoor met iemand de verkeerde toon aanslaat en dat is iets wat je eigenlijk aftast. We hebben speciale applicatiedagen op het circuit, dan zijn we als instructeurs bij elkaar en dan kunnen we het zelf wat sturen. Als ik het dan vergelijk met de oudere instructeurs, waar ik mezelf ook onder reken, dan zie ik weer instructeurs die ik een tijd niet gezien heb en dan spreek je elkaar aan: Joh, ik had er van de week een zo en zo en ik had eigenlijk geen argument. En dan komt een ander met een probleemgeval. Er is dan een wisselwerking en het is natuurlijk ook zo dat we elkaar heel goed kennen en dan krijg je vanzelf: “nou, ik heb weer wat meegemaakt”, en zo vul je elkaar aan.”

Welke oefeningen geef jij meestal, heb je een vast programma?

“Nou, over het algemeen wel, dat zijn van die dingen die noodzakelijk zijn, we zijn als NVVM van mening dat door een goede voertuigbeheersing al vrij veel voorkomen kan worden. Ik denk ook aan een krantartikel van: deze meneer is onderuit gegaan, nou dat was volkomen onnodig. Die motorfiets kan veel meer dan je denkt en zeker dan je durft, dus we gaan wel even de puntjes op de i zetten wat remmen betreft. Daarbij zeg ik als je al een noodstop moet maken, heb je al vier fouten voor die tijd gemaakt - in je hele anticiperende rijgedrag - dat moet je even voorop stellen. Dus in eerste instantie ga je werken aan het anticiperen. We gaan er wel behoorlijk tegenaan, dan gaan we een noodstop maken met een net niet geblokkeerd wiel. Ik doe dat een keer voor, dan zeg ik “kijk hoe hard ik kan remmen” en dan zet ik een streep op het wegdek, en zo’n pion en dan doen we het nog een keer en gaan we steeds harder remmen. Met een geblokkeerd wiel moet je kunnen remmen, als ze het eerst maar gevoeld hebben. Er is niets zo erg als je op de snelweg zit en je wiel blokkeert en je ligt op je plaat, terwijl dat voorkomen had kunnen worden. Dan doen we een oefening remmen en uitwijken, op een teken dat ik geef. Ik ga bijvoorbeeld op het midden van de weg staan en als ik een teken geef dan moeten ze remmen en uitwijken. Ze

moeten dus om me heen en dan benader je dus het anticiperen. Dan laat je ze nadenken: wat doet dat kind op die stoep?”

Demonstratie?

“Bij een demonstratie laat ik zien wat zo’n motorfiets allemaal kan, er ligt bijvoorbeeld iets op de weg een kat of een konijn, dan gooi ik een balk op de weg en dan rij ik met losse handen erover heen, en dan zie je die motor doet echt niets gekks.”

Oefenen noodstop?

“Ik heb een oefenterrein wat niet zo gek lang is, ik wil niet verder gaan dan een noodstop bij 60 km/uur en een keer met 80 km/uur, maar dat is in een straatje hier even verderop waar asfalt ligt. Als je bij 80 km/uur die noodstop doet, kan je hem ook bij 100 km/u. Je bent constant bezig met de begeleiding. Kijk als ik iemand hoor weggrijden en ik hoor die motor schakelen van krak, piep, krak, piep, dan hoort de krak er niet in. Er is geen enkele motor die hoeft te krakken. Als je dat op de verkeersschool deed, kon je de koffers pakken en wegwezen. Je hebt een feeling met de motor, en als ik dan dat gekraak hoor, krijg ik kippevel. Dan zeg ik: Joh probeer die toerenteller nou eens goed te houden en zo ben je constant bezig.”

Maar die verschillen, de één kan het beter dan de ander, hoe lang ga je door voordat iedereen het goed doet?

“We gaan door tot iedereen het zo goed mogelijk doet, maar dat lukt niet altijd. De dag is kort en ik wil nog de 8 draaien, straatje keren en meer van die dingen die puur neerkomen op motorbeheersing en dan is de ochtend al bijna om. Dan moet je ‘s middags nog een behoorlijke toertocht rijden om onder meer bochtentechniek, inhaaltechniek, plaats op de weg, positie rijden, anticiperen, afstand houden te leren. Zo’n dag is overvol, je kan wel doorgaan tot een uur of half zes maar dan hebben de cursisten zoveel informatie gekregen dat ze niets meer op nemen.”

Combineren groepsbegeleiding en individuele begeleiding?

“Je werkt met een groep, dus daar stem je het programma op af, het is niet zo dat als je drie sterke kandidaten en één zwakke kandidaat hebt, dat ik dan speciaal veel aandacht kan besteden aan die ene kandidaat. Dat mag niet, want dan komen de anderen aandacht te kort en komen zij voor niets naar de cursus.”

Maar als je dat zo ziet, toevallig krijg je te maken met een groep waarbij de verschillen bij de oefeningen vrij groot zijn, de één pikt het meteen op de ander pikt het na vijf of zes keer nog niet op, hoe los je dat op?

“Als ik bijvoorbeeld iemand heb die niet in staat is in een straatje te keren, dat kan, dan zeg ik: wat vind je ervan om voordat je gaat rijden om die lantarenpaal heen te rijden op een parkeerplaats - niemand ziet het - gewoon even die techniek meenemen - over je schouder kijken, met je heupen draaien, kijk heel vaak achterom. Dan zeggen ze achteraf: ik heb toch wat geleerd, en als ze die oefening gelijk oppikken kun je verder gaan. Je hebt natuurlijk ook dat mensen jaarlijks terugkomen en dan ga je verder, dan doe je niet hetzelfde. Je kan het niveau steeds hoger opbouwen. Kijk van mij is een beroepsrijder gemaakt, dat heeft zes weken geduurd, na die zes weken kon je wel aardig sturen, maar de routine opbouwen kost jaren.”

Oefenen op de baan, is dat een van de makkelijke dingen van het hele instructieproces op zo'n dag?

“Nou, je moet eerst kijken hoe iedereen zijn motor beheerst, maar eerst moeten ze specifiek de motor beheersen. Pas daarna kun je verdergaande technieken leren. Het gaat om het diepere effect - die motorbeheersing is nog meer het begin. Dat remmen moet je beheersen, ik hoef bijna nooit meer een noodstop te maken omdat ik anticipeer en als je in staat bent om iemand dat bij te brengen, moet je dat doen, dan hoef je ook eigenlijk nooit meer te remmen. Die noodstop doe je, omdat je moet weten wat er gebeurt en dan ga je pas verder, dan ga ik rijden. Dat is eigenlijk mijn grote kracht.”

Eigenlijk wil je de mensen zover krijgen dat ze de kunstjes niet meer nodig hebben.

“Dat is de bedoeling. Kijk, het is voor jezelf een heerlijk gevoel als je die motor beheerst, dat als je naar een terras rijdt, je dan niet hoeft te stappen maar dat je in een keer die motor voor de deur zet, dat is motorbeheersing en dat komt bij extreme situaties uitstekend van pas. Het is gewoon een kwestie van iemand vertrouwd maken met zijn eigen kunnen op de motorfiets. Dat is met een anti-slip cursus net zo, je kan een slip van 380 graden maken, maar ben ik daar nou een betere chauffeur mee geworden? Ik denk het niet.”

Rol van waarnemen?

“Heel belangrijk, dat is ook weer uit die politiepraktijk, daar had je een waarnemer en een chauffeur, die chauffeur moet dat voertuig beheersen als een stuk gereedschap, hij moet geen seconde na hoeven te denken wat te doen, zo dat degene die ernaast zit, exact kan waarnemen. Ik rij vaak met de camerawagen en ik kijk dan ook door de ogen van een camera. Die auto is mijn gereedschap daar kan ik mee lezen en schrijven, ik heb geen milliseconde nodig om die auto aan te voelen, dat weet ik gewoon, en die camera neemt waar.”

Bij dat oefenen op de baan, kijk je dan naar die mensen, hoe ze op de motor zitten, hoe ze bewegen en zo, je luistert ook goed. Hoe kun je dat leren, heb je dat geleerd tijdens de politieopleiding?

“Door het beroeps rijden, tijdens de politieopleiding kreeg ik het ene commentaar na het andere. Ik dacht dan: Ik heb het goed gedaan, en dan zeiden ze: zit jij te slapen. Uiteindelijk heb ik dan het examen gehaald, en ik was helemaal niet zo gek hoog geëindigd. Daarna begint het pas, moet je ervaring op gaan doen. En nu rij ik op de motor met één vinger, ik hoef echt niet te kijken in welke versnelling hij staat, dat gaat automatisch net als een timmerman zijn hamer pakt, is dit mijn gereedschap. En nu probeer ik het zodanig te bekijken dat ik het anderen kan vertellen.”

Leer je nieuwe dingen als instructeur?

“Ja natuurlijk, ik leer nog steeds bij. Je leert van andere mensen natuurlijk ook. Ik had op een gegeven moment problemen om over te brengen hoe iemand stapvoets kan rijden en dan toch de motor in balans kan houden. Toen kwam een collega van me op een idee: weet je wat ik doe, ik heb daar van die pionnetjes staan, daar steek ik een pijpje in en dan laat ik ze langzaam langsrijden en dan moeten ze dat pijpje eruit pikken en in het volgende pionnetje steken. Dat is dus motorbeheersing en het is gelijk een leuk spelletje en zo leer ik ook van anderen en zij weer van mij. Dat is met bochten aansnijden net zo - ik zet dan pionnen neer - dan zeg ik: daar staat een pion, ik wil dat je daar langzaam langs rijdt. Je hebt cursisten die nog moeite hebben om een bocht aan te snijden.”

's Morgens de baan, dan is er een lunchpauze 's middags route. Hoe gaat dat?

“Ja, in de lunchpauze doen we de vragen die we 's morgens hebben gedaan. Dat zijn verkeerstechnische vragen - daar nemen we de antwoorden van door. We hebben dan nog een discussie over motor rijden en dan gaan we 's middags een route rijden. Ik heb daarbij een paar punten waarvan ik zeg, die zijn belangrijk, zoals de dijk, de bochtentechniek en de kijktechniek. Eén van de deelnemers rijdt voorop gedurende een bepaalde tijd, ik rij als tweede of derde en ik geef zoekopdrachten mee, zo van ga bij bord zus linksaf. Die plek is bij de cursisten niet bekend, dus moeten ze niet alleen op het verkeer letten maar ook op de borden. Dan gaan we rijden. Wat ik ook oefen, is waar een heleboel motorrijders angst voor hebben, om die motorfiets eens wat platter neer te leggen en gewoon lekker door te rijden in een bocht. Dan gaan we naar een verkeersplein - dat zijn vier lussen die je dan vier keer rijdt. Dat zijn dus 20 bochten en dan mag je 120 km/uur. Er is niemand die dat doet, maar je kan goed oefenen, gaat het dan nog niet of ze vinden het nog eng, dan stap ik achterop en trek ik aan de zijkant het stuur opzij, dan zie je ze even schrikken maar krijgen ze toch het gevoel te pakken. Daarmee voorkom je dat motorrijders bochten eng vinden, zodat zij in een bocht niet snel meer schrikken. Want het zit tussen je oren, die motor kan dat wel.”

Je houdt alle cursisten in de gaten?

“Ja, constant. Kijk, diegene die achter mij rijden, dan kijk ik op over het algemeen, hoe volgen die en die gaan dan straks voorrijden. Die krijgen straks een beoordeling, dat wisselt constant af. Ik heb een oefening ‘spiegel kijken’ - dat wordt slecht gedaan in Nederland. Ik zeg altijd als ik het licht uit doe, moet je even je hand opsteken. Er zijn er bij die zien niks, en dat is gewoon slecht spiegelen. Dat zijn dus oefeningen die ik er altijd in heb, en dan zeg je: je hebt niet in je spiegel gekeken. Snap je wat ik bedoel, dan zit een cursist gewoon te snurken. Degene die achter mij rijden hebben ook de opdracht om met bochtentechniek te kijken hoe ik de bochten maak. Op die manier tik ik meestal met het lampje om te laten zien dat ik gas geef. Dus ik ben ook bezig met de mensen achter mij.”

Verantwoordelijkheid?

“De verantwoordelijkheid ligt natuurlijk bij mij. Als ik dingen zeg die niet kunnen, ben ik verantwoordelijk. Wat betreft de aansprakelijkheid, ligt het wat anders denk ik: als iemand niet doet wat ik zeg - stel dat hij heel kort afstand houdt waar ik eigenlijk een broertje dood aan heb en hij doet het toch en er gebeurt wat - dan voel ik mij daar absoluut niet aansprakelijk voor, wel verantwoordelijk want het is onder mijn leiding. Dat is een duidelijk verschil. Als iemand afstand houdt en ik zeg “kruip er maar lekker bovenop” dan voel ik me wel degelijk aansprakelijk - dat is mijn schuld. Ik denk dat je daar een duidelijke scheiding in moet maken. De zaken die ik verkondig zijn alleen maar op veiligheidsgebied.”

Snelheid?

“Het natuurlijk zo dat bij de ongevallen waar ik kom, ‘snelheid’ vaak een bijkomende factor is. Er wordt over het algemeen toch hard gereden. Bij de cursus zeg ik altijd tegen de cursisten: “Rij nou zoals je normaal altijd rijdt” - dan volg ik jou wel en dan stuur ik jou wel aan. Je remafstand en het anticiperen is bij 80 km/uur heel anders dan bij 100 km/uur, je bent veel eerder ter plaatse. Dus je moet nog verder kijken. Ik probeer een motorrijder die normaal zo hard rijdt, ook daarin te begeleiden. Ik zeg wel: 170/180 km/uur is natuurlijk geen rijden, dat is de waanzin ten top. Daar leen ik me

niet voor, en de overtredingen als je door de radar rijdt, zijn voor hun rekening. Ik ben vóór snelheid, alleen voor gekkenwerk, daar leen ik me niet voor. Een wat hogere snelheid, daar heb ik geen moeite mee. Zo rijden zij dagelijks, en ik kan wel als de paus verkondigen: luister nou even, jullie rijden 80 km/uur en geen streep harder. Maar als ze naar huis gaan, rijden ze toch weer harder en dan heb ik liever dat ze normaal rijden zoals ze altijd doen, dan kan ik ze begeleiden, en anders niet, dan houdt het op. Het is ook geen examenrit, dus ik heb liever dat ze laten zien van zo rij ik normaal. Dan zeg ik: “nou, nou, dat je nog leeft”, en dan begin je langzaam met argumenten te vertellen waarom dat anders moet.”

Maar als de voorste rijder erg hard rijdt?

“Die haal ik onmiddellijk terug. Kijk, gas geven is niet moeilijk, maar sturen en anticiperen, dat is moeilijk. Als ik merk dat er iemand boven zijn macht rijdt en dat heb ik vrij snel in de gaten - dan is het afblazen. Ik ben zo bij hem en dan zet ik hem aan de kant. Eerst komt er een gesprek, na de tweede keer een donderpreek en de derde keer is het wegwezen - dat is dan jammer. Ik heb wel eens cursisten gehad op de cursus: de een nam met de lunch een pilsje, en ik zei, ik heb liever dat je gaat. Alcohol en verkeer dat kan niet en zeker niet met motorrijders. En de tweede vond het nodig zijn jasje uit te trekken en in zijn overhemd te gaan rijden, toen ik daar wat van zei, zei hij: het is mijn cursusdag, nee zeg ik: het is mijn cursusdag. Het hoort niet bij een veiligheidscursus, het kan niet, en de derde wilde laten zien hoe snel hij was, en alleen maar remmen en remmen en remmen, en ik zeg: joh als je daar nou niet mee op houdt dan kun je wegwezen.”

Zelfvertrouwen, motorrijders moeten die zelfvertrouwen hebben?

“Ook weer niet te veel, want met dat remmen ook, als je daar oneindig mee doorgaat, dat moet je ook op een gegeven moment afkappen, dan gaat de snelheid omhoog, want dan wordt hun zelfvertrouwen zo groot dat ze denken dat ze niet meer kapot kunnen. En op zulke momenten zou er een ongeval kunnen gebeuren.”

De aandacht over het verkeer en drie of vier mensen, die onder jouw begeleiding een die rit maken, dat lijkt me erg moeilijk: is dat aan te leren?

“Nou ja, daar ga je weer: ik zou best collega's kunnen vinden - die zitten veel op de motor - daar kan ik een paar dagen mee stoeien en die hebben het door; maar nogmaals, ik kan het jou niet leren, het lukt me niet. Je bent geen politieman, je hebt niet met de motor gereden al jaren als gereedschap. Je moet dat ding blindelings kunnen sturen. Als ik die cursisten inhaal op de dijk, moet ik geen moment het idee hebben van: “kan ik dat wel met die motor?” - nee, ik moet er voorbij kunnen en op zijn schouder kunnen tikken. Je moet geen moment na hoeven te denken; je moet kunnen waarnemen. Naar mijn idee kan je dat alleen als doorgewinterd verkeersman. Je moet iemand zijn die constant het verkeer in de gaten houdt en dan ook nog zijn voertuigbeheersing heeft, en met het gedrag van anderen bezig is. Want zo is het: je bent met het gedrag van anderen bezig. En dat is mijn vakgebied. En dat kan ik bij de NVVM goed gebruiken maar ik kan het je zo maar niet leren. Ik kan je een voorbeeld geven, als je met mij meegaat, met een programma ‘Blik op de weg’, of we gaan met een ongevallen-politieauto rijden en ik rij en zit met jou te praten en op een gegeven moment geef ik een stopteken, dan vraag jij: waar is dit voor? Waarschijnlijk heb je die hele overtreding niet gezien. Dat komt gewoon omdat het een zintuig is geworden, een tweede natuur, het is mijn beroep.”

En rijsschoolhouders?

“Kijk een rijsschoolhouder is niet gelijk vanaf het begin bezig geweest met het gedrag van anderen te corrigeren, wel zijn pupillen maar dat gaat vrij langzaam, in de stad rij je niet harder dan 50 km/uur en buiten de stad is het 80 km/uur. Je hebt een CBR-boekje, daar leer je je kandidaten uit in Nederland. Dan vraagt men gewoon als wetgever niet meer, dan je moet veilig van A naar B kunnen rijden, dat is alles en daar is het hele examen op gericht. Meer vragen ze niet en als je nu meer wilt gaan vragen, dan zul je het niveau van die rijsschoolhouders ook omhoog moeten schroeven. Ik vind dat er een duidelijk niveau-verschil zit tussen VRO's. Het enig wat ik zeg is dat de NVVM een niveau hoger is. Ik kan het ook vrij makkelijk aangeven door mijn cursisten. Als ik cursisten vraag of ze al een opleiding hebben gehad, zijn er cursisten die zeggen: “Ja twee keer een VRO, een keer een VRT, en een keer VRO-sport, maar ik heb niet zoveel geleerd als bij jou”.”

Wat ontbreekt bij die gevorderden?

“Anticiperen is bereslecht bij iedereen, echt, er is geen mens die dat kan, de zaken niet tijdig onderkennen. Anticiperen staat toch eigenlijk nummer één bij het politie-instituut en dat wordt er constant ingehamerd. Ik dacht van mijzelf - en dat is typisch Nederlands denk ik - als ik rijbewijs heb, ben ik verkeersspecialist. Iedereen die een rijbewijs heeft denkt dat hij verkeersspecialist is. Spreek maar nooit iemand aan op zijn rijgedrag. Je verliest het altijd, zeker op verjaardagen. Als je tegen iemand zegt: je kan niet rijden, nou dan heb je het gedaan. Maar die instructeur van mij zei het wel, die zei gewoon: Je kan helemaal niet rijden, dit doe je niet en dat doe je niet, en dan probeer je dus alles te doen en daar heb ik dus zes weken voor nodig gehad om dan examen te rijden en daarna nog jarenlang in het verkeer gereden te hebben en dan denk je pas: nou begin ik het door te krijgen. Nu kan ik dus zeggen: ik beheers dat, maar dat is iets wat jaren duurt. Ik heb het zes weken op de politie-opleiding geleerd en dan denk je - nou dat kan ik - maar ik kon er nog steeds geen moer van. Maar door de dagelijkse ervaring op de weg, zeker bij die AVD indertijd. Ieder half jaar kwam er een instructeur naast je zitten, en die gaf je opdrachten, en dan sloeg je ineens boven op het dashboard en je schrok je het lazerus, en dan riep hij: AFBLIJVEN en dan moest je een noodstop maken. Daar ben ik eigenlijk groot mee geworden, en nu denk ik: nou is het leuk om het over te dragen aan anderen. Als ik oud-cursisten spreek, vindt er nog steeds een terugkoppeling plaats. Men heeft veel geleerd die dag.”

Moeilijk oefenen op de weg?

“Het is voor iemand die niet uit dit werk komt, donders moeilijk om je cursisten in de gaten te houden, het verkeer in de gaten te houden, je eigen motorbeheersing in de gaten te houden, dus zonder problemen moet ik een bocht kunnen aansnijden op een zuivere manier, zonder daarbij na te hoeven denken, ik word immers gevolgd door twee cursisten die mij precies nadoen dus ik moet daar niet bij na hoeven te denken. Ik moet exact kunnen anticiperen, ik mag geen enkele keer de rem aanraken, ik laat het zien. Als ik de rem aanraak heb ik er een spelletje van gemaakt, zeggen ze dan, Je zit zelf wel te remmen. Ik moet dus veel en veel verder kijken dan de cursisten, als ik mezelf zo hoor praten denk ik, sjonge wat een werk. Het is niet iets wat je de mensen snel leert, dat geloof ik niet. Je moet een hoog referentiekader en ervaring hebben.”

Je hebt inderdaad oefenen op het terrein, oefenen op de weg, is er nog een andere belangrijke werkvorm?

“Ja evaluatie, dit is in ieder geval voor mij belangrijk, of ik iets heb laten liggen tijdens de cursus. Dan vraag ik altijd, zijn er zaken die ik heb laten liggen, zijn er dingen die je nog wilt doen. Voor mijn volgende dag kan ik er dan nog wat mee doen. Over de hele linie heb ik veel te veel te vertellen, wat ze niet kunnen oppakken. Ik zit zo verschrikkelijk breed in mijn kennis-aanbod. Dus veel cursisten zijn al tevreden zonder dat ze weten wat er nog meer is. Ik moet het zelfs nog gaan beperken, er zijn dagen bij dan kom ik niet eens aan de inhaaltechniek toe, omdat ik alleen met bochten en anticiperen bezig ben, en dan zeggen ze na zo’n dag, Jonge wat heb ik veel geleerd. En dan heb ik nog geen kwart gedaan van wat ik kan doen.”

Wat blijft er hangen van zo’n cursus?

“Wat mij opvalt, is dat als de cursisten een jaar later terugkomen of dat ik ze tussendoor een keer spreek, dat die bochtentechniek wel blijft hangen en dat is goed - daar kun je mee verder. Het spelletje van dat anticiperen, van dat niet meer remmen, blijft ook wel hangen, maar afstand houden en het inhalen dat is vrij snel weer weg. Als je in een auto zit en je ziet een motorrijder die gaat inhalen, zit die motor bijna altijd aan het linkerachterwiel geplakt. Dat is een levensgevaarlijke manier om in te halen. Ten eerste ziet die automobilist jou niet, zit je in de dode hoek en ten tweede is de manier verkeerd (laat tekening zien) - hier trekt hij op, hier geeft hij gas, en hier heeft hij snelheid - nou dat is onzin - die snelheid moet hij hier hebben. Dus over het algemeen leer ik hier naar links toe gaan, hier opschakelen en hier het gas weer dicht, en dan ben je er door en heeft die automobilist niets in de gaten. Dit is de enige juiste manier; dan ben je er ook veel sneller langs. De langste inhaalmanoeuvre duurt het kortst. En dan ben je veel sneller als die man die er niet omheen kan. Als je dit een paar keer voordoet, moet dat toch blijven hangen, maar dat vervaagd heel snel, dat afstand houden. Kijk maar op de snelweg: je wordt stapelgek van die lui die kleven. Je onderwijst het, maar het jaar daarop is het weer hetzelfde. Daarbij is het ongevalsoorzaak nummer 1, en staat kleven ook hoog in de ergernissen top 10.”

Tot slot nog even, jouw eigen niveau als instructeur: hoe schat jij jezelf in?

“Als je mij vergelijkt met de rest van de NVVM, dan zitten er verschillen in. Er zijn er bij die hou ik absoluut niet bij op een dijkweggetje, die zijn veel sneller dan ik, maar die hebben de kennisoverdracht in het anticiperen wat minder in de vingers dan ik. Daar zit het verschil: de een is beter op dit gebied en de ander beter op dat gebied. Ik beweer dat ik erg goed ben in het anticiperen, omdat het mijn liefhebberij is. Maar de instructeursrit van de instructeurs onderling, waar ik dan ook in meerij - daar zit niveauverschil, natuurlijk. Ik denk dat ik in de middenmoot zit. Gewoon normaal. Maar als instructeurs van de NVVM denk ik dat we wel bij de top horen. Als je bij de NVVM solliciteert, moet je eerst door de screen heen.”

Heb je een ontwikkeling meegemaakt, ben je anders gaan denken?

“Nou laat ik dit zeggen, je begint uit een stukje idealisme en toen ik daarmee begon, kreeg ik de eerste dag vier cursisten die al redelijk waren gevorderd, en toen dacht ik: nou als die mij maar niet gaan vertellen hoe het zit. Je moet maar afwachten wat het wordt. Ik reed met die mensen mee en toen werd ik eigenlijk gesterkt om er mee door te gaan - omdat ik het niveau zag: we praten hier over ervaren motorrijders, maar zo slecht. In eerste instantie was ik huiverig voor het feit, ik heb drie prof rijders kan ik dat wel bijhouden? Maar dat was niet de vraag, zeker niet op het gebied van anticiperen, kijk

gas geven kunnen we allemaal, dat is niet zo moeilijk, maar is dat motor rijden?”

Interview Huig van Dam, KNMV-instructeur, d.d. 28 maart 1998, Olst.

Huig van Dam heeft sinds 1981 een eigen auto- en motorrij school in Olst. Vanaf 1986 is hij begonnen met uitbreiding van de rij-instructie voor motor. In 1990 is hij met enkele andere rij-instructeurs binnen de BOVAG begonnen een speciale vervolgopleiding te maken en uit te voeren voor rij-instructeurs die zich in het motor rijden wilden bekwamen. Later, in 1992, werd deze vervolgopleiding ondergebracht bij de KNMV, die betere organisatorische mogelijkheden bood om deze cursus uit te voeren. Het gaat dan om een vijfdaagse cursus bestaande uit zowel theoretische als praktische modules. Daarin zitten de gebruikelijke vakken als wetgeving, voertuigtechniek, onderwijskunde. Dit was de eerste opleiding buiten de WRM-opleiding die werd afgesloten met een examen waar je zelfs voor kon zakken. Dat was toentertijd redelijk uniek. Want bij de meeste applicatiecursussen was aanwezigheid in feite al voldoende om het certificaat te halen. “De lat wordt op een bepaalde hoogte gelegd. Als je die niet haalt, kom je er niet in.”

Behalve deze door van Dam zelf mede ontwikkelde instructeursopleiding, begon hij in diezelfde tijd ook mee te doen aan de voortgezette rijopleidingen van de KNMV.

Welke theoretisch instructie geef jij?

“In zijn algemeenheid is het zo dat de onderwerpen die praktisch geoefend worden, eerst duidelijk theoretisch besproken worden. Goed opgebouwd met een motiverend verhaal. Het moet voor mensen duidelijk zijn waarom het onderwerp behandeld wordt en waarom het een bepaalde waarde heeft. Ze moeten ook de theoretische achtergrondkennis krijgen die nodig is om tot een goede uitvoering van de oefening te komen. Bij het remverhaal is bijvoorbeeld van belang dat iemand goed weet wat het effect van de gewichtsverplaatsing kan zijn op de bediening van de remmen. Dergelijke uitleg maakt dat iemand met beter begrip bezig is en dat merk je inderdaad als die later aan de gang gaat.”

Veel ervaring nu: wat is moeilijk aan theoretische instructie in het begin?

“Ik vind het nu niet meer zo moeilijk om het te doen. Maar wat ik wel sterk gemerkt heb, is dat als je die theoretische instructie niet goed geeft en je gaat te snel aan de gang, dat het dan wel erop kan lijken alsof mensen het goed begrepen hebben, maar dat ze in een latere fase toch weer teruggeworpen worden. Later komen toch die vragen en problemen en dan moet je toch weer het hele verhaal gaan vertellen. Op den duur kom je er toch achter dat het veel efficiënter is en ook veel prettiger werkt als je eerst een duidelijk verhaal afsteekt. Dat merk je ook aan de reacties.”

Gesprekstechniek te leren?

“Dat kun je mensen wel leren. Dat hoeft geen probleem te zijn. Alleen de bereidheid van de instructeur om het te willen leren en het begrip van de instructeur om ook te herkennen wat het nut ervan is - dat is eigenlijk een stuk lastiger. Ik ken instructeurs die het hebben geleerd en geoefend en die weten hoe het moet. Ik rij dan een uurtje met ze mee en ik zie: hij doet het niet. Omdat het aan die man niet echt van nature gegeven is. Je kan het dus zelf wel leren, maar het vraagt wel veel motivatie om het geleerde ook op te

houden. Als het je niet van nature gegeven is, dan moet je er extra energie insteken om het toch te blijven doen. Dat is vaak het moeilijkste. Als ik een instructeur of examiner op zijn schouder tik en zeg: joh, je weet toch dat je het anders moet doen. Dan zegt hij: "Ja, maar als ik dat altijd moet doen, dan ben ik bekaf op het einde van de dag. Ik probeer het wel een beetje gezellig te houden. Daar maak ik van nature wel fouten mee. Als ik zie dat het escaleert, dan weet ik wel dat ik het anders had moeten aanpakken." Het kost erg veel tijd om het je eigen stijl te maken, als het niet je eigen stijl is. En daar komen toch veel fouten uit voort. Instructeurs vallen toch gemakkelijk terug op hun oude manier van doen."

Kwaliteitstoetsing dus nodig?

"Dat moet je fris houden. Als je mensen goed theoretisch instrueert, wordt je werk zoveel gemakkelijker en efficiënter, en je krijgt zoveel meer acceptatie bij je leerlingen."

Heb jij een vaste aanpak van de groepsdiscussie?

"Voor een deel wel, maar het wordt ook gevoelsmatig bepaald. Het hangt van de groep en van de stof af of je een verhaal helemaal zelf wilt vertellen of dat je juist meer interactie met de groep wil. Ik weet wel via welke vragen of via welke gewaagde stelling ik die interactie kan uitlokken. Dat lukt wel. Je moet dan wel weten op welk moment in de discussie je de streep trekt en de conclusie trekt. En die zet je dan ook duidelijk neer. Dat gaat vanzelf, maar daar zit ook leservaring in. Als ik bijvoorbeeld in de basis-rijopleiding met twee leerlingen bezig ben die voor het eerst moeten remmen op de motor, dan vertel ik zelf het grootste deel van het verhaal en geef ik vooral informatie door. Maar als ik voor een groep ervaren motorrijders sta die bijvoorbeeld voor de tweede keer al op VRO komen en die al eerder een verhaal gehoord hebben, dan wil ik veel meer interactie hebben en ook hun eigen ervaringen naar voren halen. Voor die groep is het niet zo inspirerend als ik in mijn eentje het hele verhaal hou. Voorwaarde om die interactie en groepsdiscussie goed te doen is wel, dat de cursisten iets van de materie weten; anders krijg je alleen maar slap geneuzel."

Hoe regel jij verdeling aandacht groep - individu?

"Je moet dat constant in de gaten blijven houden. Als je werkt met een grotere groep van zes à zeven man, dan is de eerste fout die je kunt maken dat je je vooral gaat bezighouden met twee mensen die op de voorgrond treden, terwijl de rest zich stilletjes terugtrekt of op zijn eigen manier doorgaat. Je moet in de gaten houden dat je iedere cursist meepakt."

Hoe gaat dat?

"Dat doe je gevoelsmatig. Ik zie wel eens dat iemand zich een beetje terugtrekt, maar dat betekent niet dat je hem meteen in de kraag moet vatten. Daar moet je het goede moment voor kiezen. Bijvoorbeeld op het moment dat je met een oefening aan de gang gaat, zie je: nou heeft hij behoefte aan hulp en dan pak je het op. Je kunt je gevoel wel gebruiken om het te sturen, maar je moet ook bewust herkennen wat er gebeurt."

Is groepsbegeleiding te leren?

"Er zitten elementen in de omgang met de groep die je kunt en moet leren. Als ik naar een beginnend instructeur kijk, denk ik wel eens: dat is een geboren instructeur. Het is perfect zoals die met een groep omgaat. Maar er komen altijd momenten, dat er iets niet goed gaat en dan moet zo'n man dat wel herkennen. En doet ie dat? Puur op gevoel - vaak niet. En dat moet je

gewoon leren. Als je met een groep bezig bent, en je ziet dat twee mensen met elkaar gaan praten, dan moet je dat meteen herkennen. Er is een aantal basisregels voor de omgang met een groep die je kunt benoemen. Als je bezig bent met een groepsgesprek, dan zijn er die en die valkuilen om in de gaten te houden. Ik zie wel eens instructeurs een perfect verhaal houden, maar wel op het verkeerde moment of op de verkeerde plaats - want een stuk verderop zijn ze bezig met een remoefening waar iedereen naar zit te kijken of ze staan van de wind af of tegen de zon in. Dat zijn hele elementaire dingen die een instructeur eigenlijk moet afchecken en die kan je ook leren. Dus het is een beetje tweeslachtig: je moet op je gevoel afgaan en voor een deel jezelf blijven, want anders worden het hele zware dagen. Maar aan de andere kant zijn er veel elementaire zaken die je gewoon moet leren. Op het PVI waren ze met een auto bezig om zo hard mogelijk rond een vierkant met pionnen te rijden om gevoel onderstuur en bovenstuur op te roepen. Dat gebeurde achter mij. En ik mijn best maar doen om de aandacht van de groep te trekken, maar dat lukte natuurlijk niet. Dat is heel elementair. Als ik je dat zo vertel denk je: dat is maf dat je dat niet in gaten had, maar dat is in het vuur van je bezigheid. Vooral bij delicate oefeningen met een risico - bijvoorbeeld remmen en uitwijken - is het zo belangrijk om alles van te voren goed te regisseren. Als je dat verhaal vertelt en mensen worden afgeleid, dan kun je er donder op zeggen dat je tien minuten later omhoog moet springen omdat een motor onder je door glijdt.”

Hoe gaat het oefenen op de baan?

“We werken altijd met een programma: het komt erop neer dat je als instructeur alle programma-onderdelen ook doet. De onderdelen zijn de gebruikelijke onderdelen van de VRO-opleiding bij de KNMV: manoeuvreren bij lage snelheid - korte bochtentechniek zoals we dat noemen, met een opbouw van de belangrijke elementen daarin: zithouding, technische controle motor, kijkgedrag, snelheidsregeling, achterremtechniek. Daarna oefeningen om een beter gevoel voor de motor bij te brengen zoals wiprijden, stukje grintbak, bermrijden, motorgymnastiek. Tijdens het middagedeelte wordt veel aandacht besteed aan het remmen. Daar zit ook weer een opbouw in van normaal remmen tot het maken van noodstops. Noodstops worden beoefend bij snelheden van 50- of 60-, soms 70 km/uur. Remmen en uitwijken. Bermvlucht. We sluiten af met een stuk bochtentechniek. Dat houdt in: hoe nader je een bocht, hoe schat je hem in en hoe is je stuurgedrag in de bocht. Hoe ga je om met de krachten op die motorfiets? De elementen die ik nu noem zitten in de elementaire voortgezette rijopleiding. Ga je het op een wat hoger plan leggen, dan ga je bij de noodstop ook eens remmen bij wat hogere snelheden en ga je bij bochtentechniek ook meer aandacht besteden aan lijnen rijden. Verder loopt door alle baan-oefeningen deze rode draad: hoe pas je het geleerde toe om tot veiliger rijgedrag te komen en hoe kun je jezelf mentaal trainen op situaties.”

Begin programma afwerken - wat is moeilijk oefenen baan?

“Wat ik zelf vooral moeilijk vind, is het volgende: je werkt met een groep waar niveaoverschillen in zitten aan de korte bochtentechniek en het klassieke probleem van de motorrijder die zijn motor niet durft af te schuiven. Hij rijdt misschien met een zware motor en heeft het idee: dat kan niet met dit ding. Om zo'n cursist zover te krijgen dat hij zoveel vertrouwen krijgt in de bedieningselementen die hij eerder apart heeft beoefend - om hem zover te krijgen dat hij het aandurft - dat is altijd de crux. Dat vinden de meeste instructeurs moeilijk - om de mensen zover te krijgen.”

Hoe dan?

“In ieder geval moet je heel goed analyseren met welke bedienings-elementen de cursist de meeste moeite heeft. Het kan zijn dat iemand bijvoorbeeld moeite heeft met zijn snelheidsregulering, omdat hij te krampachtig zijn stuur vasthoudt of teveel zit te knijpen. Of dat iemand dat wel goed beheerst, maar niet goed vooruitkijkt - dan is het weer dat element dat zorgt dat iemand het niet aandurft. Dat is een kwestie van analyseren. Het is een beetje een kaartenhuis: je moet gewoon zien welke kaart er elke keer onderuit getrokken wordt, waardoor het niet lukt. Dat is ook de kunst voor een instructeur.”

Bij een cursist extra veel aandacht?

“Ik probeer zo’n cursist wel de extra aandacht te geven waar hij om vraagt, maar zonder dat dat ten koste gaat van de groep. Daarvoor moet je als instructeur het gereedschap in huis hebben: Weet je oefeningen zo op te zetten dat ieder daar zijn eigen niveau uit kan halen? Op het moment dat je met een cursist individueel enkele minuten aan de slag gaat, moet je je programma zo ingericht hebben dat de rest van de groep kan door oefenen met wat ik ze heb aangegeven. Op die manier sla je een goede slag.”

Moeilijk aandacht te verdelen?

“Het schijnt moeilijk te zijn. Ik weet niet of ik daar zulke speciale trucs voor gebruik. Het eerste uitgangspunt is dat je aan een individu wel extra aandacht kunt geven, maar de groep moet er niet onder lijden. Heel ordinair is de truc dan om in ieder geval die groep bezig te houden. Ik kies altijd zorgvuldig het moment voor die individuele begeleiding uit. Desnoods zeg ik tegen een cursist: ga nou even door, straks neem ik je even apart. Dan zorg ik dat de rest van de groep met een oefening bezig is die ze een keer of tien kunnen doen. Dan begint die ene cursist wel achter te lopen, maar hij is in ieder geval zover dat hij de vorige oefening durft te doen. Daar moet je compromissen in sluiten: dat kan niet anders. Dat zou je een truc kunnen noemen. Dat zou ik kunnen leren aan een instructeur. Stel je hebt één zwakke broeder. Denk er nou over na op welk moment je bij deze oefening hem op een hoger plan kunt krijgen. Uiteindelijk hoeven niet alle cursisten op hetzelfde niveau uit te komen, als ze allemaal maar wel zijn gegroeid. Het is dus het zoeken naar een compromis en het kiezen van het goede moment.”

Omgaan groep - aandacht besteden aan individu - aandacht verdelen, is dat te leren?

“Ja, dat is te leren. Dat kun je op twee manieren leren, door de instructeurs precies te vertellen hoe ze het moeten doen of door ze te laten leren van de valkuilen waar ze zelf in vallen - leren van eigen fouten dus. Die leerbenederingen gebruiken we ook bij de instructeursopleidingen. De instructeurs die op weg zijn naar het VRO-instructeursschap, krijgen een opleiding, maar volgen ook een heel jaar stage. De kennisoverdracht gebeurt door te vertellen, maar ook door iemand zijn eigen gang te laten gaan en achteraf te praten over wat er goed en fout ging. Je merkt ook dat instructeurs die analyserende aanpak later blijven houden en toepassen.”

“Het is natuurlijk een complex vak in de zin dat mensen zeer veel verkeerd kunnen doen. Ik had laatst nog een instructeur die moeite had met de discipline in zijn groep. Als hij zijn verhaal nog maar half af had, waren ze al bezig naar hun motor te lopen. Maar hij stond er ook achteloos bij, een sigaretje in de mond, het verhaal niet zo gestructureerd. Hij zegt zelf ook wel dat hij daarmee moeite heeft. Ik zeg: als je nou eens probeert bewust je

houding te veranderen, bewust een gestructureerd verhaal houdt - vertel waar het over gaat, met motivatie, vat het nog eens kort samen, even vragen of er nog vragen zijn en dan het sein geven voor begin oefening. Als ik naar andere instructeurs kijk zie ik dat ze zonder autoritair te zijn, discipline aanbrengen in een groep en dan heb je een hele dag geen last. Dat moet je in het begin van de dag doen: je maakt met de groep een aantal huishoudelijke afspraken, bijvoorbeeld dat iemand even een seintje geeft als hij naar het toilet moet en hoe hij dan moet rijden. Dat is instructeurs wel te leren.”

Oefenen op openbare weg - moeilijk?

“Als je rijdt in een vertrouwde omgeving, weet je wel waar je goed kunt oefenen. Maar bij rijden op vreemd terrein moet je echt zoeken naar de goede locaties, om bepaalde situaties te oefenen die het programma of de deelnemers van je vragen.”

Vaste route?

“Ik heb vaak de afgelopen jaren VRT gereden op een route die ik zelf nog nooit gereden had. En dan zit je met name met het probleem hoe de stof te structureren. Met name op vreemd terrein moet je heel goed weten welke stof je wilt over brengen, je maakt route-afspraken, maar je moet ook heel snel kunnen omschakelen. Ik wil een bepaald onderwerp behandelen en daaruit bepaalde zaken naar voren halen. Maar ik wil vervolgens daar bepaalde dingen aanhaken of het onderwerp verder uitbouwen. Het is moeilijk om die structuur daarin aan te brengen. Gaandeweg krijg je daarin ervaring in en weet je dat soort dingen ook duidelijk te maken aan de deelnemers.”

Is oefenen op de openbare weg het moeilijkste?

“Dat is ook zo. Als instructeur moet je bij een training op de openbare weg heel goed weten wat de speerpunten zijn. Een fout waar je als instructeur gemakkelijk in vervalt is, dat je teveel in de breedte allerlei kennis die jij hebt, probeert over te brengen. Dan kun je gaan praten over alles wat je maar tegenkomt. Maar dan zit er geen structuur in. Speerpunten zijn vaak: positie op de weg, snelheidsregeling met name in relatie tot gevaarlijke omstandigheden, en natuurlijk: kijkgedrag en informatieverwerking. Dat zijn eigenlijk de twee belangrijkste speerpunten die er altijd inzitten.”

Snelheidsregeling?

“Ik ben realist. Je kunt mensen wel 80 km/uur laten rijden op een provinciale weg en dan knikken ze keurig ja. Maar na afloop van de cursusdag komen ze weer in een heel andere realiteit terecht. Wat ik liever doe is: laat cursisten zelf snelheid rijden waar ze zin in hebben en maak ze dan bewust waar ze op dat moment mee bezig zijn in een aantal situaties. Ik probeer ze aan de andere kant bij die snelheid die zij kiezen een aantal vaardigheden bij te brengen. Dan zie je dat mensen als ze zich bewust worden waar ze mee bezig zijn, nog wel met hoge snelheid blijven rijden, maar daar wel selectiever mee worden. Als je de cursisten het eerste halve uur met eigen snelheid laat rijden, dan heb je een rugzak vol met situaties waar je ze op kunt wijzen: heb je dat gezien, daar reed je wel met die snelheid langs. Ik heb liever dat iemand met 120 rijdt, het gevaar herkent en terug gaat naar 70 dan dat hij constant 100 rijdt, ook waar hooguit 70 veilig is.”

Communicatie op openbare weg?

Handsignalen, lichaamstaal, stilzetten en vertellen, geen telecommunicatie rij-opstelling. Bij echt gevaarlijk gedrag van een deelnemer grijpt Van Dam meteen in, want de veiligheid gaat voor alles. Waarom rijdt iemand zo? Heeft hij het zelf in de gaten? Dat heeft ook neerslag op de groep.

Hoe regel jij selectie motorrijders?

“Van te voren selecteren van gelijke motorrijders is erg moeilijk. Je laat mensen zich inschrijven en aangeven op wat voor motor ze rijden, hoe lang ze al rijden en hoeveel kilometers ze per jaar rijden. Als je dan groepjes van drie maakt en je nodigt ze uit, dan blijken ze nog heel verschillende typen rijders te zijn, heel verschillende typen mensen. Ik heb liever drie verschillende mensen die zeggen: ik kom hier om wat te leren vandaag, ik pas me aan de groep aan, maar ik probeer toch voor mezelf eruit te halen wat erin zit. Dat betekent voor die vrouw op de ‘chopper’ en de jongen op de Ducati dat ze allebei een geweldige dag kunnen hebben, dat ze zelfs van elkaar kunnen leren. Je kunt trouwens ook drie Fireblade-rijders hebben die een zeer verschillende rijstijl hebben. Als je alleen maar je doelstelling wilt halen en vast je programma wilt afwerken, juist dan heb je moeite als je verschillende typen motorrijders in dat programma probeert te persen. Als je zelf flexibel bent en je gaat met die mensen aan de slag en je gebruikt een aantal technieken om die verschillende wensen en vaardigheden te laten versmelten/samenkomen, is er niets aan de hand. Dat is overigens wel moeilijk om aan instructeurs te leren. Ik zou niet weten hoe ik een instructeur moet leren om met zo’n open acceptatie met een groep die ver uit elkaar ligt aan de gang te gaan.”

Na een half uur rijden bepaal je jouw doelstelling?

“Ik heb nog nooit een dag gereden dat ik niet heb gepraat over positie, snelheidsregeling, defensief verkeersgedrag, dat zit er altijd in. Alleen bij de ene cursist doe je het in andere mate dan bij de andere. Na een half uur rijden met de groep weet je dat en ga je daar keuzes in maken. Dan hangt het ook van de samenstelling van de groep, en van de omgeving, de route, af welk onderwerp je als eerste pakt.”

Kun jij voldoen aan wensen?

“Laatst had ik nog een groep van drie Limburgers, alle drie sportmotorrijders, die graag de Mergelland-route wilden rijden en snel ook. Als ik dan mijn programma en de geplande route heilig acht, dan zijn we met de koffie weer terug en kunnen we de rest van de dag gaan zitten praten over motor rijden. Dan zeg ik: jongens, ik wil eerst even zien hoe jullie rijden. De Mergellandroute kennen jullie al lang uit je hoofd. Na een half uur rijden heb ik de zaak stilgezet en wat zaken gezamenlijk doorgenomen. Die dag hebben zijn we ook door de Eifel gereden wat niet in de planning zat. Dan ben je een hele dag heel anders bezig dan gepland; dan richt je je echt op die deelnemer.”

“Het programma moet nooit heilig zijn als je praat over een hele dag verkeersdeelneming. Het ligt wat anders voor de training voertuigbeheersing. Je moet je wel aan het programma voor die training vast houden.”

Hoe is de communicatie op de openbare weg?

“Je laat wisselen en je rouleert als instructeur zelf ook. Meestal heb ik er twee voor me zitten en eentje achter me. Degene die achter mij rijdt kan dan van mij veel leren door naar mij te kijken. De twee mensen die voor mij rijden, hebben dan wel een opdracht, bijvoorbeeld: ik wil meer variatie in de snelheidsregeling zien; ik wil aan jullie rijgedrag zien dat je risico's herkent. Vervolgens laat ik ze lekker rijden. Als ik vind dat ze iets niet herkennen en gewoon doorrijden, dan wijs ik dat risico wel voor de achterste rijder aan. Dat is een afspraak die ik heb gemaakt over het gebruik van handgebaren.”

Waar let jij op?

“Je let op de cursisten in de zin van: gaan ze veilig door het verkeer? En als dat niet zo is of uit de hand dreigt te lopen, wat kan ik doen om de zaak ten goede te keren. Dat vraagt 100% aandacht. Daarbij zit je ook nog in een onderwijskundige situatie: dus je probeert je doelstellingen te halen. Daar ben je ook constant mee bezig: Dat kost ook nog 100%. Je beoordeelt hoe de rijders voor je functioneren in de omgeving en of ze aan hun opdracht voldoen. Tegelijkertijd probeer je ook de rijder achter je enkele dingen duidelijk te maken. Dus je bent eigenlijk al 300% kwijt. Je moet dus wel zo rijden dat je eigen rijden 0% aandacht vraagt. Dat kun je er als instructeur niet meer bij hebben. Je moet zo goed motor rijden, dat je eigen motor rijden 0% aandacht vraagt. Je mag nooit doordat je bezig bent met je eigen motor, iets missen of iets over het hoofd zien wat gevaar zou kunnen opleveren. Als instructeur neem je nooit een risico, hoe klein ook.”

Eigen motorbeheersing instructeur?

“Dat is ook het probleem wat aankomende instructeurs vaak hebben. Je moet zelf echt een doorgewinterde motorrijder zijn. Ook de mensen die bij de politie drie maanden lang een intensieve motoropleiding krijgen, hebben daarna nog maanden van intensief rijden nodig om het zich zo eigen te maken dat het een verlengstuk van zichzelf wordt. Sommige aankomende instructeurs herkennen dat nog niet bij zichzelf. Ze denken het wel te kunnen, maar als je ze ziet rijden denk je aan een gevorderde leerling die het aardig goed doet, maar meer ook nog niet. Sommige denken ook na een mislukt KNMV-instructeursexamen, dat ze na veertien dagen intensief rijden het examen wel opnieuw aankunnen. Ik zeg dan: ga gewoon een jaar motor rijden, echt motor rijden, dus ook met een paar keer een nachtrit of met vakantie erbij. Je moet bijvoorbeeld in staat zijn om bij een leerling die gekke dingen doet bij het nemen van een bocht, hem meteen ter plekke in te halen en te wijzen waarnaar hij moet kijken.”

Wat is te leren aan gevorderden?

“Er is natuurlijk zeer veel te leren. Wat je kunt leren aan een groep hangt natuurlijk van je eigen vaardigheid en kennis af. Je moet wel weten welke elementen er precies in je leerstof zitten en hoe kun je die nog verder aanscherpen of er een andere moeilijkheidsgraad inbrengen, alles wel gerelateerd aan de praktijk. Je kunt afzonderlijke oefeningen altijd zo combineren dat er weer een nieuwe oefening ontstaat die weer complexer is en meer vraagt van de coördinatie. In de VRO-2 stoppen wij weer elementen van de VRO-1, maar toegepast in een totaal parcours waarbij weer een stuk extra coördinatie komt kijken. Je kunt motorrijders de opdracht geven een kegeltje te verplaatsen in een beperkte ruimte en in zo weinig mogelijk tijd. Je hebt motorrijders die zo slim zijn die ruimte in te rijden, de motor stil te zetten en af te stappen en het kegeltje te verplaatsen. Dat is goed: score tien punten. Dat is een veilige motorrijder: hij kent zijn beperkingen. Als iemand

handig is en pakt het kegeltje tijdens het rijden, dan is dat voor hem de snelste weg. Zo zijn er veel trucs. We laten motorrijders ook wel eens in een dichte schuin aflopende garage rijden. De ene motorrijder heeft geen overzicht, rijdt er recht in en moet dan weer 300 kilo terug duwen om eruit te komen. De andere motorrijder keert de motor voor de garage en laat hem er achterwaarts inzakken en kan vervolgens zo eruit rijden. Met die coördinatie-oefeningen bereik je dat iemand de vaardigheid en kennis die hij gehad heeft, ook leert toe te passen in een concrete situatie. Dat overzicht en die coördinatie is ook in het alledaagse verkeer zo belangrijk. Voor een instructeur geldt dat hij moet kunnen lezen en schrijven met een motor in elke situatie.”

Kunnen gevorderden nog veel leren?

“Er zijn maar heel weinig zeg maar hobby-motorrijders die zich heel breed gevormd hebben. Sommige motorrijders hebben zich wel gespecialiseerd. Een wegrace-coureur zal heus wel harder door een bocht kunnen rijden dan ik, maar er zijn nog 87 andere onderdelen van het motor rijden waar hij nog nooit over nagedacht heeft. Motorrijders die altijd alleen maar heel hard rijden, neem ik mee door het stadsverkeer en ik neem risicoherkenning nog door, noem maar op. Er is in de breedte nog heel veel te doen. Je moet zelf maar ervaring genoeg hebben en herkennen uit welke belangrijke elementen het motor rijden bestaat. Dan ben je niet zo gauw klaar.”

Verskil reguliere instructie - VRO-instructie?

“Als je met een rijbewijsopleiding bezig bent, zijn mensen veel meer geneigd om alles aan te nemen wat je aangeeft. Eigenlijk is het alleen maar informatie gieten en zorgen dat ze het gaan doen. In de voortgezette rijopleiding heb je toch meer te maken met de eigen belevingswereld van mensen, hun eigen ervaringen. Ook hebben ze een wat verder ontwikkelde persoonlijkheid waarmee je ook moet kunnen omgaan. Dat vraagt meer van jezelf; je moet meer meenemen om het voor elkaar te krijgen. Je komt ook meer voor verrassingen te staan. Bij de basisopleiding liggen alle stappen bijna vast. Bij de voortgezette rijopleiding krijg je toch reacties als: ‘Maar ik ben hier met mijn Goldwing en wat jij doet, gaat niet met dit ding.’ Als je met zo’n reactie te maken krijgt, moet je je afvragen: is het dan verstandig om dat ding te pakken en het te laten zien als instructeur? Of schrik je daar iemand nog meer mee af, maar hoe moet het dan anders? Is dat bijvoorbeeld iemand met een gloednieuwe Goldwing die hij net afgehaald heeft? Wat voor figuur is hij? Bij de ene cursist kun je met zo’n machine over de treeplank rijden; bij een ander moet je dat juist niet doen, want dan gaat hij over de rooie. Dat vraagt toch wel meer en ik denk dat je dat moeilijker mag noemen.”

Eigen niveau: sterke en zwakke punten?

“Mijn sterke punt is - en dat merk ik nu ik er zover over praat - de interactie met de mensen en het inspelen op de menselijke factoren. Ik merk wel eens bij andere instructeurs dat ze dat te weinig doen, ze zijn teveel bezig met hun programma en ze spelen te weinig in op de individuele behoeftes van mensen. In de tweede plaats leg ik altijd zeer sterk de nadruk erop dat mensen wel moeten accepteren wat jij brengt. Ik probeer op allerlei manieren die acceptatie erin te brengen, door mensen dingen te laten zien, enthousiasme bij te brengen, door te zorgen dat mensen een fijne dag hebben, terwijl ze ook het idee hebben dat ze veel geleerd hebben. Ik heb er niets aan als mensen wel zeggen dat ze een hoop geleerd hebben, maar het

morgen niet meer doen. Acceptatie en de menselijke benadering, daar probeer ik wel een hoop in te investeren.”

Waarin zijn andere instructeurs beter dan jij?

“Waar ik mezelf nog wel eens op betrap is dat ik te snel naar een bepaald doel wil. Dan maak je de fout naar je publiek dat je te gemakkelijk aanneemt, dat ze het inderdaad wel meekrijgen. Je eist dan wel teveel. Ik probeer dat wel te herkennen, maar ik moet daar wel constant op blijven letten.”

Te snel naar doel: hanteer jij een te hoog beginniveau van de oefeningen?

“Ik begin altijd wel laag. Ik doe bij kritische oefeningen, zoals remmen en uitwijken, altijd eerst een demonstratie, wat wij een ‘slomo’ noemen - zeer traag waarin alle fases duidelijk herkenbaar zijn. Je denkt wel eens: ja, maar die cursisten zijn toch niet achterlijk. Maar na zo’n demo doen ze het allemaal goed en waarschijnlijk ook door de demo. Is zo’n demo dan nodig? Je kunt er wel tijd mee winnen als je het niet doet. Maar je kunt ook verschrikkelijk veel ellende ermee voorkomen. Ik heb nog nooit bij een remtraining gehad dat iemand faliekant onderuit ging terwijl dat toch regelmatig gebeurt, en dat komt toch door een zorgvuldige opbouw.”

Je leert nog steeds?

“Ja natuurlijk. Door wat er gebeurt - weer iemand die anders reageert, door erover te praten met andere instructeurs. Instructeurs kunnen elkaar scherp houden.”