



leidingen. Er spelen in het rijden met OGS een aantal psychologische en fysiologische factoren die je als docent moet kennen en ook herkennen in het gedrag van je student. Je moet hier als begeleider van het leer- of vormingsproces adequaat mee omgaan." Dit leer je niet uit een boek maar van een senior collega. Dan pas komt de theorie tot leven." Aldus Foppen.

#### 'GEWOON' RIJLES OF RIJLES OGS

Kleijn: "De rijinstructeur met OGS+ pas heeft ongetwijfeld kennis van de brancherichtlijn en het richtinggevend kader. Hij kan die theoretische kennis vast ook overdragen. Maar rijden met zwaailicht en sirene is voor de bestuurder van een voorrangsvoertuig meer dan alleen de toepassing van theoretische kennis. Hij heeft een verwachting van de situatie aan de hand van informatie van de meldkamer. Hij moet dealen met wisselende verkeerssituaties. Overig verkeer handelt voornamelijk naar de geluidssignalen (onvoorspelbaar gedrag) en gaat vervolgens zwaailichten zoeken. Daarnaast is er nog afleiding door aanvullende informatie via de mobilfoon waaraan hij, al dan niet bewust, aandacht geeft.

De beginnende OGS+ instructeur kent alleen de relatief veilige omgeving van zijn lesauto met dubbele bediening, zijn zelfgekozen traject bij rijles aan iemand die hij vanaf nul begeleidt. Hij mist de praktijkervaring van de ervaren hulpverlener voor wie de OGS-rit een deeltaak is: stront aan de knikker, er naar toe! Dat beginnende

OGS+ instructeurs de brancherichtlijn kunnen uitleggen is mooi. De "leerling" bewustmaken van de juridische gevolgen wanneer hij met 50 km/u het rode licht negeert en betrokken raakt bij een ongeval, is een goede zaak. Maar theoreties is nog geen praktijkses!" aldus Kleijn.

#### RIJDEN GEEN DOEL MAAR MIDDEL

Een docent OGS heeft ruime ervaring in het lesgeven in één of meerdere voertuig-categorieën. De meeste docenten hebben een achtergrond bij Politie, Ambulance of Defensie. De reden hiervan heeft ook met de context van de opleiding te maken. Deze mensen hebben een bepaalde 'bloedgroep' waarbij het werk bestaat uit een complexe opdracht.

De rit is dus geen doel op zich maar een noodzakelijk middel om ter plaatse te komen; een deeltaak. Het werk, de afhandeling, begint als de hulpverlener ter plaatse komt. Hoe je daar aankomt en qua gevoel en stressbeleving uitstapt maakt met OGS wel degelijk het verschil. Dit is feitelijk aantoonbaar. Als je niet uit de operationele wereld komt sta je dus al op 1-0 achterstand. Ook in de acceptatie van de studenten.

#### TWIJFEL OF BESLUITVAARDIGHEID

Een student verwacht dat je onderwijs verzorgt vanuit de hele context en niet uitsluitend vanuit verkeersdeelname zoals bij een basisrijles. Een operationeel bestuurder krijgt bijvoorbeeld te maken met factoren zoals stress in verband met de melding en aanvullende informatie over het incident. Het is belangrijk dat de student een basis aanleert waarop hij tijdens de dienst of uitruk verder kan bouwen. Die hij kan toepassen en waarbij hij zichzelf tijdens het nemen van essentiële beslissingen op kan controleren. Een onvoldoende opgeleide of minder rijvaardige docent zal twijfel zaaien bij de student. Die kan zich dan niet ontwikkelen tot een besluitvaardige en veilige bestuurder van een voorrangsvoertuig. Niet iedereen is dus geschikt om als docent OGS op te treden.

#### REACTIES CURSISTEN

We hebben vier cursisten gevraagd naar hun bevindingen. Alle vier wilden meewerken, waarbij we, om hen niet in een vervelende situatie te doen belanden, hebben besloten om hun verhaal anoniem te publiceren. Vanzelfsprekend zijn de namen van de betrokkenen bij de redactie bekend.

Ray Zuidwijk, (mede) eigenaar en ambulancechauffeur, leidt geen civiele rijinstructeurs op voor de OGS+ pas. Samen met zijn compagnon Paul Verhoeven, werkzaam bij de Politie, is hij gestart met OGS Trainingen vanwege de ontstane wildgroei waarbij reguliere B en CD instructeurs horen dat ze na het behalen van de OGS+ pas instructie kunnen gaan geven met optische en geluidssignalen terwijl dit in de praktijk absoluut onwaar is.

Zuidwijk: "Wij vinden dit een slechte ontwikkeling en leiden geen instructeurs op. In de toekomst waarschijnlijk wel, maar dan uitsluitend degenen die al werkzaam zijn binnen de branche waar zij les aan gaan geven. Dat zijn medewerkers van bedrijven die hun werkzaamheden met het rijden onder OGS moeten uitvoeren. Wij werken dus uitsluitend met OGS+ instructeurs die uit de dagelijkse (hulpverlening)praktijk komen. Als ZZP'er werken zij op basis van een overeenkomst van opdracht voor OGS Trainingen" zegt Zuidwijk.

"Wij hebben er ook grote moeite mee en last van dat zelfs grote, gerenommeerde opleidingscentra in deze specifieke branchegerichte opleidingen, belofes doen aan de WRM (burger) instructeur om, zelfs met baangarantie, andere werkzaamheden te kunnen gaan doen. Dit is simpelweg onwaar. Binnen de hulpverleningsdiensten worden instructeurs overwegend intern opgeleid. Wij ontvangen per dag meerdere verzoeken of men bij ons kan komen lesgeven in het rijden met OGS en moeten mensen dan teleurstellen. Het is zonde om zoveel geld uit te geven om dan achteraf te ontdekken dat je bijna nergens aan de slag komt. Wij, van OGS Trainingen, vinden dat deze opleiders dit niet zouden moeten aanbieden. Het zou hen sieren als ze kwaliteit boven kwantiteit zouden laten prevaleren."

Zuidwijk: "Het rijden met OGS blijft een bijzondere taak. Alleen met voldoende praktijkervaring kan een instructeur aanvoelen wat er daadwerkelijk gebeurt met de persoon achter het stuur. Pas dan kan hij iets overbrengen. Dat leer je niet uit een boekje".