

Sjaak de Coninck is specialist in rijangst

‘Na tien lessen heb je heus wel in de gaten of iemand normaal gedrag vertoont’

Of je nou wat met hem hebt of niet; niemand zal ontkennen dat Sjaak de Coninck (De Coninck Trafic Management) een autoriteit is binnen de rijcholenbranche. Toen hij in 1982 vanuit ‘defensie’ de branche binnentrad, had hij als doel deze sector kwalitatief te verbeteren. De vraag is natuurlijk of hij vindt dat dat gelukt is en om die reden gingen we voor een goed gesprek naar Lelystad. Mar vooral hebben we het over rijangst, over Neuro Linguïstisch Programmeren (NLP), want daarin is hij specialist, en twee opvallende initiatieven.

Er zijn steeds meer rijcholen die zich specialiseren. Bijvoorbeeld in gedragsstoornissen als ADHD, Asperger en Autisme. En sinds een jaar of vier, vijf wordt de specialisatie rijangst steeds populairder. Op zich is dat best logisch, want anders dan met een specialisatie in gedragsaanpak, is een groot voordeel dat rijangst ook voorkomt bij mensen die al een rijbewijs hebben. De markt is dus veel groter dan alle mensen die een rijbewijs willen halen. Het specialisme rijangst is – dat kun-

nen we met een gerust hart vaststellen – door Sjaak de Coninck en zijn vrouw (en steun en toeverlaat) Brenda ‘in de markt gezet.’ Hij is o.a. de bedenker van Rijnstructeur+: instructeurs die gespecialiseerd zijn in rijangst volgens de technieken van Neuro Linguïstisch Programmeren (zie kader). Inmiddels zijn 39 instructeurs hiervoor opgeleid, terwijl twaalf de eenjarige opleiding volgen. De Coninck weet inmiddels wat zijn klanten zoeken: “Dit zijn stuk voor stuk instructeurs die passie hebben voor hun vak en meer willen dan alleen reguliere rijlessen aanbieden. De meesten hebben ervaring met mensen met een vorm van rijangst. Dan klopt er iemand aan met een gerichte vraag, waarna ze merken dat ze dan onvoldoende kennis hebben en vastlopen. Tijdens de opleiding geef je instructie op een hoger niveau en dat heeft in alle opzichten, ook ten aanzien van reguliere leerlingen, meerwaarde.”

EÉN MILJOEN

Rijangst is beslist ‘een ding’ in Nederland. De meest recente cijfers zijn al gedateerd (kerncijfers personenvervoer 2004). In Nederland kampen tussen de 800.000 en één miljoen mensen (!) aan een vorm van rijangst. “Toen waren er rond de vijf miljoen auto’s en nu bijna acht miljoen, dus het zullen er nu vast meer zijn”, zegt De Coninck. “Ongeveer

de helft van hen ervaart een zekere spanning tijdens het autorijden. Ze rijden bijvoorbeeld verkrampd waardoor ze vermoeid aankomen na een autorit. En de andere helft rijdt helemaal niet meer, of vermijdt bepaalde plekken. Snelwegen, langs water, parkeergarages, tunnels, bruggen, dat soort plaatsen. Je kunt het niet bedenken of er zijn mensen die daar last van hebben. En ik heb sterk de indruk dat het aantal mensen dat een vorm van rijangst heeft, toeneemt. Een belangrijke oorzaak is de vergrijzing. Veel mensen die ouder worden, zijn minder zeker in het verkeer en gaan daardoor bijvoorbeeld dichter op het stuur zitten, waardoor de angst juist toeneemt. En wat ik veel hoor van jonge mensen is dat ze wel het rijbewijs hebben, maar heel weinig of helemaal niet meer rijden. En als ze dan weer het verkeer in gaan, is er kans op een zekere vorm van rijangst door onvoldoende ervaring. Voor deze twee groepen is de R+ opleiding ontwikkeld en uitdrukkelijk niet voor het begeleiden van mensen die een trauma hebben opgelopen in het verkeer. Zij hebben hulp nodig van meer specialistische hulpverleners, bijvoorbeeld therapeuten.”

IN SOORTEN EN MATEN

Rijangst of verkeersangst is er in soorten en maten en er zijn veel mogelijke oorzaken. “Wij onderscheiden rijangst, een verkeersfobie en een verkeers-

Examenspanning reductietraining

Samen met Kemp Rijopleidingen in Lelystad is DCTM een training gestart om bij leerlingen examenstress weg te nemen. Dat gebeurt door middel van NLP-technieken, maar dat wordt de leerlingen niet verteld: zij krijgen slechts handvatten aangereikt om examenangst te reduceren. Het is nog te vroeg om al te grote conclusies te trekken, maar als de schijn niet bedriegt kan er met deze technieken en hoop stress bij kandidaten worden weggenomen. De eerste geslaagden hebben zich het volgen van deze training al gemeld.

“ Rijangst is beslist ‘een ding’ in Nederland ”



trauma. Rijangst komt vooral voor bij mensen die hun rijbewijs hebben, maar die al heel lang niet hebben gereden en bloednerveus zijn om weer aan het verkeer deel te nemen. Een verkeersfobie is dat iemand door welke oorzaak dan ook bang is om aan het verkeer deel te nemen. Vaak hebben deze mensen een paniekaanval gehad en dan gaan ze nadenken wat er kan gebeuren als ze dat

weer krijgen, waardoor ze op een gegeven moment niet meer achter het stuur durven te kruipen.

Een verkeerstrauma is een gevolg van een verkeersongeval of van een andere traumatische ervaring die ze hebben meegemaakt in het verkeer. Ongeveer de helft van de personen die rijangst ervaren, heeft een verkeersongeval gehad. Maar je kunt ook denken aan een vracht-

wagenchauffeur die overvallen is in zijn truck of iemand met een burn-out, die ook in het verkeer helemaal vastloopt." "De overeenkomst is dat mensen situaties die ze liever niet hebben, gaan vermijden en dan gaat het vaak van kwaad tot erger. Iemand durft de snelweg niet op, rijdt alleen op binnenwegen, en dan sluipt er langzaam in dat ze daar ook steeds minder hard gaan rijden."

Basiskennis 'NLP tijdens de rijles'

De Coninck Traffic Management geeft sinds kort de nieuwe tweedaagse bijscholingscursus 'Basiskennis NLP tijdens de rijles'. Sjaak de Coninck heeft deze bijscholing ontwikkeld omdat er vraag naar is, maar hij geeft ruiterlijk toe dat het begrip NLP voor veel instructeurs niet echt een wervend karakter heeft. Hij zegt: "NLP gaat erover dat mensen dingen denken, daardoor voelen ze iets en daardoor volgt er een handeling. Rijinstructeurs zien over het algemeen alleen de handeling, zonder dat ze weten wat tot die handeling heeft geleid. Denken is de bron van doen en met NLP krijg je technieken aangereikt om snel en effectief erachter te komen waarom iemand iets doet. Dus het gaat niet om wat iemand denkt, maar hoe iemand denkt."

Zes niveaus

De cursisten leren kijken op welk niveau een probleem zich voordoet. Er zijn zes niveaus en elk niveau ligt op een hoger peil dan het andere (het is een gelaagd systeem): de omgeving, het gedrag van de leerling, vaardigheden, overtuiging, identiteit en de missie. Op elk niveau kun je de leerling beïnvloeden en in de basisopleiding WRM komen alleen de eerste drie niveaus aan bod. Maar de andere drie zijn minstens zo belangrijk. Overtuiging is dat je een leerling vertelt wat en waarom hij iets moet doen. Beter in de spiegels kijken, ok, maar dat is maar een halve opdracht, want beter dan wat. Daar gaat veel mis. Bij identiteit gaat het er om hoe een leerling over zichzelf denkt. De missie is dan 'Ik wil mijn rijbewijs halen', maar dat is geen missie, dat is een doel. De missie kan zijn dat je veilig door het verkeer begeeft met als hoger doel dat je met een rijbewijs optimale vrijheid hebt om van a naar b te gaan. Tijdens de cursus krijg je technieken aangereikt om op basis hiervan de leerling beter te doorgronden zodat je beter les kunt geven."



Rijangst komt voor bij mensen die een rijbewijs hebben. Zijn er ook angst-signalen die je als instructeur kunt herkennen bij iemand die begint aan een rijopleiding?

"Die zijn er. Dat zijn leerlingen die reactief en niet besluitvaardig zijn. Ook ondernemen ze geen actie, ze zijn veelal stil en vaak ook zweterig en/of hebben rode vlekken in het gelaat. Ook als je geen specialist bent, moet je die signalen wel kunnen herkennen. Na vijf of tien lessen heb je heus wel in de gaten of iemand normaal gedrag vertoont of niet. Ik constateer helaas dat veel instructeurs dan maar blijven aanmodderen om erachter te komen dat ze het na zestig of zeventig lessen ook niet meer weten. Ik vraag me oprecht af hoe dat kan. Wat het antwoord is? Het herkennen van dit soort signalen ontbreekt in de rijinstructeursopleiding. Dat horen wij ook bijvoorbeeld binnen de R+ opleiding en de WRM-bijscholingen. 'Waarom hebben we dit niet in de opleiding gehad?' is daar een van de meest gemaakte opmerkingen. Ik pleit er dan ook voor om dat er wel in op te nemen."

Je had, toen je in deze branche begon als ideaal om de sector te verbeteren. De hamvraag is of je vindt dat dit gelukt is en of je daar zelf aan hebt bijgedragen? "Dat is een lastige vraag. Ik heb daar in elk geval mijn best voor gedaan door bijvoorbeeld het ontwikkelen van de cursus Faalangstinstructeur en heb ruim

1400 instructeurs bijgeschoold. Mede daardoor is door het CBR een faalangstexamen ontwikkeld. Daarnaast heb ik NLP binnen de rijinstructie geïntroduceerd. Wat ik de afgelopen jaren een goed initiatief vond, is Rijopleiding In Stappen. Helaas heeft de branche die vervolgens zelf weer goeddeels om zeep geholpen. Dus om je vraag te beantwoorden: in de afgelopen 25 jaar is er niet zoveel veranderd, eerlijk gezegd."

SLAGINGSPERCENTAGE EERSTE EXAMENS

"Neem nou het gemiddelde slagingspercentage eerste examens. Dat ligt momenteel op 50 procent en dat was toen ik 25 jaar geleden startte 48 procent. Dus 1 op de 2 leerlingen zakt. Dat moet de branche zich toch aanrekenen? Ik heb echt de indruk dat veel instructeurs van alles en nog wat zitten te doen naast de leerling, behalve het volgen van de rijprocedure. En dat gaat best ver. Een voorbeeld: het afstellen van de stoel. Dat is belangrijk, maar dat gaat zo vaak fout. Waar dan? In de rijprocedure staat dat de armen tijdens het rijden licht gebogen moeten zijn. Dat betekent dat de bestuurder die met zijn rug tegen de leuning zit met gestrekte armen nog net de bovenkant van het stuur moet kunnen vastpakken. Er staat dus niet dat je je polsen op het stuur moet kunnen leggen, maar hoe vaak ik niet hoor dat dit de ideale houding is. Je moet voor de

grap eens kijken naar de situatie van de stoelen in een lesauto. Heel vaak staat de bestuurdersstoel veel verder naar voren dan die van de instructeur. Dat betekent vrijwel zeker dat iemand te ver naar voren zit en dat leidt er weer toe dat hij of zij door de A-stijl van de auto een enorm grote blinde hoek heeft want de bestuurder kan door de zijruiten onvoldoende zien. De stoel een paar centimeter naar achteren is tijdens het examen vaak het verschil tussen zakken of slagen of veilig en niet veilig rijden. En dan heb ik het nog alleen maar over de afstelling van de stoel.”

OP MIJN MANIER

Momenteel buigt iedereen zich het hoofd over hoe het beter kan en moet in de branche. Jij loopt 35 jaar mee. Heb jij het idee dat er nu eindelijk spijkers met koppen kunnen worden geslagen? “Ik ben een rasoptimist, dus ja, ik hoop het. Maar ik heb de afgelopen jaren zoveel nieuwe methodes voorbij zien komen en allemaal zijn ze weer weg. Er is trouwens niks mis met een nieuwe methode, zo lang die maar matcht met de rijprocedure. Mijn stellige indruk is dat veel instructeurs denken dat ze het beter weten en dat hun manier de goede manier is. Maar als dat de goede manier is, dan zouden anderen die manier toch wel overnemen? Er zijn instructeurs die

“Onze examinatoren zien graag kandidaten die door hun opleider goed zijn voorbereid op een veilige deelname aan het verkeer”

zeggen dat ze de RIS-methode kennen en dat ze alles precies zo doen zoals RIS verlangt, maar dat ze het geen RIS noemen want ze doen het net even anders. ‘Ik doe het op mijn manier’, hoor je dan. Ik vind dat vreemd.”

“Laatst had ik iemand die ruim zeventig rijlessen had gehad, maar niet kon slagen. Hij had bovendien een ongeluk gehad en had daardoor rijangst ontwikkeld, waarna de verzekeraar hem naar mij verwees. Ik vroeg hem toen bij welke rijnschool en van welke instructeur hij les had gehad. Dat waren er vier. Bijzonder, maar dat hoeft geen probleem te zijn. We zijn vervolgens gaan rijden, waarbij hij veel te dicht op het stuur ging zitten. Ik zette dus de auto aan de kant, zette zijn stoel naar achteren en hij reed daarna compleet anders, waarna hij vroeg waarom niemand hem dat verteld had. Ik had geen

idee, maar vond dat verbazingwekkend. Hij is daarna trouwens geslaagd.”

Is dit volgens jou meteen ook het antwoord op de vraag waarom veel instructeurs de praktijkbegeleiding maar een toneelstukje vinden? Hoe sta jij hierin? “Veel instructeurs vinden het een toneelstukje omdat tijdens de praktijkbegeleiding wordt gevraagd een begin, middenstuk en een eind aan de les te breien. Ja, hoor je dan, dat doe je toch niet meer op een gegeven moment? Maar waarom niet? Het gaat ook vaak fout met de doelstelling van de rijles tijdens de praktijkbegeleiding. De instructeur stelt dan bijvoorbeeld tot doel dat iemand in één les achteruit in file inparkeert. Dat vinden ze flauwekul en dat is het ook, want dat leert iemand niet aan binnen 50 minuten en dat vraag het IBKI ook helemaal niet, ook niet tijdens de praktijkbegeleiding. Mijn stelling: als je een begin, kern en een eind in je les inbouwt en de rijprocedure hanteert, dan is er niets aan de hand. En daarbij: het is toch niet zo verkeerd dat je eens in de vijf jaar moet laten zien wat je in huis hebt en dat je je vak nog beheerst? Begrijp me goed: er zijn ongetwijfeld dingen voor verbetering vatbaar, maar ik vind de huidige opzet van de praktijkbegeleiding absoluut niet verkeerd.”

‘Denkstijl test’

DCTM is onlangs gestart met een zogenoemde ‘Denkstijl test’ onder rijnschoolleerlingen van Rijinstructeur+ instructeurs. Sjaak de Coninck: “We hebben de instructeurs gevraagd om eens goed te kijken naar leerlingen die bovengemiddeld en die ondergemiddeld rijden en die leerlingen is vervolgens gevraagd een online denkstijl test in te vullen waarmee duidelijk wordt wat leerlingen denken tijdens de rijles. Er worden 13 denkstijlen gemeten. Denkt iemand proactief of reactief (gaat iemand ergens meteen op af en wacht hij nog even? Uiteindelijk is de belangrijkste vraag wat een bepaalde denkstijl voor gevolgen heeft voor de rijstijl van de leerling.”

Het blijkt, zegt De Coninck, voorsnog dat we opvallende verschillen bemerken tussen leerlingen. “Het is nog prematuur, maar wat de eerste resultaten laten zien, is dat er duidelijke verschillen zijn tussen beide groepen als het gaat om hun manier van denken. Daar kun je gericht op trainen, zodat het doel eerder gehaald wordt”

Op bijgaande grafieken is duidelijk het verschil te zien tussen de scores van bovengemiddeld presterende leerlingen en ondergemiddeld presterende leerlingen.

