

BikeSafety

CIECA and FIM are proud to present BikeSafety 2002,
a 2-day motorcycle safety event to be held on October
3 and 4 on the TT-circuit in Assen, The Netherlands.

2002





there is a difference

**ARAI PROTECTS
WHO YOU ARE**

*Visit our workshop and
you will understand why*

▶ www.araihelmet-europe.com

I ne programme

nel programma

Das Programm

Le programme



Thursday 3 October / Donderdag 3 oktober / Donnerstag, 3. Oktober / Jeudi 3 octobre**10.30 – 12.00**

Plenary Opening Session / Plenaire openingsessie / Gemeinsame Eröffnungsveranstaltung / Session Plénière d'Ouverture

12.00 – 14.00

Lunch / Lunch / Mittagessen / Déjeuner

14.00 – 15.30Workshops session 1 / Workshops sessie 1 / Workshops Veranstaltung 1 / Ateliers séance 1
P4, T2, P5, T8, T10, T4, T11, P6, P1**16.00 – 17.30**Workshops session 2 / Workshops sessie 2 / Workshops Veranstaltung 2 / Ateliers séance 2
P4, T10, T9, P2, P3, T3, P5**Friday 4 October / Vrijdag 4 Oktober / Freitag, 4. Oktober / Vendredi 4 octobre****8.30 – 9.50**Workshops session 3 / Workshops sessie 3 / Workshops Veranstaltung 3 / Ateliers séance 3
P4, P2, T7, P7, T6, T4**10.15 – 11.45**Workshops session 4 / Workshops sessie 4 / Workshops Veranstaltung 4 / Ateliers séance 4
T6, P5, P4, T1, T3, P1, P2, T11**11.50 – 13.30**

ARAI Safety Award

13.30 – 14.30

Lunch / Lunch / Mittagessen / Déjeuner

14.30 – 16.00Workshops session 5 / Workshops sessie 5 / Workshops Veranstaltung 5 / Ateliers séance 5
P2, P7, P5, P3, T10, P6, T8**16.00 – 17.00**

Ride around the circuit / Rondje circuit / Runde auf der Rennstrecke / Tour du circuit

17.00 – 18.00

Plenary Closing session / Plenaire sluitingssessie / Gemeinsame Abschlussveranstaltung / Session Plénière de Clôture

The Theory workshops will take place in the following rooms:

De Theorie workshops zullen plaatsvinden in de volgende zalen:

Les ateliers théoriques se tiendront dans les locaux suivants:

Die theoretischen Workshops finden in folgenden Räumen statt:

Thursday 3 October / Donderdag 3 oktober / Donnerstag, 3. Oktober / Jeudi 3 octobre

Session 1 / Sessie 1 / Veranstaltung 1 / séance 1 (14.00 - 15.30):

Media Centre	Workshop P4	Special manoeuvres in line with new Directive
Press Conference Room	Workshop T4	Braking in view of accident research
Communications Room	Workshop T8	Hazard Perception
Photographers room	Workshop T2	Full Kontrol
Timekeeping	Workshop T10	Risk perception, the theoretical approach, why it is important and how it works
Outside / Buiten / draußen / En plein air	Workshop P5	How ABS works
ARAI service unit	Workshop T11	Arai safety helmets
Pitbox 1	Workshop P6	Compulsory Basic Training
Pitbox 3	Workshop P1	Adapted motorcycles for the physically handicapped

Session 2 / Sessie 2 / Veranstaltung / séance 2 (16.00 - 17.30):

Media Centre	Workshop T9	Protective clothing from a motorcyclist's point of view
Press Conference Room	Workshop T10	Risk perception, the theoretical approach, why it is important and how it works
Photographers room	Workshop T3	The Development of a formal training of motorcycle instructors and examiners in Norway
Timekeeping	Workshop P3	Rider training in Germany, the impact of Directive 2000/56
Outside / Buiten / draußen / En plein air	Workshop P4	Special manoeuvres in line with new Directive
Outside / Buiten / draußen / En plein air	Workshop P5	How ABS works
Pitbox 2	Workshop P2	Braking and swerving assessment in Licence Training

Friday 4 October / Vrijdag 4 Oktober / Freitag, 4. Oktober / Vendredi 4 octobre

Session 3 / Sessie 3 / Veranstaltung 3 / séance 3 (8.30 - 10.00):

Media Centre	Workshop P4	Special manoeuvres in line with new Directive
Press Conference Room	Workshop T7	Advanced
Photographers room	Workshop T4	Braking in view of accident research
Timekeeping	Workshop T6	Emergency stop controller
Pitbox 1	Workshop P7	The Position of the examiner during the practical test
Pitbox 2	Workshop P2	Braking and swerving assessment in Licence Training

Session 4 / Sessie 4 / Veranstaltung 4 / séance 4 (10.20 - 11.45):

Press Conference Room	Workshop T1	Protective clothing and the role of the examiner in making learner drivers aware of the importance of good protective clothing
Photographers Room	Workshop T3	The Development of a formal training of motorcycle instructors and examiners in Norway
Timekeeping	Workshop T6	Emergency stop controller
Outside / Buiten / draußen / En plein air	Workshop P4	Special manoeuvres in line with new Directive
Pitbox 2	Workshop P2	Braking and swerving assessment in Licence Training
Outside / Buiten / draußen / En plein air	Workshop P5	How ABS works
ARAI service unit	Workshop T11	Arai safety helmets
Pitbox 3	Workshop P1	Adapted motorcycles for the physically handicapped

Session 5 / Sessie 5 / Veranstaltung 5 / séance 5 (14.30 - 16.00):

Media Centre	Workshop T8	Hazard Perception
Press Conference Room	Workshop T10	Risk perception, the theoretical approach, why it is important and how it works
Photographers room	Workshop P6	Compulsory Basic Training
Timekeeping	Workshop P3	Rider training in Germany, the impact of Directive 2000/56
Pitbox 1	Workshop P7	The Position of the examiner during the practical test
Outside / Buiten / draußen / En plein air	Workshop P5	How ABS works
Pitbox 2	Workshop P2	Braking and swerving assessment in Licence Training

Important telephone numbers:

BikeSafety secretariat 3 and 4 October: (+31)(0)592 380 100

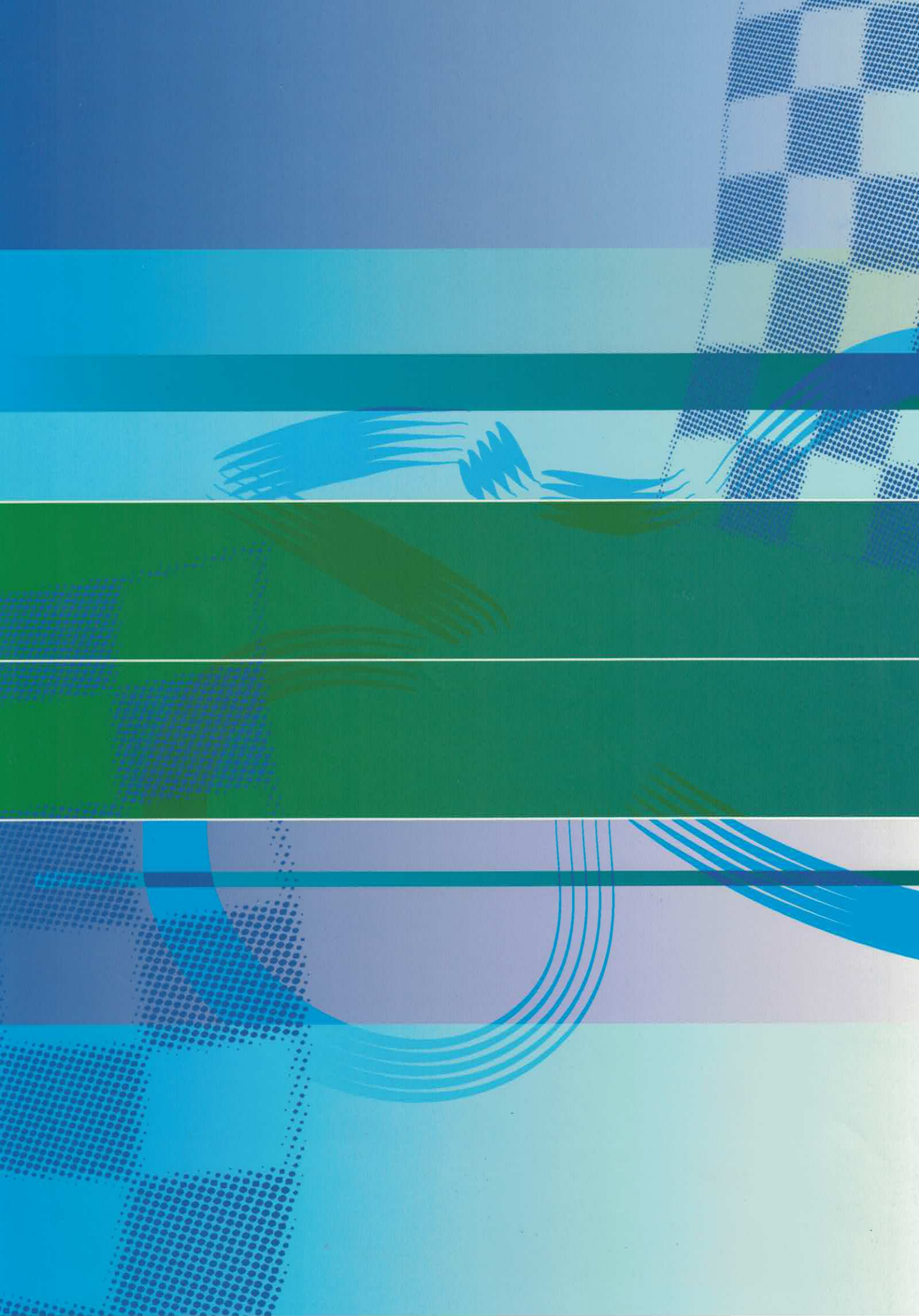
The Practical workshops will take place in various locations in and around the circuit (see extra page)

De praktijk workshops zullen op verschillende locaties op het circuit plaatsvinden (zie extra blad)

Les ateliers pratiques se tiendront en différents endroits sur le circuit TT de Assen (veuillez voir la page supplémentaire)

Die praktischen Workshops finden draußen auf dem Circuit statt (siehe extra Seite)

Fahrsicherheitszentrum, Fachlehrerverband Sachsen,	(T1)
Protective clothing and the role of the examiner in making learner drivers aware of the importance of good protective clothing / <i>Beschermende kleding en de rol van de examiner / Schutzkleidung und die Aufgabe des Prüfers / Les vêtements de protection et le rôle de l'examineur dans la prise de conscience par les apprentis conducteurs de l'importance de bons vêtements de protection</i>	
Norwegian Public Roads Administration	(T2)
Full Control / <i>Full Control / Full Kontrol / Maîtrise totale</i>	
Norwegian Public Roads Administration	(T3)
The Development of a formal training of motorcycle instructors and examiners in Norway / <i>De ontwikkeling van een formele opleiding voor motor instructeurs en examinatoren in Noorwegen / Auf dem Weg zu einer formalen Ausbildung für Motorradfahrlehrer und Prüfer in Norwegen / La mise en place d'une formation officielle des instructeurs et des examinateurs pour motocyclistes en Norvège</i>	
IFZ	(T4)
Braking in view of accident-research / <i>Statistieken over remmen en ongevallen / Brems- und Unfallstatistiken / Le freinage dans le cadre des études sur les accidents</i>	
Cornu Master School	(T6)
Emergency stop controller / <i>Rem afstand en botsingssnelheid / Bremsdistanzen und Geschwindigkeit bei Unfällen / Distance de freinage et vitesse d'accident / Appareil de contrôle d'arrêt d'urgence</i>	
CIECA and KNMV	(T7)
Advanced / <i>Advanced / Advanced / Le projet Advanced</i>	
Motorcycle Safety Services and DSA	(T8)
Hazard Perception / <i>Risico Perceptie / Risikoerkennung / La perception du danger</i>	
FIM	(T9)
Protective clothing from a motorcyclist's point of view / <i>Beschermende kleding vanuit het standpunt van de motorrijder / Schutzkleidung aus der Sicht von Motorradfahrern / Les vêtements de protection vus par un motocycliste</i>	
FIM and KNMV	(T10)
Risk perception, the theoretical approach, why it is important and how it works / <i>Ongevalvermijdend rijgedrag en risicoperceptie in rijopleiding / Unfallvermeidendes Fahrverhalten und Risikoerkennung in der Fahrausbildung / La perception du risque, l'approche théorique, son importance et son fonctionnement</i>	
ARAI Helmet Europe	(T11)
ARAI Helmet	
Motor Mobiliteit Gehandicaptten	(P1)
Adapted motorcycles for the physically handicapped / <i>Motor Mobiliteit Gehandicaptten / Motor Mobiliteit Gehandicaptten / Motos adaptées pour personnes moins valides</i>	
Motorcycle Safety Services	(P2)
Braking and swerving assessment in Licence Training / <i>Remmen en uitwijken in de motoropleiding / Bremsen und Ausweichen in der Motorradausbildung / Le freinage et l'évitement d'obstacles lors de l'entraînement en vue de la Licence</i>	
Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände eV	(P3)
Rider training in Germany, the impact of Directive 2000/56 / <i>Motor opleidingen in Duitsland, de gevolgen van Richtlijn 2000/56 / Motorrad-ausbildung in Deutschland, die Folgen der Richtlinie 2000/ 56 / La formation du motocycliste en Allemagne, l'impact de la Directive 2000/56</i>	
DSA, CBR, SNRA, French Ministry of transport	(P4)
Special manoeuvres in line with new Directive / <i>Bijzondere verrichtingen zoals omschreven in de nieuwe Richtlijn / Grundfahraufgaben, wie sie in der neuen Richtlinie beschrieben sind / Manœuvres spéciales suite à la nouvelle Directive</i>	
KNMV	(P5)
How ABS works / <i>Hoe werkt ABS / Wie funktioniert ABS / Le fonctionnement de l'ABS</i>	
DSA	(P6)
Compulsory Basic Training / <i>Verplichte Basis Opleiding in Groot-Brittannië / Gesetzliche Basisausbildung in England / La formation de base obligatoire</i>	
CBR, SNRA and the Norwegian Public Road Administration	(P7)
The Position of the examiner during the practical test / <i>Waar zit de examiner tijdens het praktijk examen / Wo befindet sich der Prüfer während der praktischen Fahrprüfung? / La position de l'examineur pendant l'examen pratique</i>	





BikeSafety

CIECA and FIM are proud to present BikeSafety 2002,
a 2-day motorcycle safety event to be held on October
3 and 4 on the TT-circuit in Assen, The Netherlands.

2002

BikeSafety 2002

3 and 4 October 2002 at TT Assen in The Netherlands

Dear Participant, Ladies, and Gentlemen,

On behalf of CIECA I welcome all of you here in Assen, the Netherlands, at the occasion of BikeSafety 2002.

CIECA is the international commission for driver testing authorities, active in the fields of road safety and driver testing. CIECA members include 33 driver testing authorities from 31 countries worldwide. We aim to play a leading role in enhancing road safety and to encourage the development of high, common standards for driving licences throughout our member countries. We are a project partner of the European Commission's Energy and Transport Directorate, issuing "best practice" recommendations for driving qualifications for the EU and beyond.

CIECA, with its French acronym "Commission Internationale des Examens de Conduite Automobile" was founded in 1956. It encompasses driver testing authorities from across Western, Central and Eastern Europe, North Africa, Israel, Australia and New Zealand. CIECA has an observer status in the Economic Commission for Europe of the United Nations and we also are a member of the European Transport Safety Council (ETSC).

Our activities increased from 1993 onwards, parallel with the introduction of the European Single Market and the introduction of comprehensive EU rules on driving licences. We have grown since then into an organisation that exchanges experiences and information between its members and other interested parties. More recently we have undertaken a number of projects under the authority of the European Commission.

This time, the motorcyclist is the focus of our attention. But why? On EU roads, the risks of death for motorcyclists are 20 times higher than for car occupants. Of all road users, motorcyclists have by far the highest injury risks; if an accident occurs, 98% of motorcyclists sustain injuries. To combat this, new technologies are continually being developed to increase the safety of motorcycle riders. Combined brakes have been developed, giving less experienced drivers a more controlled distribution of braking power, various bikes are now equipped with ABS, and new materials are being used to increase the protection offered by clothing, to name but a few of the latest developments.

In September 2000, the European Union issued a new Commission Directive (2000/56/EC). This Directive outlines the minimum requirements for driving tests, some of which have to be implemented by 30 September 2003. The most striking difference with the previous directive lies in the area of special manoeuvres for motorcyclists during the driving test.

Through BikeSafety 2002 we would like to present some of the latest technological developments and offer you a chance to react to and experience some of them. We would also like to present various interpretations and opinions about the new Directive, as well as giving you a chance to air your views.

We therefore hope that BikeSafety 2002, held on this magnificent TT circuit in Assen, will be a great success, an event that will remain in our memories for a long time, as a milestone in increasing rider safety!

Willem Vanbroeckhoven
CIECA President

Preliminary overview of workshops

Theory Workshops

Protective motorcycle clothing and the role of the examiner

(T1)

In the beginning of the workshop Mr. Andreas Grünewald will explain the importance of wearing the right motorcycle clothing when driving an uncovered motorbike. This presentation will be supported by a short video.

The presentation will also include a brief history of the development of safe motorcycle clothing, to clarify the importance of research and the invention of new systems.

The thought process of different types of motorcyclists will also be considered with the purpose of how to develop campaigns that reach all types of riders. For example, certain types of riders are less open to the obligation to wear a helmet, and fashionable clothes are the most important thing for a sportive driver, etc.

The driving speeds are very often closer than you may think, making the chances of getting injured relatively high. Attempts should be made by the media, researchers and driving instructors to promote trendy, comfortable, weather resistant and safe motorcycle clothing.

The aim is to collectively consider the possibilities of how to oblige riders to wear the correct clothing both during their training period and afterwards. Of course, this means, that clothing requirements should be included in the law.

Name: Andreas Grünewald

Organisation: Fahrsicherheitszentrum Andreas Grünewald

Nationality: German

- trains drivers in all categories, from motorcycles to buses
- active member of the Landesverbands sächsischer Fahrlehrer (organisation for driving instructor) and main representative in Leipzig.
- qualified to give safety training courses for cars and motorcycles
- responsible for the yearly combined training of the driving instructor organisations for cars and motorcycles

Full Control

(T2)

In depth studies of motorcycle accidents in Norway 1988-89 revealed a clear lack of riding skills amongst riders. Apart from serious high-speed accidents and drink driving, it became apparent that riders crashed in situations where it technically would have been simple to avoid accidents given a riding technique that was in accordance with the function of the motorcycle. It appeared that riders more often than not made the situation worse with the action they took.

The Norwegian Motorcycle Union (NMCU) took action in order to supplement riders with a handbook of riding techniques as a first aid and self-help measure. In the process, in close cooperation with the road authorities, it became clear that neither driver examiners nor driving instructors, in general, had sufficiently precise knowledge in this field. It became painfully clear that there was no specialist training for rider instructors or examiners. Even more blatant was the realisation that no professional textbook existed in the field. Instructors relied on the students' workbook, their own experience and what they might have found in motorcycle magazines. On the other hand, examiners had little idea of how to detect dangerous weaknesses in riding technique.

The book "Full Control" received rave responses from the users. Riders literally drowned the NMCU office in letters and e-mails of appreciation. Promptly the traffic school organizations took the initiative to organise a national conference for both instructors and examiners to assist in raising awareness and skills for those involved. It also launched a focused discussion on how to implement this more "Precise Riding Technique" in the curricula and to help develop a set of clearer objectives for the driving test.

This lecture will outline the background and the ongoing process toward quality assurance, both by authorities, the motorcycling population and the traffic schools. Furthermore it will present the key areas of Precise Riding Technique and relevant rider skills. It will also reflect on possible reasons why the book created such a comprehensive response and actual individual training effort among motorcyclists.

Name: L. Klyve

Organisation: Norwegian Public Roads Administration

Nationality: Norwegian

Education:

- 1990 The National Training School for Driving Instructors
- 1988 Pedagogic Seminar at the University of Oslo (half year practical-pedagogical training)
- 1988 Permanent licence as instructor on motorcycles (Class A)
- 1986 Temporary licence as instructor on motorcycles (Class A)
- 1985 B.A. (Cand. Real) in biology at the University of Oslo

Work experience:

- 2000 Editor of textbook on motorcycle riding technology and safety
- Apr-jun99 Education & information Specialist in Pakistan Road Safety Study, Finnroad Oy
- 1991-dd Consultant on pedagogics and behavioural sciences at the Norwegian Public Roads Administration in Vestfold county
- 1988-91 Division Engineer at the Motor Vehicle and Driving Licence Inspectorate in Larvik, Vestfold County
- 1986-88 Educational leader for the National Education Office, Vestfold County (Statens Utdanningskontor) on licensing courses for moped teachers in middle school
- 1986-88 Driving instructor on motorcycles (licence level A) at the Trafikkinstittet driving school in Larvik, Vest fold County

Activities:

- 1995-2002 Leading courses in Rider Safety and Riding Techniques for Motorcycle clubs in southern Norway
- 1998- Member of the National Board of Norwegian Motorcyclists Association
- 1990-1992 Established a Motorcycle Club for adult riders that grew to over two hundred members and ran it's secretariat for three years
- 1993-1994 Editor of the official journal of the Norwegian Society for Humanistic Education and Psychology
- 1977-1978 Secretary of the Norwegian Bicyclists Association

Development of a formal training of motorcycle instructors and examiners in Norway

(T3)

During recent years, there has been increasing focus on motorcycle accidents in Norway, and the need for new means to reduce accidents. Accordingly, our main objective is to enhance and improve existing training and the driving test for motorcyclists.

Training for category A1/A is mandatory in Norway. The student has to take lessons at an authorized driving school. The training follows a curriculum, which is determined by the driving licence authorities. We consider this curriculum to be good. The question is if the quality of the training and the driving test is adequate. We want to look into this, and consider the formal requirements to become a motorcycle instructor and an examiner.

Today, the formal requirements to the instructor and the examiner is possession of a category A driver licence, in addition to the 1-year education from the national school of driving instructors. This education is general, and motorcycling is not a part of it. We wish to define higher requirements for the instructor and the examiner. In conjunction with this, a preliminary study has been carried out by the University in Trondheim and Norwegian Gallup. This survey has focused on such factors as instructors' and examiners' experience and their formal qualification in addition to proposals for the content of a future training curriculum.

The results show that the two groups are relatively homogeneous. The experience and their formal qualifications and educational status are much the same. On the other hand, many of the instructors and examiners report the possession of a category A licence of 0-2 years before they became professionals. When they were asked to propose the content of a future, formal education, training for skills in manoeuvring, driving skills on the highway and in built-up area were clearly prioritised. Furthermore, such subjects as traffic-psychology, methodology, pedagogics and evaluation were considered to be very important.

The respondents were also asked to assess the duration of such an education. The majority was of the opinion that the training should last at least four weeks, and that the national school of driving instructors should be responsible for the training. Another interesting result was that over 90% of the respondents stated that the training has to be mandatory for everyone wishing to become a motorcycle driving instructor or examiner. This is an exceptionally high percentage, considering that instructors in private driving schools probably have to finance the education themselves.

The results of this survey will form the basis of our future efforts to provide today's and the future motorcycle instructors' and examiners' enhanced qualifications, which will again lead to higher quality of the training and the driving test for tomorrow's motorcyclists.

Name: B.Lund

Organisation: Norwegian Public Roads Administration
Nationality: Norwegian

Education

1999 Traffic psychology
 1994-1997 Norwegian University of Science and Technology, Trondheim, Faculty of social sciences Psychology, Political science, Statistics for social sciences
 1994 Oslo college - Institute of professional education
 1988-1989 The Norwegian Training School for Driving Instructors and Examiners

Work experience

1997-today Adviser Norwegian Public Roads Administration, Directorate of Public Roads, Traffic Education Division

- Development of national driver training system and driving tests.
- Member of project group - new legislation for driver training and driving test.
- Coordinative responsibility of the national motorcycle curriculum, and the motorcycle driving test
- Responsible for national training of motorcycle examiners
- Development and implementation of proof of competence - emergency vehicle drivers. Legislation, curriculum, training of examiners and the theory and practical driving test
- Development of curriculum, national driving license category T (tractor), S (snowmobile), M (moped)
- Development of oral theory driving test
- Member of the National Motorcycle Council

1996 Examiner Norwegian Public Roads Administration, Motor Vehicle and Driving License Inspectorate Driving test, category A and B

1989-1995 Approved Driving Instructor Manager of driving school, Theoretical and practical training and tuition for category A and B

The Latest results of accident research from the German Insurance Organisation with a special focus on motorcycle brakes

(T4)

Information from federal and state statistical organisations give an overview of the accidents in Germany (note that this is limited to the accidents that were reported to the police). The GDV (German Insurance Organisation) has been collecting the data from insurance organisations for 20 years and therefore has access to a lot of information and can do a more in-depth study of the accidents.

In the year 2000, the newest AMCA (Analysis of Motor Cycle Accidents) started, and this report, a summary of the complete study, contains information about 502 accidents. The accidents date from 1999 - 2001 and are collisions with cars and other vehicles as well as single vehicle accidents.

The study focussed on the problem of active safety and the effect of brake systems and braking power of the motorcycles and riders.

The study shows that braking techniques can increase the chances of injury through falling which leads to the conclusion that modern braking systems with combination brakes and ABS can be a disadvantage to the motorcyclist in an accident.

Name: Thomas Kramlich

Organisation: Institut für Fahrzeugsicherheit München (IFM) im Gesamtverband der deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) Institute for vehicle safety, München in the German Insurance Organisation

Nationality: German

Short CV:

- Institut für Fahrzeugsicherheit München (IFM) im Gesamtverband der deutschen Versicherungswirtschaft (GDV)
- Airbag technology in cars and pedestrian road safety
- Motorcycle safety
- College of higher education, Munich Engineers study vehicle technology
- Study mechanical engineering

Braking too powerfully = accidents**(T6)**

As a result of constant technological development, anybody can get their hands on a motorcycle capable of speeds up to 300km/h. With such powerful motorcycles, constructors have had to change the brakes to make them more appropriate. Using such brakes requires a lot of experience, which most motorcyclists do not have as they travel no more than 3000 km per year. The slightest mistake can lead to an accident, but there are ways to counter this:

- 1 work, work and more work
- 2 ABS helps eliminate a lot of these problems
- 3 The Emergency Stop Controller, which I have perfected together with the school of engineers of Bienne who were able to considerably improve the safety of motorcyclists.

Even though this valve has not yet been brought on the market, several patents have been requested related to this principle. The main purpose of this workshop is to present to you the latest technology for motorcycle brakes. It could also include projects and ideas to improve the safety of braking systems.

Name: Jacques Cornu*Organisation:* Cornu Master School*Nationality:* Swiss**Work experience:**

1993-present Instructor of the Swiss council for traffic safety
1983-1991 Professional motorcycle racing
1981-1982 Motorcycle instructor at the circuit of Lignières
1974-1979 Car mechanic

Education:*1969-1973* Car mechanic**Racing titles:****Swiss championship**

1977 Swiss champion in the 500 cm³
1978 Swiss champion in the 250cm³, 350 cm³ and 500cm³

World endurance championship*1982* World endurance champion on a Kawasaki 750cm³**Grand Prix / World speed championship**

- Winner of the GP of Austria in the 250cm³ class, winner of the GP of France in Castellet in the 250cm³ class and winner of the GP of Spa in Belgium also in the 250cm³ class.

The Cornu Master School:

- The Cornu Master School is a mobile school providing various different courses all with the sole purpose of increasing motorcyclist safety.
- Since it was set up in 1992, more than 15,000 people have taken a course there.
- One of the priorities of our work lies in the area of braking techniques.

Braking distance and crash speed**(T6)**

The importance of knowing interaction effects between riders' skill, type of motorcycle and type of tires when designing rider courses or information campaigns

Most motorcyclists are good riders. They are also well aware of how their motorcycle works technically and the importance of good friction between the tires and the road. What is not usually known is the great difference in braking distance (in other words crash speed) depending on how variables such as reaction times, type of tire, type of motorcycle, the riders skill in braking, the speed, the friction of the road surface etc. interact together. With the aim of generating knowledge in this area a study was conducted in Sweden year 2000. As examples of the results, the braking distance from a speed of 70 km/h varied between different combinations of motorcycles, riders and type of tires from 16 to 23 meters. This gives a difference in crash speed of 42 km/h. Without considering type of tires or motorcycles a total average rate of deceleration of 9,2, 9,9 and 10,6 m/s/s was shown between three riders. The difference between the rider with best and poorest braking was 1,4 m/s/s. If calculating this into braking distances from 70 km/h the distances are 17,7 m, 19,1 m and 20,5 m.

Through information and education about these differences, the motorcyclists might be able to increase their safety by changing their behaviour just a little. If motorcyclists always buy tires with the best friction on the road surface (even though it means a cost of 1000 kilometres less riding on the tire), if riders reduce speed by 5-10 km/h, if they practise braking without driving faster, if riders keep a longer distance to the vehicle in front, etc , this would have positive effects on the safety of the entire motorcycle group. The result of this study could provide motorcyclists with this knowledge and also give them logical reasons to change their behaviour.

Name: Hans-Yngve Berg*Organisation:* Swedish National Road Administration*Nationality:* Swedish**Education:**

2001 Degree of Doctor of Philosophy (Social Medicine and Public Health Science), University of Linköping, Sweden
1994 Master of Social Science, (Education), University of Linköping, Sweden
1992 Bachelor of science, (Human Resource Development And Labour Relations), University of Linköping, Sweden

Work experience:

1997-2000 Researcher at Swedish Road and Transport Research Institute
1995-1997 Researcher at National Society for Road Safety
1991-1995 Researcher at Swedish Road and Transport Research Institute
1986-88 Naval Academy, Royal Swedish Navy, Karlskrona, Sweden.
1984-1985 Technical Engineer at Holmen Fiberweb, Norrköping, Sweden

Activities:

- Main work from 1991-2000 has been research regarding young drivers' problems in traffic and how to develop the Swedish driver education system. Currently responsible for the development of and research related to the Swedish driver training system at the Driving Standards and Licensing Division.

Workshop Advanced

(T7)

Advanced is an EU-sponsored project which aims to provide recommendations for improving post-licence motorcycling and driver training. The two-year project has involved FIM from the outset, as well as course providers and other representatives from 12 European countries. A survey of the post-licence training sector has given us an idea of the different training programmes used and of the magnitude, interest and problems in the sector across Western Europe. This workshop will provide an ideal opportunity for presenting and discussing these findings, with support from an established and experienced training provider, KNMV (NL).

Name: Nick Sanders

Organisation: CIECA

Nationality: English

Current Activities:

- project coordinator at CIECA of the EU Advanced project on post-licence driver and rider training manager of the forthcoming CIECA-led EU project on the evaluation of a number of pilot projects for novice driver training in the EU Member States

Education:

- European policy-making
- administration and international relations

Workshop Advanced

(T7)

During the workshop the way in which advanced riding courses can contribute to traffic safety in general and the safety of the rider in particular will be discussed. In particular, the way in which the advice formulated in the CIECA project Advanced can contribute to better advanced courses.

Name: Frits Lindeman

Organisation: KNMV (Dutch Motorcycle Organisation), Police region Utrecht

Nationality: Dutch

Work experience:

- driving instructor
- specialized to become a motorcycle instructor
- one of the main trainers for advanced courses at the KNMV

Activities:

- taking the course Traffic Safety and Mobility at the NEA college for transport studies
- a member of the Traffic Committee and the working group for trainings
- better trained and prepared motorcyclists
- the rights of the motorcyclist in general
- FIM ERT network
- IMSC
- 2001 Veiligheid Motorrijders Rijkswaterstaat (Safe motorcycle riders programme of the Dutch Ministry of Traffic)
- CBR special manoeuvres 2003
- CIECA Advanced

The role of CD-Rom based products in training hazard perception in riders

(T8)

In past years, novice motorcycle training has consisted primarily of the acquisition of basic machine handling skills, and the promotion of idealistic safe practises. Advanced level training focuses on the honing of those same skills either at a race-track, or on the public roads.

Up until now it has been the view that 'in traffic' experience is gained travelling on the public highways, and if the rider survives then they may develop the cognitive skills necessary to recognise dangerous situations and avoid them.

Hazard perception has been identified as a critical component in developing safe riding skills and computer based simulation may provide a method of developing cognitive skills without the risk involved in on road training.

CD-Rom products can assist riders in effectively detecting hazards by training the rider to scan the riding environment, make decisions, manage the riding workload, and develop attentional control.

This paper examines the role of CD-Rom based training products in the acquisition of hazard perception skills using the example of the Transport Accident Commission's (TAC) DriveSmart CD. DriveSmart has been developed for young and novice drivers in Australia following three years research at Monash University Accident Research Centre (MUARC) and the use of state of the art driving simulators.

Name: R. Smith

Organisation: Motorcycle Safety Services

Nationality: Australian

Work experience:

- 1999-2002 Consulting work for VicRoads including:
- Road audits where there have been high frequencies of motorcycle crashes
 - Design and trial of various motorcycle training programs
- 1999 Organised the first Hazard Perception for Motorcycle Riders conference in Melbourne
- 1996-1999 Seconded to Monash University Accident Research Centre (MUARC) for a period of two and a half years to coordinate a motorcycle case control study
- 1990-1996 Victorian licensing and roads authority (VicRoads) motorcycle consultant and Chief Motorcycle Instructor for training and assessment of licence testers and trainers involved in the VicRoads rider-training program

Other work:

- Development of a new electronic motorcycle licence training and testing method
- Motorcycle accident investigation and reconstruction
- Research of used motorcycle values
- Freelance journalist
- Delivery of rider training
- Set up the current accredited training providers system operating in Victoria
- Introduced the current motorcycle licence skill test
- Formed Motorcycle Safety Services

Positions held:

- President of the Australian Rider Trainers Association (ARTA, Vic)
- Hold a seat on the Victorian Motorcycle Advisory Council (VMAC) which is the peak body for motorcycle related matters and reports to the Victorian Minister for Roads and Ports
- Membership with the Australian College of Road Safety
- Director - Motorcycle Safety Services

The Introduction Of Hazard Perception Testing In GB

(T8)

This paper considers the evidence leading to the decision to introduce a hazard perception element to the theory test before describing how the test will be taken. An overview will be given of current progress and an outline of the outstanding work before looking at the under-pinning training strategy.

Background

The decision to introduce hazard perception testing into the driving theory test was based on the road safety case, research evidence and the fact that learner drivers can develop the necessary skills through specialist training.

Name: T. Wedge

Organisation: Driving Standards Agency

Nationality: English

Work experience:

1997-now Assistant Chief Driving Examiner responsibilities:

- monitoring the quality and standard of the driving test
- providing technical advice on all aspects of driver and rider training and testing.
- considerable experience in the implementation of road safety initiatives and the collation and analysis of data captured post-test.

1984-1997

- driving examiner, supervising examiner South Wales, member of panel of Cardington staff trainers.
- During the Review of the Practical Driving Test (carried out by the Transport Research Laboratory TRL) he was an active member of the Department of Transport, Local Government and the Regions' (DTLR) Advisory and Steering Groups.

Since 1997

Trevor has been actively involved in work relating to the development of a hazard perception test in Great Britain.

Since 1999

he has led the technical team developing the hazard perception test that will be introduced as a part of the theory test later this year.

- a member of Association of Industrial Road Safety Officers

Paper on protective clothing & new requirements by the EU

(T9)

Over the last ten years new technology coupled with regulatory requirements has made a wider range of protective clothing available to motorcyclists.

In the past only one form of garment was available for this purpose - leather - either in the form of a racing suit, or tailored more specifically for road touring use. This form of clothing has always been popular in northern Europe, especially in Germany, The Netherlands and Scandinavia. Riders seeking protection from inclement weather would need to add an "over-suit" for this purpose. - Although there are limited supplies of leather suits with waterproof qualities. In other countries, in particular in the UK, the tendency was for riders to wear only waterproof clothing usually with thermal lining, over everyday clothing and consequently with little protection in the event of an accident.

Recent years have seen the growth of composite clothing designed to protect against the elements but with some limited protective qualities in the event of an accident. These garments are relatively inexpensive to produce (especially when designed in Europe and the USA but actually manufactured in Asia). They have been aggressively marketed and their limited protective qualities are always highlighted in advertising.

Since the passing into European law of the Directive on Personal Protective Equipment the EU authorities have struggled with the issue of whether or not this type of clothing (designed mainly for private use) comes within the law so far as standards are concerned. A compromise between industry, consumers and the EU Commission has led to "CE" certification of protector elements but not garments as a whole. (Although standards do now exist to cover more than just the protector elements these are likely to be taken up only by very specialist manufacturers serving professional users such as the police).

An additional difficulty has been the confusion caused by the legitimate marketing of "motorcycle style" fashion clothing, which is not intended for serious use by riders but only as fashion.

All these developments raise questions for the informed consumer. In particular (given the high cost of clothing) why cannot standards be better? Why should CE level protection be so limited, on so many expensive products?

Finally, there is concern at the high level of illegally marked clothing that is on the market which appears to meet standards and does not. Considerable seizures by government trading standards officers (in the UK) give rise to concern that some manufacturers are cheating consumers.

Name: John W. Chatterton-Ross*Organisation:* FIM*Nationality:* British**Motorcycle career:**

- Motorcycle rider since 1968. Competition rider, road racing, 1977-1980.
- Member of the Board, British Motorcyclists Federation Rider Training Scheme.
- President of the working group on Mobility & Safety of the UEM (Union Européenne de Motocyclisme - a continental Union of the FIM - based in Italy).
- Member of the Commission for Mobility, Transport, Road Safety and Public Policy of the Fédération Internationale de Motocyclisme.

Professional education:

- Bachelor of laws, University of London

Professional career:

- Police Sergeant, Thames Valley Police, UK; specialising in front line patrol work. Currently serving on special duties outside the police service as a Community Safety Director.
- Former profession: Principal Court Clerk, Magistrates' Courts Service.

Risk perception, the theoretical approach**(T10)****Name: Dries Hop***Organisation:* PIVM (Police institute for traffic and environment), KNMV (Dutch motorcycle organisation)*Nationality:* Dutch**Education:**

- car -technical training
- intensive driver training at the police traffic school

Work experience:

- practical service police forces
- instructor driver training traffic police school
- coordination and support motorcycle training traffic police school
- department traffic education
- Technical training
- Expert instructor / researcher in the area of technical accident analysis (2 wheeled vehicles)

PIVM (Police Institute for traffic and the environment):

The PIVM is the education and knowledge centre for the Dutch police in the areas of traffic and the environment and police driving. The PIVM aims at strategic, tactical and operational aspects of the tasks. Regional teams provide training using the multifunctional practice circuit in Lelystad (NL). The training development department ensures the renewal and actualisation of the training based on input from the police corps and research, ensuring a high standard of education and knowledge. The information and expertise centre ensures the exchange of specialised information through digital networks.

Workshop ARAI**(T11)**

A workshop which will demonstrate which important technological developments can be applied to helmets and what this means for the safety of the users. ARAI's philosophy concerning head protection and the importance of a good helmet will also be presented.

Name: Hans van der Ree

Position: Manager technical department Responsible for the testing of helmets, technical seminars, technical education of staff, dealers and importers.

- Responsible for the technical knowledge of all the employees of racing service, dealer service, etc.

Workshop Adapted motorcycles

(P1)

- Explanation of the creation of the project group and brief explanation of the demands.

Sander Bison.

- Explanation of the technical possibilities of motorcycles
Rob Janssen.
- Explanation of orthoses and prostheses for motorcyclists.
Wilfred Mijnheer.

- Explanation of driving instruction and demonstrations of adapted motorcycles

Theo Koops.

Rob Janssen

Allround Technical Assist. Rob is the coordinator of the project group "Motormobiliteit voor Gehandicapten" (Motor Mobility for the handicapped). He comes from the motorcycle sport / motorcycle branch. He is a broadly developed technician and has specialised in adaptations to motorcycles with or without sidecars.

Wilfred Mijnheer

Wilfred is an orthopaedic instrument builder at the company Stel in Vries. His hobby is motorcycling and he is therefore very capable of empathising with motorcyclists with a physical handicap. He is specialised in making orthoses and prostheses especially for motorcycling.

Theo Koops

Verkeers Educatief Centrum Koops. Theo is a driving instructor for all categories, specialised in instruction for motorcyclists (with or without side cars) with a physical handicap. He is also a coordinator at the KNMV (Dutch Motorcycle Organisation) where he is responsible for the quality guidance of the instructors. He provides Advanced rider training for both solo and motorcycles with side cars.

Sander Bison

CBR. Involved in the project group as an expert on practical driving competence. He is responsible for ensuring that the rules and requirements about driving competence are met. He gained a lot of experience in both solo and motorcycles with sidecars when working for the local police in Amsterdam.

Braking and Swerving Assessment in Licence Testing

(P2)

Name: Rob Smith

Organisation: Motorcycle safety services

Nationality: Australian

In 1981 the Hurt report identified that the three key motorcycle handling skills essential to crash avoidance were:

- 1 Braking
- 2 Swerving and
- 3 Riding curves

Since that time motorcycle trainers have attempted to train riders in these skills in order to improve safety, however the training methods have frequently lacked accuracy and most importantly objectivity in measuring performance.

In 1993 the State of Victoria introduced the Motorcycle Licence Skill Test (MLST) this was a formal electronically operated licensing assessment of 'Turning Speed Judgement' and 'Responding to Hazards'. These exercises involved braking, swerving and riding curves. This method combined a more objective measurement of a riders skill with administrative practicality, test reliability and rider safety. Around 72,000 riders have gained their full motorcycle licence through passing the MLST

A new version of the MLST called the Motorcycle Operator Training Assessor (M.O.T.A) has been developed, which combines the attributes of the old method with improved test reliability, and increased training and assessing potential.

An outline of the advantages and disadvantages of the MLST will be discussed in the presentation and the advantages of the new method will be presented. If there is space and opportunity to demonstrate the new equipment, then delegates may experience the test equipment in operation themselves.

Motorcycling training in Germany: the consequences of Directive 2000/56

(P3)

Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V.:

Gerhard von Bressendorf, Günter Luppert, Theodor Heinemann
During the workshop, the special manoeuvres according to Annex II of Directive 2000/56 and the proposed evaluation criteria will be introduced and explained.

Special manoeuvres category A

1	Slalom at walking speed (5 x 3,5 m distance)	O
2	Braking exercise with as high a deceleration as possible	O
3	Swerving without braking	O
4	Swerving after braking	O
5	Slalom (4 x 7m distance)	One of these A
6	Long Slalom (4 x 9m / 2 x 7m distance)	2 manoeuvres
7	Riding in a straight line at walking speed	One of these A
8	Stop and Go	these 3
9	Riding in a circle (4,5 m radius)	manoeuvres
Total number of special manoeuvres to be performed		6

O = obligatory / A = alternative

The manoeuvres have not yet been incorporated in law and are still being developed.

Name: G. von Bressendorf

Organisation: Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V.
(German association of driving instructor organisations)

Nationality: German

Summary:

From 1999	Deputy president of the European Driving Instructors' organisation (EFA)
From 1995	Member of the board of the Deutschen Fahrlehrer-Akademie e. V. (German Instructors Academy)
	Member of the Board of the Deutschen Verkehrssicherheitsrates e. V (German traffic safety council)
From 1994	President of the Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V.
From 1988	Member of the executive board of the Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V.
From 1981	President of the Landesverbandes Bayerischer Fahrlehrer e. V. (Bavarian Instructors organisation)
From 1978	Co-author of educational driving films
1967	Opened own driving school
From 1962	Instructor all categories
1958-1964	Army service

Special manoeuvres in line with Directive 2000/56 (P4)

Annex 2 of the EU directive 2000/56 announced changes to the motorcycle test across Europe. The changes are due to be in place by October 2005. The changes are based around sound road safety sense. Riders of two wheeled machines are extremely vulnerable, and this is reflected in accident statistics across Europe. It follows therefore that riders must be able to handle their machines safely and expertly to avoid being involved in a conflict with other road users. The proposals for changes to the examinations as laid out in Annex 2 go a long way in making sure riders take the appropriate training to prepare them for riding safely.

The forthcoming changes to the riding test will ensure the rider is competent by being able to handle the machine both at slow speeds and high speeds. The presentations in this session will outline first the changes as per the directive and secondly presentations from Great Britain, France, The Netherlands, and Sweden will explain how those countries will test the required competencies.

Following the presentations, demonstrations will be given outside and participants will have the opportunity to try out the manoeuvres using their own motorcycles.

Name: R. Cummins

Organisation: Driving Standards Agency

Nationality: English

Work experience:

1996-now Chief Driving Examiner

Duties:

overall responsibility for the quality and standard of the driving test, the Register of Approved Driving Instructors, Compulsory Basic Training (CBT) of motorcyclists, the Voluntary Register of Large Goods Vehicle Instructors the Voluntary Register of Fleet Trainers, and the supervision of all non-DSA examiners

1991-1996 Assistant Chief Driving Examiner
Acting Area manager Northern Area
Area operations manager Midlands

1988-1991 Supervising examiner

1983-1987 Staff instructor

1977-1983 Driving examiner

Other activities:

- A member of the CIECA Expert Advisory Group
- working towards the DSA's casualty reduction target for young drivers, which is linked into DTLR's own national casualty reduction target to be achieved by 2010. This is achieved by developing initiatives linked to DSA's core objectives and working closely with DTLR's Road Safety Division, training providers, international research professionals and representatives of various road user groups

Name: N. E. Torgå

Organisation: Swedish National Road Administration

Nationality: Swedish

Work experience:

- Instructor in a traffic school (6 years)
- Driving examiner (24 years)
- Office supervisor (1 year)

Other references:

- construction of questions for the theory test (7 years)
- Responsible for the training of motorcycle examiners in the local area (8 years)
- Responsible for the training of public motorcycle instructors (6 years)

Name: H. Schipper

Organisation: CBR (Dutch Driver testing authority)

Nationality: Dutch

Work experience:

2000-present Instructor technical training CBR, specialisation category A 1990 - 2000 Examiner category B, B+E, A and AA, CBR region East 1977 - 1990 Traffic group national police, motorcycle surveillance

Workshop ABS

(P5)

During the ABS workshop, participants will experience what braking with an ABS motorcycle involves. Not only through traditional braking exercises but also under difficult circumstances. They will also be able to test other advanced braking systems, like the Dual Combined Break System (DCBS) alone or in combination with ABS. Through the application of a combined ABS, DCBS system, accidents (sometimes even lethal accidents) can be prevented.

Because the KNMV is actively involved in the development of advanced riding courses, the motorcycle organisation is often asked to participate in numerous discussion forums about the safety of motorcyclists and moped riders. KNMV advanced riding trainers also regularly participate in the testing of infrastructure measures like the dynamic speed bump and dynamic road markings. In this way, the KNMV strives to be actively involved in the development of new traffic features and help to prevent dangerous situations for motorcyclists.

Name: Arjan Everink

Organisation: KNMV (Dutch motorcycle organisation)

Nationality: Dutch

Work experience:

- driving school with specialised motorcycle programmes
- instructor KNMV Advanced riding courses
- Training division at the KNMV
- Responsible for coordination and development of various advanced riding courses

Activities:

- following the course Traffic Safety and Mobility at the NEA college for transport studies

CBT and the new manoeuvres for the motorcycle test

(P6)

This will take the form of a short presentation with snap shots of DSA's new CBT training video playing in the background. The objective of this session will be to give an overview of CBT ranging from its introduction to present day developments.

The presentation will be followed by a practical demonstration of some of the practical elements of a CBT session being delivered to a novice motorcyclist, including the new manoeuvres.

Name: P. Collis

Organisation: Driving Standards Agency

Nationality: English

Work experience:

2001-

Supervising Staff Instructor at the Training and Development Centre, Cardington, Bedfordshire

Responsibilities:

- overseeing the practical organisation and management of training courses
- supervising and monitoring all aspects of vocational training
- evaluating quality, consistency and standards
- identifies training and developmental needs of all trainers and trainee's
- instrumental in the design of new courses and the development of current ones

1996

Permanent staff instructor,

1990

Occasional Staff Instructor at Cardington

- trained to deliver driver and examiner training and development on cars, motorcycles, lorries and buses

1985-1995

Driving Examiner, all categories of vehicle in the North London area

- specialised in the assessment of instructors who deliver motorcycle training for Compulsory Basic Training
- one of a smaller team of examiners who conduct the 'Cardington Special Test' for Approved Driving Instructors as part of their continual professional development

Name: G. Shaw*Organisation:* Driving Standards Agency*Nationality:* English**Work experience:**

- Technical standards branch, Driving standards agency

Responsibilities:

- monitoring the quality and standard of the driving test
- providing technical advice on all aspects of driver and rider training and testing
- assisting in the development of several projects including the new Register for Fleet Driver Trainers, Economical Driving Practices
- introduction of a Voluntary Register for PCV Instructors and changes to the motorcycle test
- DSA headquarters
- Senior Driving examiner in the Midlands and Eastern Area
- Traffic Police Officer in the Staffordshire Police Force, specialising in vehicle examinations, accident investigation and road safety initiatives
- Regional Manager for a large Training Company responsible for the design and implementation of motor vehicle based training courses
- National Certificate level as a Motor (LGV) Vehicle Technician
- one of the panel of Cardington staff trainers qualified to deliver training on all categories of motor vehicles as well as the Cardington Special Test
- involved with the recently introduced DSA monitoring of Advanced Driving Tests and a member of a DSA led working party who are looking at all aspects of training for those who drive emergency response vehicles fitted with blue lights and audible warning devices

The Position of the examiner during the practical test**(P7)**

A workshop centred on the position of the examiner and the advantages / disadvantages of the systems used in these countries (NL: the examiner follows the candidate in a car; N: the examiner is on the same motorcycle as the candidate; S: the examiner follows the candidate on a motorcycle).

Name: P. de Haan*Organisation:* CBR (Dutch driver testing authority)*Nationality:* Dutch**Work experience:**

- 2000- Instructor technical training CBR (From 2002 specialisation category A)
- 1981-1994 Examiner B and B+E CBR Region East
- 1994-1996 Regional police Kennermerland (NL)
- 1996-2000 Community police region Haarlemmermeer (NL)

Name: L. Per-Olof Nilsson*Organisation:* SNRA, Swedish National Road Association (Swedish driver testing organisation)*Nationality:* Swedish**Work experience:**

- Divisional Manager, Driver Education & Driving Tests Division
- Office supervisor, Driver Education & Driving Tests Division
- Driving examiner
- Instructor in traffic school

Other references:

- Responsible for the training of motorcycle examiners in the local area
- Responsible for the training of public motorcycle instructors

Name: J. J. Jansen*Organisation:* CBR (Dutch driving test authority)*Nationality:* Dutch**Education:**

- 1999 Examiner CDE
- 1998 Application WRM instructor
- 1991-1995 Various anti-slip and safety training programmes
- 1991 Examiner cars
- 1990 Advanced riding course (motorcycle) Police traffic Institute
- 1990 Training "new teaching methods"
- 1989 Advanced training heavy vehicles
- 1984 Motorcycle instructor
- 1983 Diploma professional goods transfer
- 1978 Private pilot
- 1976 Instructor cars

Work experience:

- 2000- Coordinator driving competence car, motorcycle, moped
- 1997-2000 Examiner trainer cars and motorcycles
- 1991-2000 Examiner cars and motorcycles (including people with a disability)
- 1989-1991 Instructor motorcycles
- 1976-1991 Independent driving school / instructor
- 1973-1976 Electro mechanic

Name: B. Lund*Organisation:* Norwegian Public Roads Administration*Nationality:* Norwegian**Name: L. Klyve***Organisation:* Norwegian Public Roads Administration*Nationality:* Norwegian

FIM

The FIM, Fédération Internationale de Motocyclisme, is the body that governs motorcycling sport at world level. It groups together 85 affiliated National Federations and 6 Continental Unions, as well as Specialised Associations. Several Championships are managed, in the field of television rights, marketing and promotion, by Contractual Partners. With about 25 collaborators at FIM Headquarters Executive Secretariat takes care of the general administration of all the domains in which the FIM is involved.

The FIM also takes care of matters concerning the non-sporting aspects of motorcycling: tourism, the motorcycle as a leisure vehicle, the subjects linked to public affairs and road safety. It is also concerned with aspects linked to the environment as well as the development of the motorcycle in general. It is present in Brussels by the intermediary of its representation office within the European Union where it works for the defence of the interests of all users of powered two-wheel vehicles.

The work in the field of road safety and public policy is being done in partnership with other rider organisations, industry and (organisations of) training and testing authorities.

Since 1996 FIM runs a programme called "The Experienced Rider Trainers Network", with the goal of exchanging knowledge and best practice in the field of advanced rider training. The members of this network will meet at Bike Safety and have a separate training day on risk avoidance afterwards.

KNMV

Except for a motorcycle sport organisation, the KNMV also plays an important role as an organisation representing the interests of motorcyclists. To be able to do this as efficiently as possible, the KNMV is represented in numerous national and regional forums. Because more and more legislation is coming from Brussels, the KNMV is also active there through the FIM. Representing the interest of our members involves many different aspects. The KNMV tries to ensure that riding remains attractive and affordable but at the same time strives to have all dangerous infrastructure situations removed. Because the KNMV has its own quality label for motorcycle education, the organisation is a welcome partner in many working groups in The Netherlands concerned with road safety. The KNMV participates in the OVV (Discussion group for traffic and transport) of the Dutch Ministry of Transport and Waterworks and in the national motorcycle platform, in which various organisations try to combat "motorcycle unfriendly" issues. The KNMV is also represented in the various working groups of the provincial ROVs (Regional Discussion Forum for Traffic Safety) and part of the Ministry's working group set up to consider how motorways can be made safer for motorcyclists. The KNMV supports its members when problems occur, sometimes with advice and sometimes by taking up the issue themselves and presenting it in one of the Forums they are part of. Another important role of the KNMV is the political lobby within various organisations.



BikeSafety 2002

3 en 4 oktober 2002 op het TT circuit in Assen, Nederland

Geachte deelnemer, Dames en heren,

Namens CIECA heet ik u allen van harte welkom in Assen voor BikeSafety 2002.

CIECA is de internationale overkoepelende organisatie voor internationale rijexamen instituten, actief op het gebied van examinering en verkeersveiligheid. Inmiddels zijn 33 examenorganisaties uit 31 landen lid van CIECA. Onze doelstelling is om een vooraanstaande rol te spelen in het bevorderen van de verkeersveiligheid en om de ontwikkeling van een hoog, gezamenlijk niveau voor het rijbewijs te bevorderen binnen de landen die lid zijn van onze organisatie. Wij zijn projectpartner van het directoraat Energie en Transport van de Europese Commissie en zodoende verantwoordelijk voor het opstellen van 'best practice'-aanbevelingen voor exameneisen binnen en buiten de Europese Unie.

CIECA, een franse acroniem, "Commission Internationale des Examens de Conduite Automobile", is in 1956 opgericht met als leden examenautoriteiten uit West, centraal en Oost Europa, Noord Afrika, Israël, Australië en Nieuw Zeeland. CIECA heeft de status van waarnemer in de Europese Economische Commissie van de Verenigde Naties en is lid van de Europese Raad voor de Transport Veiligheid.

Vanaf 1993, parallel aan de invoering van de Europese eenheidsmarkt en de introductie van uitgebreide EU-wetgeving op het gebied van rijbewijzen, zijn onze activiteiten aanzienlijk toegenomen. Sindsdien zijn wij uitgegroeid tot een informatie-organisatie, verantwoordelijk voor de coördinatie van uitwisseling van informatie, kennis en ervaring tussen de leden en andere geïnteresseerde partijen. Recent heeft CIECA een aantal projecten uitgevoerd voor de Europese Commissie.

Deze keer richten wij onze aandacht op motorrijders. Waarom? Voor motorrijders is de kans om betrokken te raken in een dodelijke ongeval op de Europese wegen twintig keer groter dan voor automobilisten. Van alle weggebruikers, hebben motorrijders verreweg de grootste kans op verwondingen. Bij een ongeluk raakt 98 procent van de motorrijders gewond.

Om dit tegen te gaan, worden er voortdurend nieuwe technologieën ontwikkeld om de veiligheid van motorrijders te vergroten. Zoals bijvoorbeeld gecombineerde remsystemen, die minder ervaren motorrijders een meer gecontroleerde verdeling van remvermogen verschaffen; een aantal motoren is nu voorzien van ABS; en nieuwe materialen worden in gebruik genomen om de bescherming die geboden wordt door kleding te vergroten.

In september 2000 vaardigde de Europese Unie een nieuwe richtlijn uit: Richtlijn 2000/56/EC. Deze richtlijn beschrijft de nieuwe minimumeisen voor de rijexamens. Aan sommige van deze eisen moet op 30 september 2003 al voldaan zijn. Het meest opvallende verschil met de vorige richtlijn ligt op het gebied van bijzondere verrichtingen die tijdens het praktijkexamen voor de motorfiets moeten worden uitgevoerd.

Tijdens BikeSafety 2002 willen wij graag een aantal van de nieuwste technologische ontwikkelingen aan u presenteren en u de kans geven om ze uit te proberen en erop te reageren. Daarnaast willen wij verschillende interpretaties en meningen over de nieuwe Richtlijn aan u voorleggen, en u de kans geven, uw mening te uiten.

Wij vertrouwen erop dat BikeSafety 2002, dat plaats vindt op dit schitterende TT circuit, een groot succes zal zijn, een evenement dat in uw geheugen gegrift blijft en dat u kunt beschouwen als een mijlpaal in de verbetering van de motorveiligheid.

Willem Vanbroeckhoven
President CIECA

Andreas Grünewald begint met een uitleg van het belang van het dragen van (de) juiste motorkleding. Deze presentatie wordt ondersteund door een korte video.

Ook geeft zij een kort overzicht van de ontwikkeling van motorkleding om het belang van onderzoek en nieuwe technologieën te onderstrepen.

De gedachtegang van verschillende soorten motorrijders komt ook aan bod in het kader van de ontwikkeling van campagnes die alle soorten motorrijders bereiken. Zo zijn er bijvoorbeeld motorrijders die niet open staan voor het dragen van een helm, of sportieve motorrijders voor wie het mode-aspect van de kleding het allerbelangrijkste is.

De snelheden liggen vaak dicht bij elkaar, en de kans op een ongeluk is groot. Media, onderzoekers en rij-instructeurs moeten (meer) proberen om moderne, comfortabele en beschermende motor kleding te promoten.

De doelstelling is om te bespreken hoe motorrijders verplicht kunnen worden om zowel tijdens als na de opleiding geschikte kleding te dragen. Dit betekent natuurlijk ook dat er in de wet een artikel opgenomen moet worden over beschermende kleding voor motorrijders.

Naam: Andreas Grünewald

Organisatie: Fahrsicherheitszentrum Andreas Grünewald
Nationaliteit: Duits

- Verantwoordelijk voor de opleiding van alle categorieën voertuig (van motor tot bus).
- Actief lid van de Landesverbands sächsischer Fahrlehrer (vereniging voor rij-instructeurs) en belangrijkste vertegenwoordiger in Leipzig.
- Bevoegd tot het geven van veiligheidstrainingen voor auto's en motoren.
- Verantwoordelijk voor de jaarlijks gecombineerde training van instructeursverenigingen voor auto's en motoren.

Full Control

Uitvoerig onderzoek naar motorongelukken in Noorwegen in de periode 1988-1989 laat een duidelijk gebrek aan rijtechniek zien. Naast ernstige hogesnelheidsongelukken en het rijden onder invloed, bleek dat motorrijders in ongelukken terecht kwamen waar het technisch eenvoudig had moeten zijn om een ongeluk te vermijden door de toepassing van een rijtechniek, afgestemd op de werking van de motor. Het bleek zelfs dat motorrijders de situatie vaak erger maakten door de acties die zij ondernamen.

De Noorse Motor Vereniging (Norwegian Motorcycle Union) besloot om actie te ondernemen door motorrijders te voorzien van een handboek met rijtechnieken en eerstehulp- en zelfhulp-technieken. Bij het opstellen van het boek (in samenwerking met de Noorse examenautoriteit) werd al snel duidelijk dat in het algemeen, examinatoren noch instructeurs over voldoende kennis beschikten op dit gebied. Ook bleek er een gebrek te zijn aan een specialistische opleiding voor examinatoren en instructeurs. Zelfs een vakkundig handboek over dit onderwerp was niet te vinden. Instructeurs gebruikten het studentenwerkboek, hun eigen ervaringen en kennis die ze in motorbladen waren tegengekomen. Examinatoren hadden geen idee van hoe ze ernstige tekortkomingen in de rijtechniek konden vaststellen.

Het boek, 'Full Control', werd erg enthousiast ontvangen door de gebruikers. Motorrijders overspoelden de NMCU met brieven en e-mails. Kort daarna organiseerden rij-schoolorganisaties een nationale conferentie voor zowel instructeurs als examinatoren om het begrip en de techniek te bevorderen die nodig is voor deze meer "Exacte Rijtechniek". Ook voerde men gerichte discussies over hoe deze techniek in het leerplan kon worden opgenomen en om te helpen met de ontwikkeling van exactere doelstellingen voor het rijexamen.

Tijdens de presentatie komen de achtergronden en de ontwikkeling aan bod van de kwaliteitswaarborg in Noorwegen door de autoriteiten, motorrijders en verkeersopleidingen. Ook worden de belangrijkste aspecten van "Exacte Rijtechniek" en aanverwante technieken gepresenteerd. Daarnaast bespreekt men de huidige training voor motorrijders en mogelijke redenen waarom het boek zo'n massale reactie heeft uitgelokt.

Naam: L. Klyve

Organisatie: Norwegian Public Roads Administration (Noorse examenautoriteit)
Nationaliteit: Noors
Opleidingen:
1990 Nationale opleiding voor rij-instructeurs
1988 Pedagogisch seminar aan de universiteit van Oslo (half jaar pedagogische praktijkopleiding)
1988 Vaste vergunning als motorinstructeur
1986 Tijdelijke vergunning als motorinstructeur (Categorie A)
1985 B.A. in biologie aan de Universiteit van Oslo
Werkervaring:
2000 Auteur van een boek over de techniek en veiligheid van het motorrijden
Apr-jun99 Opleiding en Informatie deskundige in een onderzoek naar de verkeersveiligheid in Pakistan, Finnroad Oy
1991-dd Adviseur op het gebied van de pedagogiek en gedragswetenschappen bij de Norwegian Public Roads Administration in de gemeente Vestfold
1988-91 Afdelingsingenieur bij het voertuigen en rijbewijs-inspectoraat in Larvik, gemeente Vestfold
1986-88 Opleidingshoofd voor het nationale opleidingskantoor gemeente Vestfold (Statens Utdanningskontor) op het gebied van rijbewijstrainingen voor brommerdocenten aan de middelbare school
1986-88 Rij-instructeur voor motoren (categorie A) aan de Trafikkinstittutet rij-school in Larvik, Gemeente Vestfold
Activiteiten:
1995-02 Trainingen in motorveiligheid en rijtechnieken voor motorclubs in het zuiden van Noorwegen
1998- Lid van de Nationale Bond van Noorse Motorrijders
1990-92 Het opzetten van een motorclub voor volwassen motorrijders met inmiddels meer dan 200 leden en het beheren van het secretariaat voor een periode van drie jaar.
1993-94 Redacteur van het officiële tijdschrift van de Noorse vereniging voor Humanistische opleidingen en Psychologie
1977-78 Secretaris van de Noorse Fiets vereniging

De ontwikkeling van een formele opleiding voor motorinstructeurs en -examinatoren in Noorwegen (T3)

De afgelopen jaren is in Noorwegen veel onderzoek verricht naar motor ongelukken en manieren om het aantal ongelukken terug te brengen. Op basis hiervan is als voornaamste doelstelling naar voren gekomen het verbeteren en uitbreiden van de bestaande rijopleiding en het rijexamen voor motorrijders.

De opleiding voor categorie A / A1 is in Noorwegen verplicht. De leerling moet lessen volgen bij een erkende rijsschool. De opleiding volgt een curriculum dat wordt uitgestippeld door de examenautoriteit. De vraag is of de kwaliteit van de opleiding en het examen voldoende is. We willen dit onderzoeken en bekijken tevens de formele eisen voor instructeur en examinator. Vandaag de dag zijn de formele eisen voor zowel de instructeur als de examinator: het bezit van een rijbewijs categorie A en een opleiding van één jaar aan de nationale opleiding voor rijinstructeurs. Deze opleiding is erg algemeen en de motor zelf speelt geen rol in de training. De Noorse examenautoriteit wil hogere eisen definiëren voor zowel de instructeur als de examinator.

Er is een onderzoek uitgevoerd door de Universiteit van Trondheim en Norwegian Gallup. Hierin lag de nadruk op elementen zoals de ervaring van instructeurs en examinatoren en hun formele kwalificaties en daarnaast mogelijke voorstellen voor de inhoud van een curriculum.

Uit het onderzoek bleek dat de twee groepen vrij homogeen zijn. De ervaringen, hun formele kwalificaties en het opleidingsniveau zijn vrijwel hetzelfde. Daarnaast gaven veel instructeurs en examinatoren aan dat zij maximaal twee jaar in het bezit van hun rijbewijs waren alvorens hier professioneel mee te gaan werken. Als antwoord op de vraag hoe de inhoud van een formele opleiding in de toekomst er uit zou moeten zien, kwamen de training van technieken voor het manoeuvreren van de motor en rijtechnieken op de snelweg en in de bebouwde kom duidelijk als belangrijkste onderdelen naar voren. Daarnaast werden onderwerpen zoals verkeerspsychologie, methodologie, pedagogie en evaluatie als erg belangrijk aangeduid.

Ook werd gevraagd naar de ideale duur van een dergelijke opleiding. De meerderheid was van mening dat de training minstens vier weken in beslag moet nemen, en dat de nationale opleiding voor rij-instructeurs zorg moet dragen voor de opleiding. Opmerkelijk is ook dat meer dan negentig procent aangaf dat de opleiding verplicht moet zijn voor iedereen die instructeur of examinator wenst te worden. Dit is een opvallend hoog percentage, vooral als we rekening houden met het feit dat instructeurs van privé-rijsscholen de opleiding waarschijnlijk zelf moeten betalen.

De resultaten van dit onderzoek vormen de basis van onze pogingen om de motorinstructeurs en -examinatoren van vandaag en morgen te voorzien van betere kwalificaties. Die op hun beurt weer zullen leiden tot een hogere kwaliteit van de training en het examen van de motorrijders van de toekomst.

Naam: B.Lund

Organisatie: Norwegian Public Roads Administration (Noorse examenautoriteit)

Nationaliteit: Noors

Opleiding:

1999 Verkeerspsychologie

1994 – 1997 Noorse Universiteit van Wetenschap en Technologie, Trondheim. Faculteit voor sociale wetenschappen.

• Psychologie, Politieke wetenschappen, Statistiek voor sociale wetenschappen.

1994 Oslo college – Instituut voor professioneel onderwijs.

1988 – 1989 Noors opleidingscentrum voor Rij-instructeurs en examinatoren

Werkervaring:

1997-heden Adviseur

Norwegian Public Roads Administration, Directorate of Public Roads (Noorse examenautoriteit), Divisie verkeersopleidingen

- de ontwikkeling van een nationaal opleidingsstelsel en examens
 - lid van de projectgroep voor nieuwe wetgeving voor de opleiding en het examen
 - coördinerende verantwoordelijkheid voor nationaal motorcurriculum en het motorexamen
 - Verantwoordelijk voor de nationale opleiding voor motorexaminatoren
 - ontwikkeling en implementatie van een bewijs van bekwaamheid voor bestuurders van noodvoertuigen. Wetgeving, curriculum, training van de examinatoren en theorie- en praktijkexamen
 - Ontwikkeling van het curriculum voor de nationale rijbewijscategorie T (Tractor), S (skimotor), M (Brommer)
 - Ontwikkeling van het mondelinge theorie-examen
 - Lid van de Nationale Motor Vereniging Examiner Norwegian Public Roads Administration, Motor Vehicle and Driving License Inspectorate.
 - Praktijkexamen categorie A en B
- 1996 Erkend rij-instructeur
- 1989 – 1995 Erkend rij-instructeur
- Rijsschoolhouder, theorie- en praktijktraining categorie A en B

Gegevens van de Federale en Deelstaatorganisaties voor de Statistiek geven een overzicht van de ongelukken in Duitsland met de beperking dat dit enkel die ongelukken betreft, die aangegeven zijn bij de politie. Het GDV (de Duitse organisatie voor verzekeringsmaatschappijen) houdt al twintig jaar gegevens van de verzekeraars bij en heeft zo toegang tot een grote hoeveelheid informatie en kan dus dieper ingaan op de ongevallen.

In het jaar 2000 ging de nieuwste Analyse van motorfietsongevallen (AMCA Analysis of Motor Cycle Accidents) van start en in deze studie, een uittreksel van de complete studie, staan de gegevens van 502 ongelukken. De ongelukken dateren uit de periode 1998 – 2001 en het betreft zowel ongelukken met auto's en andere voertuigen als ongelukken zonder andere betrokkenen.

De nadruk ligt in het onderzoek op het probleem van actieve veiligheid en de invloed van remsystemen en de remkracht van motoren en motorrijders.

Uit dit onderzoek blijkt dat de remtechnieken een verhoogde kans op letsel kunnen veroorzaken en hieruit kan opgemaakt worden dat moderne remsystemen zonder combineringsremmen en ABS, een nadeel kunnen zijn voor motorrijders bij ongelukken.

Naam: Thomas Kramlich

Organisatie: Institut für Fahrzeugsicherheit München (IFM) im Gesamtverband der deutschen Versicherungswirtschaft (GDV). Instituut voor voertuigveiligheid, München, maakt deel uit van de Duitse Verzekeringsorganisatie.

Nationaliteit: Duits

Korte CV:

- Institut für Fahrzeugsicherheit München (IFM) im Gesamtverband der deutschen Versicherungswirtschaft (GDV)
- Airbagtechnologie in auto's en voetgangerveiligheid
- Motorveiligheid
- Hoge School München
- Ingenieursstudie voertuigtechnologie
- Studie werktuigenbouw

Als gevolg van onophoudelijke technische ontwikkelingen heeft nu bijna iedereen toegang tot motoren die snelheden van 300 km/u kunnen bereiken. Met zulke krachtige motoren hebben constructeurs ook de remmen aan moeten passen. Het gebruik van deze remmen vereist echter veel ervaring, iets dat de meeste motorrijders niet hebben, aangezien zij vaak niet meer dan 3.000 km per jaar afleggen. De kleinste fout kan leiden tot ongelukken, maar er zijn methodes om dit tegen te gaan:

1. Oefenen, oefenen en nog eens oefenen.
2. Door ABS worden veel van de problemen verholpen.
3. De Emergency Stop Controller die ik samen met de ingenieursschool van Bienne heb geperfectioneerd om zo de veiligheid van motorrijders aanzienlijk te vergroten.

Alhoewel dit ventiel nog niet beschikbaar is, zijn er al verschillende patenten voor het systeem ingediend. De voornaamste doelstelling van deze workshop is om de nieuwste technologieën voor motorremmen aan u te presenteren. Hierbij kunnen ook projecten en ideeën besproken worden die de veiligheid van remsystemen verbeteren.

Naam: Jacques Cornu

Organisatie: Cornu Master School

Nationaliteit: Zwitsers

Werkervaring:

1993-heden Instructeur van de Zwitserse raad voor verkeersveiligheid

1983-1991 Professionele motorcoureur

1981-1982 Motorinstructeur op het circuit van Lignières

1974-1979 Automonteur

Opleiding:

1969-1973 Automonteur

Titels: Zwitsers kampioenschap

1977 Zwitsers kampioen in de 500 cm³

1978 Zwitsers kampioen in de 250cm³, 350 cm³ en 500cm³

Wereld endurance kampioenschap

1982 Wereld endurance kampioen op een Kawasaki 750cm³

Grand Prix / Wereld snelheidskampioenschap

Winnaar van de GP van Oostenrijk in de klasse 250cm³, winnaar van de GP van Frankrijk in Castellet in de klasse 250cm³ en winnaar van de GP van Spa in België, ook in de klasse 250cm³.

Cornu Master School:

De Cornu Master School is een mobiele school die diverse trainingen aanbiedt die allemaal tot doel hebben de veiligheid van motorrijders te verhogen. Vanaf de oprichting in 1992, hebben meer dan 15.000 mensen er een training gevolgd. Eén van de prioriteiten in de training is de remtechniek.

Remafstand en botsingsnelheid. Het belang van de interactie tussen rijtechniek, de soort motor en de soort banden bij de ontwikkeling van motortrainingen of informatieve campagnes (T6)

De meeste motorrijders zijn erg bekwaam. Ze weten daarnaast meestal hoe een motor op technisch vlak in elkaar zit en hoe belangrijk het is dat de wrijving tussen de banden en de weg optimaal is. Iets wat vaak minder goed bekend is, is het grote verschil in de remafstand (en dus de botsingsnelheid) als gevolg van zaken zoals de reactietijd, de soort banden, de soort motor, de vaardigheden van de motorrijder, de snelheid, de wrijving van het wegoppervlak, enzovoort. Om hier informatie over te vergaren is er in 2000 een onderzoek verricht in Zweden. De resultaten tonen onder meer de verschillen aan in de remafstand (van 16 tot 23 meter) bij een snelheid van 70 km/u als gevolg van het gebruik van verschillende motoren, motorrijders, en banden. Hieruit bleek een verschil van de botsingsnelheid van 42 km/u. Zonder rekening te houden met banden of motoren, was er een totale remvertraging van 9,2; 9,9 en 10,6 m/s² tussen de drie motorrijders. Het verschil tussen de motorrijder met de beste en de slechtste remtechniek was 1,4 m/s². Als dit omgerekend wordt naar remafstanden bij 70km/u, komen we uit op afstanden van 17,7m, 19,1m en 20,5m.

Door het verstrekken van informatie en het geven van trainingen over deze verschillen, kunnen motorrijders door slechts een kleine aanpassing van hun gedrag, hun eigen veiligheid aanzienlijk verhogen. Door altijd banden te kopen met de beste wrijving op de weg (al betekent dit 1000km minder rij-afstand), de gemiddelde snelheid te verminderen met 5-10km/u, remtechnieken te oefenen zonder harder te gaan rijden, meer afstand te houden, enzovoort, zou de positieve uitwerking op de gehele motorrijdersgroep erg groot zijn. Deze studie verschaft gegronde redenen om motorrijders te overtuigen hun gedrag te wijzigen.

Naam: Hans-Yngve Berg

Organisatie: Swedish National Road Administration
(Zweedse examenautoriteit)

Nationaliteit: Zweeds

Opleiding:

2001 Graad in de filosofie (Sociale medicijnen en gezondheidswetenschappen), Universiteit van Linköping

1994 Graad in de sociale wetenschappen, (Opleiding), Universiteit van Linköping

1992 Bachelor of science, (Human Resource Development en werkrelaties), Universiteit van Linköping

Werkervaring:

1997-2000 Onderzoeker aan de Zweedse Weg en Vervoer onderzoeksinstelling

1995-1997 Onderzoeker bij de Nationale Organisatie voor Verkeersveiligheid

1991-1995 Onderzoeker aan de Zweedse Weg en Vervoer onderzoeksinstelling

1986-1988 Nautische academie, Royal Swedish Navy, Karlskrona, Zweden

1984-1985 Technisch ingenieur bij Holmen Fiberweb, Norrköping, Zweden.

Activiteiten:

Voornaamste taak van 1991 tot 2000 was het onderzoeken van problemen van jonge en beginnende rijders en het verder ontwikkelen van het Zweedse. Momenteel verantwoordelijk voor de ontwikkeling van en onderzoek naar het Zweedse rijopleidingsysteem bij de Driving Standards and Licensing Division.

Workshop Advanced

(T7)

Advanced is een EU-gesponsord project gericht op de ontwikkeling van aanbevelingen voor het bevorderen van de voortgezette rijopleiding voor auto's en motoren. Vanaf het begin van dit tweejarig project waren zowel de FIM, als aanbieders van voortgezette rijopleidingen en andere vertegenwoordigers uit twaalf Europese landen betrokken. Er is een overzicht gemaakt van de voortgezette rijopleidingen waaruit de verschillende opleidingsprogramma's die gebruikt worden en de omvang, Interesse en problemen in deze sector in West Europa duidelijk werden.

Tijdens deze workshop worden de bevindingen van het project gepresenteerd en besproken met de hulp van een ervaren aanbieder, namelijk de KNMV (Koninklijke Nederlandse Motor Vereniging).

Naam: Nick Sanders

Organisatie: CIECA

Nationaliteit: Engels

Huidige Activiteiten:

- CIECA projectcoördinator van het EU-project Advanced over voortgezette rijopleidingen voor auto's en motoren.
- Manager van het EU-project over de evaluatie van pilotprojecten voor de basisopleiding dat wordt geleid door CIECA en binnenkort van start gaat.

Opleiding:

- Europees beleidsmanagement
- Administratie en internationale relaties

Workshop Advanced

(T7)

Tijdens de workshop zal worden ingegaan op de wijze waarop voortgezette rijopleidingen voor motorrijders een bijdrage kunnen leveren aan de verkeersveiligheid in het algemeen en de persoonlijke veiligheid en beleving van de motorrijder in het bijzonder. Hierbij zal met name gekeken worden naar de manier waarop de adviezen, zoals deze zijn geformuleerd binnen CIECA ADVANCED, kunnen bijdragen aan een betere voortgezette rijopleiding.

Naam: Frits Lindeman

Organisatie: KNMV, Politie Regio Utrecht

Nationaliteit: Nederlands

Werkervaring:

- rij-instructeur voor de auto
- gespecialiseerd in instructie voor de motor
- VRO instructeur

Activiteiten:

- volgt hij aan de NEA, de hogeschool voor transport en logistiek, de cursus Verkeersveiligheid & Mobiliteit.
- lid van de Commissie Verkeer en de werkgroep opleidingen
- beter opgeleide en toegeruste motorrijders
- belangenbehartiging van de motorrijder in het algemeen
- FIM ERT netwerk
- IMSC
- 2001 Veiligheid Motorrijders Rijkswaterstaat
- CBR bijzondere verrichtingen 2003
- CIECA Advanced

Remafstand en botsingssnelheid. Het belang van de interactie tussen rijtechniek, de soort motor en de soort banden bij de ontwikkeling van motortrainingen of informatieve campagnes (T6)

De meeste motorrijders zijn erg bekwaam. Ze weten daarnaast meestal hoe een motor op technisch vlak in elkaar zit en hoe belangrijk het is dat de wrijving tussen de banden en de weg optimaal is. Iets wat vaak minder goed bekend is, is het grote verschil in de remafstand (en dus de botsingssnelheid) als gevolg van zaken zoals de reactietijd, de soort banden, de soort motor, de vaardigheden van de motorrijder, de snelheid, de wrijving van het wegoppervlak, enzovoort. Om hier informatie over te vergaren is er in 2000 een onderzoek verricht in Zweden. De resultaten tonen onder meer de verschillen aan in de remafstand (van 16 tot 23 meter) bij een snelheid van 70 km/u als gevolg van het gebruik van verschillende motoren, motorrijders, en banden. Hieruit bleek een verschil van de botsingssnelheid van 42 km/u. Zonder rekening te houden met banden of motoren, was er een totale remvertraging van 9,2; 9,9 en 10,6 m/s² tussen de drie motorrijders. Het verschil tussen de motorrijder met de beste en de slechtste remtechniek was 1,4 m/s². Als dit omgerekend wordt naar remafstanden bij 70km/u, komen we uit op afstanden van 17,7m, 19,1m en 20,5m.

Door het verstrekken van informatie en het geven van trainingen over deze verschillen, kunnen motorrijders door slechts een kleine aanpassing van hun gedrag, hun eigen veiligheid aanzienlijk verhogen. Door altijd banden te kopen met de beste wrijving op de weg (al betekent dit 1000km minder rij-afstand), de gemiddelde snelheid te verminderen met 5-10km/u, remtechnieken te oefenen zonder harder te gaan rijden, meer afstand te houden, enzovoort, zou de positieve uitwerking op de gehele motorrijdersgroep erg groot zijn. Deze studie verschaft gegronde redenen om motorrijders te overtuigen hun gedrag te wijzigen.

Naam: Hans-Yngve Berg

Organisatie: Swedish National Road Administration
(Zweedse examenautoriteit)

Nationaliteit: Zweeds

Opleiding:

2001 Graad in de filosofie (Sociale medicijnen en gezondheidswetenschappen), Universiteit van Linköping

1994 Graad in de sociale wetenschappen, (Opleiding), Universiteit van Linköping

1992 Bachelor of science, (Human Resource Development en werkrelaties), Universiteit van Linköping

Werkervaring:

1997-2000 Onderzoeker aan de Zweedse Weg en Vervoer onderzoeksinstelling

1995-1997 Onderzoeker bij de Nationale Organisatie voor Verkeersveiligheid

1991-1995 Onderzoeker aan de Zweedse Weg en Vervoer onderzoeksinstelling

1986-1988 Nautische academie, Royal Swedish Navy, Karlskrona, Zweden

1984-1985 Technisch ingenieur bij Holmen Fiberweb, Norrköping, Zweden.

Activiteiten:

Voornaamste taak van 1991 tot 2000 was het onderzoeken van problemen van jonge en beginnende rijders en het verder ontwikkelen van het Zweedse. Momenteel verantwoordelijk voor de ontwikkeling van en onderzoek naar het Zweedse rijopleidingsysteem bij de Driving Standards and Licensing Division.

Workshop Advanced (T7)

Advanced is een EU-gesponsord project gericht op de ontwikkeling van aanbevelingen voor het bevorderen van de voortgezette rijopleiding voor auto's en motoren. Vanaf het begin van dit tweejarig project waren zowel de FIM, als aanbieders van voorgezette rijopleidingen en andere vertegenwoordigers uit twaalf Europese landen betrokken. Er is een overzicht gemaakt van de voortgezette rijopleidingen waaruit de verschillende opleidingsprogramma's die gebruikt worden en de omvang, Interesse en problemen in deze sector in West Europa duidelijk werden.

Tijdens deze workshop worden de bevindingen van het project gepresenteerd en besproken met de hulp van een ervaren aanbieder, namelijk de KNMV (Koninklijke Nederlandse Motor Vereniging).

Naam: Nick Sanders

Organisatie: CIECA

Nationaliteit: Engels

Huidige Activiteiten:

- CIECA projectcoördinator van het EU-project Advanced over voortgezette rijopleidingen voor auto's en motoren.
- Manager van het EU-project over de evaluatie van pilotprojecten voor de basisopleiding dat wordt geleid door CIECA en binnenkort van start gaat.

Opleiding:

- Europees beleidsmanagement
- Administratie en internationale relaties

Workshop Advanced (T7)

Tijdens de workshop zal worden ingegaan op de wijze waarop voortgezette rijopleidingen voor motorrijders een bijdrage kunnen leveren aan de verkeersveiligheid in het algemeen en de persoonlijke veiligheid en beleving van de motorrijder in het bijzonder. Hierbij zal met name gekeken worden naar de manier waarop de adviezen, zoals deze zijn geformuleerd binnen CIECA ADVANCED, kunnen bijdragen aan een betere voortgezette rijopleiding.

Naam: Frits Lindeman

Organisatie: KNMV, Politie Regio Utrecht

Nationaliteit: Nederlands

Werkervaring:

- rij-instructeur voor de auto
- gespecialiseerd in instructie voor de motor
- VRO instructeur

Activiteiten:

- volgt hij aan de NEA, de hogeschool voor transport en logistiek, de cursus Verkeersveiligheid & Mobiliteit.
- lid van de Commissie Verkeer en de werkgroep opleidingen
- beter opgeleide en toegeruste motorrijders belangenbehartiging van de motorrijder in het algemeen
- FIM ERT network
- IMSC
- 2001 Veiligheid Motorrijders Rijkswaterstaat
- CBR bijzondere verrichtingen 2003
- CIECA Advanced

De basisopleiding voor motoren bestond voorheen voornamelijk uit het vergaren van de basistechnieken voor de controle van de machine en de promotie van idealistische en veilige handelstechnieken. Voortgezette opleidingen bouwden deze technieken uit op racebanen of op de openbare weg.

Tot nu toe was de algemene opvatting dat ervaring alleen opgedaan kon worden op de openbare weg. Als de motorrijder dit overleefde, was er een kans dat hij de cognitieve technieken zou ontwikkelen die nodig zijn voor het herkennen en vermijden van gevaarlijke situaties.

Risicoperceptie wordt gezien als een uiterst belangrijk onderdeel in de ontwikkeling van veilige rijtechnieken en een computersimulatie zou wel eens een methode kunnen bieden om deze cognitieve vaardigheden te ontwikkelen zonder het gevaar van een training in het verkeer.

Cd-rom's kunnen motorrijders helpen in het waarnemen van gevaren door de motorrijder te leren hoe hij zijn omgeving moet scannen, hoe hij beslissingen moet nemen, hoe hij alle verschillende onderdelen van het motorrijden kan balanceren en hoe hij zijn aandacht moet verdelen. In deze workshop wordt de rol van de cd-rom als hulpmiddel bij het trainen voor risicoperceptietechnieken onderzocht. Als voorbeeld wordt gebruik gemaakt van de DriveSmart-cd van de Transport Accident Commission (Transport Ongelukken Commissie).

DriveSmart is na een driejarig onderzoek aan het Ongelukken onderzoekscentrum van Monash Universiteit (MUARC) en het gebruik van art ? rijsimulators ontwikkeld voor jonge en beginnende auto- en motorrijders.

Naam: R. Smith

Organisatie: Motorcycle Safety Services

Nationaliteit: Australisch

Werkervaring:

1999-2002 Consultant voor VicRoads (examenautoriteit in de staat Victoria, Australië)

- Audits van wegen waar regelmatig motorongelukken gebeuren
- Het ontwikkelen en testen van diverse motortrainingen

1999 Organiseerde de eerste conferentie over risicoperceptie voor motorrijders in Melbourne.

1996-1999 Uitgezonden naar het Monash University Ongelukkenonderzoekscentrum voor 2,5 jaar om een controlestudie over motorfietsen te coördineren

1990-1996 Motor consultant bij VicRoads en hoofd motorinstructeur voor de training en beoordeling van examinatoren en trainers betrokken bij het VicRoads motorrijder trainingsprogramma

Ander werk:

- Het ontwikkelen van een nieuwe elektronische methode voor motortraining en examinering
- Motorongevallen onderzoek en reconstructies
- Onderzoek naar gebruikte motoren
- Freelance journalist
- Het verzorgen van trainingen voor motorrijders
- Het ontwikkelen van het huidige erkende training aanbiedersysteem in Victoria
- Introduceerde de huidige MLST
- Vormde de motor Veiligheidsdienst

Functies:

- President van de Australian Rider Trainers Association (Australische Motor instructeurs vereniging)
- Lid van de Victorian Motorcycle Advisory Council (Motor Advies Raad van Victoria)
- Lid van de Australian College of Road Safety (Australische Bond voor verkeersveiligheid)
- Manager - Motorcycle Safety Services (Motor Veiligheidsdiensten)

In deze workshop zal de geschiedenis van de risico perceptie test besproken worden en het proces dat doorlopen is en leidde tot de conclusie dat dit een onderdeel van het theorie examen diende te worden. Daarnaast zal uitleg gegeven worden over hoe deze test afgenomen zal worden. Er zal ook een overzicht gegeven worden van de huidige ontwikkelingen en het werk dat nog uitgevoerd moet worden alsook de onderliggende strategie.

De beslissing om risico perceptie op te nemen in het theorie examen was gebaseerd op verkeersveiligheid, onderzoek en het feit dat beginnende bestuurders de nodige technieken kunnen leren door specialistische opleidingen.

Naam: T. Wedge

Organisatie: Driving Standards Agency (Britse examenautoriteit)

Nationaliteit: Engels

Werkervaring:

1997-heden Assistent hoofd examenmanager verantwoordelijkheden:

- Controle van de kwaliteit en het niveau van het rijexamen
- Verschaffen van technisch advies over alle aspecten van de rij opleiding en rijexamens. Aanzienlijke ervaring in de implementatie van verkeersveiligheids-initiatieven en het analyseren van data verzameld na het examen.

1984-1997 Examiner, hoofd examiner South Wales, lid van de Cardington staff trainers.

- Bij de herziening van het praktijkexamen (uitgevoerd door het transport onderzoekslaboratorium – TRL) een actief lid van de Advies groepen van het Departement van Vervoer, Locale en regionale Regering.
- coördineerde de bijdragen van de verkeersveiligheidsdivisie van DTLR, DSA en TRL en leverde een belangrijke bijdrage aan de invoering van de veranderingen aan het praktijkexamen in 1999.

Vanaf 1997 actief in de ontwikkeling van een risico perceptie test in Groot-Brittannië.

Vanaf 1999 hoofd van het team dat de risico perceptie test ontwikkelde

- lid van de Vereniging van Industriële Verkeersveiligheidsofficieren.

In de afgelopen tien jaar is door de combinatie van nieuwe technologieën en wetgeving een grote variëteit aan motorkleding op de markt gekomen.

In het verleden bestond er slechts één soort kleding voor motorrijders (leer), in de vorm van een racepak of speciaal gemaakt voor het toeren. Deze vorm van kleding is altijd erg populair geweest in Noord Europa, vooral in Nederland, Duitsland en Scandinavië. Motorrijders die ook bescherming zochten tegen het weer, gebruikten daarnaast een "over-pak". In andere landen, voornamelijk het Verenigd Koninkrijk, hadden motorrijders de neiging alleen waterdichte kleren te dragen over hun dagelijkse kleding (vaak voorzien van een thermische laag). Deze kleding biedt weinig bescherming in geval van een ongeluk.

In de afgelopen jaren zien we steeds meer kleding van composietmateriaal die bescherming biedt tegen het weer en daarnaast ook enige bescherming biedt bij ongevallen. Deze kleding is relatief goedkoop om te maken. Bovendien wordt er op agressieve wijze reclame voorgemaakt waarbij men de beperkte beschermende eigenschappen altijd aanprijst. Sinds de Europese Richtlijn over Persoonlijk beschermende uitrusting van kracht is geworden, hebben Europese autoriteiten geworsteld met het vraagstuk of dit soort kleding (vooral ontwikkeld voor privé-gebruik) onder deze wet valt voor wat betreft de eisen die door deze wet worden gesteld. Een compromis tussen de industrie, consumenten en de Europese Unie heeft geleid tot een CE-certificering voor beschermende elementen, maar niet voor de kleding in zijn geheel.

Een extra probleem is de verwarring die geschapen wordt door de marketing van moderne motorkleding, bedoeld als mode-uitrusting en niet voor serieus gebruik.

Al deze ontwikkelingen leiden tot vragen bij de consument. De voornaamste vraag is: waarom kan de kwaliteit van deze dure artikelen niet beter zijn? Waarom is de CE-bescherming zo beperkt op zo veel dure producten?

Tenslotte is er bezorgdheid over de grote hoeveelheid illegaal gemarkeerde kleding die aan de eisen lijkt te voldoen maar dit niet doet. Het lijkt erop dat enkele producenten hun klanten proberen te misleiden.

Naam: John W. Chatterton-Ross

Organisatie: FIM
Nationaliteit: Engels

Motor carrière:

- Motorrijder sinds 1968; Wegraces 1977-1980.
- Lid van de raad van bestuur van de British Motorcyclists Federation Rider Training Scheme (Britse motorrijdersfederatie trainingsprogramma)
- President van de werkgroep mobiliteit en veiligheid van de UEM (Union Européenne de Motocyclisme – een continentale unie van de FIM).
- Lid van de commissie voor mobiliteit, vervoer, verkeersveiligheid en publiek beleid van de FIM (Fédération Internationale de Motocyclisme).

Opleiding:

- Bachelor of laws, Universiteit van London

Professionele carrière:

- Politie-sergeant bij de Thames Valley Police, VK
- Momenteel werkzaam bij een speciale eenheid van de politie als gemeente veiligheidsdirecteur.

Naam: Dries Hop

Organisatie: PIVM, KNMV, FIM
Nationaliteit: Nederlands

Werkervaring:

- politiepraktijk
- docent rijopleidingen verkeersschool van de politie
- coördinatie en begeleiding motoropleidingen politie verkeersschool
- afdeling verkeersopleidingen
- verzorging technische opleidingen
- vakdocent / onderzoeker in het vakgebied technische ongevallen analyse (in het bijzonder onderzoek naar tweewielerongevallen)

Opleidingen:

- autotechnische opleiding
- intensieve rijopleidingen verkeersschool van de politie

PIVM:

- Het Politie Instituut Verkeer en Milieu waar Dries nu werkt is het onderwijs- en kenniscentrum van en voor de Nederlandse Politie op de gebieden van de verkeers- en milieutaak en de politieke rijtaken. Het PIVM richt zich op zowel strategische, tactische als operationele aspecten van de taken. Regioverbonden teams voeren de onderwijsactiviteiten uit. Ze maken daarbij gebruik van het multi-functionele oefencircuit in Lelystad. De Onderwijsontwikkelgroep zorgt op basis van input van de korpsen en onderzoek voortdurend voor vernieuwing en actualisatie van het onderwijs. Daarmee blijft een hoogwaardig onderwijs- en kennispakket voor de politie ter beschikking. Het Informatie- en Expertisecentrum zorgt voor de uitwisseling van vakinformatie via digitale netwerken. Vragen uit de praktijk worden online beantwoord door de Helpdesk. Ook internationaal verzorgt het PIVM onderwijsprogramma's.

Workshop ARAI

(T11)

Een seminar die in het kort laat zien welke belangrijke technologische ontwikkelingen er op de helm van toepassing zijn en wat dit betekent voor de veiligheid van de gebruiker. Ook zal dieper ingegaan worden op de filosofie van Arai mbt. hoofdbescherming en het belang van een goede helm.

Naam: Hans van der Ree

Functie: Manager technical department
Specialisatie: techniek.

- Verantwoordelijk voor alles met betrekking tot helmkeuringen; technische seminars, scholing op technisch gebied van personeel, dealers en importeurs.
- Verantwoordelijk voor technische kennis alle medewerkers van racing service, dealer service, etc.

- Uiteenzetting over ontstaan van en gang van zaken bij de projectgroep mmvg en sumiere uiteenzetting over eisen
Sander Bison
- Uiteenzetting over technische mogelijkheden aan motoren
Rob Janssen
- Uiteenzetting over ortheses en protheses voor motorrijders
Wilfred Mijnheer
- Uiteenzetting over rijinstructie en demo('s) motoren (met aanpassingen)
Theo Koops.

Rob Janssen

Allround Technical Assist. Rob is de coördinator van de projectgroep "Motormobiliteit voor Gehandicapten" (MMvG). Hij is afkomstig uit de motorsport/motorbranche. Hij is een breed ontwikkeld technicus en heeft zich in het bijzonder gespecialiseerd in aanpassingen aan motoren, al dan niet met zijspan.

Wilfred Mijnheer

Wilfred is orthopedisch instrumentmaker bij de firma Stel in Vries en vanuit die richting geïntegreerd in de projectgroep. Met als hobby het motorrijden kan hij zich goed inleven in de problematiek van motorrijders met een functiebeperking. Hij is gespecialiseerd in het maken van ortheses en protheses speciaal voor het motorrijden.

Theo Koops

Verkeers Educatief Centrum Koops. Theo is rijinstructeur voor alle categorieën, in het bijzonder gespecialiseerd in rijinstructie voor motorrijders (solo of zijspan) met een functiebeperking. Behalve deelnemer aan de projectgroep is hij coördinator bij de KNMV. Vanuit die functie zorgt hij voor de kwaliteitsbegeleiding van collega instructeurs. Zelf verzorgt hij daar de voortgezette rijopleidingen voor zowel solo motor als motor met zijspan.

Sander Bison

CBR. Als deskundige praktische rijgeschiktheid betrokken bij de projectgroep. Vanuit zijn functie is hij verantwoordelijk voor naleving van regelgeving en voorschriften betreffende de rijgeschiktheid. Ruime ervaring in zowel solo- als zijspanrijden deed hij in het verleden op, toen hij werkzaam was bij de Verkeersdienst van de Gemeentepolitie te Amsterdam.

Naam: Rob Smith

Organisatie: Motorcycle safety services

Nationaliteit: Australisch

In het Hurt-rapport uit 1981 komen drie vaardigheden naar voren die van essentieel belang zijn voor het vermijden van ongevallen:

- 1 remmen;
- 2 uitwijken;
- 3 het rijden van bochten.

Sindsdien proberen motorinstructeurs hun leerlingen deze technieken aan te leren om zo de veiligheid te verbeteren. Echter, de methodes die gehanteerd worden, zijn vaak niet exact. En nog belangrijker: de objectiviteit is bij de beoordeling ver te zoeken. In 1993 introduceerde de staat Victoria (Australië) de Motorcycle Licence Skill Test (Motortechneikentest, MLST): een formeel, elektronisch geregeld controlesysteem. Dit systeem meet de snelheid waarmee motorrijders een bocht ingaan en hoe motorrijders met gevaren omgaan. De oefeningen omvat remmen, uitwijken en het rijden in bochten. Deze methode combineert een meer objectieve beoordelingsmethode van de techniek van de motorrijder met administratieve handigheid en veiligheid. Ongeveer 72.000 motorrijders hebben inmiddels hun rijbewijs gehaald via de MLST. Er is nu een nieuwe versie van de MLST, de Motorcycle Operator Training Assessor (Motorbediening trainingsbeoordelaar) ontwikkeld. Hierin worden de voordelen van de oude test gecombineerd met verbeterde betrouwbaarheid en uitgebreidere trainings- en beoordelingsmogelijkheden.

De voor en nadelen worden besproken en de voordelen van het nieuwe systeem worden voorgelegd. Tijdens de workshop worden er ook praktische demonstraties van het testsysteem gegeven

Motoropleiding in Duitsland en de gevolgen van richtlijn 2000/56 (P3)

Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V.:
Gerhard von Bressendorf, Günter Luppert, Theodor Heinemann

Tijdens deze workshop worden de bijzondere verrichtingen en beoordelingscriteria volgens Annex 2 van Richtlijn 2000/56 voorgesteld en beschreven.

Bijzondere verrichtingen categorie A

Slalom bij loopsnelheid (5 x 3,5 m afstand)	O
Remoefening met een zo hoog mogelijke vertraging	O
Uitwijken zonder te remmen	O
Uitwijken na het remmen	O
Slalom (4 x 7m afstand)	Een van A
Lange slalom (4 x 9m / 2 x 7m afstand)	2 verrichtingen
Rechtdoor rijden bij loopsnelheid	Een van
Stop and Go	deze 3 A
In een cirkel rijden (4,5 m radius)	verrichtingen
Totaal aantal verrichtingen die uitgevoerd moeten worden	6

O = verplicht / A = alternatief

De verrichtingen zijn nog niet opgenomen in de wetgeving en zijn nog in de ontwikkelingsfase.

Naam: G. von Bressendorf

Organisatie: Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V.
(Duits overkoepelende organisatie voor instructeursverenigingen)

Nationaliteit: Duits

Overzicht:

- Vanaf 1999** Vervangend voorzitter Europese instructeursvereniging (EFA)
- Vanaf 1995** Lid van het Bestuur van de Deutschen Fahrlehrer-Akademie e. V. (Duitse Instructeursacademie)
- Lid van het bestuur van de Deutschen Verkehrssicherheitsrates e. V (Duitse Verkeersveiligheidsraad)
- Vanaf 1994** Voorzitter van de Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V.
- Vanaf 1988** Lid van het uitvoerende bestuur van de Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V.
- Vanaf 1981** Voorzitter van het Landesverbandes Bayerischer Fahrlehrer e. V. (Instructeursvereniging Beieren)
- Vanaf 1978** Auteur van verschillende instructeurshandleidingen
- Mede-auteur van educatieve rijopleidingfilms
- 1967 Eigenaar rijschool
- Vanaf 1962** Instructeur alle categorieën
- 1958-1964 Dienstplicht

Bijzondere verrichtingen en de nieuwe Richtlijn (P4)

Annex 2 van de Europese Richtlijn 2000/56 geeft de veranderingen in het motorexamen in Europa aan. De veranderingen moeten in oktober 2005 doorgevoerd zijn. De doelstelling is een verhoogde verkeersveiligheid. Motorrijders zijn erg kwetsbaar, wat blijkt uit ongevalstatistieken in Europa. Hieruit volgt dat motorrijders op een bekwaame manier met hun machines om moeten kunnen gaan om te vermijden dat ze betrokken raken in ongelukken met andere weggebruikers. Voorgestelde veranderingen aan de examens zoals deze zijn omschreven in Annex 2 lijken een doeltreffende methode om te verzekeren dat motorrijders een geschikte training volgen en dus (beter) worden voorbereid om veilig te rijden.

De veranderingen in het rijexamen verzekeren dat de motorrijder bekwaam kan omgaan met zijn machine, zowel bij lage als bij hoge snelheden.

De presentaties in deze workshop stippelen eerst de veranderingen uit volgens de nieuwe richtlijn en daarna wordt de uitwerking van deze veranderingen binnen de verschillende landen (Groot-Brittannië, Frankrijk, Nederland en Zweden) toegelicht. Na deze theoretische presentaties geven de verschillende landen praktijkdemonstraties van de nieuwe bijzondere verrichtingen. Hierna kunnen deelnemers (op eigen motoren) de uitgevoerde en gedemonstreerde verrichtingen zelf uitproberen.

Naam: R. Cummins

Organisatie: Driving Standards Agency (Britse examenautoriteit)
Nationaliteit: Engels

Werkervaring

1996-heden Hoofd examen manager
Inhoud:

- hoofdverantwoordelijk voor de kwaliteit en het niveau van het rijexamen, het register van erkende instructeurs, de Verplichte Basis Training (CBT) van motorrijders, het vrijwillige register voor instructeurs van zware voertuigen en van autoparken en leidinggever van alle examinatoren die niet onder de DSA vallen

1991-1996 Assistent Hoofd Examenmanager

- Vervangend regiohoofd Noord
- Operationele manager Midlands

1988-1991 Leidinggevende examinator
1983-1987 Staf instructeur
1977-1983 Examinator

Andere activiteiten

- Lid van de CIECA Expert Advisory Group
- werkt aan de doelstelling van de DSA om het aantal fatale ongelukken onder jonge en beginnende chauffeurs terug te brengen, wat aansluit bij het nationale fatale ? reductie cijfer van de DTLR dat in 2010 bereikt dient te zijn.

Naam: N. E. Torgå

Organisatie: Swedish National Road Administration (Zweedse examenautoriteit)
Nationaliteit: Zweeds

Werkervaring:

- Instructeur in een rijsschool (6 jaar)
- Examinator (24 jaar)
- Kantoor hoofd (1 jaar)

Andere zaken:

- ontwikkelen vragen theorie examen (7 jaar)
- Verantwoordelijk voor het opleiden van motor examinatoren (8 jaar)
- Verantwoordelijk voor het opleiden van publieke motor instructeurs (6 jaar)

Naam: H. Schipper

Organisatie: CBR
Nationaliteit: Nederlands

Werk ervaring:

2000-heden docent Vaktechnische Scholing van het CBR met de specialisatie A
1990-2000 examinator B, E bij B, A en AA, CBR regio Oost
1977-1990 Verkeersgroep Rijkspolitie Overijssel, motorsurveillance

Workshop ABS

(P5)

Tijdens de ABS workshop kunnen deelnemers zelf ervaren wat het remmen met een motorfiets voorzien van ABS precies inhoudt. Niet alleen met traditionele remproeven, maar ook onder moeilijke omstandigheden. Daarnaast kan men ook de andere geavanceerde remsystemen zoals het Dual Combined Break System (DCBS) al of niet in combinatie met ABS testen. Met de toepassing van een gecombineerd ABS en DCBS remsysteem zouden soms dodelijke, motorongevallen voorkomen kunnen worden.

Omdat de KNMV als motorbond actief met de ontwikkeling van voortgezette rij-opleidingen bezig is, wordt de motorrijdersvereniging vaak gevraagd om te participeren in tal van overlegorganen om zo de verkeersonveiligheid voor motorrijders en bromfietzers ter discussie te stellen en te helpen oplossen. Daarnaast worden de KNMV-VRO instructeurs regelmatig ingezet bij het testen van infrastructurele maatregelen zoals de dynamische drempel en de dynamische wegmarkering. Op deze manier wil de KNMV pro-actief betrokken zijn bij de ontwikkeling van nieuwe verkeersobjecten om zo naast een goede rij-opleiding, ook onveilige situaties voor motorrijders te voorkomen.

Naam: Arjan Everink

Organisatie: KNMV
Nationaliteit: Nederlands

Werkervaring:

- zelfstandig ondernemer met een gespecialiseerde motorrijsschool
- KNMV-VRO instructeur
- werkzaam bij de KNMV op de afdeling Opleidingen
- Verantwoordelijk voor het coördineren en het ontwikkelen van de diverse voortgezette rij-opleidingen

Activiteiten:

- volgt hij aan de NEA, de hogeschool voor transport en logistiek, de cursus Verkeersveiligheid & Mobiliteit.

Verplichte Basis Training (CBT) en de nieuwe bijzondere verrichtingen in het praktijkexamen (P6)

Een korte presentatie van de nieuwe Verplichte Basis Training van de DSA met op de achtergrond beelden van de nieuwe trainingsvideo. Het doel is om een overzicht te geven van de CBT vanaf het begin tot de huidige ontwikkelingen.

Hierna worden praktijkdemonstraties gegeven van de nieuwe onderdelen van de CBT, waaronder de nieuwe bijzondere verrichtingen.

Naam: P. Collis

Organisatie: Driving Standards Agency (Britse examenautoriteit)

Nationaliteit: Engels

Werkervaring:

- 2001- Hoofd staf instructeurs bij het trainings- en ontwikkelingscentrum, Cardington, Bedfordshire
Verantwoordelijkheden:
- de praktische organisatie van trainingen
 - het beheren van alle aspecten van de vakopleiding
 - de evaluatie van de kwaliteit, eenduidigheid en niveau
 - de invulling van trainings- en ontwikkelingsbehoefte van alle instructeurs en leerlingen
 - de ontwikkeling van nieuwe trainingen en het uitbreiden en invoeren van de huidige trainingen
- 1996 Vaste staf instructeur
- 1990 Tijdelijke staf instructeur, Cardington
- training voor instructeurs en examinatoren met auto's, motoren, vrachtwagens en bussen
- 1985-1995 Examinator alle categorieën regio Noord-Londen
- gespecialiseerd in de beoordeling van instructeurs die verantwoordelijk zijn voor de CBT
 - een van de examinatoren ? verantwoordelijk voor de Cardington Special Test gericht op permanente opleiding en ontwikkeling van examinatoren

Naam: G. Shaw

Organisatie: Driving Standards Agency (Engelse examenautoriteit)

Nationaliteit: Engels

Werkervaring

DSA, Technische kwaliteitsbranche

Verantwoordelijkheden:

- controleren van de kwaliteit en het niveau van het rijexamen
- verschaffen van technisch advies over alle aspecten van auto- en motoropleidingen en examens
- begeleiding bij de ontwikkeling van verschillende projecten waaronder het nieuwe register voor wagenparktrainers, en milieuvriendelijk rijden
- de introductie van een Vrijwillig Register voor PCV instructeurs en wijzigingen aan het motorexamen.
- Chef examinator regio Midlands en het Oosten
- Verkeerspolitie agent in de Staffordshire Politie, gespecialiseerd in examens, ongelukkenonderzoeken en verkeersveiligheidsinitiatieven
- Regiohoofd voor een grote rijsschool verantwoordelijk voor het ontwerp en de uitvoering van voertuigen trainingen
- lid van de Cardington staf trainers die gekwalificeerd zijn om trainingen voor alle categorieën te geven en de Cardington Special Test
- speelde een rol in de recent geïntroduceerde DSA-controles van voortgezette rijopleidingen en lid van de DSA-werkgroep die alle aspecten van de training voor noodvoertuigen met geluids- en visuele sirenes bekijkt.

Waar zit de examinator tijdens het praktijk examen (P7)

Een vergelijkende workshop over de positie van de examinator in deze drie landen en de voor- en nadelen van de systemen die daar worden gebruikt (Nederland: de examinator volgt de kandidaat in een auto; Zweden: de examinator volgt de kandidaat op een motor; Noorwegen: de examinator zit bij de kandidaat achter op de motor).

Naam: T.J.A. Blauwhof

Organisatie: CBR

Nationaliteit: Nederlands

Werkervaring:

- 1995-heden docent Vaktechnische Scholing van het CBR met de specialisatie A
- 1989-1995 examinator categorieën A en B, CBR regio W-N
- 1990-1992 Seniodocent Politie Verkeersinstituut te Apeldoorn alle categorieën
- 1984-1990 Rij-instructeur Verkeersschool Gemeentepolitie Noordwijkerhout alle categorieën

Naam: P. de Haan

Organisatie: CBR

Nationaliteit: Nederlands

Werkervaring:

- 2000-heden Docent Vaktechnische Scholing van het CBR (Specialisatie A met ingang van september 2002)
- 1981-1994 Examinator B en E-B, CBR regio Oost
- 1994-1996 Regiopolitie Kennemerland
- 1996-2000 Gemeentepolitie Haarlemmermeer

Naam: L. Per-Olof Nilsson

Organisatie: SNRA, Swedish National Road Association
(Zweedse examenautoriteit)

Nationaliteit: Zweeds

Werkervaring:

- Afdelingshoofd opleidingen en rijexamens
- Kantoorhoofd opleidingen en rijexamens
- Examinator
- Instructeur in een rijsschool

Andere verantwoordelijkheden:

- Het opleiden van motorexaminatoren in de regio
- Het opleiden van motorinstructeurs

Naam: Jansen J.J

Organisatie: CBR

Nationaliteit: Nederlands

Opleiding:

- 1999 Rij-examinator CDE
- 1998 Applicatie WRM rij-instructeur
- 1991 – 1995 Diverse antislip/veiligheidsstrainingen
- 1991 Rij-examinator auto
- 1990 VRO (motor) Politie verkeersinstituut
- 1990 Onderwijskunde "nieuwe lesmethodieken"
- 1989 Voortgezette rijopleiding zware voertuigen
- 1984 Motorrij-instructeur
- 1983 Chauffeurs diploma beroepsgoederen vervoer
- 1976 Rij-instructeur auto

Werkervaring:

- 2000 – heden Coördinator Rijvaardigheid auto, motor en bromfiets
- 1997 – 2000 Opleider examinator auto en motor
- 1991 – 2000 Rij-examinator auto en motor (waaronder gehandicapten examens)
- 1989 – 1991 Kerninstructeur motor
- 1976 – 1991 Zelfstandig rijsschoolhouder / instructeur

Naam: B. Lund

Organisatie: Norwegian Public Roads Administration

Nationaliteit: Noors

Naam: L. Klyve

Organisatie: Norwegian Public Roads Administration

Nationaliteit: Noors

FIM

De FIM is een organisatie die op wereldniveau verantwoordelijk is voor de motorsport. Binnen de FIM zijn zes continentale en 85 nationale federaties en enkele gespecialiseerde organisaties verenigd. Verschillende kampioenschappen worden wat betreft televisierechten, marketing en promotie door contractuele partners gecoördineerd. De 25 medewerkers in het secretariaat van het FIM-hoofdkantoor zijn verantwoordelijk voor de algemene administratie van alle gebieden waarbinnen de FIM actief is.

De FIM speelt ook een rol in gebieden buiten de motorsport, zoals toerisme: denk aan de motor als vrijetijdervoertuig en onderwerpen die te maken hebben met publiek beleid en verkeersveiligheid. Daarnaast denkt de FIM ook mee over onderwerpen zoals het milieu en de ontwikkeling van de motor in het algemeen. De FIM is in Brussel vertegenwoordigd door een tussenpersoon in the Europese Unie waar gestreden wordt voor de verdediging van de belangen van alle gebruikers van tweewielige voertuigen.

Activiteiten op het gebied van verkeersveiligheid en publiek beleid worden uitgevoerd in samenwerking met andere motororganisaties, de motorindustrie en (organisaties voor) instructeurs en examenautoriteiten.

Vanaf 1996 is de FIM verantwoordelijk voor een programma genaamd "The Experienced Rider Trainers Network" (een netwerk voor ervaren motor instructeurs) waarbinnen kennis en 'best practice' worden uitgewisseld wat betreft voortgezette motortrainingen. De leden van dit netwerk nemen ook deel aan BikeSafety en hebben de dag erna een speciale training over risicovermijdend rijgedrag.

KNMV

De KNMV is naast een motorsportbond, zeker ook een belangenorganisatie voor motorrijders. Om dat zo goed mogelijk te kunnen doen, is de KNMV vertegenwoordigd in tal van landelijke en provinciale overlegstructuren. Omdat steeds meer wetgeving uit Brussel komt zijn we via onze overkoepelende FIM kanalen ook in Europa actief. De belangenbehartiging voor onze leden kent vele facetten. Zo moet de KNMV er voor waken dat motorrijden niet alleen aantrekkelijk en betaalbaar blijft, maar er gelijktijdig voor zorgen dat onveilige infrastructurele situaties verdwijnen. Doordat de KNMV een eigen kwaliteitslabel op het gebied van motoropleidingen heeft, is de vereniging een graag geziene partner in diverse werkgroepen die zich in Nederland bezighouden met verkeersveiligheid. De KNMV heeft zitting in het OVW (Overlegorgaan Verkeer en Vervoer) van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en ook in het landelijke motorplatform, waarin diverse organisaties zich bezighouden met de aanpak van 'motorvriendelijke' zaken. De KNMV is bovendien vertegenwoordigd binnen de diverse werkgroepen van de provinciaal werkende ROV's (Regionale Organen Verkeersveiligheid) en participeert ook in de werkgroep van Rijkswaterstaat waarin samen met onder andere TNO onderzocht wordt hoe de snelwegen veiliger voor motorrijders kunnen worden gemaakt. De KNMV staat haar leden met raad en daad bij als hen een probleem overkomt. Soms beperkt zich dit tot het geven van een advies, maar als het een zaak is waarbij het algemeen belang van de motorrijders in het geding is, neemt de KNMV zo'n zaak uiteraard zelf in behandeling. Een belangrijk onderdeel van de KNMV is ook de politieke lobby binnen de diverse instanties.

BikeSafety 2002

3. und 4. Oktober 2002 auf der TT-Rennstrecke in Assen, Niederlande

Sehr geehrte Teilnehmer und Teilnehmerinnen, sehr geehrte Damen und Herrn

Anlässlich von BikeSafety 2002 heiße ich Sie im Namen der CIECA recht herzlich willkommen.

Die CIECA ist der internationale Dachverband für internationale Fahrprüfbehörden, die auf dem Gebiet der Fahrprüfungen und der Verkehrssicherheit tätig sind. Inzwischen sind 33 Prüfbehörden aus 31 Ländern Mitglied der CIECA. Unser Ziel ist es, entscheidend zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Entwicklung eines hohen, gemeinsamen Standards für Führerscheine innerhalb der Mitgliederstaaten beizutragen. Wir sind Projektpartnerin des Direktorats Energie und Transport der Europäischen Kommission und als solche geben wir "best-practice" - Empfehlungen für Anforderungen an Fahrprüfungen innerhalb und außerhalb der Europäischen Union.

Die CIECA - die "Commission Internationale des Examens de Conduite Automobile" - wurde 1956 gegründet. Zu ihren Mitgliedern gehörten Prüfbehörden aus West-, Mittel- und Osteuropa, Nordafrika, Israel, Australien und Neuseeland. Sie hat in der Europäischen Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen den Status einer Beobachterin und ist Mitglied des Europäischen Rates für Transportsicherheit.

Ab 1993 - parallel zur Einführung des Europäischen Binnenmarktes und einer umfangreichen Gesetzgebung der EU auf dem Gebiet der Führerscheine - wurde die CIECA stets aktiver. Wir haben uns zu einer Informationsorganisation entwickelt, die für die Koordination des Austausches von Informationen, Know-how und Erfahrung ihrer Mitglieder und anderer interessierter Gruppen verantwortlich ist. In jüngster Vergangenheit führte die CIECA einige Projekte im Auftrag der Europäischen Kommission aus.

BikeSafety 2002 wendet sich aus ganz erklärlichen Gründen nun ganz den Motorradfahrern zu: Für Motorradfahrer ist die Gefahr, auf europäischen Straßen in einen tödlichen Unfall verwickelt zu werden ungefähr zwanzig Mal höher als für Autofahrer. Von allen Teilnehmern im Straßenverkehr tragen Motorradfahrer das größte Verletzungsrisiko: bei einem Unfall werden 98 Prozent aller Motorradfahrer verwundet

Neue Technologien ermöglichen eine Erhöhung der Verkehrssicherheit für Motorradfahrern, wie zum Beispiel im Falle der kombinierten Bremssysteme, die weniger erfahrenen Motorradfahrern ein besseres Bremsen ermöglichen; eine Reihe von Motorrädern sind gegenwärtig mit ABS ausgerüstet. Ein anderes Beispiel sind neu entwickelte Materialien, die die schützende Wirkung von Kleidung erhöhen können.

Im September 2000 hat die Europäische Union eine neue Richtlinie erlassen: Richtlinie 2000/ 56/ EC, in der die neuen Mindestanforderungen für die Fahrprüfungen beschrieben werden. Einige der Anforderungen müssen bereits am 30. September 2003 eingeführt sein. Die neue Richtlinie unterscheidet sich von ihrer Vorgängerin vor allem auf dem Gebiet der Grundfahraufgaben, wie sie während der praktischen Fahrprüfung für das Motorrad zu leisten sind.

Während der Veranstaltung BikeSafety 2002 möchten wir Ihnen einige der neusten technologischen Entwicklungen präsentieren und Ihnen die Möglichkeit bieten, diese selbst zu testen und zu bewerten. Daneben sollen unterschiedliche Interpretationen und Auffassungen zur neuen Richtlinie dargestellt und gemeinsam mit den Teilnehmern und Teilnehmerinnen besprochen werden.

Wir vertrauen darauf, dass BikeSafety 2002, das auf der prachtvollen TT-Rennstrecke von Assen veranstaltet wird, ein großer Erfolg, und Ihnen als ein Meilenstein in der Erhöhung der Sicherheit für Motorradfahrer in Erinnerung bleiben wird.

Willem Vanbroeckhoven
Präsident CIECA

Zum Beginn des Workshops erklärt Herr Andreas Grünewald allen Anwesenden die Wichtigkeit, bei jeder Fahrt mit einem ungeschützten Zweirad die richtige Motorradschutzbekleidung zu tragen. Dies wird unterstützt mit der kurzen Videosequenz der Schleiftestdemonstration.

Darüber hinaus wird in diesem Vortrag eine kleine Zeitreise bezüglich der Entwicklung der Sicherheitsbekleidung für Motorradfahrer unternommen, die die Zusammenhänge der Wichtigkeit, der ständigen Forschung und Entwicklung immer neuer Systeme aufzeigt.

Es werden auch analytische mentale Zusammenhänge der verschiedenen Motorradfahrertypen aufgezeigt, mit der Maßgabe, durch verschiedene Kampagnen wirklich jede Zielgruppe zu erreichen. So gibt es bei einem Chopperfahrer oft wenig Verständnis für Helmpflicht etc. wobei hingegen bei einem Sportfahrer oft die modisch aufgearbeitete Kleidung im Mittelpunkt der Fahrintension steht.

Die gefahrenen Geschwindigkeiten liegen oft dichter beieinander als mancher glaubt, und damit auch ein potenzielles Verletzungsrisiko. Auch die Hinweise auf Tragekomfort und Wetterbeständigkeit sollen Aufschluss darüber geben, welche Trendentwicklung die Medien in Zusammenarbeit mit Unfallforschern und Fahrlehrern als potenzielle Multiplikatoren vorgeben können.

Gemeinsam wollen wir nun Wege finden und diskutieren, wie man die Forderung nach dem Tragen von richtiger Schutzbekleidung sowohl schon in der Führerscheinausbildung als auch später für alle Zeiten erreichen kann. Sicher sollten sich die Gesetzgeber auch Gedanken machen, wie das Anlegen dieser Bekleidungsgegenstände zur Vorschrift werden kann.

Name: Andreas Grünewald

Organisation: Fahrsicherheitszentrum Andreas Grünewald

Nationalität: Deutsch

- bildet Fahrschüler in allen Klassen aus, vom Moped bis zum Bus
- Als Vorstandsmitglied des Landesverbands sächsischer Fahrlehrer, in der Funktion als Bezirksleiter in Leipzig tätig.
- von DVR ausgebildeter Instruktor für Sicherheitstraining für Motorrad und PKW
- leitet das alljährliche kombinierte Sicherheitstraining des Fahrlehrerverbandes am Sachsenring PKW- Motorrad

Umfassende Untersuchungen von Motorradunfällen in Norwegen in den Jahren 1988-1989 haben gezeigt, dass sich viele Motorradfahrer in Unfällen fahrtechnisch gesehen nicht adäquat verhielten. In den jeweiligen Situationen hätte der Unfall mit einer Fahrtechnik, die auf das jeweilige Motorrad abgestimmt ist, technisch gesehen relativ einfach vermieden werden können. Manche Motorradfahrer verschlimmerten selbst die Situation durch ihr Verhalten. Dadurch gehört mangelhafte Fahrtechnik neben zu hohen Geschwindigkeiten und Fahren unter Alkoholeinfluss zu den wichtigsten Unfallursachen.

Der Norwegische Motorradbund (Norwegian Motorcycle Union) beschloss daraufhin, ein Handbuch mit Fahrtechniken, erster Hilfe und Selbsthilfe zu erarbeiten. Doch bei der Zusammenstellung des Buches (in Zusammenarbeit mit den norwegischen Prüfbehörden) wurde schon bald deutlich, dass weder Fahrprüfer noch Fahrlehrer auf diesem Gebiet über genügend Fachkenntnis verfügten, da es an Spezialausbildungen und fachkundiger Bücher mangelte. So griffen Fahrlehrer vor allem auf das Schülerarbeitsbuch, ihre eigenen Erfahrungen und auf zufällige Veröffentlichungen in Motorradzeitschriften zurück. Prüfer wussten nicht, wie sie grobe Unzulänglichkeiten bei Fahrtechniken feststellen konnten.

Das Handbuch, Full Control, stieß auf eine überaus positive Resonanz, wovon unter anderem die vielen Briefe und E-Mails an den norwegischen Motorradbund zeugen. Kurz darauf organisierten Fahrschulorganisationen eine nationale Konferenz, wodurch Theorie und Praxis der so genannten "genauen Fahrtechnik" weiter befördert werden sollten. Dabei wurde unter anderem diskutiert, wie diese Technik in die Fahrausbildung aufgenommen und wie genauere Zielsetzungen für die Fahrprüfung entwickelt werden konnten.

In dem Workshop werden die Hintergründe und die Entwicklung der Qualitätsgewährleistung von Seiten der norwegischen Autoritäten, Motorradfahrer und Fahrausbildungen erläutert und die wichtigsten Aspekte der "genauen Fahrtechnik" und anverwandter Techniken präsentiert.

Zudem wird während des Workshops darüber diskutiert werden, warum das Handbuch auf eine derart große Resonanz gestoßen ist, und wird erläutert, aus welchen Teilen heutige Trainings für Motorradfahrer bestehen.

Name: L. Klyve

Organisation: Norwegian Public Roads Administration
(norwegische Prüfbehörde)

Nationalität: Norwegisch

Ausbildung:

- 1990 Nationale Ausbildung als Fahrlehrer
- 1988 Pädagogisches Seminar an der Universität von Oslo
(6 Monate Praktikum pädagogische Ausbildung)
- 1988 Permanente Zulassung als Motorradfahrlehrer
- 1986 Vorübergehende Zulassung als Motorradfahrlehrer
(Klasse A)
- 1985 B.A. in Biologie an der Universität von Oslo

Berufserfahrung:

- 2000 Veröffentlichung eines Buches über Technik und Sicherheit beim Motorradfahren
- Apr-Jun 99 Berater eines Untersuchungsprojekts nach der Verkehrssicherheit in Pakistan, Finnroad Oy
- 1991-heute Beratung auf dem Gebiet der Pädagogik und der Verhaltensforschung bei der Norwegian Public Roads Administration in der Gemeinde Vestfold
- 1988-91 Abteilungsingenieur bei dem Aufsichtsamt für Fahrzeuge und Führerscheine Larvik, Gemeinde Vestfold
- 1986-88 Ausbildungsleiter des nationalen Ausbildungsbüros der Gemeinde Vestfold (Statens Utdanningskontor) auf dem Gebiet von Führerscheintrainings für Mopedfahrlehrer an Real- und Hauptschulen.
- 1986-88 Fahrlehrer für Motorräder (Klasse A) an der Trafikkinstutttet Fahrschule in Larvik, Gemeinde Vestfold

Tätigkeiten:

- 1995-02 Trainings zu Motorradsicherheit und Fahrtechniken für Motorradclubs im Süden von Norwegen
- 1998- Mitglied des Norwegischen Motorradbundes
- 1990-92 Gründung eines Motorradclubs für Erwachsene (heute mehr als 200 Mitglieder), Tätigkeiten im Sekretariat für 3 Jahre.
- 1993-94 Redakteur der offiziellen Zeitschrift der norwegischen Vereinigung für humanistische Ausbildungen und Psychologie
- 1977-78 Schriftführer der norwegischen Fahrradvereinigung

Die Entwicklung einer formellen Ausbildung für Motorradfahrlehrer und Prüfer in Norwegen**(T3)**

In den letzten Jahren gab es in Norwegen zahlreiche Untersuchungen auf dem Gebiet von Motorradunfällen. Dabei galt besonderes Interesse der Frage, wie die Zahl der Motorradunfälle reduziert werden kann. Auf dieser Grundlage galt das wichtigste Ziel der Verbesserung und Erweiterung bestehender Ausbildungen und des Examens für Motorradfahrer.

Die Ausbildung für die Klasse A/ A1 ist in Norwegen verpflichtend. Die Schüler müssen dabei Fahrstunden bei einer anerkannten Fahrschule nehmen, die Inhalte der Ausbildung wurden von den Prüfinstanzen festgelegt. Es stellt sich allerdings die Frage, ob die Qualität der Ausbildung und der Prüfung und die formellen Anforderungen an Fahrlehrer und Prüfer hinreichend sind.

Gegenwärtig bestehen die formellen Zulassungskriterien für Fahrlehrer und Prüfer aus einem gültigen Führerschein Klasse A und einer einjährigen Ausbildung an der nationalen Schule für Fahrlehrer, bei der es sich um eine allgemeine Ausbildung handelt, wobei das Motorrad keine Rolle spielt. Aus diesem Grunde möchte die norwegische Prüfinstanz höhere Anforderungen für Fahrlehrer und Prüfer festsetzen.

Untersuchungen der Universität von Trondheim und von Norwegian Gallup richteten sich auf die Erfahrungen von Fahrlehrern und Prüfern und ihren formellen Qualifikationen und möglichen inhaltlichen Empfehlungen für die Ausbildung. Dabei erwies sich, dass sich sowohl Prüfer als auch Fahrlehrer hinsichtlich ihrer Erfahrungen und Qualifikationen kaum unterscheiden. Viele Fahrlehrer und Prüfer gaben an, dass sie vor ihrer jeweiligen beruflichen Arbeit 0-2 Jahre im Besitz ihres Führerscheins gewesen waren. Als Antwort auf die Frage nach dem Inhalt einer zukünftigen Ausbildung wurden folgende Aspekte genannt: Training von Techniken zum Manövrieren des Motorrades, Fahrtechniken auf Autobahnen und innerhalb geschlossener Ortschaften, Verkehrspsychologie, Methodik, Pädagogik und Methoden der Auswertung. Auf die Frage der Ausbildungsdauer sprach sich die Mehrheit der Befragten für eine Trainingsdauer von mindestens 4 Wochen im Rahmen der nationalen Ausbildung für Fahrlehrer aus. Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass mehr als 90% angaben, dass eine solche Prüfung für zukünftige Fahrlehrer und Prüfer verpflichtend sein müsse. Dieser hohe Anteil ist insofern beachtlich, dass Fahrlehrer privater Fahrschulen wahrscheinlich die Kosten für die Ausbildung selbst tragen müssen.

Die Ergebnisse dieser Untersuchungen bilden die Grundlage für unser Bemühen, die Qualifikationen von Motorradfahrlehrern und Prüfern zukünftig zu steigern und damit eine bessere Qualität der Motorradausbildung und -prüfung zu Gewähr leisten.

Name: B. Lund

Organisation: Norwegian Public Roads Administration
(norwegische Prüfbehörde)

Nationalität: Norwegisch

Ausbildung:

1999 Verkehrspsychologie

1994-1997 Norwegische Universität für Wissenschaft und Technologie, Trondheim. Fakultät der Sozialwissenschaften. Psychologie, Politikwissenschaften, Statistik für Sozialwissenschaften

1994 Oslo college - Institut für professionelle Ausbildungen.

1988-1989 Norwegisches Ausbildungszentrum für Fahrlehrer und Fahrprüfer

Berufserfahrung:

1997-heute Berater

Norwegian Public Roads Administration, Directorate of Public Roads (norwegische Prüfbehörde), Divisie Verkehrsausbildungen

- Entwicklung eines nationalen Ausbildungssystems mit Prüfungen
- Mitglied der Projektgruppe für Gesetzänderungen bei Ausbildungen und Prüfungen
- Koordinator für das nationale Motorradcurriculum und die Motorradprüfung.
- Verantwortlicher für die nationale Ausbildung von Motorradprüfern
- Entwicklung und Einführung einer Zulassung für Fahrer von so genannten Notfahrzeugen. Gesetzgebung, Lehrplan, Training der Prüfer, theoretische und praktische Prüfung.
- Entwicklung eines Lehrplans für die nationalen Führerscheinklassen T (Traktor), S (Skimotorrad), M (Moped)
- Entwicklung der mündlichen theoretischen Prüfung
- Mitglied des nationalen Motorradbundes Prüfer

1996

Norwegian Public Roads Administration, Motor Vehicle and Driving License Inspectorate. Praktische Prüfung Klasse A und B

1989-1995

Zugelassener Fahrlehrer. Eigene Fahrschule, Theorie und Praxis Klassen A und B.

Neueste Ergebnisse der Unfallforschung der Deutschen Autoversicherer mit speziellem Schwerpunkt: Bremsen mit Motorrädern**(T4)**

Ergebnisse der Bundes- und Landesämter für Statistik zeigen einen Überblick über die Unfallsituation in Deutschland mit der Einschränkung, dass sie sich nur auf die Unfallereignisse der Polizei stützen können. Das Institut für Fahrzeugsicherheit im GDV ermittelt seine Unfalldaten seit über 20 Jahren aus den Unfallakten der Versicherer und kann somit über eine größere Anzahl von Einzelheiten zum Unfall tiefer in das Unfallgeschehen eindringen.

Im Jahr 2000 startete die neueste Analyse von Motorradunfällen (AMCA Analysis of Motor Cycle Accidents) und in der vorliegenden Studie, die einen Auszug aus der Gesamtstudie darstellt, sollen die Ergebnisse von 502 Unfällen präsentiert werden. Die Unfälle datierten aus den Jahren 1998 bis 2001 und erstreckten sich über Kollisionen mit Pkw aber auch allen anderen Verkehrsteilnehmern sowie um Alleinunfälle.

Schwerpunkt dieser Untersuchung lag dabei auf der Problematik der aktiven Sicherheit und der Einflussmöglichkeit der Bremsanlage und des Bremsvermögens von Fahrzeug und Fahrer.

Es lassen sich Schwerpunkte erkennen, bei denen die Art der Bremsung zu erhöhter Verletzungsgefahr durch Stürze führen und es lässt sich nachweisen, dass heutige Bremsanlagen ohne Kombibremse und automatische Blockier Verhinderer den Motorradfahrer in Unfallsituationen benachteiligen.

Name: Thomas Kramlich

Organisation: Institut für Fahrzeugsicherheit, München

Nationalität: Deutsch

Kurzlebenslauf:

- Institut für Fahrzeugsicherheit München (IFM) im Gesamtverband der deutschen Versicherungswirtschaft (GDV)
- Institut PKW-Airbagtechnik und Fußgängersicherheit
- Sicherheit für Motorradfahrer
- Fachhochschule München
- Diplom-Ingenieur Studium im Fachbereich Fahrzeugtechnik, mit dem Schwerpunkt Sachverständigenwesen
- Lehre Maschinenbaumechaniker

Die Konstanten technischen Fortschritte erlauben heutzutage, dass „jedermann“ ein Motorrad erwerben kann, das Geschwindigkeiten von bis zu 300km/h erreicht. Die Entwicklung von Motorrädern solcher Kaliber bedeutete für die Konstrukteure deshalb auch, dass die Bremsen entsprechend anzupassen waren - und dies zu Recht. Das Beherrschen eines solchen Bremsvorgangs bedarf grosser Erfahrung, worüber die meisten Motorradfahrer nicht verfügen, da, wie man weiss, die meisten von ihnen pro Jahr durchschnittlich weniger als 3'000 Km fahren! Ja, mit dem sich auf sein Motorrad schwingen, begibt sich ein Motorradfahrer auf einen Schleudersitz! Mit dem kleinsten Fehler, den er macht wird er zum Opfer. Es gibt Mittel und Wege, diesen Problemen vorzubeugen:

- 1 üben, üben und noch einmal üben
- 2 Das ABS löst einen Grossteil dieser Probleme
- 3 Das ESC-Ventil (ESC = Emergency Stop Controller), das ich zusammen mit der Ingenieurschule Biel entwickelt habe, könnte die Sicherheit der Motorradfahrer erheblich verbessern.

Dieses Ventil ist noch nicht im Handel erhältlich, doch wurden bereits verschiedene Patente auf der Basis dieses Prinzips angemeldet. Dieser Workshop hat zum Ziel, Ihnen die neuesten Entwicklungen von Bremsystemen für Motorräder vorzustellen. Die sich in Entwicklung befindlichen Projekte können ebenfalls Teil des Programms sein.

Name: Jacques Cornu

Organisation: Cornu Master School

Nationalität: Schweiz

Berufserfahrung:

- 1993-heute Fahrlehrer beim Schweizer Rat für Verkehrssicherheit
- 1983-1991 Professioneller Motorradrennfahrer
- 1981-1982 Motorradinstrukteur auf der Rennstrecke von Lignières
- 1974-1979 Automonteur

Ausbildung:

- 1969-1973 Automonteur

Meisterschaften: Schweizer Meisterschaften

- 1977 Schweizer Meister in der 500-cm³-Kategorie
- 1978 3 Mal Schweizer Meister, in den Kategorien 250cm³, 350 cm³ und 500cm³

Langstrecken-Weltmeisterschaft

- 1982 Langstrecken-Weltmeister auf einer Kawasaki 750cm³

Grand Prix / Weltmeisterschaft

- Sieger im Grand Prix von Österreich in der 250cm³-Kategorie, Sieger im Grand Prix von Frankreich in Le Castellet in der 250cm³-Kategorie sowie im Grand Prix von Spa in Belgien, ebenfalls in der 250cm³-Kategorie.

Die Cornu Master School:

- Die Cornu Master School ist eine mobile Schule zur Perfektionierung des Motorradfahrens. Es werden verschiedene Kurse angeboten, mit dem ausschliesslichen Ziel, die Sicherheit der Motorradfahrer zu steigern.
- Seit der Gründung im Jahre 1992 haben mehr als 15'000 Personen einen unserer Kurse absolviert.

Bremsweg und Auffahrgeschwindigkeit. Die Bedeutung der Wechselbeziehung zwischen Fahrtechnik, Motorradtyp und Reifenart bei der Entwicklung von Motorradtrainings oder Aufklärungskampagnen (T6)

Die meisten Motorradfahrer sind gute Fahrer. Sie kennen ihr Motorrad und wissen, wie wichtig die optimale Bodenhaftung zwischen Reifen und Straße ist. Weniger bekannt ist hingegen, dass die Unterschiede des Bremsweges (und damit der Auffahrgeschwindigkeit) bei Änderung bestimmter Größen wie Reaktionszeit, Motorradtyp, Reifenart, Fahrkönnen des Motorradfahrers, Geschwindigkeit und Reibung der Straßendecke, u.a. sehr groß sein können. Um die Zusammenhänge besser verstehen zu lernen, wurden im Jahr 2000 in Schweden Untersuchungen durchgeführt. Wie groß die Unterschiede sein können, zeigt sich zum Beispiel bei den Ergebnissen der Bremswege (von 16 bis 23 Meter) bei einer Geschwindigkeit von 70 km/h bei unterschiedlichen Motorrädern, Motorradfahrern und Reifen. Diese unterschiedlichen Bremswege resultierten in einer Differenz der Auffahrgeschwindigkeit von 42 km/h. Ohne Reifen oder Motorräder hierbei einzubeziehen betrug die Bremsverzögerung bei drei unterschiedlichen Motorradfahrern 9, 2, 9, 9 und 10, 6 m/s². Der Unterschied zwischen dem Motorradfahrer mit der besten und dem Motorradfahrer mit der schlechtesten Fahrtechnik betrug 1, 4 m/s². Werden diese Ergebnisse auf Bremswege bei einer Geschwindigkeit von 70 km/h umgerechnet, erhalten wir Wege von 17, 7 m, 19, 1 m und 20, 5 m. Mittels Aufklärung und Training über diese Differenzen können Motorradfahrer mit nur kleinen Verhaltensänderungen ihre eigene Sicherheit erheblich steigern. Würden des weiteren Reifen mit optimaler Bodenhaftung verwendet (auch wenn sie 1000 km kürzer gefahren werden können), würde die Durchschnittsgeschwindigkeit um 5 - 10 km/h verringert, würden Bremstechniken trainiert, ohne dabei schneller zu fahren, und würde ein größerer Sicherheitsabstand eingehalten, könnte die Sicherheit auf alle Motorradfahrer gesehen weiter erheblich erhöht werden. Die Untersuchung könnte Anlass bieten, Motorradfahrer davon zu überzeugen, ihr Fahrverhalten zu ändern.

Name: Hans - Yngve Berg

Organisation: Swedish National Road Administration (schwedische Prüfbehörde)

Nationalität: Schwedisch

Ausbildung:

- 2001 Doktor der Philosophie (Sozialmedizin und Public Health Science), Universität von Linköping,
- 1994 Master der Sozialwissenschaften, (Erziehung), Universität von Linköping, Schweden
- 1992 Bachelor der Wissenschaften, (Human Resource Development und Labour Relations), Universität von Linköping, Schweden

Berufserfahrung:

- 1997-2000 Wissenschaftlicher Mitarbeiter am Swedish Road and Transport Research Institute
- 1995-1997 Wissenschaftlicher Mitarbeiter an der National Society for Road Safety
- 1991-1995 Wissenschaftlicher Mitarbeiter am Swedish Road and Transport Research Institute
- 1986-88 Naval Academy, Royal Swedish Navy, Karlskrona, Schweden.
- 1984-1985 Technischer Ingenieur bei Holmen Fiberweb, Norrköping, Schweden.

Tätigkeiten:

- Zwischen 1991-2000 hauptsächlich die Untersuchung der Probleme junger Teilnehmer im Straßenverkehrs und die Entwicklung eines schwedischen Systems der Fahrausbildungen.
- Gegenwärtig verantwortlich für Entwicklung und Forschung in Zusammenhang des schwedischen Systems für Fahrausbildungen an der Driving Standards and Licensing Division.

Advanced ist ein von der EU gefördertes Projekt, in dessen Zuge Empfehlungen für weiterführende Fahr- und Motorradausbildungen ausgesprochen werden sollen. Bei dem Projekt sind sowohl die FIM als auch Ausbildungsanbieter und andere Repräsentanten aus 12 europäischen Ländern vertreten. Untersuchungen bereits bestehender weiterführender Ausbildungen und Kurse haben gezeigt, wie groß in diesem Bereich die Unterschiede bestehender Trainingsprogramme, das Interesse und gleichzeitig die Probleme sind.

Während des Workshops, der von der KNMV (NL), einem bekannten und erfahrenen Ausbildungsanbieter, versorgt wird, sollen die Ergebnisse vorgestellt werden.

Name: Nick Sanders

Organisation: CIECA

Nationalität: Englisch

- Projektkoordinator des EU Advanced project on post-licence driver and rider training und Leiter des anstehenden, von der CIECA initiierten EU-Projekts zur Auswertung einer Reihe von Pilotprojekten für Anfängertrainings in den EU-Mitgliederstaaten
- Leiter des anstehenden, von der CIECA initiierten EU-Projekts zur Auswertung einer Reihe von Pilotprojekten für Anfängertrainings in den EU-Mitgliederstaaten

Ausbildung:

- europäische Politikentwicklung
- Verwaltung und internationale Beziehungen

Während des Workshops soll dargestellt werden, welchen Beitrag weiterbildende Fahrausbildungen und Kurse für Motorradfahrer zur Verkehrssicherheit im Allgemeinen und der persönlichen Sicherheit des Motorradfahrers im Besonderen liefern können. Hierbei sollen vor allem die Empfehlungen untersucht werden, wie sie von CIECA Advanced formuliert worden sind, und soll geprüft werden, wie sich mit Hilfe dieser Empfehlungen weiterführende Fahrausbildungen verbessern lassen können.

Name Frits Lindeman

Organisation: KNMV, Politie Regio Utrecht

Nationalität: Niederländisch

Berufserfahrung:

- Fahrlehrer für Autos
- spezialisierte er sich dann auch auf Motorradausbildungen
- hauptverantwortlicher VRO-Fahrlehrer der KNMV

Andere Tätigkeiten:

- studiert daneben an der NEA, Fachhochschule für Transport, Verkehrssicherheit und Mobilität
- Mitglieder der Kommission Verkehr und der Arbeitsgruppe Ausbildungen
- besseren Ausbildung von Motorradfahrern
- der Vertretung der Interessen von Motorradfahrern im Allgemeinen
- FIM ERT network
- IMSC
- 2001 Veiligheid Motorrijders Rijkswaterstaat
- CBR bijzondere verrichtingen 2003
- CIECA Advanced

Bisher ging es bei der Grundausbildung vor allem um den Erwerb von grundlegenden Techniken bei der Kontrolle über das Motorrad und die Förderung von idealistischem und sicherem Handeln. In weiterführenden Ausbildungen wurden diese Techniken auf Rennstrecken und öffentlichen Wegen ausgebaut und verfeinert.

Bis heute war man der Auffassung, dass Erfahrungen nur im öffentlichen Straßenverkehr gesammelt werden konnten und dass der Motorradfahrer nur auf diesem Wege - sollte er es überleben - die kognitiven Fähigkeiten entwickeln konnte, die notwendig waren, um gefährliche Situationen zu erkennen und schließlich zu vermeiden lernen.

Risikoerkennung gilt als äußerst wichtiger Aspekt beim Erwerb sicheren Fahrverhaltens. Computersimulatoren können eine Möglichkeit bieten, um die notwendigen kognitiven Fähigkeiten zu entwickeln, ohne dabei den Gefahren, die ein Training im öffentlichen Straßenverkehr mit sich bringen, ausgesetzt zu werden. CD-Roms können Motorradfahrer behilflich sein, Gefahren besser zu erkennen, da mit ihrer Hilfe erlernt werden kann, die Umgebung abzutasten, richtige Entscheidungen zu treffen, unterschiedliche Aspekte miteinander abzuwägen und die Aufmerksamkeit richtig zu verteilen.

In diesem Workshop wird die Rolle von CD-Roms als Hilfsmittel beim Training der Risikoerkennung untersucht. Als Beispiel dient die DriveSmart CD der Transport Accident Commission. Nach einer dreijährigen Forschungsphase an dem Unfallforschungszentrum der Monash Universität (MUARC) und der Verwendung von Fahrsimulatoren von ARC wurde DriveSmart für beginnende Auto- und Motorradfahrer entwickelt.

Name: R. Smith

Organisation: Motorcycle Safety Services

Nationalität: Australisch

Berufserfahrung:

- 1999-2002 Berater für VicRoads (Prüfbehörde im Staat Victoria, Australien)
- Kontrolle von Straßen und Wegen, auf denen sich häufig Unfälle ereignen
 - Entwicklung und Tests verschiedener Motorradtrainings
- 1999 Organisator der ersten Konferenz zu Risikoerkennung für Motorradfahrer in Melbourne.
- 1996-1999 2, 5 Jahre Koordinator am Unfallforschungszentrum Monash Universität von Kontrollstudien zu Krafträdern
- 1990-1996 Motorradberater bei VicRoads und hauptverantwortlicher Motorradausbilder für das Training und die Beurteilung von Prüfern und Lehrern beim VicRoads Motorradtrainingsprogramm

Andere Tätigkeiten:

- Entwicklung neuer elektronischer Methoden der Motorradausbildung und der Prüfung.
- Untersuchung von Motorradunfällen und Rekonstruktion.
- Untersuchung gebrauchter Motorräder.
- Freiberuflicher Journalist.
- Anbieter von Trainings für Motorradfahrer
- Entwicklung des heute anerkannten Systems von Trainingsanbieter in Victoria.
- Einführung des heutigen MLST.
- Initiator des Dienstes für Motorradsicherheit.

Stellungen und Ämter

- Präsident der Australian Rider Trainers Association (Australische Vereinigung von Motorradausbildern)
- Mitglied des Victorian Motorcycle Advisory Council (Beratungsgremium für Motorräder in Victoria)
- Mitglied des Australian College of Road Safety (Australischer Bund für Verkehrssicherheit)
- Leiter - Motorcycle Safety Services (Dienst für Motorradsicherheit)

In diesem Workshop wird die Geschichte des Risikoerkennungstests erläutert und der Prozess dargestellt, der schließlich dazu führte, den Risikoerkennungstest als Prüfungsteil in die theoretische Fahrprüfung aufzunehmen. Neben einer Darstellung, wie der Test im Einzelnen abgenommen wird, werden gegenwärtige Entwicklungen, ausstehende Arbeiten und die zu Grunde liegenden Strategien behandelt.

Der Entscheidung, den Risikoerkennungstest als integralen Bestandteil der theoretischen Prüfung aufzunehmen, lagen die Verkehrssicherheit, verschiedene Untersuchungen und die Erkenntnis zu Grunde, dass durch zusätzliche Ausbildungen und Trainings Anfänger die erforderlichen Fähigkeiten erwerben können.

Name: T. Wedge

Organisation: Driving Standards Agency (englische Prüfbehörde)

Nationalität: Englisch

Berufserfahrung:

1997-heute Stellvertretender Leiter Fahrprüfungen
Aufgaben:

- Qualitäts- und Niveauekontrolle bei Fahrprüfungen
- Technische Beratung in Bezug auf ganz unterschiedliche Aspekte der Fahrausbildung und der Fahrprüfungen

Erfahrung auf dem Gebiet der Einführung von Initiativen zur Verkehrssicherheit und der Analyse von Daten nach der Prüfung

1984-1997 Prüfer, leitender Prüfer South Wales, Mitglieder der Cardington Trainer.

- Bei der Revision der praktischen Prüfung (durchgeführt vom Transportforschungslaboratorium TRL) Mitglied der Beratergruppen des Ministeriums für Verkehr.
- Koordinator der Beiträge der Abteilungen für Verkehrssicherheit der DTLR, DSA und TRL, beteiligt an der Revision der praktischen Prüfung im Jahr 1999.
- Ab 1997 aktiv an der Entwicklung eines Tests zur Risikoerkennung in England beteiligt.
- Ab 1999 hauptverantwortlich bei der Entwicklung des Tests zur Risikoerkennung
- Mitglied der Vereinigung der industriellen Offiziere der Verkehrssicherheit.

In den letzten 10 Jahren wurden aufgrund neuer Gesetze und mithilfe neuer Technologien ganz unterschiedliche Arten von Motorradkleidung auf den Markt gebracht.

Früher bestand Motorradkleidung lediglich aus Leder, sei es als Rennanzug oder als Tourenanzug. Lederkleidung war in Nordeuropa - vor allem in den Niederlanden, in Deutschland und Skandinavien - äußerst beliebt. Motorradfahrer, die sich auch gegen die Witterungsverhältnisse schützen wollten, benutzten daneben einen "Überanzug". In anderen Ländern (vor allem in England) trugen viele Motorradfahrer über ihrer normalen Kleidung Wasser abweisende oder Wasser dichte Kleidung (oft mit einer thermischen Schicht versehen), die im Falle eines Unfalls nur wenig Schutz bot.

In den letzten Jahren stehen stets mehr Kleidungsartikel aus Mischmaterialien zur Verfügung, die sowohl vor den Witterungsverhältnissen als auch bei Unfällen Schutz bieten können. Die Herstellungskosten dieser Kleidung sind relativ niedrig, aggressive Werbekampagnen preisen zudem die schützenden Eigenschaften an.

Seit die Europäische Richtlinie zur Persönlichen Schutzausrüstung in Kraft getreten ist, haben europäische Autoritäten mit der Frage gekämpft, ob in Anbetracht der Anforderungen, die in der Richtlinie an Schutzkleidung gestellt werden, diese Ausrüstungsartikel (die vor allem für den Privatgebrauch entwickelt wurden) unter dieses Gesetz fallen oder nicht. Ein Kompromiss zwischen der Industrie, den Konsumenten und der Europäischen Union hat schließlich zu einem CE Zertifikat für einzelne schützende Ausrüstungsteile geführt, nicht aber für die Kleidung im Ganzen.

Ein weiteres Problem entsteht durch die Unsicherheit über moderne Motorradkleidung, die eher als Modeausrüstung, nicht aber als wirkliche Schutzkleidung zu bewerten ist. All diese Entwicklungen lassen bei den Konsumenten Fragen laut werden, so zum Beispiel warum die Qualität teurer Kleidung oft zu wünschen übrig lässt oder warum ein CE-Schutz bei vielen teuren Produkten oft derart niedrig ist.

Schließlich besteht Besorgtheit darüber, dass große Mengen illegal markierter Kleidung auf den Markt kommt, die nur angeblich den Anforderungen zu genügen scheinen.

Name: John W. Chatterton-Ross

Organisation: FIM

Nationalität: Englisch

Motorradlaufbahn:

- Motorradfahrer seit 1968; Rennen 1977-1980.
- Mitglied des Vorstandes der British Motorcyclists Federation Rider Training Scheme (englischer Motorradbund für Trainingsprogramme)
- Präsident der Arbeitsgruppe Mobilität und Sicherheit der UEM (Union Européenne de Motocyclisme - Vereinigung der FIM auf dem europäischen Festland).
- Mitglied der Kommission für Mobilität, Transport, Verkehrssicherheit und Öffentlichkeitsarbeit der FIM (Fédération Internationale de Motocyclisme).

Ausbildung:

- Bachelor of laws, Universität von London

Berufserfahrung:

- Polizeioffizier bei der Thames Valley Police, England
- Gegenwärtig bei einer Sondereinheit als Sicherheitsdirektor bei der Gemeinde beschäftigt.

Name: Dries Hop

Organisation: PIVM

Nationalität: Niederländisch

Berufserfahrung:

- Polizeiarbeit
- Dozent für Fahrausbildungen an der polizeilichen Fachschule für Verkehr
- Koordination und Begleitung der Motorradausbildungen an der polizeilichen Fachschule für Verkehr
- Abteilung Ausbildungen für den Straßenverkehr
- verantwortliche für technische Ausbildungen
- Fachdozent/ wissenschaftlicher Mitarbeiter im Bereich technischer Unfallanalyse (von allem bei Unfällen von Zweirädern)

Ausbildungen:

- autotechnische Ausbildung
- Fahrausbildung bei der polizeilichen Fachschule für Verkehr

PIVM:

Das polizeiliche Institut für Verkehr und Umwelt (PIVM), wo Dries gegenwärtig arbeitet, ist das Ausbildungszentrum für die niederländische Polizei auf den Gebieten Verkehr, Umwelt und polizeilichen Fahrpflichten. Das PIVM richtet sich sowohl auf strategische, taktische als auch operationelle Aspekte polizeilicher Aufgaben. Regionale Gruppen sind für die Aktivitäten im Bereich der Ausbildung verantwortlich, wobei die Übungsrennstrecke in Lelystad benutzt wird. Die Ausbildungsgruppe sorgt auf Basis der Vorschläge der einzelnen Korps und eigenen Untersuchungen für eine ständige Erneuerung und Anpassung der Ausbildung, wodurch eine hochwertige Ausbildung Gewähr leistet wird. Das Informations- und Sachverständigenzentrum sorgt für einen Austausch von Fachinformationen über die digitale Netzwerke. Fragen aus der Praxis werden online von der Hotline beantwortet. Das PIVM versorgt auch international Trainingsprogramme. curviten.doc

Ein Workshop über die wichtigsten technologischen Entwicklungen im Bereich der Motorradhelme und deren Auswirkungen für die Sicherheit von Motorradfahrern. Daneben eine Darstellung der Philosophie von Arai unter dem Aspekt des Kopfschutzes und der Bedeutung eines guten Helmes.

Name: Hans van der Ree

Stellung: Leiter der technischen Abteilung

Spezialisierung: Technik.

- Verantwortlich für alle Aspekte im Zusammenhang der Helmlizenzungen; technische Seminare, Schulungen im technischen Bereich von Personal, Händlern und Importeuren.
- Verantwortlich für das technische Know-how von Mitarbeitern im Bereich der technischen Unterstützung von Rennen, Händlern, etc.

- Entstehungsgeschichte, Projektverlauf und Anforderungen an das Projekt MMvG
- **Sander Bison.**
- Technische Möglichkeiten der Motorräder
- **Rob Janssen.**
- Orthesen und Prothesen für Motorradfahrer.
- **Wilfred Mijnheer.**
- Fahrhinweise und Demonstration von (angepassten) Motorrädern.
- **Theo Koops.**

Rob Janssen

Allround Technical Assist. Rob Janssen ist Koordinator des Projekts "Motormobilität voor Gehandicaptten" [Motorrad - Mobilität für Behinderte] (MMvG). Er war tätig in der Motorradbranche, kommt selbst aus dem Motorradsport und hat sich als Techniker besonders auf behindertengerechte Motorräder mit oder ohne Seitenwagen spezialisiert.

Wilfred Mijnheer

Wilfred Mijnheer ist als orthopädischer Feinmechaniker bei der Firma Stel in Vries an dem Projekt beteiligt. Sein Hobby ist Motorradfahren, wodurch er sich in die Probleme von Motorradfahrern mit eingeschränkten Funktionen, hineinversetzen kann. Er ist in die Herstellung von Orthesen und Prothesen für das Fahren von Motorrädern spezialisiert.

Theo Koops

Verkeers Educatief Centrum Koops. Theo Koops ist Fahrlehrer für alle Klassen und spezialisiert auf Fahrunterricht für behinderte Motorradfahrer (mit oder ohne Seitenwagen). Theo Koops ist neben seiner Mitarbeit an dem Projekt MMvG auch Koordinator bei der KNMV, wo er für die Begleitung von Kollegen und für weiterführende Fahrausbildungen für Motorräder mit oder ohne Seitenwagen zuständig ist.

Sander Bison

CBR. Sander Bison ist als Fachmann für praktische Fahreignung an dem Projekt beteiligt. Dabei ist er im Zusammenhang der Fahreignung verantwortlich für die Einhaltung der Vorschriften und der Bestimmungen. Erfahrungen mit Motorrädern mit oder ohne Seitenwagen machte er während seiner Tätigkeit bei der Verkehrspolizei der Gemeinde Amsterdam.

Name: Rob Smith

Organisation: Motorcycle safety services

Nationalität: Australisch

Im Hurt-Bericht aus dem Jahr 1981 werden im Zusammenhang der Motorradbeherrschung drei Aspekte des Fahrkönnens für die Vermeidung von Unfällen ausgewiesen.

- 1 Bremsen
- 2 Ausweichen
- 3 Kurvenfahren

Seit dem Erscheinen dieses Berichts gab es zahlreiche Versuche, Motorradfahrer in diesen drei Aspekten des Fahrkönnens zu trainieren, um die Motorradsicherheit zu erhöhen. Den bestehenden Trainingsmethoden fehlte es bisher allerdings an Genauigkeit und vor allem an einer objektiven Möglichkeit, die Ergebnisse zu messen.

1993 führte der Staat Victoria (Australien) den Motorcycle Licence Skill Test (MLST) ein, ein offizielles, elektronisches Kontrollsystem, mit dessen Hilfe die Geschwindigkeit, mit der Motorradfahrer in eine Kurve einfahren, und die Reaktionen der Motorradfahrer in Gefahrensituationen gemessen werden konnten. Hierbei waren auch die Aspekte des Bremsens, Ausweichens und Kurvenfahrens impliziert. Diese Methode erlaubte eine objektivere Messung des Fahrkönnens und erwies sich als verwaltungstechnisch durchführbar. Etwa 72.000 Motorradfahrer haben mit dem MLST ihre Fahrerlaubnis erworben.

Mittlerweile liegt eine neue Version des MLST vor, der Motorcycle Operator Training Assessor (M.O.T.A), der den MLST mit einer höheren Testverlässlichkeit, weiterführenden Trainingsmethoden und möglichen Bewertungskriterien erweitert.

Während des Workshops werden Vor- und Nachteile des Systems vorgestellt und diskutiert, die Möglichkeiten der neuen Methode präsentiert und schließlich das neue System vorgeführt werden.

Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V.:
Gerhard von Bressendorf, Günter Luppert, Theodor
Heinemann

In dem Workshop werden die Grundfahraufgaben in Umsetzung von Annex II vorgestellt, im Einzelnen beschrieben und die Fehlerbewertung dargestellt.

Grundfahraufgaben der Klassen A und A1

1	Fahren eines Slaloms mit Schrittgeschwindigkeit (5 x 3,5 m Abstand)		O
2	Abbremsen mit höchstmöglicher Verzögerung		O
3	Ausweichen ohne Abbremsen		O
4	Ausweichen nach Abbremsen		O
5	Slalom (4 x 7m Abstand)	innerhalb dieser	A
6	Langer Slalom (4 x 9m / 2 x 7m Abstand)	2 Aufgaben	
7	Fahren mit Schrittgeschwindigkeit geradeaus	innerhalb	A
8	Stop and Go	dieser 3	
9	Kreisfahrt (4,5 m Halbmesser)	Aufgaben	
Summe der zu fahrenden GFA			6

O = obligatorisch / A = alternativ

Die Aufgaben sind noch nicht amtlich verabschiedet und befinden sich im Stadium der Planung.

Name: G. von Bressendorf

Organisation: Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V.

Nationalität: Deutsch

Kurzlebenslauf:

- seit 1999 Stellvertretender Vorsitzender der Europäischen Fahrlehrer Assoziation
- seit 1995 Mitglied im Vorstand der Deutschen Fahrlehrer-Akademie e. V.
 - Mitglied im Vorstand des Deutschen Verkehrssicherheitsrates e. V.
- seit 1994 Vorsitzender der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V.
- seit 1988 Mitglied im Geschäftsführenden Vorstand der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V.
- seit 1981 Vorsitzender des Landesverbandes Bayerischer Fahrlehrer e. V.
- seit 1978 Autor verschiedener Fahrschul-Lehrbücher für die Klassen 2 und 3 Berater für Lehrmaterial der Klasse 1
 - Mitautor von zahlreichen Fahrschul-Lehrfilmen
- 1967 Eröffnung einer eigenen Fahrschule
- seit 1962 Fahrlehrer aller Klassen
- 1958-1964 Dienst bei der Bundeswehr

Annex 2 der EU-Richtlinie 2000/ 56 beschreibt die Änderungen der Motorradprüfung in Europa, die im Oktober 2005 eingeführt sein müssen. Ziel dieser Änderungen ist eine Erhöhung der Verkehrssicherheit. Wie die europäischen Unfallstatistiken zeigen, sind Motorradfahrer im Straßenverkehr besonders gefährdet. Motorradfahrer müssen aus diesem Grunde adäquat mit ihrem Motorrad umzugehen lernen, wollen sie vermeiden, dass sie in Unfälle mit anderen Teilnehmern des Straßenverkehrs verwickelt werden.

Die erlassenen Änderungen der Fahrprüfung, wie sie in Annex 2 der Richtlinie umschrieben sind, werden sich als ein geeignetes Mittel erweisen um zu Gewähr leisten, dass Motorradfahrer ein optimales Training erhalten, mit ihren Maschinen sowohl bei niedrigen als auch hohen Geschwindigkeiten umzugehen lernen und somit auf ein sicheres Fahren vorbereitet werden.

Während des Workshops werden die Änderungen, wie sie in der neuen Richtlinie festgelegt wurden, erläutert und die Auswirkungen für die unterschiedlichen Länder (England, Frankreich, Niederlande und Schweden) dargestellt werden. Nach dieser theoretischen Einführung werden die unterschiedlichen Länder die neuen Grundfahraufgaben demonstrieren. Die Teilnehmer werden dabei die Gelegenheit haben, auf eigenen Motorrädern die vorgestellten Grundfahraufgaben selbst auszuprobieren.

Name: R. Cummins

Organisation: Driving Standards Agency (englische Prüfbehörde)

Nationalität: Englisch

Berufserfahrung

- 1996-heute* Leiter Führerscheinprüfungen Aufgaben
- Hauptverantwortlicher für die Qualität der Führerscheinprüfungen, die Registrierung offiziell anerkannter Fahrlehrer, die Basisausbildung (CBT) von Motorradfahrern, die freiwillige Registrierung von Fahrlehrern für schwere Fahrzeuge und Autoparks. Zusätzlich Vorgesetzter aller Fahrprüfer, die nicht der DSA angeschlossen sind.
- 1991-1996* Stellvertretender Leiter Führerscheinprüfungen
- Stellvertretender Regionalleiter Nord
 - Einsatzleiter Midlands
- 1988-1991* verantwortlicher Fahrprüfer
- 1983-1987* Fahrlehrer
- 1977-1983* Prüfer

Andere Tätigkeiten

- Mitglied der CIECA Expert Advisory Group
- erarbeitet Zielsetzungen der DSA um die Zahl der tödlichen Unfälle unter jungen und beginnenden Lastkraftfahrern zu senken, in Entsprechung der nationalen Vorgabe der DTLR, die 2010 erreicht sein muss.

Name: N. E. Torgå

Organisation: Swedish National Road Administration (schwedische Prüfbehörde)

Nationalität: Schwedisch

Berufserfahrung:

- Fahrlehrer bei einer Fahrschule (6 Jahre)
- Prüfer (24 Jahre)
- Abteilungsleiter (1 Jahr)

Andere Tätigkeiten:

- Ausarbeitung der Fragen zum theoretischen Examen (7 Jahre)
- Verantwortlich für die Ausbildung von Motorradprüfern (8 Jahre)
- Verantwortlich für die Ausbildung staatlicher Motorradfahrlehrern (6 Jahre)

Name: H. Schipper

Organisatie: CBR

Nationaliteit: Nederlands

Berufserfahrung:

- 2000-heute* Dozent für Fachtechnische Schulung des CBR mit Spezialgebiet A
- 1990-2000* Fahrprüfer B, E + B , A und AA, CBR Region Ost
- 1977-1990* Verkehrsabteilung Reichspolizei, Motorradüberwachung

Während des ABS-Workshops können die Teilnehmer unter Normalbedingungen und Ausnahmesituationen testen, welche Auswirkungen das Bremsen bei Motorrädern hat, die mit ABS oder/ und DCBS (Dual Combined Break System) ausgerüstet sind. Der Einsatz eines kombinierten ASB und DCBS Bremssystems könnte Motorradunfälle mit manchmal tödlichem Ausgang verhindern.

Da die KNMV als Motorradvereinigung aktiv an der Entwicklung weiterführender Fahrausbildungen und Kurse beteiligt ist, ist sie häufige Gesprächspartnerin in zahlreichen Beratungsgremien. Dabei bringt sie die Verkehrsunsicherheit für Moped- und Motorradfahrer zur Sprache und trägt Lösungskonzepte an. Daneben prüfen Fahrlehrer der KNMV-VRO regelmäßig infrastrukturelle Maßnahmen, wie die dynamischen Schwellen und die dynamische Fahrbahnmarkierung. Auf diese Weise versucht sich die KNMV für die Entwicklung neuer Verkehrsobjekte einzusetzen, um so - neben einer guten Fahrausbildung - zur Vermeidung von Gefahrensituationen für Motorradfahrer beizutragen.

Name: Arjan Everink

Organisation: KNMV

Nationalität: Niederländisch

Berufserfahrung:

- Ausbildung und Verkehrssicherheit mit einer eigenen Motorradfahrerschule
- qualifiziert als Fahrlehrer der KNMV-VRO
- KNMV im Bereich Ausbildung
- Verantwortlich für die Koordination und die Entwicklung unterschiedlicher weiterführender Fahrausbildungen und Kurse

Tätigkeiten:

- nimmt derzeit an der NEA, der Fachhochschule für Transport und Logistik, an dem Lehrgang Verkehrssicherheit & Mobilität teil

Pflichtgrundausbildung (CBT) und die neuen Grundfahraufgaben in der praktischen Prüfung (P6)

Eine kurze Darstellung der neuen Pflichtgrundausbildung der DSA, begleitet von Ausschnitten aus dem neuen Ausbildungsvideo, von den Anfängen bis zu gegenwärtigen Entwicklungen.

Danach werden einzelnen Teile der Pflichtgrundausbildung und die neuen Grundfahraufgaben demonstriert.

Name: P. Collis

Organisation: Driving Standards Agency (englische Prüfungsbehörde)

Nationalität: Englisch

Berufserfahrung:

- 2001- heute* Leiter der Fahrlehrerabteilung beim Ausbildungs- und Entwicklungszentrum, Cardington, Bedfordshire
Aufgaben:
- Organisation von Ausbildungen und Trainings
 - Koordination aller Aspekte der Fachausbildung
 - Auswertung von Qualität, Deutlichkeit und Niveau
 - Erkennung und Aufnahme von Wünschen und Bedürfnissen von Fahrlehrern und Schülern hinsichtlich von Ausbildung und Weiterentwicklung
 - Entwicklung neuer Trainingsprogramme; Erweiterung und Einführung gegenwärtiger Trainingsprogramme
- 1996* Fest angestellter Fahrlehrer für die Fahrlehrerabteilung,
1990 Zeitlich angestellter Fahrlehrer für die Fahrlehrerabteilung, Cardington
- Training für Fahrlehrer und Prüfer mit Autos, Motorräder, Lastkraftwagen und Bussen
 - 1985-1995* Prüfer; alle Führerscheinklassen Region Nord-London
 - spezialisiert in der Beurteilung von Fahrlehrern, die verantwortlich für CBT sind
 - einer der Prüfer, zu deren Zuständigkeitsbereich der Cardington Special Test gehört, der die ständige Ausbildung und Weiterentwicklung von Prüfern zum Ziel hat

Name G. Shaw

Organisation: Driving Standards Agency (englische Prüfbehörde)

Nationalität: Englisch

Berufserfahrung:

DSA, Technische Qualitätsbranche

Aufgaben:

- Qualitäts- und Niveauekontrolle bei Fahrprüfungen
- Technische Beratung in Bezug auf ganz unterschiedliche Aspekte der Fahrausbildung und der Fahrprüfungen bei Kfz und Motorrad
- Projektbegleitung, wie das neue Verzeichnis der Autoparktrainer, umweltfreundliches Fahren, etc.
- Einführung einer freiwilligen Registrierung von PCV-Fahrlehrern und Revision der Motorradprüfung.
- Leitender Prüfer der Region Midlands und Ost
- Polizist bei der Verkehrspolizei Staffordshire, mit den Spezialgebieten Prüfungen, Untersuchungen von Unfällen und Initiativen zur Verkehrssicherheit.
- Regionalleiter, bei einer großen Fahrschule verantwortlich für die Entwicklung und die Einführung von Fahrzeugtrainings
- Mitglied der Cardington Trainer, qualifiziert für Ausbildungen aller Klassen und den Cardington Special Test
- War tätig im Zusammenhang der neu eingeführten DSA-Kontrollen weiterführender Fahrausbildungen; Mitglied der DSA-Arbeitsgruppe in Bezug auf alle Trainingsaspekte für Notfahrzeuge mit optischen und akustischen Sirenen

Wo befindet sich der Prüfer während der praktischen Fahrprüfung?

(P7)

Ein Workshop darüber, wo sich der Prüfer bei der Fahrprüfung befindet, und über die Vor- und Nachteile der unterschiedlichen Systeme, die in den drei Ländern angewandt werden.
(Niederlande: Prüfer folgt dem Prüfling in einem Auto;
Schweden: Prüfer folgt dem Prüfling auf einem Motorrad;
Norwegen: Prüfer sitzt hinter dem Prüfling auf demselben Motorrad).

Name: T.J.A. Blauwhof

Organisation: CBR

Nationalität: Nederlands

Berufserfahrung:

- 1995-heute Dozent für Fachtechnische Schulung des CBR mit Spezialgebiet A
- 1989-1995 Fahrprüfer Klassen A und B, CBR Region W-N
- 1990-1992 Dozent Polizei bei der Verkehrsbehörde in Apeldoorn; alle Klassen
- 1984-1990 Fahrlehrer bei der Verkeersschool Gemeentepolitie Noordwijkerhout (Fahrschule der Gemeindepolizei in Noordwijkerhout); alle Klassen

Name: P. de Haan

Organisation: CBR

Nationalität: Niederländisch

Berufserfahrung:

- 2000-heute Dozent für Fachtechnische Schulung des CBR mit Spezialgebiet A ab September 2002
- 1996-2000 Fahrprüfer B und E-B, CBR Region Ost
- 1994-1996 Regionalpolizei Kennemerland
- 1981-1994 Gemeindepolizei Haarlemmermeer

Name: L. Per-Olof Nilsson

Organisation: SNRA, Swedish National Road Association (Schwedische Prüfbehörde)

Nationalität: Schwedisch

Berufserfahrung:

- Abteilungsleiter Ausbildungen und Fahrprüfungen
- Büroleiter Ausbildungen und Fahrprüfungen
- Fahrprüfer
- Fahrlehrer bei einer Fahrschule

Andere Tätigkeiten:

Ausbildung von regionalen Motorradprüfern
Ausbildung von Motorradfahrlehrern

Name: Jansen J.J

Organisation: CBR

Nationalität: Niederländisch

Ausbildung:

- 1999 Fahrprüfer CDE
- 1998 Anwendung WRM Fahrlehrer
- 1991-1995 Diverse Gleitschutz/ Sicherheitstrainings
- 1991 Fahrprüfer Auto
- 1990 VRO (Motorrad) Polizei Verkehrsbehörde
- 1990 Schulpädagogik "neue Unterrichtsmethoden"
- 1989 Weiterführende Ausbildung schwere Fahrzeuge
- 1984 Motorradfahrlehrer
- 1983 Fahrerdiplom Berufsgütertransport
- 1976 Fahrlehrer Auto

Berufserfahrung:

- 2000-heute Koordinator Fahrkönnen Auto, Motorrad und Moped
- 1997-2000 Ausbilder Prüfer Auto und Motorrad
- 1991-2000 Fahrprüfer Auto und Motorrad (darunter Führerscheine für Behinderte)
- 1989-1991 Hauptfahrlehrer Motorrad
- 1976-1991 Eigene Fahrschule / Fahrlehrer

Name: B. Lund

Organisation: Norwegian Public Roads Administration

Nationalität: Norwegisch

Name: L. Klyve

Organisation: Norwegian Public Roads Administration

Nationalität: Norwegisch

FIM

Die FIM ist eine Organisation, die sich weltweit für den Motorradsport einsetzt. In der FIM sind insgesamt sechs kontinentale und 85 nationale Föderationen und einige andere Gruppen vereinigt. Die Fernsehrechte, das Marketing und die Werbung verschiedener Rennen werden von Vertragspartnern koordiniert. Die 25 Mitarbeiter im Sekretariat des Hauptbüros der FIM sind für die allgemeine Verwaltung aller Bereiche, in denen die FIM tätig ist, verantwortlich.

Neben dem Motorradsport ist die FIM auch auf anderen Gebieten aktiv, wie zum Beispiel im Tourismus. Man denke hierbei an das Motorrad als Freizeitverkehrsmittel oder an Themen, die im Zusammenhang der Öffentlichkeitsarbeit und der Verkehrssicherheit stehen. Daneben beschäftigt sich die FIM auch mit Themen wie Umwelt und Entwicklung von Motorrädern im Allgemeinen. Die FIM ist in Brüssel in der Europäischen Union durch einen Vermittler vertreten, wo für die Verteidigung der Interessen aller Benutzer von Zweirädern gekämpft wird.

Tätigkeiten auf dem Gebiet von Verkehrssicherheit und Öffentlichkeitsarbeit werden in Zusammenarbeit mit anderen Motorradorganisationen, der Motorradindustrie und (Organisationen für) Fahrlehrer und Prüfer durchgeführt.

Seit 1996 ist die FIM für das Projekt "The Experienced Rider Trainer Network" (Netzwerk für erfahrene Motorradfahrlehrer) verantwortlich. Im Rahmen dieses Projekts werden Know-how und "best practice" im Zusammenhang weiterführender Motorradausbildungen ausgetauscht. Die Mitglieder dieses Netzwerkes nehmen auch an BikeSafety teil und haben im Anschluß ein spezielles Training zu Risiko vermeidendem Fahrverhalten.

KNMV

Die KNMV ist nicht nur ein Motorradbund, sondern zugleich auch eine Organisation die die Interessen von Motorradfahrern vertritt. Um diese Aufgabe erfüllen zu können, ist die KNMV in regionalen und überregionalen Gremien und Arbeitsgruppen vertreten. Da die Gesetzgebung zunehmend aus Brüssel kommt, sind wir über die Dachorganisation FIM auch in ganz Europa tätig.

Die Vertretung der Interessen unserer Mitglieder kennt verschiedene Aspekte. So muss die KNMV nicht nur darüber wachen, dass Motorradfahren interessant und finanzierbar bleibt, sondern auch gleichzeitig dafür sorgen, dass gefährliche Situationen der Infrastruktur beseitigt werden. Da die KNMV auf dem Gebiet von Motorradausbildungen im Besitz eines eigenen Qualitätssiegels ist, ist die Vereinigung eine geschätzte Gesprächspartnerin in Arbeitsgruppen, die sich in den Niederlanden mit der Verkehrssicherheit beschäftigen. So ist die KNMV im OVV (Overlegorgaan Verkeer en Vervoer - Beratungsgremium Verkehr und Transport) des niederländischen Verkehrsministeriums und in überregionalen Foren für Motorrad und Motorradfahrer, wo unterschiedliche Organisationen gegen "Motorrad schädliche" Maßnahmen und Situationen kämpfen, vertreten. Zudem ist die KNMV auf regionaler Ebene in unterschiedlichen Arbeitsgruppen der ROV (Regionale Organen Verkeersveiligheid - Regionale Organe Verkehrssicherheit) und in einer Arbeitsgruppe der niederländischen Straßen- und Wasserbaubehörde vertreten, wo unter anderem gemeinsam mit TNO untersucht wird, welche Möglichkeiten es gibt, die Sicherheit von und auf Autobahnen zu erhöhen. Bei Problemen steht die KNMV ihren Mitgliedern mit Rat und Tat zur Seite, manchmal nur in Form von Beratungen, bei Fällen, die das Interesse von Motorradfahrern im Allgemeinen betreffen, auch auf höheren Ebenen. Auch die politische Lobby innerhalb diverser Instanzen stellt einen wichtigen Aspekt der Arbeit der KNMV dar.

Séminaire BikeSafety 2002

les 3 et 4 octobre 2002 sur le circuit TT de Assen aux Pays-Bas

Chers participants, mesdames et messieurs,

Au nom de la CIECA, je vous souhaite à tous la bienvenue à Assen, aux Pays-Bas, à l'occasion du séminaire BikeSafety 2002.

La CIECA est la commission internationale regroupant les autorités responsables du permis de conduire et est active dans les domaines de la sécurité routière et des examens de conduite. La CIECA est composée des autorités responsables des examens de conduite dans 31 pays à travers le monde. Notre objectif consiste à jouer un rôle majeur afin de contribuer à l'amélioration de la sécurité routière et d'encourager le développement de normes communes d'un haut niveau pour les examens de conduite dans tous les pays membres. Nous collaborons aux projets de la Direction Générale des Transports et de l'Energie de la Commission européenne qui émet des recommandations de "meilleure pratique" pour les certifications de conduite dans l'UE et dans le monde entier.

La CIECA, acronyme de "Commission Internationale des Examens de Conduite Automobile", a été fondée en 1956. Elle regroupe en tout 32 autorités responsables du permis de conduire en Europe de l'Ouest, centrale et de l'Est, en Afrique du Nord, en Israël, en Australie et en Nouvelle-Zélande. La CIECA a un statut d'observateur auprès de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies et est également membre du Conseil européen de la sécurité routière (ETSC).

Le développement de nos activités s'est accéléré depuis 1993, parallèlement à l'arrivée du Marché unique et à l'introduction des règlements européens détaillés relatifs aux permis de conduire. Depuis lors, nous sommes devenus une organisation d'information qui gère l'échange d'expériences et de données entre ses membres et d'autres parties intéressées. Plus récemment, nous avons mis en œuvre un certain nombre de projets sous le contrôle de la Commission européenne.

Cette fois, c'est le motocycliste qui fait l'objet de toute notre attention. La raison en est simple : sur les routes de l'Union européenne, le taux de mortalité des motocyclistes est 20 fois plus élevé que celui des passagers des voitures. De tous les usagers de la route, les motocyclistes sont de loin les plus exposés aux risques de blessures. En effet, 98% des motocyclistes sont blessés lors d'un accident. Pour combattre ce fléau, de nouvelles technologies sont sans cesse développées pour augmenter la sécurité des motocyclistes. Parmi les développements les plus récents, relevons : des systèmes de freins combinés (donnant aux conducteurs moins expérimentés une commande mieux répartie de la puissance de freinage) ont été mis au point, différentes motos sont aujourd'hui équipées de l'ABS et de nouveaux matériaux sont utilisés pour augmenter la protection offerte par les vêtements.

En septembre 2000, l'Union européenne a émis une nouvelle directive de la Commission (2000/56/CE). Cette directive présente dans les grandes lignes les prescriptions minimales relatives aux examens de conduite, certaines prescriptions devant être mises en œuvre pour le 30 septembre 2003. La différence la plus significative vis-à-vis de la précédente directive réside au niveau des manœuvres particulières imposées aux motocyclistes durant l'examen de conduite.

Par le biais du séminaire BikeSafety 2002, nous souhaitons vous présenter quelques-uns des plus récents développements technologiques et vous donner la possibilité d'y réagir et d'expérimenter certaines nouveautés. Nous souhaitons également vous présenter différentes interprétations et opinions concernant la nouvelle directive et vous permettre autant que possible d'exprimer votre point de vue.

Nous espérons dès lors que ce séminaire BikeSafety 2002, organisé sur le magnifique circuit TT d'Assen, sera un grand succès, un événement qui restera gravé dans nos mémoires et qui marquera une étape importante vers une meilleure sécurité pour les motocyclistes !

Willem Vanbroeckhoven
Président de la CIECA

Au début du workshop, M. Andreas Grünewald expliquera à l'auditoire l'importance du port de vêtements de protection appropriés lorsque l'on conduit une moto non couverte. Il accompagnera sa démonstration d'une courte vidéo.

Ensuite, nous ferons un petit voyage dans le temps et découvrirons l'évolution des combinaisons de moto de manière à comprendre l'importance des recherches et de la conception de nouveaux systèmes.

Nous aborderons également les différences au niveau des connexions mentales analytiques entre les différents types de motocyclistes, afin de pouvoir toucher tous les groupes de motocyclistes. Ainsi, certains types de motocyclistes semblent moins conscients de l'obligation de porter un casque, etc. Par contre, les conducteurs sportifs accordent une attention toute particulière aux vêtements très tendance.

Les vitesses de conduite sont très souvent plus élevées qu'on ne le pense, ce qui accroît le risque d'accidents et de blessures. Les conseils relatifs au confort et à la résistance des combinaisons nous apportent des réponses quant aux tendances actuelles, basées sur les études des accidents et l'avis des instructeurs.

Notre but est de rechercher ensemble des solutions et d'envisager comment obliger les motocyclistes à porter des vêtements de protection appropriés durant les cours de conduite et plus tard, sur la route. Naturellement, la loi devrait également prévoir cette obligation de porter des vêtements de protection.

Nom: Andreas Grünewald

Organisation: Fahrsicherheitszentrum Andreas Grünewald

Nationalité: Allemand

- Responsable pour la formation de véhicules de toutes catégories
- Membre actif de la Landesverbands sächsischer Fahrlehrer (Association des auto-écoles) à Leipzig
- Qualifié à donner des cours de sécurité pour automobilistes et motocyclistes
- Responsable pour le training annuel des associations d'instructeurs d'auto et de moto

Diverses études approfondies menées en Norvège entre 1988 et 1989 et portant sur les accidents impliquant des motocyclistes ont révélé un manque évident d'aptitudes techniques chez les motocyclistes. Abstraction faite des accidents graves dus à une vitesse trop élevée et à la consommation d'alcool, ces études ont démontré que les conducteurs se trouvaient impliqués dans des accidents qu'il aurait été simple d'éviter s'ils avaient acquis les techniques de conduite adaptées au fonctionnement de leur moto. Ainsi, il est apparu que les motocyclistes avaient souvent tendance à aggraver la situation par l'action qu'ils entreprenaient.

La Norwegian Motorcycle Union (NMCU) a décidé de réagir en élaborant un manuel de techniques de conduite comme solution de premiers secours et d'auto-assistance. Lors de la rédaction de ce manuel, réalisé en étroite collaboration avec les autorités de prévention routière, il est apparu que ni les examinateurs, ni les instructeurs de conduite, en général, ne disposaient de connaissances suffisamment précises dans le domaine. Force était de constater qu'il n'existait aucune formation spécialisée pour les instructeurs et les examinateurs de conduite. Autre constatation flagrante: il n'existait aucun manuel professionnel sur le sujet. Les instructeurs se basaient sur les manuels destinés aux étudiants, sur leur propre expérience et sur ce qu'ils avaient pu trouver dans les magazines spécialisés. Par ailleurs, les examinateurs n'avaient aucun indice pour détecter les éventuels manquements dangereux dans la technique de conduite.

Le livre " Full Control" (Maîtrise totale) a été très positivement accueilli par les utilisateurs. Les motocyclistes ont littéralement inondé les bureaux de la NMCU de lettres et d'e-mails témoignant de leur appréciation. Rapidement, les organisations de moto-écoles ont entrepris d'organiser une conférence nationale destinée aux instructeurs et aux examinateurs afin de développer les connaissances et les aptitudes des utilisateurs et de mener une discussion pour savoir comment intégrer cette technique de conduite plus précise dans les programmes de cours et déterminer une série d'objectifs davantage précis pour les examens de conduite.

Cet atelier aura pour but de définir le contexte et de décrire le mouvement de garantie de qualité lancé actuellement par les autorités, par les utilisateurs et par les moto-écoles. Nous y présenterons les principaux éléments de la Technique de Conduite Précise et les aptitudes nécessaires pour la maîtriser. Nous tenterons enfin d'expliquer pourquoi le livre a suscité un tel enthousiasme et une réelle volonté chez les motocyclistes de suivre une formation individuelle.

Nom: L. Klyve

Organisation: Norwegian Public Roads Administration
(Autorité norvégienne d'examens)

Nationalité: Norvégien

Formation:

- 1990 Formation nationale pour instructeurs de conduite
- 1988 Séminaire pédagogique à l'Université d'Oslo
(Formation de 6 mois de pédagogie appliquée)
- 1988 Licence définitive d'instructeur moto
- 1986 Licence provisoire d'instructeur moto (Catégorie A)
- 1985 Baccalauréat en Biologie à l'Université d'Oslo

Expérience professionnelle:

- 2000 Auteur d'un manuel sur la technique et la sécurité du motocycliste
- Avr-juin 99 A participé en tant que spécialiste de l'éducation et de l'information à une étude sur la sécurité routière au Pakistan, Finnroad Oy
- 1991-dd Consultant en pédagogie et sciences du comportement de la Norwegian Public Roads Administration auprès de la commune de Vestfold.
- 1988-91 Ingénieur de division auprès des services de contrôle automobile et permis de conduire à Larvik, commune de Vestfold
- 1986-88 Chef de formation pour le bureau national de formation d'instructeurs motocyclettes des écoles secondaires à la commune de Vestfold (Statens Utdanningskontor)
- 1986-88 Instructeur moto (catégorie A) à l'école de conduite Trafikkinstitutet de Larvik, commune de Vestfold

Activités:

- 1995-02 Formations en sécurité moto et technique de conduite pour clubs de motocyclistes en Norvège méridionale.
- 1998- Membre de l'Association nationale de motocyclistes norvégiens
- 1990-92 Création d'un club de motocyclistes pour adultes regroupant déjà plus de 200 membres ; gestion du secrétariat pendant 3 années.
- 1993-94 Rédacteur du bulletin officiel de l'association norvégienne de psychologie et d'enseignement humaniste.
- 1977-78 Secrétaire de l'association norvégienne de cyclistes

Mise en place d'une formation officielle des instructeurs et des examinateurs pour motocyclistes en Norvège**(T3)**

Ces dernières années, de nombreux chercheurs se sont penchés sur les accidents de moto en Norvège et ont tenté de trouver des solutions pour en réduire le nombre. A cet égard, le principal objectif consiste à améliorer la formation et l'examen de conduite pour motocyclistes.

La formation pour l'obtention du permis A1/A est obligatoire en Norvège. L'élève doit suivre des cours auprès d'une moto-école agréée. La formation se déroule selon un programme déterminé par les autorités compétentes en matière de permis de conduire. Ce programme nous semble correct. En revanche, nous nous interrogeons sur la qualité et le caractère adéquat de la formation et de l'examen de conduite. Nous voulons examiner cette question et envisager les conditions officielles à remplir pour devenir instructeur et examinateur.

A l'heure actuelle, pour devenir instructeur ou examinateur, il faut être titulaire d'un permis de conduire de catégorie A et avoir suivi un an de cours à l'école nationale des instructeurs de conduite. Les cours dispensés par cette école sont généraux et ne comprennent pas de module consacré au motocyclisme. Nous voulons définir des conditions plus strictes pour le instructeur et l'examineur. Dans ce contexte, une étude préliminaire a été menée par l'Université de Trondheim et la société Gallup en Norvège. Cette étude portait sur différents facteurs tels que l'expérience et les qualifications des instructeurs et des examinateurs et a abouti à plusieurs propositions de contenu pour le futur programme de formation.

Les résultats révèlent deux groupes relativement homogènes. L'expérience, les qualifications officielles et le niveau de formation des instructeurs et des examinateurs sont pratiquement identiques. Par ailleurs, bon nombre de instructeurs et d'examineurs annoncent avoir été titulaires d'un permis de conduire de catégorie A depuis 0-2 ans avant de devenir professionnels. Lorsqu'on les invite à formuler des propositions de contenu pour un futur programme de formation officiel, ils définissent comme prioritaires l'apprentissage des techniques de manœuvre de la moto et les aptitudes de conduite sur autoroute et en ville. De plus, des thèmes tels que la psychologie des usagers de la route, la méthodologie, la pédagogie et l'évaluation sont perçus comme très importants.

Les instructeurs et examinateurs ont également été interrogés quant à la durée qu'ils estimaient nécessaire pour ces cours. La majorité d'entre eux étaient d'avis que la formation devait durer au moins quatre semaines et que l'école nationale des instructeurs de conduite devait être responsable de la formation. Autre résultat intéressant: plus de 90% considéraient que la formation devait être obligatoire pour toutes les personnes souhaitant devenir instructeur ou examinateur. Ce pourcentage est exceptionnellement élevé, si l'on considère que les instructeurs d'écoles de conduite privées auront probablement à financer eux-mêmes la formation.

Les résultats de cette étude nous serviront de base pour améliorer les qualifications des instructeurs et examinateurs actuels et futurs, ce qui mènera à une meilleure qualité des formations et des examens de conduite pour les motocyclistes de demain.

Nom: B.Lund

Organisation: Norwegian Public Roads Administration
(Autorité norvégienne d'examens)

Nationalité: Norvégien

Formation:

1999 Psychologie routière

1994-1997 Norwegian University des sciences et de la technologie, Trondheim. Faculté des Sciences Sociales.

- Psychologie, Sciences politiques, statistiques relatives aux sciences sociales.

1994 Collège d'Oslo - Institut d'éducation professionnel

1988-1989 Centre norvégien pour instructeurs et examinateurs

Expérience professionnelle:

1997-présent Conseiller

- Le Norwegian Public Roads Administration, Direction des voies publiques, division formation de la circulation routière
 - Le développement d'un système national de formation et d'examen.
 - Membre du groupe de projet pour la nouvelle législation concernant la formation et l'examen
 - Responsable de la coordination du curriculum national ainsi que de l'épreuve nationale de l'examen moto.
 - Responsable de la formation nationale des examinateurs moto
 - Développement et implémentation du certificat d'aptitude pour chauffeurs de véhicules d'urgences. Législation, parcours professionnel, formation des examinateurs et développement des examens théorique et pratique.
 - Développement du parcours professionnel de la catégorie nationale T (Tracteurs), S (Ski moteurs) et M (Motocyclettes)
 - Développement de l'examen théorique oral
 - Membre de l'association nationale de moto Examineur
- 1996
- Norwegian Public Roads Administration, Motor Vehicle and Driving License Inspectorate.
 - Examen pratique catégories A et B
- 1989-1995
- Instructeur de conduite agréé
 - Propriétaire d'une auto-école, formations théorique et pratique, catégories A et B.

Derniers résultats de l'étude sur les accidents, menée par les compagnies allemandes d'assurance auto, avec une attention toute particulière accordée à l'aspect suivant: Freiner à moto**(T4)**

Les données émanant des organisations Fédérales des statistiques donnent un aperçu des accidents survenant en Allemagne, avec une restriction, à savoir que cette étude ne concerne que les accidents déclarés auprès de la police. Le GDV (organisation allemande des compagnies d'assurance) conserve les données depuis déjà vingt ans et a ainsi accès à une grande quantité d'informations, ce qui lui permet d'étudier plus en détail les accidents.

C'est en 2000 qu'était lancée la toute nouvelle étude 'Analyse des Accidents de moto' (AMCA Analysis of Motor Cycle Accidents); dans cette étude, qui est en fait un extrait de l'étude complète, sont regroupées les informations relatives à 502 accidents. Les accidents datent de la période 1998-2001 et concernent aussi bien des accidents avec des voitures et d'autres véhicules que des accidents sans partie(s) adverse(s).

Dans cette étude, l'accent est mis sur le problème de la sécurité active et l'influence du système de freinage, ainsi que sur la puissance de freinage des motos et motocyclistes.

Il ressort de cette étude que les techniques de freinage peuvent augmenter les risques de blessures et on peut en déduire que les systèmes de freinage modernes sans systèmes de freinage combinés peuvent constituer un désavantage pour les motocyclistes en cas d'accident.

Nom: Thomas Kramlich

Organisation: Institut für Fahrzeugsicherheit München (IFM) im Gesamtverband der deutschen Versicherungswirtschaft (GDV). Institut pour la sécurité routière, Munich, fait partie de l'organisation allemande des assurances.

Nationalité: Allemand

Bref CV:

- Institut für Fahrzeugsicherheit München (IFM) im Gesamtverband der deutschen Versicherungswirtschaft (GDV)
- technologie Airbag dans les voitures et sécurité routière des piétons
- sécurité moto
- Hautes Ecole de Munich études d'ingénieur en technologie des véhicules
- Etudes en mécanique

L'évolution constante de la technique permet aujourd'hui à « Monsieur tout le monde » d'acquérir une moto pouvant atteindre des vitesses avoisinant les 300 km/h. En mettant des motos d'une telle puissance sur le marché, les constructeurs ont évidemment dû adapter les freins en conséquence et ceci à juste titre. La maîtrise de tels freins nécessite beaucoup d'expérience, ce qui n'est pas le cas de la majorité des motards. Comment peut-on être expérimenté alors que l'on sait que la moyenne parcourue annuellement par un motocycliste est inférieure à 3000 km ? Oui le motard vit dès qu'il enfourche sa moto sur un siège éjectable et sera victime de la moindre erreur qu'il va commettre. Il y a des moyens de contrecarrer ces problèmes.

- 1 Le travail, le travail, le travail et encore le travail
- 2 L'ABS permet d'éliminer la majorité de ces problèmes
- 3 La soupape ESC (Emergency Stop Controller) que j'ai mis au point avec l'école d'ingénieurs de Bienne qui pourrait considérablement améliorer la sécurité des motocyclistes.

Si cette soupape n'est pas encore commercialisée, divers brevets sont néanmoins déposés sur le principe. Ce workshop a pour but principal de vous présenter les dernières évolutions des systèmes de freins moto. Il peut aussi englober des projets en cours d'évolution pour améliorer la sécurité du freinage.

Name: Jacques Cornu

Organisation: Cornu Master School

Nationalité: Swiss

Expérience:

1993-présent Instructeur du Conseil suisse de la sécurité routière

1983-1991 Coureur moto professionnel

1981-1982 Instructeur moto sur le circuit de Lignières

1974-1979 Mécanicien sur Autos

Education:

1969-1973 Apprentissage de mécanicien sur Autos

Championnat: Championnat suisse

1977 Champion suisse en 500 cm3

1978 3 titres de champion suisse en 250cm3, 350 cm3 et 500cm3

Championnat du monde d'endurance

1982 Champion du monde d'endurance sur une Kawasaki 750cm3

Grand Prix / Championnat du monde de vitesse

Vainqueur du GP d'Autriche en 250cm3, vainqueur du GP de France au Castellet en 250cm3 ainsi que du GP de SPA en Belgique toujours en 250cm3.

La Cornu Master School:

La Cornu Master School est une école de perfectionnement moto itinérante qui dispense divers cours dans le seul but d'améliorer la sécurité des motocyclistes.

Depuis sa création en 1992, ce sont plus de 15'000 personnes qui ont suivi l'un de nos cours.

Une des priorités de notre travail est le freinage.

Distance de freinage et vitesse d'impact. L'importance de connaître les interactions entre l'agilité du conducteur, le type de moto et le type de pneus dans le cadre de l'élaboration de cours ou de campagnes d'information à l'attention des motocyclistes (T6)

La plupart des motocyclistes sont de bons conducteurs. Ils sont parfaitement conscients du fonctionnement technique de leur moto et de l'importance d'une bonne adhérence des pneus à la route. En revanche, ce qu'ils connaissent moins, c'est la grande différence au niveau de la distance de freinage (en d'autres termes, la vitesse d'impact) en fonction de l'interaction entre plusieurs variables telles que le temps de réaction, le type de pneus, le type de moto, la capacité du conducteur à freiner, la vitesse, l'adhérence de la surface, etc. Afin d'élargir les connaissances dans ce domaine, une étude a été menée en Suède en 2000. Selon cette étude, la distance de freinage à partir d'une vitesse de 70 km/h varierait de 16 à 23 mètres pour différentes combinaisons de motos, de conducteurs et de types de pneus. Ce résultat se traduit par une différence au niveau de la vitesse d'impact de 42 km/h. Sans tenir compte du type de pneus ou de motos, l'on a constaté un retard moyen de 9,2, 9,9 et 10,6 m/s/s entre trois conducteurs. L'écart entre le conducteur le plus rapide et le conducteur le moins rapide au freinage était de 1,4 m/s/s. Si nous convertissons ce résultat en distances de freinage sur base d'une vitesse de 70 km/h, nous obtenons des distances de 17,7 m, 19,1 m et 20,5 m.

Une information et des formations destinées aux motocyclistes à propos de ces différences pourraient les inciter à augmenter leur sécurité en adaptant légèrement leur comportement. Si les motocyclistes achetaient toujours les types de pneus offrant la meilleure adhérence, malgré une longévité réduite de 1000 kilomètres, si les conducteurs réduisaient leur vitesse de 5-10 km/h, si les motards pratiquaient le freinage sans augmenter leur vitesse, s'ils gardaient de plus grandes distances par rapport au véhicule devant eux, etc., la sécurité de l'ensemble des motocyclistes s'en ressentirait. Les résultats de cette étude pourraient inculquer ces connaissances aux motocyclistes et les convaincre d'adapter leur comportement.

Nom: Hans-Yngve Berg

Organisation: Administration nationale routière suédoise
(Autorité suédoise d'examens)

Nationalité: Suédois

Formation:

- 2001 Docteur en Philosophie (Médecine sociale et sciences relatives à la santé publique), Université de Linköping, Suède
- 1994 Maîtrise en sciences sociales (éducation), Université de Linköping, Suède
- 1992 Baccalauréat en sciences, (Ressources humaines et relations entre l'employeur et les employés), Université de Linköping, Suède

Expérience professionnelle:

- 1997-2000 Chercheur auprès de l'institut suédois des recherches routières et des transports
- 1995-1997 Chercheur auprès de l'institut national de sécurité routière
- 1991-1995 Chercheur auprès de l'institut suédois des recherches routières et des transports
- 1986-1988 Académie navale, Armée royale suédoise, Karskrona, Suède.
- 1984-1985 Ingénieur technique chez Holmen Fiberweb, Norrköping, Suède.

Activités:

Entre 1991 et 2000, il a surtout étudié les difficultés de jeunes conducteurs dans le trafic et comment développer le système suédois d'instruction de chauffeurs. Il est actuellement responsable pour le développement du système de formation de conducteurs auprès de la division permis de conduire et code de la route de l'administration nationale routière suédoise.

Le projet Advanced

(T7)

Advanced est un projet soutenu par l'UE visant à fournir des directives pour améliorer les techniques de conduite et la formation des motocyclistes après obtention du permis de conduire. Ce projet, étalé sur deux ans, a été réalisé dès le départ en concertation avec la FIM, de même bien sûr qu'avec les fournisseurs et d'autres représentants issus de 12 pays européens. Une étude du secteur de la formation après obtention du permis nous a permis de nous faire une idée des différents programmes de formation et de l'ampleur, de l'intérêt et des problèmes affectant le secteur à travers toute l'Europe occidentale. Ce workshop sera l'occasion idéale de présenter et d'aborder ensemble les résultats obtenus, avec l'appui d'une association établie et expérimentée dans le domaine, à savoir la KNMV (Association Royale Néerlandaise des Motocyclistes).

Nom: Nick Sanders

Organisation: CIECA

Nationalité: Britannique

Activités actuelles:

- Coordinateur du projet de l'union européenne Advanced sur les cours de perfectionnement pour les automobilistes et motocyclistes
- Manager du projet de l'union européenne sur l'évaluation des projets pilotes concernant la formation de base. Ce projet débutera sous peu et sera administré par la CIECA.

Formation:

- Gestion de Politique européenne
- Relations internationales et administration

Atelier Advanced

(T7)

Depuis 15 ans, M. Frits Lindeman (35) est impliqué de manière intensive dans les domaines du trafic, formation et sécurité routière. Débuté comme instructeur de conduite, il a vite constaté que sa passion était la moto. Outre que les autres catégories, il s'est spécialisé dans l'apprentissage des techniques de la moto. En tant que membre de la commission trafic et du groupe de travail éducation et en tant qu'instructeur du KNMV (Association Royale Néerlandaise des Motocyclistes), il s'est engagé pour des motocyclistes mieux formés et mieux pourvus et pour le support des intérêts du motocycliste en général.

Il a participé à de nombreux groupes de travail et de conseil, dont : le réseau FIM ERT, IMSC 2001, Veiligheid Motorrijders Rijkswaterstaat, Manœuvres spéciales du CBR et le projet Advanced de la CIECA. Actuellement il travaille pour la police dans la région d'Utrecht. M. Lindeman suit actuellement des cours de sécurité routière et mobilité à l'école supérieure NEA.

L'atelier abordera la formation des motocyclistes après l'obtention du permis de conduire et comment elle peut contribuer à la sécurité routière en général et la sécurité du motocycliste en particulier. L'atelier portera sur les recommandations formulées par le projet Advanced de la CIECA et comment ces recommandations peuvent contribuer à une meilleure sécurité routière.

Nom: Frits Lindeman

Organisation: KNMV, Police région d'Utrecht

Nationalité: Néerlandais

Expérience professionnelle:

- Instructeur de conduite automobile
- Spécialisé dans l'apprentissage des techniques de la moto
- Instructeur VRO

Activités:

- M. Lindeman suit actuellement des cours de sécurité routière et mobilité à l'école supérieure de la NEA.
- Membre de la commission circulation routière et du groupe de travail éducation
- Objectifs: des motocyclistes mieux formés et mieux pourvus et, plus en général, le support des intérêts du motocycliste.
- Réseau FIM ERT
- IMSC
- Veiligheid Motorrijders Rijkswaterstaat en 2001
- Manœuvres spéciales du CBR en 2003
- Le projet Advanced de la CIECA

Le rôle des CD-ROM dans la formation à la perception du risque chez les motocyclistes (T8)

La formation moto de base consistait autrefois à rassembler les techniques de base pour le contrôle de la machine et la promotion de techniques commerciales idéalistes et sûres. Des formations continues ont développé ces techniques sur des pistes de course ou sur la voie publique.

Jusqu'à aujourd'hui a existé l'idée communément répandue que l'expérience ne s'acquiert pas uniquement sur la voie publique, et que si le motocycliste survit, il peut encore apprendre après les techniques cognitives nécessaires pour reconnaître et éviter les situations dangereuses.

La perception du risque est considérée comme une composante essentielle du développement de techniques de conduite sûres et une simulation sur ordinateur pourrait offrir une solution pour développer ces compétences cognitives en évitant les risques liés à une formation dans la circulation. Les CD-ROM peuvent aider les motocyclistes à percevoir les dangers, en leur apprenant comment scanner leur environnement, comment prendre des décisions, comment balancer les différentes composantes de la conduite à moto et comment partager leur attention.

Ce workshop a pour but d'examiner le rôle des CD-ROM en tant qu'outil à la formation aux techniques de perception du risque et utilisera, à titre d'exemple, le CD DriveSmart de la Transport Accident Commission (Commission des Accidents de Transport). DriveSmart a été développé à l'attention des automobilistes et motocyclistes jeunes ou débutants au terme d'une étude de trois ans au Centre de Recherche des Accidents de la Monash University (MUARC) et grâce à l'utilisation de simulateurs de conduite.

Nom: R. Smith

Organisation: Motorcycle Safety Services

Nationalité: Australien

Expérience professionnelle:

- 1999-2002 Consultant pour VicRoads (Autorité d'examens au Victoria, Australie)
- Audits de routes où se produisent régulièrement des accidents de moto.
 - De développer et tester des différents formations de motocyclistes
- 1999 Organisation d'une première conférence pour motocyclistes sur la perception des risques à Melbourne.
- 1996-1999 Envoyé pour 2,5 ans au centre de recherche d'accidents de la "Monash University" pour y coordonner une étude sur les motos.
- 1990-1996 Consultant de moto pour VicRoads et instructeur de moto en chef pour la formation et l'examen pour examinateurs et instructeurs dans le cadre du programme de formation de motocyclistes de VicRoads.

Autres:

- Le développement d'une nouvelle méthode électronique pour la formation et l'examen de moto.
- Recherches et reconstructions relatives aux accidents de moto.
- Journaliste free-lance.
- Prendre soin des formations de motocyclistes
- De développement du système actuel d'offre de formation au Victoria.
- Introduction du MLST actuel.
- La création du service de sécurité pour motos.

Positions:

- Président de l' « Australian Rider Trainers Association » (Association australienne d'instructeurs de moto)
- Membre du « Victorian Motorcycle Advisory Council" (Conseil consultatif de moto de Victoria)
- Membre de l' "Australian College of Road Safety" (Association australienne de sécurité routière)
- Manager de « Motorcycle Safety Services" (Services de sécurité pour motos)

Introduction du test de perception du danger en Grande-Bretagne (T8)

Ce document a pour but de justifier la décision d'intégrer le test de perception du danger dans l'examen théorique de conduite avant de passer à la description proprement dite du test. Nous vous donnerons un aperçu des progrès déjà réalisés, de même que du travail qui reste encore à accomplir avant d'aborder la stratégie de formation sous-jacente.

Motivation

La décision d'intégrer le test de perception du danger dans l'examen de conduite théorique repose sur les principes de prévention routière, sur les résultats de recherches et sur la conviction que les élèves-conducteurs peuvent développer les aptitudes nécessaires par une formation spécialisée.

Nom: T. Wedge

Organisation: Driving Standards Agency (Autorité britannique d'examens)

Nationalité: Britannique

Expérience professionnelle:

1997-présent Assistent du manager en chef d'examens
Responsabilités:

- Contrôle de la qualité et du niveau des examens pour le permis de conduire
 - Fournir des conseils techniques sur tous les aspects concernant la formation du conducteur et les examens pour le permis de conduire
 - Une expérience considérable dans implémentation des initiatives de sécurité routière et l'analyse et traitement des données obtenues après les examens.
- 1984-1997 Examineur, chef examinateur au pays de Galles méridional, membre de l'association des « Cardington staff trainers », qualifiés pour donner des formations dans toutes les catégories et faire passer le « Cardington Special Test »
- Lors de la révision de l'examen pratique (une recherche menée par les laboratoires de transport TRL) M. Wedge était un membre actif dans plusieurs groupes de conseil du département des transports du gouvernement régional.
 - Il a coordonné les différents contributions des départements de sécurité routière de DTLR, DSA et TRL et en 1999, il a apporté sa contribution à l'introduction des modifications de l'examen pratique.
- Dés 1997 actif dans le développement d'un test sur la perception des risques en Grande Bretagne
- Dés 1999 chef du département qui est à la base du test sur la perception des risques
- Membre de l'association des officiers de sécurité routière

Au cours de ces dix dernières années, les nouvelles technologies, liées aux obligations réglementaires, ont permis le développement d'un large éventail de vêtements de protection pour les motocyclistes.

Auparavant, les motocyclistes ne disposaient que d'un seul type de tenue vestimentaire, à savoir la tenue en cuir, soit sous la forme d'une combinaison de course, soit taillée plus spécifiquement pour le grand tourisme. Ce type de tenue a toujours été très populaire en Europe septentrionale, plus spécialement en Allemagne, aux Pays-Bas et en Scandinavie. Les conducteurs cherchant à se protéger des conditions climatiques peu clémentes devaient alors enfiler une protection par-dessus leur tenue - bien qu'il existe un nombre limité de combinaisons en cuir "waterproof".

Dans d'autres pays, plus particulièrement au Royaume-Uni, la tendance était au port du vêtement imperméable, généralement avec intérieur thermique, au-dessus des vêtements de tous les jours, offrant très peu de protection en cas d'accident.

Ces dernières années, on a vu apparaître une série de vêtements composites conçus pour protéger le motard des mauvaises conditions météo mais n'offrant que peu de protection dans l'éventualité d'un accident. Ces vêtements sont relativement bon marché à la production (surtout s'ils sont conçus en Europe et aux Etats-Unis, mais fabriqués en Asie). Ceux-ci ont fait l'objet de campagnes de marketing agressives, vantant toujours leurs qualités en matière de protection. Depuis l'introduction dans le droit européen de la Directive sur les Equipements de Protection Individuelle, les autorités européennes ont longuement discuté pour déterminer si ce type de vêtement (essentiellement destiné à un usage privé) correspondait ou non aux nouvelles normes européennes. Un compromis entre l'industrie, les consommateurs et la Commission de l'UE a conduit à une certification des éléments de protection, mais pas des vêtements dans leur ensemble. (Bien qu'il existe désormais des normes couvrant plus que les seuls éléments de protection, celles-ci ne seront probablement appliquées que par les fabricants spécialisés s'adressant aux utilisateurs professionnels comme la police).

Un problème additionnel se posait suite à la confusion causée par la commercialisation de vêtements "de type motard", non conçus pour les motocyclistes mais bien plus pour les adeptes de la mode.

Toutes ces évolutions poussent le consommateur averti à se poser des questions. En particulier (étant donné le coût élevé des vêtements), pourquoi les normes ne sont-elles pas plus strictes? Pourquoi le niveau de protection imposé par l'UE est-il si limité sur des produits aussi onéreux ?

Enfin, beaucoup s'inquiètent de la quantité de vêtements commercialisés illégalement, censés pourtant être conformes aux normes alors qu'ils ne le sont pas du tout. D'importantes saisies effectuées par les instances officielles responsables du respect des normes en matière de commercialisation (au Royaume-Uni) portent à croire que certains fabricants trompent les consommateurs.

Carrière moto

- Motocycliste depuis 1968; Courses 1977-1980.
- Membre du conseil d'administration de la British Motorcyclists Federation Rider Training Scheme
- Président du groupe de travail mobilité et sécurité de l'UEM (Union Européenne de Motocyclisme - L'union continentale de la FIM).
- Membre de la commission mobilité, transports, sécurité routière et relations publiques de la FIM (Fédération Internationale de Motocyclisme).

Formation:

- Licencié en Droit, Université de Londres

Carrière professionnelle:

- Sergent de police, Thames Valley Police, R.U.
- Travaille actuellement dans une unité spéciale comme directeur de la sécurité communale.

La perception du risque, l'approche théorique (T10)

Nom: Dries Hop

Organisation: PIVM

Nationalité: Néerlandais

Expérience professionnelle:

- Pratique de police
- Enseignant formation de conduite à l'école de conduite de la police
- Coordination et assistance des formations moto à l'école de conduite de la police
- Division de formation de circulation routière
- En charge des formations techniques
- Enseignant / chercheur dans le domaine de l'analyse technique d'accidents (en particulier l'investigation des accidents avec tout genre de bicycle)

Formation:

- Formation technique automobile
- Formations à la conduite (intensives) à l'école de conduite de la police

PIVM:

L'institut des transports et de l'environnement de la police (Politie Instituut Verkeer en Milieu) où Dries travaille est le centre de formation et de connaissance de la police néerlandaise sur les domaines de trafic, environnement et tâches de conduite de genre policier.

Le PIVM vise à étudier les aspects stratégiques, tactiques et opérationnels des tâches de conduite. Les formations sont réalisées par des teams régionaux, qui à cet effet utilisent le circuit multi-fonctionnel de Lelystad.

Sur base de l'input des corps de police, le groupe de développement d'enseignement constamment cherche à renouveler et actualiser ses formations. Un ensemble de connaissances et d'éducation de haute qualité reste ainsi à la disposition de la police. Le centre d'informations et d'expertise permet l'échange d'informations professionnelles par un réseau digital. Des questions tirées à la pratique sont répondues on-line par le help desk. Sur le plan international, le PIVM prend aussi soin des programmes d'éducation.

Un séminaire expliquant les évolutions technologiques importantes relatives au casque, ainsi que les conséquences du port du casque en termes de sécurité pour son utilisateur. Les débats porteront également sur la philosophie de Arai en matière de protection de la tête et l'importance d'un bon casque.

Nom: Hans van der Ree

Position: Manager du département technique

Spécialisation: Technique.

Responsable pour le contrôle technique du casque, séminaires techniques, formation technique du personnel, des concessionnaires et des importateurs.

Responsable de la connaissance technique de tous les collaborateurs du service racing, concessionnaires, etc

- Exposé sur la création du groupe de projet MMVg et sur sa procédure et exposé sommaire des exigences.
Sander Bison.
- Exposé sur les possibilités techniques moto.
Rob Janssen.
- Exposé sur les orthèses et les prothèses pour motocyclistes.
Wilfred Mijnheer.
- Exposé sur la formation de conduite et démonstrations moto (adaptées).
Theo Koops.

Rob Janssen

Allround Technical Assist. Rob est le coordinateur du groupe de projet "Mobilité à moto pour personnes à mobilité réduite" (MMvG). Il a pratiqué la moto et a travaillé dans le secteur moto. Technicien expérimenté, il s'est spécialisé tout particulièrement dans l'adaptation des motos, avec ou sans side-car.

Wilfred Mijnheer

Wilfred est orthopédiste au sein de la société Stel (Vries, Pays-Bas) et c'est en cette qualité qu'il a rejoint le groupe de projet. Son hobby étant la moto, il connaît très bien la problématique des motocyclistes handicapés. Il est spécialisé dans la fabrication d'orthèses et de prothèses spécialement conçues pour les motocyclistes.

Theo Koops

Centre d'éducation routière Koops. Theo est instructeur de conduite toutes catégories, et est en particulier spécialisé dans la formation en conduite moto (en solo ou avec side-car) pour motocyclistes à mobilité réduite. Outre sa participation au groupe de projet, il assume la fonction de coordinateur auprès de la KNMV. C'est en cette qualité qu'il assure un encadrement de qualité de collègues instructeurs. Il y dispense personnellement les formations de conduites continues, aussi bien pour motos solo qu'avec side-car.

Sander Bison

CBR. Participe au groupe de projet en tant que spécialiste de l'aptitude à la conduite pratique. C'est en cette qualité qu'il est responsable du respect de la législation et des règles relatives à l'aptitude à la conduite. Il a dans le passé acquis une solide expérience tant en conduite solo qu'avec side-car, alors qu'il travaillait au département Trafic de la police communale d'Amsterdam.

Nom: Rob Smith

Organisation: Motorcycle safety services

Nationalité: Australien

Le Rapport Hurt édité en 1981 a identifié 3 aptitudes clés de conduite à moto, indispensables pour éviter les accidents:

- 1 Freiner
- 2 Dévier
- 3 Prendre les virages

Depuis, les instructeurs de formations moto tentent d'enseigner ces techniques à leurs élèves afin d'améliorer la sécurité. Hélas, les méthodes utilisées sont souvent inexactes et, pis encore, les instructeurs manquent cruellement d'objectivité dans leur évaluation.

En 1993, l'État de Victoria (Australie) a introduit le Motorcycle Licence Skill Test (MLST). Il s'agit d'un système de contrôle consistant en un examen électronique officiel. Il permet d'évaluer la vitesse à laquelle les motocyclistes abordent les virages ainsi que leur façon de réagir face aux dangers. Les exercices incluent les 3 aptitudes clés de conduite abordées ci-dessus. Cette technique combine une méthode d'évaluation plus objective de la technique du motocycliste avec un aspect plus pratique sur le plan administratif et la sécurité. Depuis lors, quelque 72.000 motocyclistes ont obtenu leur permis de conduire via le MLST.

Il existe actuellement une nouvelle version du MLST appelée Motorcycle Operator Training Assessor. Elle reprend les avantages de l'ancien test, auxquels sont venus s'ajouter une plus grande fiabilité, une formation plus intensive et un potentiel d'évaluation.

Les avantages et inconvénients de la nouvelle méthode feront l'objet de discussions. L'atelier prévoit également des démonstrations pratiques du matériel utilisé lors du test.

Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V. (Association nationale des fédérations des moniteurs de conduite, asbl): Gerhard von Bressensdorf, Günter Luppert, Theodor Heinemann

Lors de l'atelier, la mise en oeuvre prochaine, en Allemagne, des changements décrits dans l'annexe II sera présentée et décrite de manière détaillée. D'autre part, l'évaluation des erreurs fera l'objet d'une présentation.

Exercices de conduite de base des catégories A et A1

1	Effectuer un slalom au pas (5 x 3,5 m d'écart)	O
2	Freiner avec décélération maximale	O
3	Manœuvre d'évitement sans décélération	O
4	Manœuvre d'évitement après décélération	O
5	Slalom (4 x 7 m d'écart)	dans le cadre A
6	Slalom long (4 x 9 m / 2 x 7 m d'écart)	de ces 2 exercices
7	Conduite rectiligne au pas	dans le cadre A
8	Stop and Go	de ces 2 exercices
9	Effectuer un mouvement giratoire (4,5 m de diamètre)	
Total des exercices de conduite de base à exécuter		6

O = obligatoire / A = un exercice au choix

Les exercices n'ont pas encore reçu l'aval officiel et sont en phase de planification.

Nom: G. von Bressensdorf

Organisation: Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V. (Fédération allemande des Auto-écoles)

Nationalité: Allemand

Aperçu:

- Depuis 1999* Président suppléant de la Fédération Européenne des Auto-écoles (EFA)
- Depuis 1995* Membre du conseil d'administration de la Deutschen Fahrlehrer-Akademie e. V. (Académie allemande d'instructeurs)
 - Membre du conseil d'administration de la Deutschen Verkehrssicherheitsrates e. V. (Conseil allemand de sécurité routière)
- Depuis 1994* Président de la Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V.
- Depuis 1988* Membre du conseil exécutif de la Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V.
- Depuis 1981* Président de la Landesverbandes Bayerischer Fahrlehrer e. V. (Association des auto-écoles de Bavière)
- Depuis 1978* Auteur de plusieurs manuels d'instructeurs
 - Coauteur de films éducatifs concernant la formation de conduite
- 1967* Propriétaire d'une auto-école
- Depuis 1962* Instructeur toutes catégories
- 1958-1964* Service militaire

L'annexe 2 de la Directive européenne 2000/56 expose les modifications apportées à l'examen moto en Europe. Ces changements doivent entrer en vigueur en octobre 2005. L'objectif est d'augmenter la sécurité routière. Les motocyclistes sont extrêmement vulnérables, les statistiques européennes sur les accidents le prouvent, ce qui implique que les motocyclistes doivent apprendre à utiliser leur véhicule de manière adéquate afin d'éviter toute implication dans des accidents avec d'autres usagers de la route. Les changements que l'on propose d'apporter aux examens, tels que décrits dans l'annexe, semblent constituer une méthode efficace afin de garantir que les motocyclistes suivent une formation adaptée, se montrant ainsi disposés à adopter une conduite sûre. Les changements à l'examen de conduite garantiront que les motocyclistes utilisent leur véhicule de manière adéquate, tant à vitesse réduite qu'à grande vitesse.

Les présentations proposées lors de cet atelier retraceront tout d'abord les changements conformes à la nouvelle Directive et feront ensuite la lumière sur la mise en oeuvre de ces changements dans les différents pays (Grande-Bretagne, France, Pays-Bas et Suède). Après ces présentations théoriques, les différents pays feront des démonstrations pratiques des nouveaux exercices spéciaux. Ensuite, les participants pourront tester personnellement (sur leurs propres motos) les exercices mis en oeuvre et ayant fait l'objet de démonstrations.

Nom: R. Cummins

Organisation: Driving Standards Agency (Autorité britannique d'examens)

Nationalité: Britannique

Expérience professionnelle

1996-présent Manager principal des examens

Compétences:

- Responsable de la qualité et du niveau de l'examen de permis de conduire, du registre des instructeurs agréés, de la formation de base obligatoire pour motocyclistes (CBT), du registre pour instructeurs de poids lourds et de parcs automobiles ; supervise tous les examinateurs qui ne relèvent pas de la DSA.

1991-1996

Assistant du manager principal des examens
Chef suppléant de la région Nord
Manager des opérations aux Midlands

1988-1991

Examineur en chef

1983-1987

Instructeur des cadres

1977-1983

Examineur

Autres activités

- Membre du groupe de conseil de la CIECA
- Participe à la réalisation aux objectifs de la DSA de réduction du nombre d'accidents chez les jeunes conducteurs et conducteurs débutants; ces objectifs d'inscrivent dans le cadre du programme national du DTLR concernant la diminution des accidents mortels d'ici 2010.

Nom: N. E. Torgå

Organisation: Administration nationale routière suédoise (Autorité suédoise d'examens)

Nationalité: Suédois

Expérience professionnelle:

- Instructeur d'auto-école (6 années)
- Examineur (24 années)
- Chef de Bureau (1 année)

Autres:

- Développement des questions pour l'examen théorique (7 années)
- Responsable de la formation des examinateurs pour motocyclistes (8 années)
- Responsable de la formation des instructeurs pour motocyclistes (6 années)

Nom: H. Schipper

Organisation: CBR

Nationalité: Néerlandais

Expérience professionnelle

2000-présent Enseignant pour la formation professionnelle de la CBR, spécialisé dans la catégorie A

1990-2000

Examineur des catégories B, B+E, A et AA, auprès de la CBR, région est

1977-1990

Police motorisée de Overijssel, division de circulation routière

Lors du workshop ABS, les participants pourront évaluer personnellement ce que veut dire exactement le concept du freinage d'une moto équipée du système ABS. Ils en jugeront non seulement sur la base de tests de freinage traditionnels, mais aussi dans des conditions difficiles. Ils auront en outre l'occasion de tester les autres systèmes de freinage avancés, tels que le Dual Combined Break System (DCBS) combiné ou non avec des tests ABS. En appliquant un système de freinage combinant l'ABS et le DCBS, des accidents de moto mortels pourraient dans certains cas être évités.

Etant donné que le KNMV travaille, en tant que Fédération de Motocyclisme, au développement de formations continues de conduite, l'association des motocyclistes est régulièrement sollicitée pour participer à de nombreux organes de concertation afin de discuter de la sécurité, ou plutôt de l'insécurité des motocyclistes et tenter de trouver des solutions. En outre, les instructeurs KNMV-VRO sont à leur tour régulièrement sollicités pour tester des mesures infrastructurelles telles que le dos d'âne dynamique et le marquage au sol dynamique. Ainsi, le KNMV souhaite être impliqué de manière pro-active dans le développement de nouveaux outils de réglementation du trafic en offrant, outre une bonne formation en conduite, la possibilité d'éviter les situations insécurisantes pour les motocyclistes.

Nom: Arjan Everink

Organisation: KNMV

Nationalité: Néerlandais

Expérience professionnelle:

- Propriétaire d'une moto-école spécialisée
- Instructeur KNMV-VRO
- Travaille chez la KNMV à la division formation. Il est responsable de la coordination et du développement de différentes formations après l'obtention du permis de conduire

Activités:

M. Everink suit actuellement des cours de sécurité routière et mobilité à l'école supérieure pour transports et logistiques de la NEA.

Une brève présentation de la formation élémentaire obligatoire du DSA avec, à l'arrière-plan, des images de la nouvelle vidéo de formation. L'objectif est de fournir un aperçu de l'FEO, de ses débuts jusqu'aux évolutions connues à ce jour.

Des démonstrations pratiques seront ensuite organisées sur les nouveaux modules de l'FEO, parmi lesquels les nouveaux manœuvres spéciaux.

Nom P. Collis

Organisation: Driving Standards Agency (Autorité britannique d'examens)

Nationalité: Britannique

Expérience professionnelle

2001-présent Instructeur en chef du centre de formation et de développement à Cardington, Bedfordshire
Responsabilités:

- Supervision de l'organisation pratique et direction des cours de formation
- Supervision et monitoring de tous les aspects de la formation professionnelle
- Evaluation de la qualité, de la cohérence et des normes
- Identifier les besoins de formation des instructeurs et élèves
- Apporter les instruments pour la conception de nouveaux cours et le développement de formations existantes

1996

1990

Instructeur permanent des cadres
Instructeur occasionnel des cadres à Cardington

- Qualifié pour donner cours aux examinateurs et conducteurs pour automobiles, motos, camionnettes et bus

1985-1995

Examinateur de conduite, toutes catégories, région Londres-Nord

- Spécialisé dans l'évaluation d'instructeurs de la formation de base obligatoire pour motocyclistes
- a fait partie d'une équipe plus réduite d'instructeurs dirigeant le 'Cardington Special Test' for Approved Driving Instructors, faisant partie intégrante de leur évolution professionnelle permanente

Nom: G. Shaw

Organisation: Driving Standards Agency (Autorité britannique d'examens)

Nationalité: Britannique

Expérience professionnelle :

- DSA, Division qualité technique
- Responsabilités:
- Contrôle de la qualité et du niveau de l'examen de permis de conduire
- Fournir des conseils techniques concernant tous les aspects de la formation et de l'examen de permis de conduire auto et moto
- Participation à plusieurs projets dont la formation d'instructeur de parc automobile et la conduite respectueuse de l'environnement
- Introduction d'un registre non-obligatoire pour chauffeurs PCV et renouvellement de l'examen pour motocyclistes.
Examineur en chef pour la région orientale et les Midlands.
Agent de la police routière à Staffordshire, spécialité examens permis de conduire, investigations d'accidents et initiatives de sécurité routière.
Chef de région d'une grande auto-école, responsable de la création et la mise en oeuvre des formations.
- Membre des "Cardington staff trainers", qualifiés pour donner des formations dans toutes les catégories et faire passer le « Cardington Special Test »
- A joué un rôle important dans l'introduction du contrôle des formations par la DSA après obtention du permis de conduire
- Membre du groupe de travail de formation pour véhicules prioritaires.

La position de l'examineur pendant l'examen pratique**(P7)**

Un atelier consacré à la position de l'examineur et aux avantages et inconvénients des systèmes utilisés dans ces pays (Au Pays-Bas l'examineur suit le candidat en voiture; en Norvège l'examineur se trouve sur la même moto que le candidat, en Suède l'examineur suit le candidat à moto).

N'oubliez pas d'indiquer sur votre formulaire d'inscription les ateliers qui vous intéressent. Ceci nous aidera à déterminer la fréquence à laquelle chaque atelier doit être proposé.

Les participants aux ateliers seront déterminés en fonction de leur ordre d'arrivée (la plupart des ateliers pratiques auront un nombre maximum de participants).

Nom: T.J.A. Blauwhof

Organisation: CBR

Nationalité: Néerlandais

Expérience professionnelle:

- 1995-présent Enseignant de la formation professionnelle de la CBR, spécialisation A,
- 1989-1995 Examineur catégories A et B, CBR région ouest-nord
- 1990-1992 Enseignant auprès de l'institut de police à Apeldoorn, toutes catégories
- 1984-1990 Instructeur de conduite à l'auto-école de la police communale de Noordwijkerhout, toutes catégories

Nom: P. de Haan

Organisation: CBR

Nationalité: Néerlandais

Expérience professionnelle

- 2000-présent Enseignant de la formation professionnelle de la CBR (Spécialisation A, depuis septembre 2002)
- 1981-1994 Examineur B et B+E, CBR région est
- 1994-1996 Police régionale de Kennemerland
- 1996-2000 Police communale Haarlemmermer

Nom: L. Per-Olof Nilsson

Organisation: SNRA, Swedish National Road Association (Autorité suédoise d'examens)

Nationalité: Suédoise

Expérience professionnelle:

- Directeur du département formations et examens de conduite
- Responsable du bureau formations et examens de conduite
- Examineur
- Instructeur dans une auto-école

Autres responsabilités:

- Formation des examinateurs moto de la région
- Formation des instructeurs moto

Nom: J. J. Jansen

Organisation: CBR

Nationalité: Néerlandais

Formation:

- 1999 Examineur de conduite
- 1998 Application pour instructeur de conduite WRM
- 1991-1995 Différents cours d'anti-dérapiage et de sécurité
- 1991 Examineur pour automobiles
- 1990 VRO (motos) Institut de circulation routière de la police
- 1990 Didactique et nouvelles méthodologies d'enseignement
- 1989 Cours de perfectionnement pour poids lourds
- 1984 Instructeur moto
- 1983 Diplôme de routier
- 1978 Pilote privé
- 1976 Instructeur de conduite automobile

Expérience professionnelle:

- 2000-présent Coordinateur dextérité automobile, moto et motocyclette
- 1997-2000 Instructeur pour examinateurs d'automobiles et motocyclistes
- 1991-2000 Examineur des examens de conduite pour automobilistes et motocyclistes (sous lesquels des examens pour personnes handicapées)
- 1989-1991 Instructeur moto
- 1976-1991 Propriétaire d'une auto-école / instructeur
- 1973-1976 Monteur en électronique

FIM

Le FIM est une organisation responsable à échelle mondiale du sport moto. Le FIM regroupe six fédérations continentales et 85 fédérations nationales, ainsi que quelques organisations spécialisées. Des partenaires contractuels assurent la coordination de certains championnats sur le plan des droits de télévision, du marketing et de la promotion. Les 25 collaborateurs du secrétariat actifs au siège central du FIM sont chargés de l'administration de tous les domaines dans lequel le FIM est impliqué.

Le FIM joue également un rôle au-delà du sport moto, comme dans le tourisme par exemple: pensez à la moto en tant que véhicule de loisirs et à des sujets ayant trait à la politique publique et à la sécurité routière. En outre, le FIM participe à d'autres débats tels que l'environnement et l'évolution de la moto en général. Le FIM est représenté à Bruxelles par un intermédiaire au sein de l'Union européenne où l'on met tout en oeuvre pour lutter pour la défense des intérêts de tous les usagers de véhicules à deux roues.

Les activités sur le plan de la sécurité routière et de la politique publique sont mises en oeuvre avec la collaboration d'autres organismes moto, l'industrie moto et des (organisations pour) instructeurs et autorités d'exams.

Depuis 1996, le FIM est responsable d'un programme baptisé "The Experienced Rider Trainers Network" (un réseau d'instructeurs moto expérimentés) au sein duquel on s'échange des connaissances et la 'meilleure pratique' en matière de formations moto continues. Les membres de ce réseau participent également à BikeSafety et bénéficient le jour suivant d'une formation spéciale sur le comportement de conduite visant à réduire les risques.

KNMV

Le KNMV est une fédération de motocyclisme, mais aussi et surtout une association qui défend les intérêts des motocyclistes. Afin de réaliser au mieux cet objectif, le KNMV est représenté dans de nombreuses structures de concertation nationales et provinciales. Etant donné que nous sommes de plus en plus tenus de répondre à une législation provenant de Bruxelles, nous sommes également actifs au niveau européen par le biais de nos canaux FIM de coordination.

La défense des intérêts des nos membres revêt de multiples facettes. Ainsi, le KNMV doit non seulement veiller à ce que le motocyclisme reste attirant et accessible, mais aussi faire en sorte que les situations infrastructurelles qui ne garantissent pas suffisamment de sécurité disparaissent. Etant donné que le KNMV détient son propre label de qualité dans le domaine des formations moto, l'association représente un partenaire auquel on réserve volontiers une place dans les divers groupes de travail qui s'occupent, aux Pays-Bas, de sécurité routière. Le KNMV a un siège à l'OVV (Overlegorgaan Verkeer en Vervoer - organe de concertation Trafic et Transport -) du Ministerie van Verkeer en Waterstaat (Ministère du Trafic et des Eaux -) ainsi que dans la plate-forme moto nationale, au sein de laquelle diverses organisations s'occupent de la gestion des dossiers hostiles à la moto. Le KNMV est de plus représenté au sein des différents groupes de travail des ROV (Regionale Organen Verkeersveiligheid Organes régionaux sécurité routière) actifs au niveau provincial et participe également au groupe de travail Rijkswaterstaat (Ponts et Chaussées) dans lequel on étudie notamment avec d'autres TNO comment améliorer la sécurité des motocyclistes sur les autoroutes. Le KNMV apporte aux motocyclistes aide et conseil en cas de problème. Parfois, cette aide se limite à une information, mais lorsqu'il s'agit d'un dossier mettant en danger l'intérêt général des motocyclistes, il est évident que le KNMV en assure personnellement le suivi. Le lobby politique au sein de diverses instances représente également une composante importante du KNMV.

The RAI Association represents the interests of enterprises in the area of mobility. From cars to bicycles and from heavy trucks to complete garage outfits and parts. Every person in The Netherlands uses one or more products of the RAI Association members on a daily basis. Which is why it is logical that the RAI has a clearly defined profile in public life as well. The best-known events by a larger audience are exhibitions like the AutoRAI (automobile exhibition), which takes place once every two years, and the annual MotoRAI (Motorcycle show), Kampeer- en CaravanRAI (Camping and Caravan exhibition) and the FietsRAI (Bicycle show). The automotive specialist exhibitions, AutovakRAI (automotive specialists exhibition) and the BedrijfsautoRAI (European Road Transport Show) are greatly appreciated in and outside of The Netherlands.

The RAI voices the needs and interests of all those on the road and is always ready to discuss the role of mobility in The Netherlands with the government and other organizations. The RAI is one of the organizations that has contributed to the government endorsed realisation that mobility is a vital element in our society and a force behind the growing welfare. The Association does not shy away from its responsibility when faced with tricky situations. The RAI takes a position on issues and offers solutions that contribute to broader interests such as accessibility and the environment. At the same time, the RAI resists the not always well considered and responsible plans and measures that are voiced by politicians and decision-makers. For more than a 100 years, the RAI has played an active role in the realization of favourable conditions for the production and sales of transportation means and parts for the 1,100 members who together, are the providers of road transportation. The RAI story began in 1893 when agreements concerning promotional activities such as expositions were made. The first lobby action: a protest against the proposed bicycle tax, dates from three years after that.

The enterprise members of the RAI, grouped according to product in seven different departments, form a unique cluster. Nowhere in the world are so many of the branches that rely on mobility united in one organization. The collective and individual interests of all these organizations do not always point in the same direction, which is why the various departments are highly autonomous in determining their policy. A policy that defines their particular interests, even if this is the opposite to that of the other Association member. The added value of the RAI lies in bridging these gaps, by emphasizing the common goal: to keep everyone moving.

RAI motorised two-wheeled vehicles

One department of the Association is that of motorized two-wheeled vehicles. In this group, the interests of all importers and manufacturers of motorcycles and mopeds, parts, accessories and clothing are represented.

The department focuses on a broader acceptance of the motorized two-wheeled vehicle, by both the government and society as a whole.

To achieve this, various activities are organized, such as the annual MotoRAI in Amsterdam and the organization of the Nationale MotoRijDag (National motorcycle driving day) in spring. The purpose of this day is to introduce the possibilities of motorcycles as a means of transportation to and from work to as many motorcycle owners as possible. Another activity organized by the department is the ScooterOpStap campagne (the Moped on the Road campaign), a promotional campaign giving large companies the opportunity to let their employees make a test ride on a moped for transportation use to and from work or for short business oriented trips. Throughout the year there are regular discussions with the BOVAG, KNMV, and ANWB. The department also takes part in the Motorplatform, the secretariat is a member of the European umbrella organization ACEM, a discussion partner of the government's through the Overlegorgaan Verkeer en Veiligheid (discussion group Transport and Safety) and of course communicates regularly with the relevant ministries.

All of these activities are supervised by a circle of members guided by commissions which focus on topics such as the environment, safety, mobility, education and marketing.

