

[ONRECHT]

datum: 16 oktober 2024
ons kenmerk: ONR-240143

Kris Kalløe
Hengelolaan 1065 G
2544 HG Den Haag

Geachte heer Kalløe,

Wij hebben uw dossier nauwgezet gevolgd en constateren, met u, dat de overheidsinstanties die u heeft geïnformeerd over het in uw ogen onrechtmatig afkoppelen van het gaspedaal op de dubbele bediening voorafgaand aan CBR examens - door examinatoren - geen aandacht krijgt bij het CBR, ILT, OVV, DGMO en de Arbeidsinspectie.

Onze research bevestigt uw beeld dat een of meerdere instanties de kwestie in de doofpot willen houden.

Zoals u weet treedt ons platform in juridische zin niet namens onze deelnemers op; wij kunnen u niet in of buiten rechte bijstaan. Wij adviseren uitsluitend onze deelnemers en kunnen media-aandacht genereren via het tv-programma Onrecht. De eerste uitzendingen zullen naar verwachting echter pas in 2026 worden uitgezonden.

Ons advies aan u is om uw schuldeisers, via de deurwaarder(s), te vragen om te participeren in de juridische kosten om alsnog compensatie te krijgen voor het onrechtmatige handelen door het CBR. Op grond van ons onderzoek concluderen wij dat u in het verleden niet aansprakelijk had moeten worden gesteld voor de 5 miljoen euro schade die bij de Nederlandse Spoorwegen is ontstaan door het afkoppelen van het gaspedaal door de CBR examinatrice mevrouw M. de Rooy. Dit bewust en ongevraagd ontkoppelen van het gaspedaal door de CBR examinatrice is volgens ons onderzoek reden om de aansprakelijkheid te verleggen naar het CBR.

Nu u, zoals u ons heeft meegedeeld, geestelijk lijdt onder de aanhoudende pogingen van deurwaarders en incassobureau's lijkt het ons gerechtvaardigd dat u schuldeisers vraagt om bij te dragen in de juridische kosten die u zult moeten maken om alsnog compensatie te krijgen vanuit de overheid.

Wij zijn bereid u te adviseren over hoe de onrechtmatigheid en de gevolgen van het afkoppelen van het gaspedaal op de dubbele bediening door het CBR bij Tweede Kamer fracties nieuw leven wordt ingeblazen.

Wij adviseren u om uw schuldeisers vanaf nu, via deurwaarders en/of incassobureaus, vriendelijk te verzoeken om u niet langer 'aan te schrijven' of te bestoken met deurwaardersbrieven.

U kunt de oorspronkelijke schuldeisers een kopie van deze brief toezenden met het verzoek 'mee te denken'. Het is immers mede in het belang van de schuldeisers dat u door de overheid wordt gecompenseerd. Zeker nu u uit idealistische overwegingen de problematiek onder de aandacht brengt van de politiek.

U ontvangt deze reactie tevens per gewone post.

Nationaal loket Onrecht

De afzender wordt uitsluitend schriftelijke
correspondentie en heeft deze brief geregistreerd
bij het nationaal loket.

ONRECHT

Stuur uw berefening of
reactie naar de afzender
onder vermelding van het
registratienummer.

240143

IN GEBREKE STELLING / PERSOONLIJK

Directeur Generaal R. de Boer
Nederlandse Arbeidsinspectie
Postbus 90801
2509 LV Den Haag

18 oktober 2024

Betreft: melding van gevaarlijke arbeidsomstandigheden bij het CBR ONR_240143

Ondanks meerdere verzoeken heb ik van u of uw medewerkers geen enkele inhoudelijke reactie ontvangen op mijn meldingen mbt het onrechtmatig afkoppelen van het gaspedaal op de dubbele bediening door CBR examinatoren voorafgaand aan examenritten.

Het nationaal loket Onrecht heeft u op 28 augustus jl (bijlage) gevraagd om mij een reactie te sturen op mijn brief d.d. 14 juni 2024 (bijlage).

Ik kan mij niet aan de indruk onttrekken dat de Arbeidsinspectie in het geval van het CBR een andere maatstaf hanteert dan bij het bedrijfsleven. Anders gezegd dat mijn meldingen in de doofpot zijn beland.

De directie van het CBR, in de persoon van de heer Pechtold, heeft mij recent bevestigd dat het CBR het ontkoppelen van het gaspedaal op de dubbele bediening handhaaft vanwege de verkeersveiligheid. Uit persoonlijke ervaring én onderzoek blijkt dat dit medewerkers van het CBR, examenkandidaten, weg- en treinverkeer ernstig in gevaar kan brengen. Er is in 2018 al een dodelijk slachtoffer gevallen bij een treinaanrijding in Bussum en er zijn vergelijkbare 'bijna' aanrdingen op onder andere spoorwegovergangen, omdat het gaspedaal op de dubbele bediening in opdracht van de CBR directie structureel onklaar wordt gemaakt voor aanvang van praktijkexamens.

In mijn beleving bent u als Directeur Generaal eindverantwoordelijk voor uw ambtenarenapparaat en daarom stel ik u hierbij persoonlijk in gebreke omdat uw instantie opzettelijk het CBR 'uit de wind' houdt als het gaat om de arbeidsomstandigheden 'op de werkvloer'.

Deze brief is geregistreerd onder nummer ONR_240143 bij het nationaal loket Onrecht.

Kris Kalloe
Hengeloselaan 1065G
2544 HG Den Haag

ONTVANGEN 12 AUG 2024

240143

Mr. Kris Kallio
Nongelvaan 1065 G
2544 NG Den Haag

Datum 12 augustus 2024
Betreft Melding CBR ontkoppelen tweede gaspedaal bij rijexamen

Overheidsorganisatie
en informatievoorziening

Ministerie
van Infrastructuur
en Waterstaat

Uw referentie
ONR_240143

Onze referentie
ILT-2024-00000

Kopie aan
[naam] [adres]

Geachte heer Kallio,

U heeft ons 27 februari (uw kenmerk Onrecht 240143) een bericht gestuurd. Hier heeft de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) 5 augustus jl. op gereageerd. 6 augustus (uw kenmerk ONR_240143) heeft u per brief aanvullende vragen gesteld. Hierbij ontvangt u reactie op uw vragen.

Ik begrijp dat het proces rondom uw melding voor u niet naar tevredenheid is verlopen. U geeft aan dat u een verklaring wilt over wat is bedoeld met "dat de brief tussen wal en schip is blijven liggen" zoals in de reactiebrief is geschreven. Doordat uw melding niet valt onder een van de taken of bevoegdheden van de ILT, is deze niet direct te koppelen aan een behandelaar. Daardoor is de reactie flink vertraagd. Voor deze lange wachttijd hebben wij u in de vorige brief onze excuses aangeboden. Dit is wat in de brief van 5 augustus jl. wordt bedoeld met de opmerking "tussen wal en schip".

Daarnaast vraagt u de ILT naar de geldende regels. De ILT heeft diverse taken en bevoegdheden. Toezicht op het CBR valt niet onder de taken en bevoegdheden van de ILT. De ILT houdt o.a. toezicht op de Wet Personenvervoer en onderliggende regelgeving. In het Besluit personenvervoer zijn voertuigen die worden gebruikt voor het geven van lessen of afnemen van praktijkexamens uitgezonderd¹. Dit betekent dat deze niet onder het toezicht van de ILT vallen.

Verder heeft de ILT een taak op de Wet rijonderricht motorrijtuigen. Dit toezicht ziet op de bekwaamheid van rij-instructeurs. En niet op de bekwaamheid van examinatoren of het CBR. Dit maakt dat de ILT niet de aangewezen toezichthouder is om de situatie zoals in uw melding beschreven te beoordelen.

Het CBR is als zelfstandig bestuursorgaan bevoegd en verantwoordelijk om uw melding te behandelen. Het CBR valt wettelijk gezien onder verantwoordelijkheid van de minister van Infrastructuur en Waterstaat. Mocht u er met het CBR niet uitkomen, dan kunt u zich tot hem richten.

¹ Artikel 2 sub f Besluit personenvervoer 2000.

ONTVANGEN 12 AUG 2024

240143

Uw kenmerk: 240143
Uw kenmerk: 240143
Uw kenmerk: 240143

Datum: 12 augustus 2024
Betreft: Melding CBR ontkoppelen tweede gaspedaal bij rijexamen

Regioinspectie Leefomgeving en Transport

Postbus 1065 G
2544 HJ Den Haag

Telefoon: 070 330 1111

E-mail: info@ilt.nl

Website: www.ilt.nl

240143

240143

240143

240143

Geachte heer Kallio,

U heeft ons 27 februari (uw kenmerk Onrecht 240143) een bericht gestuurd. Hier heeft de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) 5 augustus jl. op gereageerd. 6 augustus (uw kenmerk ONR_240143) heeft u per brief aanvullende vragen gesteld. Hierbij ontvangt u reactie op uw vragen.

Ik begrijp dat het proces rondom uw melding voor u niet naar tevredenheid is verlopen. U geeft aan dat u een verklaring wilt over wat is bedoeld met "dat de brief tussen wal en schip is blijven liggen" zoals in de reactiebrief is geschreven. Doordat uw melding niet valt onder een van de taken of bevoegdheden van de ILT, is deze niet direct te koppelen aan een behandelaar. Daardoor is de reactie flink vertraagd. Voor deze lange wachttijd hebben wij u in de vorige brief onze excuses aangeboden. Dit is wat in de brief van 5 augustus jl. wordt bedoeld met de opmerking "tussen wal en schip".

Daarnaast vraagt u de ILT naar de geldende regels. De ILT heeft diverse taken en bevoegdheden. Toezicht op het CBR valt niet onder de taken en bevoegdheden van de ILT. De ILT houdt o.a. toezicht op de Wet Personenvervoer en onderliggende regelgeving. In het Besluit personenvervoer zijn voertuigen die worden gebruikt voor het geven van lessen of afnemen van praktijkexamens uitgezonderd¹. Dit betekent dat deze niet onder het toezicht van de ILT vallen.

Verder heeft de ILT een taak op de Wet rijonderricht motorrijtuigen. Dit toezicht ziet op de bekwaamheid van rij-instructeurs. En niet op de bekwaamheid van examinatoren of het CBR. Dit maakt dat de ILT niet de aangewezen toezichthouder is om de situatie zoals in uw melding beschreven te beoordelen.

Het CBR is als zelfstandig bestuursorgaan bevoegd en verantwoordelijk om uw melding te behandelen. Het CBR valt wettelijk gezien onder verantwoordelijkheid van de minister van Infrastructuur en Waterstaat. Mocht u er met het CBR niet uitkomen, dan kunt u zich tot hem richten.

¹ Artikel 2 sub i Besluit personenvervoer 2000

240143

ONTVANGEN 12 AUG 2024

Omgheving, Dienstverlening
en Vergoedingsregulering

Datum
12 Augustus 2024

Tot slot deed u ook een interviewverzoek. Op dit verzoek ga ik niet in, aangezien de ILT niet de aangewezen toezichhouder is voor de situatie in uw melding omschreven.

Met vriendelijke groet,

De Inspecteur-Generaal Leefomgeving en Transport

Mr. Mattheus Wassenaar

240143

[ONRECHT]

ONTVANGEN 28 AUG 2024

datum: 28 augustus 2024
dhs kenmerk: ONR_240143

PERSOONLIJK
Nederlandse Arbeidsinspectie
Directeur Generaal R. de Boer
Postbus 90801
2509 LV Den Haag

De afzender wenst uitsluitend schriftelijk te
corresponderen en heeft deze brief geregistreerd
bij het nationaal loket

ONRECHT

Stuur uw bevestiging of
reactie naar de afzender
onder vermelding van het
registratienummer

240143

Geachte heer de Boer,

Ons loket helpt burgers in de vastlegging van hun schriftelijke communicatie met instanties. Onze deelnemer Krys Kalloe heeft uw organisatie uit idealistische overwegingen op 20 maart 2024 een brief gestuurd.

Deelnemer heeft ook de OVV, ILT, DGMO en het CBR aangeschreven en in alle gevallen ontstaat de indruk dat het lastig of onwenselijk is om hem als bezorgde burger een inhoudelijke reactie te geven.

Bijgaand zenden wij u de onderliggende documenten en willen wij u persoonlijk vragen om de heer Kalloe te informeren hoe het mogelijk is dat het CBR haar werknemers en/of rij scholen, al meer dan twintig jaar dwingt om voorafgaand aan CBR ritten het gaspedaal los te koppelen of zelfs te verwijderen.

Recent heeft de heer Pechtold de heer Kalloe schriftelijk laten weten dat het CBR vasthoudt aan deze maatregel in verband met de verkeersveiligheid.

In de voorbereiding op een aflevering voor het tv-programma Onrecht, voorheen NPO 3/PowNed, vragen wij u om te zorgen dat onze deelnemer een inhoudelijke reactie krijgt. Daarbij is vooral belangrijk dat hij zich afvraagt waarom de Arbeidsinspectie niet ingrijpt, terwijl uit de brief blijkt dat het CBR eigen personeel aan de gevaren blootstelt waarvan deelnemer bewijs heeft meegestuurd.

Na de laatste reactie op 10 juni 2024 van uw medewerkster mevrouw M.H.S. Jansen heeft deelnemer niets meer van haar vernomen. Terwijl iedere dag duizenden jonge mensen in een lesauto hun praktijkexamen doen, waarvan vooraf het gaspedaal op de dubbele bediening is losgekoppeld door het CBR.

Voor de productie van genoemde afleveringen is de schriftelijke vastlegging van de communicatie essentieel, omdat deze onderdeel uitmaakt van feitelijke verslaggeving/verantwoording van het programma.

De afzender wil graag van u een inhoudelijke schriftelijke reactie ontvangen op de melding die hij heeft gedaan.

Wij verzoeken u binnen 28 dagen een ontvangstbevestiging of inhoudelijke reactie te sturen naar de afzender onder vermelding van ONRECHT_240143.

U ontvangt deze reactie tevens per gewone post.

Nationaal Loket Onrecht

VERZONDEN 14 JUN 2024

240143

De afzender wenst uitsluitend schriftelijk te
corresponderen en heeft deze brief geregistreerd
bij het nationaal loket:

ONRECHT

Stuur uw bevestiging of
reactie naar de afzender
onder vermelding van het
registratienummer

240143

Nederlandse Arbeidsinspectie
Mevrouw M.H.S.Jansen
Postbus 90801
2509 LV Den Haag

Geachte mevrouw Jansen,

Den Haag, 14 juni 2024

Uw kenmerk: 2420416/02

Op 20 maart 2024 stuurde ik uw organisatie een brief, welke is geregistreerd onder nummer
ONR-240143 bij het nationaal loket Onrecht. Gisteren heb ik uw reactie pas ontvangen.

Ik heb enkele vragen:

1. Kunt u mij meedelen wat de gemiddelde responstijd/procedure is bij een melding van
een levensbedreigende situatie in een werkomgeving?
2. Kunt u mij meedelen of er een onderscheid gemaakt wordt bij de Arbeidsinspectie
tussen meldingen over commerciële bedrijven of een overheidsorganisatie zoals het
Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen?
3. U schrijft in uw reactie: "We verwachten u op de korte termijn van een terugkoppeling
van de beoordeling te kunnen voorzien". Op welke datum zult u uiterlijk reageren?

Kunt u mij binnen 10 werkdagen een ontvangstbevestiging of een inhoudelijke reactie
sturen?

Kris Kalloe
Hengeloselaan 1065 G
2544 HG Den Haag

Nieuw Sociaal Contract
Mw. Sandra Palmén
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

De afzender wenst uitsluitend schriftelijk te
corresponderen en heeft deze brief geregistreerd
bij het nationaal loket:

ONRECHT

Stuur uw bevestiging of
reactie naar de afzender
onder vermelding van het
registratienummer

240143

13 September 2024

Geachte mevrouw,

Ik probeer al ruim een jaar om instanties zoals de Onderzoeksraad Veiligheid, Inspectie leefomgeving en de arbeidsinspectie in actie te laten komen om uit te zoeken of er geen verbod kan komen op het ontkoppelen van het gaspedaal op de dubbele bediening van een lesauto. Het CBR verplicht al heel erg lang examinatoren om het gaspedaal voor ieder praktijkexamen los te koppelen!

Dit heeft in mijn geval in het verleden al voor een zeer ernstige treinongeluk gezorgd. Twee passagierstreinen ramden een lesauto van mij waarin een CBR examinatrice en mijn leerling zaten. Er vielen toen als een wonder geen doden en gewonden en treinen. Ook de leerling en examinator ontsprongen de dans.

Er zijn ook andere voorbeelden waaruit blijkt dat het levensgevaarlijk is als een examinator (ook instructeur) geen gas kan geven als een leerling een fout maakt waardoor de lesauto bijvoorbeeld tot stilstand komt op een spoorwegovergang of als een leerling op de snelweg vlak voor een vrachtwagen invoegt met veel te lage snelheid. In Bussum kwam in 2018 een instructeur om het leven op het spoor, omdat hij geen gas kon geven toen de lesauto stilviel.

Ik krijg heel moeilijk antwoorden en de Arbeidsinspectie wil dit volgens mij in de doofpot houden. Ze reageren gewoon niet. Ook examinatoren kunnen komen te overlijden als het fout gaat. Dat is toch iets voor de Arbeidsinspectie of is dat anders als er iets niet deugt aan de veiligheid op de werkvloer?

CBR directeur mijnheer Pechtold heeft mij vorige maand geschreven dat ik geen brieven meer mag sturen en dat het CBR de examinatoren en rijsscholen zal blijven verplichten om het gaspedaal te verwijderen voor praktijkexamens. Hij schrijft dat dit moet voor de verkeersveiligheid. ik begrijp dat niet!

Deze brief is geregistreerd onder nummer ONR-140143. Zij adviseren en helpen mij bij de vastlegging met de communicatie bij overheidinstanties.

Kunt u zorgen dat jonge mensen in de toekomst veilig examen kunnen doen?

Ik stuur u de briefwisseling met de Arbeidsinspectie mee.

Dank!

Kris Kalloe
Hengeloselaan 1065G
2544 HG Den Haag

240143

VERZONDEN 18 JUL 2024

De afzender wenst uitsluitend schriftelijk te
corresponderen en heeft deze brief geregistreerd
bij het nationaal loket:

ONRECHT

Stuur uw bevestiging of
reactie naar de afzender
onder vermelding van het
registratienummer

240143

Nieuw Sociaal Contract
dhr O. van Dijk en mw. S. Palmen

via info@partijnieuwsociaalcontract.nl

Den Haag, 18 juli '24

Mijnheer,

Ik heb op de website rijvisie.nl gelezen dat u en mw Palmen informatie heb gekregen over mijn ideale strijd voor het 2e gaspedaal tijdens rijlessen en CBR examens.

Een lesauto van mijn rijschool is tijdens een praktijkexamen stilgevallen op de spoorwegovergang 't Haantje in Rijswijk. Uit het procesverbaal is duidelijk dat de CBR examiner schuldig was. Zij moet tijdens een praktijkexamen zorgen dat dit niet gebeurt.

Zij kon niet weg, omdat zij zelf het gaspedaal op de dubbele bediening losmaakt.. Dat moet van de CBr directie. ik stuur deel van het procesverbaal mee met deze brief.

Ik moest de schade aan 2 treinen en spoorreels betalen aan NS; 5 miljoen euro. De verzekering heeft alles afgehandeld ik mocht mij niet bemoeien. Nationale Nederland betaalde tweekhalf miljoen; de rest moest ik doen. Ik raakte alles kwijt. Ik ben kapotgemaakt door CBr.

Nu probeer ik al bijna een jaar om te zorgen dat het gaspedaal tijdens examens verplicht is, zodat er niet veel doden en gewonden vallen als weer zo iets gebeurt.. Maar de Onderzoeksraad Veiligheid, de ministerie IW, de Arbeidsinspectie, de Inspectie leefomgeving... niemand wil helpen te zorgen dat er geen doden en gewonden vallen omdat examiner of instructeurs geen gas kan geven als dat nodig is. Alle brieven zijn bewaard via Onrecht.nl; als bewijs dat overheid zwijgt en wegkijkt.

Ik vraag u om vragen te stellen aan de nieuwe minister. U krijgt via Onrecht.nl over een paar weken een dossier met alle bewijs.

Kris Kalloe, Hengelolaan 1065G, 2544 HG Den Haag

halen.

3. Dat er verwijtbaar gedrag heeft plaatsgevonden, volgt uit het proces-verbaal van ongevalanalyse, opgesteld door de Politie Haaglanden, Bureau Verkeer - Technische & Ongevallendienst, waarin wordt geconcludeerd:

"* De juridische bestuurder van 14.1 heeft niet voldaan aan het gestelde in artikel 15a onderdeel 1 en 2 van het RVV 1990:1. Weggebruikers mogen een overweg opgaan, indien zij direct kunnen doorgaan en de overweg geheel kunnen vrijmaken. Bij overwegen laten weggebruikers een railvoertuig voorgaan en laten daarbij de overweg geheel vrij.

* De juridische bestuurder van 14.1 heeft niet al het mogelijke gedaan de spoorwegovergang vrij te maken, daardoor zich zodanig gedragen dat een mede door zijn schuld te wijten ongeval plaatsvond."*

Ook de door Nationale Nederlanden ingeschakelde expert komt in zijn rapportage van 8 mei 2001 tot die conclusie:

"M.i. heeft de juridische bestuurder niet alles gedaan om de overgang vrij te maken."

De examinatrice is in casu de juridische bestuurder, hetgeen zij ook zelf aangeeft in het proces-verbaal van verhoor van [REDACTED] 14 februari 2001.

4. Vast staat dat de examinatrice uit hoofde van haar functie weet althans behoort te weten hoe zij heeft te handelen ingeval een auto afslaat.

Blijkens het voornoemde proces-verbaal heeft de verbalisant verder vastgesteld: "Tijdens het onderzoek kwamen wij in een leerboek van het CBR tegen hoe te handelen bij een overweg indien je auto mocht afslaan en niet meer wil aanslaan. De handelswijze is het zogenaamde 'rijden op de startmotor', zie bijlage leerboek CBR."

In dit leerboek CBR staat vermeld:

"Mocht je auto ooit afslaan en niet meer willen starten terwijl je op een overweg stilstaat, doe dan het volgende:

- schakel je auto in de eerste of tweede versnelling
 - laat de koppeling gewoon opkomen
 - draai de contactsleutel om en houdt die vast in de stand 'starten'
 - de auto rijdt nu van de spoorbaan af op de startmotor
- (het maakt wel wat herrie en het stoot wel, maar je bent van de overweg af!)"

2

240143

[REDACTED]

VERZONDEN 14 JUN 2024

CBR verantwoordelijk bij 'dood door schuld'?



[REDACTED]

- 9 NOVEMBER 2021
- CBR UIT HET LAND



Al vaker heb ik met een CBR examiner de discussie gevoerd over het gaspedaal op de instructeurszijde van de lesauto. Ook gisteren weer. Met [REDACTED] examiner in Enschede. En telkens verbaas ik mij over de eenkennigheid van het CBR. Tijdens een praktijkexamen mag er geen gaspedaal bevestigd zijn aan de instructeurszijde. Ik heb in mijn lesauto een heel klein pedaaltje dat ik tijdens het examen installeer, omdat ik het

meer dan wenselijk vind dat niet alleen ik, maar ook de examiner op het gas kan trappen als dat levensreddend mocht zijn.

Velen kunnen zich het dodelijk ongeval van enkele jaren geleden nog wel herinneren; een lesauto valt stil op de spoorwegovergang en daarbij komt de instructeur om het leven.

Bijna tien maanden na het fatale ongeluk waarbij rijinstructeur Henk Reinink om het leven kwam, is het onderzoek naar het ongeluk afgerond. De uitkomsten zijn gedeeld met de nabestaanden van de instructeur. Een van de opmerkelijkste conclusies: een tweede gaspedaal had het leven van Henk kunnen redden.

NH NIEUWS 18 FEBRUARI 2019

Maar dan meer dan 1 jaar later zegt mijn voormalige partner, zij is op dat moment CBR examiner in Doetinchem,: "Vandaag mijn ergste

4
240143

VERZONDEN 14 JUN 2024

nachtmerrie meegemaakt. Leerling laat auto afslaan op de spoorwegovergang en ik kon geen gas geven...."

Ik heb geen enkel begrip voor het verbod op een gaspedaal op de plek waar de examinerator zit en omdat ik, anders dan veel CBR-ers, ooit wel mijn assurantiediploma's heb behaald denk ik dat ik wel weet wie in-the-end aansprakelijk zal worden gesteld. Zeker als er een ongeval plaatsvind met ernstige, zeer ernstige of zelfs dodelijke gevolgen dat voorkomen had kunnen worden door 'gas bij te geven'.

Het CBR mag niet op de stoel gaan zitten van wetgever op basis van oneigenlijke argumenten. Hoewel ze er al tientallen jaren mee weggomen, omdat niemand er kennelijk kritische vragen over stelt, rust hier een zeer zware verantwoordelijkheid op de schouders van Rijswijk...

Ik vind dat ik als rijkschool, contractpartij, eindverantwoordelijk ben voor mijn leerling. Ouders, familie en anderen moeten er op kunnen vertrouwen dat ik gedurende de opleiding, TEN ALLEN TIJDE, al het mogelijke doe om de veiligheid en gezondheid van de leerling te garanderen. Want de leerling is pas eindverantwoordelijk na het behalen van het rijbewijs. Toch?

Dat is in mijn geval het niet toestaan dat een CBR-er op basis van non-argumenten het gaspedaal demonteert. Zelfs als dat er toe leidt dat de rechter moet besluiten of de examinerator 'dood door schuld' verweten kan worden. Want als examinerator moet je ook zelf goed kunnen nadenken... toch?

Ik vraag mij daarbij af wat het met een examinerator zal doen als datgene gebeurt wat de CBR examineratrice in Doetinchem bijna was over komen.

Gisteren antwoordde de examinerator: "Een goede examinerator heeft dan al voor de spoorwegovergang ingegrepen" Tja... lekker makkelijk en symptomatisch voor hoe ambtenaren simpelweg doen wat ze gezegd worden. Daardoor ontstaan al die affaires in ons land.

240143
VERZONDEN 1 JUN 2024

Geen kritische vragen, zelfs niet als het jezelf ooit in grote problemen kan brengen.

Hebben ze slachtofferhulp in Rijswijk? Want het zal je als examiner maar overkomen: "dood door schuld"

Lees hier het artikel over het ongeluk in 2018

cbr

Lange Kleiweg 50
Postbus 5901
2380 HH Rijswijk ZH
Tel 088 227 77 00
www.cbr.nl

De heer K. Kalløe
Hengelolaan 1065 G
2544 HG DEN HAAG

Uw kenmerk	Ons kenmerk	Datum
-	CDS20240090/APE/PVE	11 juni 2024
Doorkiesnummer	In behandeling bij	E-mail
	Directie	alexander.pechtold@cbr.nl
Onderwerp:	<u>Reactie op uw (vervolg)brief d.d. 17 mei 2024</u>	

Geachte heer Kalløe,

Uw brief van 17 mei 2024 hebben wij op 31 mei 2024 in goede orde ontvangen. Daarin stelt u het CBR een aantal (vervolg)vragen in reactie op de brief die het CBR u heeft toegezonden op 7 mei 2024. In die brief hebben wij een aantal vragen beantwoord die u het CBR heeft voorgelegd bij brief van 8 april 2024.

In uw brief van 17 mei 2024 stelt u de volgende vragen aan het CBR:

1. U vraagt of u het goed begrijpt dat dat het CBR zich pas over de gevolgen van het bewust ontkoppelen van het gaspedaal op de dubbele bediening door een CBR-medewerker gaat buigen zodra zich een nieuw ongeval voordoet?

Deze vraag stelt u naar aanleiding van het antwoord uit onze brief van 7 mei 2024 onder 2.

Daarin wordt opgemerkt dat het CBR het niet zinvol acht om over de aansprakelijkheid van het CBR bij het ontkoppelen van het tweede gaspedaal een (algemeen geldend) standpunt in te nemen, buiten de context van een specifiek actueel geval.

2. De logica van de stelling dat het wettelijk is toegestaan om het tweede gaspedaal voorafgaand aan het examen te ontkoppelen, ontgaat u volledig. U vraagt ons in dat kader hoe het zit met de gevolgen van dat handelen (een CBR-medewerker die zonder overleg met de voertuig-eigenaar en/of feitelijk bestuurder [de examenkandidaat] een deel van de aanwezige dubbele bediening onklaar maakt).

Deze vraag stelt u aanleiding van het antwoord uit onze brief van 7 mei 2024 onder 3.

Daarin wordt de tekst van artikel 80 van het Reglement Rijbewijzen geciteerd en daarbij wordt opgemerkt dat hieruit blijkt dat wettelijk niet is voorgeschreven dat tijdens een examenrit een gaspedaal aanwezig moet zijn.

3. U meent dat onze reactie de indruk zou wekken dat u van plan zou zijn om alsnog schade te vorderen. U vraagt ons waaruit wij dit afleiden.
4. U constateert dat het CBR zich in de media profileert als hoeder van de verkeersveiligheid. U vraagt hoe onze reactie in de brief van 7 mei 2024 zich verhoudt tot die doelstelling.
5. De welhaast belangrijkste vraag vindt u echter waarom het CBR niet accepteert dat een tweede gaspedaal onderdeel uitmaakt van de dubbele bediening tijdens een examenrit, wat u onveilig vindt.

Hieronder zullen wij kort reageren op deze vragen.

Reactie op vraag 1:

Uw interpretatie van ons antwoord is niet accuraat. Wij hebben enkel opgemerkt dat het niet mogelijk is om algemene uitspraken te doen over de aansprakelijkheid van het CBR voor schade, zonder dat alle relevante feiten en omstandigheden van een concreet geval bekend zijn. Daarbij merken wij wel op dat het door ons gehanteerde beleid om een tweede gaspedaal te ontkoppelen wettelijk is toegestaan (zie ook onze reactie op vraag 2) en dat het CBR wel degelijk een afweging heeft gemaakt met betrekking tot het hanteren van dit beleid. Met name de risico's (mogelijke gevolgen) van het aanwezig zijn van een tweede gaspedaal zijn hierin meegewogen (zie ook onze reactie op vragen 4 en 5).

Reactie op vraag 2:

Zoals reeds toegelicht schrijft het Reglement Rijbewijzen niet voor dat een (tweede) gaspedaal bedienbaar moet zijn voor de examinator tijdens de examenrit, zodat er wettelijke ruimte bestaat voor het verwijderen van dat pedaal voorafgaand aan een examen. Voor het overige verwijzen wij u naar ons antwoord op vraag 1.

Reactie op vraag 3:

In onze brief van 7 mei 2024 zijn enkele algemene opmerkingen gemaakt over het tijdig opstarten van een juridische procedure (indien u zich niet kon verenigen met het handelen van het CBR) en het verjaard zijn van eventuele vorderingen. Het is het CBR niet bekend of u alsnog voornemens bent om een schadeclaim in te dienen. Wat wij met onze opmerkingen hebben willen zeggen is enkel dat indien u dit al zou willen (hetgeen ons zoals gezegd onbekend is), dit niet meer mogelijk is.

Reactie op vragen 4 en 5:

In het belang van de verkeersveiligheid moet tijdens examens en toetsen sprake zijn van een zo uniform mogelijke positie van de dubbele bediening in een examenvoertuig. Omdat die per lesauto toch enigszins kan verschillen en een examinator meestal in meerdere verschillende lesauto's per dag zit, kiest het CBR ervoor om tijdens examens alleen dubbele bediening met rem en koppeling te accepteren. Daarmee wordt voorkomen dat een examinator tijdens een ingreep ongewild het gaspedaal indrukt. Deze voorzorgsmaatregel wordt dan ook getroffen uit (verkeers)veiligheidsoverwegingen.

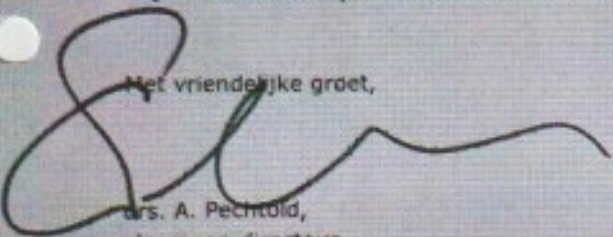
Wij herhalen dat het CBR op dit moment geen aanleiding ziet om zijn beleid met betrekking tot het niet toestaan van een tweede gaspedaal te wijzigen. Tegelijkertijd geldt dat het CBR nieuwe ontwikkelingen en de stand van de techniek op de voet volgt. Als gezegd is het daarom niet uitgesloten dat het CBR zijn beleid op dit punt in de toekomst zal wijzigen.

Tot slot

Wij realiseren ons dat wij met de bovenstaande toelichting naar alle waarschijnlijkheid geen overbrugging tot stand hebben gebracht tussen u en het CBR. Wij kunnen u echter niet anders informeren dan dat wij in eerdere correspondentie en deze brief hebben gedaan. Dit betekent dan ook dat wij in het vervolg niet meer zullen reageren op correspondentie over dit onderwerp.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,



Mrs. A. Pechtold,
algemeen directeur

VERZONDEN 29 APR 2024

240143

[ONRECHT]

ILT
Postbus 16191
2500 BD Den Haag

De afzender wenst uitsluitend schriftelijk te
corresponderen en heeft deze brief geregistreerd
bij het nationaal loket:

ONRECHT

Stuur uw bevestiging of
reactie naar de afzender
onder vermelding van het
registratienummer

240143

29 april 2024
kenmerk: ONRECHT_240143

Geachte heer/mevrouw,

Onze deelnemer de heer Kris Kalloe heeft tot op heden geen ontvangstbevestiging of inhoudelijke reactie ontvangen op zijn melding/klacht/brief die op 27 februari 2024 is verstuurd onder registratienummer ONRECHT_240143. Een kopie van de brief treft u op de achterzijde aan.

Ons platform ondersteunt burgers in de vastlegging van de communicatie met instanties zoals de Rechtspraak, OM, politie, ministeries, zelfstandig bestuursorganen en andere. Vanaf 2025 wordt in een nieuwe serie tv-programma's Onrecht (voorheen NPO3/Powned) aandacht besteed aan de wijze waarop instanties hierbij omgaan met de belangen en rechten van burgers.

Voor de productie van een eventuele aflevering is de schriftelijke vastlegging van de communicatie essentieel omdat deze onderdeel uitmaakt van feitelijke verslaggeving/verantwoording.

De afzender wil graag van u een inhoudelijke schriftelijke reactie ontvangen op de melding die hij heeft gedaan.

Wij verzoeken u binnen 28 dagen een ontvangstbevestiging of inhoudelijke reactie te sturen naar de afzender onder vermelding van ONRECHT_240041

U ontvangt deze reactie tevens per gewone post.

Nationaal Loket Onrecht

De afzender wenst uitsluitend schriftelijk te corresponderen en heeft deze brief geregistreerd bij het nationaal loket:

ONRECHT

Stuur uw bevestiging of reactie naar de afzender, onder vermelding van het registratienummer

240143

ILT
dhr. Mathew Wassenaar
Postbus 16191
2500 BD Den Haag

15-8-2024 Den Haag

Brief ILT-2024/35853 / Nationaal loket Onrecht ONR_240143

Ik heb u brief gekregen. U wijst naar het CBR of de minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Ik heb begin dit jaar al het ministerie gevraagd om onderzoek te doen naar het verplicht stellen van een gaspedaal op de dubbele bediening tijdens CBR examens en rijlessen. Ik ben door de directeur generaal dhr Kees van de Burg doorverwezen naar het CBR. De heer Pechtold heeft mij geschreven dat het CBR wegens de verkeersveiligheid vasthoudt aan het ontkoppelen van het gaspedaal op de dubbele bediening tijdens CBR examens. Belachelijk!

Vorig jaar heeft de Onderzoeksraad voor Veiligheid al doorverwezen naar ILT. De OVV kan pas iets doen als het te laat is. Belachelijk! En zo gaat dat maar door!

Ik heb het nog niet over mijn verzoek aan de Nederlandsche Arbeidsinspectie; daar krijg ik niet eens een antwoord op. Drie brieven gestuurd! Belachelijk!

Ik begrijp wat u schrijft. Ik denk dat u in u functie zeker een morele verplichting hebt. Stel dat er in de toekomst een ongeluk gebeurt zoals dat mijn rijkschool ooit is overkomen. Twee passagierstreinen die op een stilstaande lesauto knallen op een spoorwegovergang, omdat de examinatrice zelf het gaspedaal heeft losgekoppeld. Kunt u dan leven met de gedachte dat doden en gewonden hadden kunnen worden voorkomen als u zich wel had ingespannen?

In Bussum viel in 2018 bij een dergelijke treinongeluk al eens een dode, vanwege een ontbrekend gaspedaal.

Ik vergelijk het vaak met het treinongeluk van enkele jaren geleden met een Stint. Toezichthouders worden wakker en actief als het te laat is. Belachelijk!

U staat dicht bij de minister en andere toezichthouders en daarom heeft u zeker een verantwoordelijkheid als het ooit mis gaat. Dat vind ik in ieder geval.

Deze brief wordt geregistreerd bij het nationaal loket Onrecht onder nummer

Kris Kalloe
Hengelolaan 1065G
2544 HG Den Haag

kenmerk: ONR-240143

datum: 10 juni 2024

ILT
Postbus 16191
2509 BD Den Haag

Geachte heer/mevrouw,

Op 27 februari 2024 stuurde onze deelnemer Kris Kalloe uw organisatie een brief, welke bij ons is geregistreerd onder bovengenoemd kenmerk. U treft een kopie van deze brief aan bij onze 2e herinnering.

Onze deelnemer heeft tot op heden van u geen ontvangstbevestiging of inhoudelijke reactie ontvangen op zijn brief gedateerd, ondertekent en verzonden op 27 februari 2024. Eerder vroegen wij u op 29-4-2024 om de heer Kalloe een ontvangstbevestiging of inhoudelijke reactie te sturen. Helaas heeft u daar geen gehoor aan gegeven.

De heer Kalloe voert een strijd tegen het structureel en decennia-lange ontkoppelen van het 2e gaspedaal door CBR examinatoren, voorafgaand aan ieder praktijkexamen. Vanwege meerdere treinongevallen, waarbij aantoonbaar het afkoppelen/ontbreken van het 2e gaspedaal een of meerdere slachtoffers heeft geëist, wil de heer Kalloe een reactie van uw organisatie.

Vanzelfsprekend brengt deze directief vanuit de directie van het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen grote risico's met zich mee voor betrokkenen en burgers.

Met de heer Kalloe zijn wij van mening dat u op zijn minst een ontvangstbevestiging kunt sturen van de brief die hij heeft gestuurd. Wij verzoeken u vriendelijk om de heer Kalloe binnen 28 dagen alsnog een ontvangstbevestiging en/of inhoudelijke reactie te sturen.

Op grond van bovenstaande en andere aanwijzingen zijn wij enige tijd geleden een journalistiek onderzoek gestart naar het ontkoppelen van het 2e gaspedaal en de mogelijke rol van de ILT, Nederlandse Arbeidsinspectie en OVV in deze kwestie. Doel is om in 2026 een aflevering van een nieuwe serie Onrecht, voorheen NPO3/Powned, te besteden aan deze maatschappelijke kwestie.

Research redactie Onrecht

research@onrecht.nl

VERZONDEN 27 FEB 2024 240143

De afzender wenst uitsluitend schriftelijk te
corresponderen en heeft deze brief geregistreerd
bij het nationaal loket:

ONRECHT

Stuur uw bevestiging of
reactie naar de afzender
onder vermelding van het
registratienummer:

240143

ILT
Postbus 16191
2500 BD Den Haag

Den Haag, 27 februari 2024

Geachte heer/mevrouw,

Op 14 februari 2001 werd tijdens een praktijkexamen een lesauto van mijn rijkschool van twee kanten door NS treinen aangereden. Uit het procesverbaal van de spoorwepolitie en een verklaring van de verzekeringsexpert werd duidelijk dat de CBR medewerkster, omdat zij juridisch bestuurder was, verantwoordelijk was voor de zware treinbotsing. Vreemd genoeg is de schade van 5 miljoen euro uiteindelijk op mij verhaald. Hetgeen ertoe heeft geleid dat ik alles kwijt ben geraakt. Dat niet alleen; ik ben sindsdien een gebroken en berooid mens.

Pas onlangs werd dankzij journalistiek onderzoek en publicaties op het blog rijvisie.nl duidelijk dat het CBR destijds - en nu nog steeds - voorafgaand aan ieder praktijkexamen het 2e gaspedaal laat ontkoppelen.

Ik wil u vragen om onderzoek in te stellen naar de rechtmatigheid van dit ontkoppelen van het 2e gaspedaal en de mogelijke gevolgen daarvan bij stilval op een spoorwegovergang.

Het is denkbaar dat in de toekomst opnieuw een treinongeluk of andersoortig ongeval kan ontstaan, omdat het CBR het gaspedaal aan de zijde waar de examinerator zit laat bewust structureel laat ontkoppelen/verwijderen.

Op de achterzijde van deze brief treft u een fragment aan van het procesverbaal dat destijds is opgesteld door de autoriteiten.

Ik zie uw reactie graag tegemoet,

Kris Kallou
Hengelolaan 1065 G
2544 HG Den Haag

Kris Kallou

01-03-2024

6

halen.

3. Dat er verwijtbaar gedrag heeft plaatsgevonden, volgt uit het proces-verbaal van ongevalanalyse, opgesteld door de Politie Haaglanden, Bureau Verkeer - Technische & Ongevallendienst, waarin wordt geconcludeerd:

"De juridische bestuurder van 14.1 heeft niet voldaan aan het gestelde in artikel 15a onderdeel 1 en 2 van het RVV 1990:1. Weggebruikers mogen een overweg opgaan, indien zij direct kunnen doorgaan en de overweg geheel kunnen vrijmaken. Bij overwegen laten weggebruikers een railvoertuig voorgaan en laten daarbij de overweg geheel vrij.

• De juridische bestuurder van 14.1 heeft niet al het mogelijke gedaan de spoorwegovergang vrij te maken, daardoor zich zodanig gedragen dat een mede door zijn schuld te wijten ongeval plaatsvond."

Ook de door Nationale Nederlanden ingeschakelde expert komt in zijn rapportage van 8 mei 2001 tot die conclusie:

"M.i. heeft de juridische bestuurder niet alles gedaan om de overgang vrij te maken."

De examinatrice is in casu de juridische bestuurder, hetgeen zij ook zelf aangeeft in het proces-verbaal van verhoor van [REDACTED] 14 februari 2001.

4. Vast staat dat de examinatrice uit hoofde van haar functie weet althans behoort te weten hoe zij heeft te handelen ingeval een auto afslaat.

Blijkens het voornoemde proces-verbaal heeft de verbalisant verder vastgesteld:
"Tijdens het onderzoek kwamen wij in een leerboek van het CBR tegen hoe te handelen bij een overweg indien je auto mocht afslaan en niet meer wil aanslaan. De handelswijze is het zogenaamde 'rijden op de startmotor', zie bijlage leerboek CBR."

In dit leerboek CBR staat vermeld:

"Mocht je auto ooit afslaan en niet meer willen starten terwijl je op een overweg stilstaat, doe dan het volgende:

-schakel je auto in de eerste of tweede versnelling

-laat de koppeling gewoon opkomen

-draai de contactsleutel om en houdt die vast in de stand 'starten'

-de auto rijdt nu van de spoorbaan af op de startmotor

(het maakt wel wat herrie en het stoot wel, maar je bent van de overweg af!)"

240143

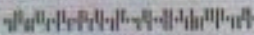
ONTVANGEN 13 JUN 2024



Nederlandse Arbeidsinspectie
Ministerie van Sociale Zaken en
Werkloosheid

Referentienummer: 242041B

De heer/mevrouw K Kaloe
Hengelooaan 1065 G
2544 GH 's-GRAVENHAGE



Nederlandse Arbeidsinspectie

Postbus 90001
2509 LY Den Haag
Telefoonnummer: 070 300 2000
www.arbeidsinspectie.nl

Contactpersoon
M.H.S. Jansen
T: 070 300 2000

Open vorderings
242041B

Datum: 10 juni 2024
Betreft: Verzoek tot onderzoek CBR

Geachte meneer Kaloe,

Op 3 april 2024 heeft u bij de Nederlandse Arbeidsinspectie het volgende verzoek ingediend:
Ik wil u vragen om onderzoek in te stellen naar de rechtmatigheid van dit ontkoppelen van het 2e gaspedaal en de mogelijke gevolgen daarvan bij stilval op een spoorwegovergang.

Uw verzoek is in goede orde ontvangen en we bevestigen de ontvangst hiervan. Een eerdere, automatische, ontvangstbevestiging is helaas niet verstuurd omdat er geen sprake was van een werkend e-mailadres op het ingevulde contactformulier. Uw verzoek is geregistreerd onder referentienummer 242041B.

Helaas kunnen we uw verzoek niet direct beantwoorden. Het verzoek dient beoordeeld te worden binnen onze afdeling. We verwachten u op de korte termijn van een terugkoppeling van de beoordeling te kunnen voorzien.

Heeft u nog vragen?
Als u wilt reageren op deze brief, dan kunt u bellen met de contactpersoon. De naam en het telefoonnummer vindt u rechts bovenaan deze brief. U kunt ook een e-mail sturen naar contact@NLarbeidsinspectie.nl. Vermeldt u dan het kenmerk en de datum die in deze brief zijn genoemd.

Met vriendelijke groet,

M.H.S. Jansen
Nederlandse Arbeidsinspectie

VERZONDEN 10 JUN 2024

240143

[ONRECHT]

kenmerk: ONR-240143

datum: 10 juni 2024

Nederlandse Arbeidsinspectie
Postbus 90801
2509 LV Den Haag

Geachte heer/mevrouw,

Op 20 maart 2024 stuurde onze deelnemer Kris Kalloe uw organisatie een brief, welke bij ons is geregistreerd onder bovengenoemd kenmerk. U treft een kopie van deze brief aan bij onze 2e herinnering.

Onze deelnemer heeft tot op heden van u geen ontvangstbevestiging of inhoudelijke reactie ontvangen op brief gedateerd, ondertekent en verzonden op 20 maart 2024. Eerder vroegen wij u op 29-4-2024 om de heer Kalloe een ontvangstbevestiging of inhoudelijke te sturen. Helaas heeft u daar geen gehoor aan gegeven.

De heer Kalloe voert een strijd tegen het structureel en decennia-lange ontkoppelen van het 2e gaspedaal door CBR examinatoren, voorafgaand aan ieder praktijkexamen. Vanwege meerdere treinongevallen waarbij aantoonbaar het afkoppelen/ontbreken van het 2e gaspedaal een of meerdere slachtoffers heeft geeist wil de heer Kalloe een reactie van uw organisatie. Vanzelfsprekend brengt deze directief vanuit de directie van het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen grote risico 's met zich mee voor het personeel van het CBR, maar ook voor burgers.

Met de heer Kalloe zijn wij van mening dat u op zijn minst een ontvangstbevestiging kunt sturen van de brief die hij heeft gestuurd. Wij verzoeken u vriendelijk om de heer Kalloe binnen 28 dagen alsnog een ontvangstbevestiging en/of inhoudelijke reactie te sturen.

Op grond van bovenstaande en andere aanwijzingen zijn wij enige tijd geleden een journalistiek onderzoek gestart naar het ontkoppelen van het 2e gaspedaal en de mogelijke rol van de Nederlandse Arbeidsinspectie, OVV en ILT in deze kwestie. Doel is om in 2026 een aflevering van een nieuwe serie Onrecht, voorheen NPO3/Powned, te besteden aan deze maatschappelijke kwestie.

Research redactie Onrecht

research@onrecht.nl

240143

VERZONDEN 10 JUN 2024



'Extra gaspedaal in de lesauto had mogelijk zijn leven kunnen redden'

Gepubliceerd op 13-02-2019 om 15:57

Zo'n negen maanden na het dramatische treinongeluk in Bussum, waarbij rijinstructeur Henk Reinink om het leven kwam, is het onderzoek naar het ongeval afgerond. De politie heeft de uitkomsten gedeeld met de nabestaanden van Reinink. Eén van de conclusies: een tweede gaspedaal had mogelijk zijn redding kunnen zijn.

Rijschoolhouder Brigitte Halberstadt heeft, mede namens de familie, de uitkomsten van het onderzoek dinsdagavond besproken met de collega's van Henk Reinink. Reinink was lid van Rijscholen Belang Kring 32 (RBK 32), regio Gooi en Almere, die uit zo'n vijftig rijschoolhouders bestaat.

Het ongeval vond plaats op 1 mei 2018. De lesauto kwam stil te staan op de spoorwegovergang aan de Herenstraat, in het centrum van Bussum. De 18-jarige leerling wist de auto net op tijd te verlaten. Voor de 66-jarige Reinink was het te laat. Het ongeval had een grote impact op de rijschoolbranche. Veel rijinstructeurs kwamen naar zijn uitvaart om hem de laatste eer te bewijzen.

Parkeerrem

De lesauto reed met goede snelheid het spoor op, vertelt Halberstadt, die de contacten onderhoudt met de politie.

240143

"De motor sloeg af, maar de reden is onbekend. In de tussentijd was de leerling uitgestapt, waardoor de automatische parkeerrem erop ging." Reinink had geen gaspedaal aan de instructeurszijde. "Hij boog voorover, waarschijnlijk om met zijn hand het gaspedaal in te drukken. Binnen 7 seconden was de trein bij hem."

"Henk had de tijd om uit zijn auto te vluchten", concludeert ze. "Als hij een gaspedaal had aan zijn kant, had het mogelijk zijn redding kunnen zijn. En de automatische parkeerrem heeft tegengewerkt." De politie heeft deze bevindingen bevestigd tegenover RijschoolPro. Een technische oorzaak heeft de politie verder niet kunnen vinden.

(De tekst gaat verder onder de foto)



Spoorwegovergang aan de Herenstraat in Bussum. foto Google street view

De leden van de vereniging hebben de uitkomsten dinsdagavond met elkaar besproken. "Als instructeurs kunnen we nog bewuster worden van het gevaar, met name van het feit dat er weinig tijd is en dat die tijd verschilt per oversteek. Ook kunnen de nieuwste elektrische veiligheidsfuncties in auto's voor ons als nadeel werken."

Gaspedaal

De vereniging is daarnaast van mening dat het tweede gaspedaal verplicht moet worden in de lesauto. "Ook tijdens examens en of rijtesten bij het CBR. Je hebt daarmee altijd een mogelijkheid om deze in nood te gebruiken en weg te kunnen komen. Bovendien is het belangrijk in de praktijkles om goede voorlichting te geven en te oefenen. We willen graag in gesprek gaan met het CBR over het beleid rondom het extra gaspedaal en over de uitkomsten van het onderzoek."

"De motor sloeg af, maar de reden is onbekend. In de tussentijd was de leerling uitgestapt, waardoor de automatische parkeerrem erop ging." Reinink had geen gaspedaal aan de instructeurszijde. "Hij boog voorover, waarschijnlijk om met zijn hand het gaspedaal in te drukken. Binnen 7 seconden was de trein bij hem."

"Henk had de tijd om uit zijn auto te vluchten", concludeert ze. "Als hij een gaspedaal had aan zijn kant, had het mogelijk zijn redding kunnen zijn. En de automatische parkeerrem heeft tegengewerkt." De politie heeft deze bevindingen bevestigd tegenover RijschoolPro. Een technische oorzaak heeft de politie verder niet kunnen vinden.

(De tekst gaat verder onder de foto)



Spoorwegovergang aan de Herenstraat in Bussum. foto Google street view

De leden van de vereniging hebben de uitkomsten dinsdagavond met elkaar besproken. "Als instructeurs kunnen we nog bewuster worden van het gevaar, met name van het feit dat er weinig tijd is en dat die tijd verschilt per oversteek. Ook kunnen de nieuwste elektrische veiligheidsfuncties in auto's voor ons als nadeel werken."

Gaspedaal

De vereniging is daarnaast van mening dat het tweede gaspedaal verplicht moet worden in de lesauto. "Ook tijdens examens en of rijtesten bij het CBR. Je hebt daarmee altijd een mogelijkheid om deze in nood te gebruiken en weg te kunnen komen. Bovendien is het belangrijk in de praktijkles om goede voorlichting te geven en te oefenen. We willen graag in gesprek gaan met het CBR over het beleid rondom het extra gaspedaal en over de uitkomsten van het onderzoek."

VERZONDEN 29 APR 2024

240143

10

[ONRECHT]

Nederlandse Arbeidsinspectie
Postbus 90801
2509 LV Den Haag

De afzender wenst uitsluitend schriftelijk te
corresponderen en heeft deze brief geregistreerd
bij het nationaal loket:

ONRECHT

Stuur uw bevestiging of
reactie naar de afzender
onder vermelding van het
registratienummer

240143

29 april 2024
kenmerk: ONRECHT_240143

Geachte heer/mevrouw,

Onze deelnemer de heer Kris Kalloe heeft tot op heden geen ontvangstbevestiging of inhoudelijke reactie ontvangen op zijn melding/klacht brief die op 20 maart 2024 is verstuurd onder registratienummer ONRECHT_240143. Een kopie van de brief treft u op de achterzijde aan.

Ons platform ondersteunt burgers in de vastlegging van de communicatie met instanties zoals de Rechtspraak, OM, politie, ministeries, zelfstandig bestuursorganen en andere. Vanaf 2025 wordt in een nieuwe serie tv-programma's Onrecht (voorheen NPO3/Powned) aandacht besteed aan de wijze waarop instanties hierbij omgaan met de belangen en rechten van burgers.

Voor de productie van een eventuele aflevering is de schriftelijke vastlegging van de communicatie essentieel omdat deze onderdeel uitmaakt van feitelijke verslaggeving/verantwoording.

De afzender wil graag van u een inhoudelijke schriftelijke reactie ontvangen op de melding die hij heeft gedaan.

Wij verzoeken u binnen 28 dagen een ontvangstbevestiging of inhoudelijke reactie te sturen naar de afzender onder vermelding van ONRECHT_240041

U ontvangt deze reactie tevens per gewone post.

Nationaal Loket Onrecht

VERZONDEN 20 MRT 2024

240143

De afzender wenst uitsluitend schriftelijk te
corresponderen en heeft deze brief geregistreerd
bij het nationaal loket:

ONRECHT

Stuur uw bevestiging of
reactie naar de afzender
onder vermelding van het
registratienummer

240143

Nederlandse Arbeidsinspectie
Postbus 90801
2509 LV Den Haag

Den Haag, 20 maart 2024

Geachte heer/mevrouw,

Op 14 februari 2001 werd tijdens een praktijkexamen een lesauto van mijn rijkschool van twee kanten door NS treinen aangereden. Uit het procesverbaal van de spoorwepolitie en een verklaring van de verzekeringsexpert werd duidelijk dat de CBR medewerkster, omdat zij juridisch bestuurder was, verantwoordelijk was voor de zware treinbotsing. Vreemd genoeg is de schade van 5 miljoen euro uiteindelijk op mij verhaald. Hetgeen ertoe heeft geleid dat ik alles kwijt ben geraakt. Dat niet alleen; ik ben sindsdien een gebroken en berooid mens.

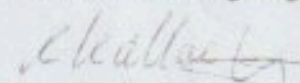
Pas onlangs werd mij dankzij journalistiek onderzoek en publicaties op het blog rijvisie.nl duidelijk dat het CBR tot op de dag van vandaag voorafgaand aan ieder praktijkexamen de examinator het 2e gaspedaal van de dubbele bediening laat ontkoppelen/verwijderen, waardoor er met enige regelmaat levensgevaarlijke situaties ontstaan. Zowel voor de CBR examinator, de examenkandidaat en derden kan dit leiden tot (dodelijke) ongevallen.

Ik wil u vragen om onderzoek in te stellen naar de rechtmatigheid van dit ontkoppelen van het 2e gaspedaal en de mogelijke gevolgen daarvan bij stilval op een spoorwegovergang.

Het is denkbaar dat in de toekomst opnieuw een treinongeluk of andersoortig ongeval kan ontstaan, omdat het CBR het gaspedaal aan de zijde waar de examinator zit laat bewust structureel laat ontkoppelen/verwijderen.

Op de achterzijde van deze brief treft u een fragment aan van het procesverbaal dat destijds is opgesteld door de autoriteiten.

Ik zie uw reactie graag tegemoet,



Kris Kalloe
Hengelolaan 1065 G
2544 HG Den Haag

halen.

3. Dat er verwijtbaar gedrag heeft plaatsgevonden, volgt uit het proces-verbaal van ongevalanalyse, opgesteld door de Politie Haaglanden, Bureau Verkeer - Technische & Ongevallendienst, waarin wordt geconcludeerd:

"* De juridische bestuurder van 14.1 heeft niet voldaan aan het gestelde in artikel 15a onderdeel 1 en 2 van het RVV 1990:1. Weggebruikers mogen een overweg opgaan, indien zij direct kunnen doorgaan en de overweg geheel kunnen vrijmaken. Bij overwegen laten weggebruikers een railvoertuig voorgaan en laten daarbij de overweg geheel vrij.

* De juridische bestuurder van 14.1 heeft niet al het mogelijke gedaan de spoorwegovergang vrij te maken, daardoor zich zodanig gedragen dat een mede door zijn schuld te wijten ongeval plaatsvond." "

Ook de door Nationale Nederlanden ingeschakelde expert komt in zijn rapportage van 8 mei 2001 tot die conclusie:

"M.i. heeft de juridische bestuurder niet alles gedaan om de overgang vrij te maken."

De examinatrice is in casu de juridische bestuurder, hetgeen zij ook zelf aangeeft in het proces-verbaal van verhoor van [REDACTED] 14 februari 2001.

4. Vast staat dat de examinatrice uit hoofde van haar functie weet althans behoort te weten hoe zij heeft te handelen ingeval een auto afslaat.

Blijkens het voornoemde proces-verbaal heeft de verbalisant verder vastgesteld:
"Tijdens het onderzoek kwamen wij in een leerboek van het CBR tegen hoe te handelen bij een overweg indien je auto mocht afslaan en niet meer wil aanslaan. De handwijze is het zogenaamde 'rijden op de startmotor', zie bijlage leerboek CBR."

In dit leerboek CBR staat vermeld:

"Mocht je auto ooit afslaan en niet meer willen starten terwijl je op een overweg stilstaat, doe dan het volgende:

-schakel je auto in de eerste of tweede versnelling
-laat de koppeling gewoon opkomen

-draai de contactsleutel om en houdt die vast in de stand 'starten'

-de auto rijdt nu van de spoorbaan af op de startmotor

(het maakt wel wat herrie en het stoot wel, maar je bent van de overweg af!)"

240143



Datum: 29 mei 2004
Telefoonnummer: 070 333 76 00
Faxnummer: 070 333 76 01
E-mail: ovv@ovv.nl
Web: www.ovv.nl

Wettelijke basis: 1 van 2
Wetgeving

De Heer K. Kalko
Hengelolaan 1055
2544 HG DEN HAAG

Onderwerp: Klik om een onderwerp toe te voegen

Geachte heer Kalko,

U heeft aangegeven dat op woensdag 14 februari 2001 tijdens een praktijkexamen een lesauto van uw rijtschool betrokken was het ongeval een overweg te Rijswijk en u heeft recent de Onderzoeksraad voor Veiligheid gevraagd een (verkenmend) onderzoek te starten naar dit voorval en andere bijna-ongevallen op overwegen. Maar specifiek ging uw verzoek over het onderzoeken van de rechtmatigheid van het ontkoppelen van een tweede gaspedaal en de mogelijke gevolgen daarvan bij het stilvallen op een overweg. Wij hebben u eerder aangegeven hiernaar geen onderzoek te starten. U wilt graag weten op basis waarvan de Onderzoeksraad besluit wel of geen onderzoek te starten.

Geen conclusies over schuld of aansprakelijkheid

Voor de Onderzoeksraad voor Veiligheid geldt de Rijkswet Onderzoeksraad voor Veiligheid als vertrekpunt. In deze wet staat dat de Onderzoeksraad voor Veiligheid geen conclusies mag trekken over schuld of aansprakelijkheid. Ook mogen onze onderzoeken niet als bewijs gebruikt worden in strafrechtelijke, tuchtrechtelijke of civielrechtelijke procedures. Dat maakt dat de Onderzoeksraad geen onderzoek start naar het ongeval waarover u ons hebt geschreven. De Onderzoeksraad is niet bevoegd zich uit te spreken of iets wel of niet rechtmatig is. Wel is uw verzoek voor de Onderzoeksraad een bron van informatie over ongevallen met lesauto's in het algemeen.



Rijkswet als basis bij keuzes in wat wel of niet wordt onderzocht

De Rijkswet Onderzoeksraad voor Veiligheid helpt de Onderzoeksraad ook verder bij het maken van keuzes in welke ongevallen we wel of niet onderzoeken. We hebben namelijk niet genoeg capaciteit om *alle* ongevallen te onderzoeken. In de wet staat genoemd naar welke voorvallen wij verplicht een onderzoek moeten doen. Bij bijvoorbeeld een ramp of een ongeval in de sector luchtvaart doet de Onderzoeksraad altijd onderzoek. Bij de verdeling van de resterende capaciteit wegen we een aantal factoren af. Meer informatie hierover vindt u in de brochures op <https://onderzoeksraad.nl/home/over-de-raad/brochures/>.

Tot slot

Wij begrijpen goed dat u had gehoopt dat de Onderzoeksraad voor Veiligheid een onderzoek zou instellen. Hopelijk biedt deze informatie u iets meer toelichting op ons besluit geen onderzoek in te stellen naar het ongeval op woensdag 14 februari 2001 in Rijswijk. Wij wensen u veel succes met het verdere verloop van deze sleepende kwestie.

Met vriendelijke groet,

De Onderzoeksraad voor Veiligheid

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Kabinet van Postbus 46191, 2500 BG, Den Haag

dhr. Kris Kallio
Hengelolaan 1065 G
2544 HG Den HaagOngesing, Dienstverlening
en VergoedingsverleningKabinet van
Postbus 46191
2500 BG Den HaagUw referentie
Dhracht 240143

Datum 5 augustus 2024
Betreft Melding CBR ontkoppelen 2^e gaspedaal bij rijexamen

Geachte heer Kallio,

U heeft de ILT op 27 februari 2024 een brief gestuurd over de rechtmatigheid van het ontkoppelen van een 2e gaspedaal bij het rijexamen. Allereerst willen wij u onze excuses aanbieden voor de late reactie op uw brief. De brief is helaas vrij lang tussen wal en schip blijven liggen.

U heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat op 13 februari 2024 eenzelfde brief over deze casus gestuurd. Vanuit hen is op 22 maart 2024 een reactie aan u gestuurd. Wij sluiten ons aan bij de reactie die vanuit het ministerie is gegeven.

Ik hoop dat ik u hiermee voldoende heb geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

ILT-Loket



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Postadres Postbus 18195 2500 RB Den Haag

dhr. Kris Kallou
Hengelolaan 1065 G
2544 HG Den Haag

Begeleiding, Dienstverlening
en Vergoedingsovername

Postbus 8
2515 AP Den Haag
Postbus 20191
2500 DD Den Haag

Uw referentie
Dowelt 240143

Datum 5 augustus 2024
Betreft Melding CBR ontkoppelen 2^e gaspedaal bij rijexamen

Geachte heer Kallou,

U heeft de ILT op 27 februari 2024 een brief gestuurd over de rechtmatigheid van het ontkoppelen van een 2^e gaspedaal bij het rijexamen. Allereerst willen wij u onze excuses aanbieden voor de late reactie op uw brief. De brief is helaas vrij lang tussen wal en schip blijven liggen.

U heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat op 13 februari 2024 eenzelfde brief over deze casus gestuurd. Vanuit hen is op 22 maart 2024 een reactie aan u gestuurd. Wij sluiten ons aan bij de reactie die vanuit het ministerie is gegeven.

Ik hoop dat ik u hiermee voldoende heb geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

ILT-Loket

VERZONDEN

6 AUG 2024

240143

ONRECHT

datum: 6 augustus 2024
ons kenmerk: ONR_240143

PERSOONLIJK

ILT

t.a.v. inspecteur-generaal M. Wassenaar

Postbus 16191

2500 BD Den Haag

De afzender wenst uitsluitend schriftelijk te
corresponderen en heeft deze brief geregistreerd
bij het nationaal loket:

ONRECHT

Stuur uw bevestiging of
reactie naar de afzender
onder vermelding van het
registratienummer

240143

Geachte inspecteur-generaal Wassenaar,

Heden heeft onze deelnemer, de heer Kris Kalloe, eindelijk een reactie (zie achterzijde van deze brief) ontvangen op zijn eerdere brieven aan uw inspectie. Het antwoord waarvan, vanwege het ontbreken van initialen, de naam van de brievensteller en/of een ander uniek kenmerk, volstrekt niet duidelijk is wie deze reactie namens ILT stuurt is natuurlijk niet wat onze deelnemer mag verwachten van een betrouwbare overheid.

Het zal u duidelijk zijn dat 'tussen wal en schip' een onwenselijke reactie is voor een bezorgde burger die constateert dat al jarenlang de overheid (CBR) voor ieder praktijkexamen de dubbele bediening van een lesauto gedeeltelijk onklaar maakt door het gaspedaal te ontkoppelen.

Graag ontvangt onze deelnemer van u persoonlijk een verklaring wat ILT bedoeld met 'tussen wal en schip' en waarom de reactie ruim een half jaar uitbleef en kennelijk pas na 'bemiddeling' van ons platform is verstuurd.

Onze deelnemer vraagt zich af of er voor de overheid afwijkende regels gelden bij ILT. Met andere woorden, kan een zelfstandig bestuursorgaan anders handelen dan een bedrijf of burger?

Wij verzoeken u in uw rol als inspecteur-generaal van de ILT de heer Kalloe alsnog binnen 28 dagen een inhoudelijke reactie te sturen.

Daarnaast nodigen wij u graag uit voor een tv-interview, op een later te bepalen moment, voor een aflevering van het tv-programma Onrecht. Dit programma werd voorheen gedurende twee seizoenen uitgezonden op NPO3/Powned. Hiertoe zullen wij uw communicatieafdeling een verzoek sturen.

U kunt uw reactie sturen naar de deelnemer.

Nationaal loket Onrecht

ONTVANGEN 5 AUG 2024

240143



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Waterschaps Hoofdkantoor 14191 2500 HD Den Haag

dhr. Kris Kallou
Hengelolaan 1065 G
2544 HG Den Haag

Ontgeving, Instandhouding
en Vergoedingverlening

Postvak 9
2517 AP Den Haag
Postbus 14731
2500 BE Den Haag

Uw referentie
Dinsch 240143

Datum 5 augustus 2024
Betreft Melding CBR ontkoppelen 2^e gaspedaal bij rijexamen

Geachte heer Kallou,

U heeft de ILT op 27 februari 2024 een brief gestuurd over de rechtmatigheid van het ontkoppelen van een 2^e gaspedaal bij het rijexamen. Allereerst willen wij u onze excuses aanbieden voor de late reactie op uw brief. De brief is helaas vrij lang tussen wal en schip blijven liggen.

U heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat op 13 februari 2024 eenzelfde brief over deze casus gestuurd. Vanuit hen is op 22 maart 2024 een reactie aan u gestuurd. Wij sluiten ons aan bij de reactie die vanuit het ministerie is gegeven.

Ik hoop dat ik u hiermee voldoende heb geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

ILT-Loket

De afzender wenst uitsluitend schriftelijk te corresponderen en heeft deze brief geregistreerd bij het nationaal loket.

Stuur uw bevestiging of reactie naar de afzender onder vermelding van het registratienummer

ONRECHT

240143

[ONRECHT]

datum: 6 augustus 2024
ons kenmerk: ONR_240143

VERZONDEN 6 AUG 2024

PERSOONLIJK

ILT

t.a.v. inspecteur-generaal M. Wassenaar
Postbus 16191
2500 BD Den Haag

Geachte inspecteur-generaal Wassenaar,

Heden heeft onze deelnemer, de heer Kris Kalløe, eindelijk een reactie (zie achterzijde van deze brief) ontvangen op zijn eerdere brieven aan uw inspectie. Het antwoord waarvan, vanwege het ontbreken van initialen, de naam van de briefschrijver en/of een ander uniek kenmerk, volstrekt niet duidelijk is wie deze reactie namens ILT stuurt is natuurlijk niet wat onze deelnemer mag verwachten van een betrouwbare overheid.

Het zal u duidelijk zijn dat 'tussen wal en schip' een onwenselijke reactie is voor een bezorgde burger die constateert dat al jarenlang de overheid (CBR) voor ieder praktijkexamen de dubbele bediening van een lesauto gedeeltelijk onklaar maakt door het gaspedaal te ontkoppelen.

Graag ontvangt onze deelnemer van u persoonlijk een verklaring wat ILT bedoeld met 'tussen wal en schip' en waarom de reactie ruim een half jaar uitbleef en kennelijk pas na 'bemiddeling' van ons platform is verstuurd.

Onze deelnemer vraagt zich af of er voor de overheid afwijkende regels gelden bij ILT. Met andere woorden, kan een zelfstandig bestuursorgaan anders handelen dan een bedrijf of burger?

Wij verzoeken u in uw rol als inspecteur-generaal van de ILT de heer Kalløe alsnog binnen 28 dagen een inhoudelijke reactie te sturen.

Daarnaast nodigen wij u graag uit voor een tv-interview, op een later te bepalen moment, voor een aflevering van het tv-programma Onrecht. Dit programma werd voorheen gedurende twee seizoenen uitgezonden op NPO3/Powned. Hiertoe zullen wij uw communicatieafdeling een verzoek sturen.

U kunt uw reactie sturen naar de deelnemer.

Nationaal loket Onrecht

ONTVANGEN 5 AUG 2024

VERZONDEN 5 AUG 2024
240143



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Postbus 20353, 2500 GB Den Haag

dlr. Kris Kallio
Hengelolaan 1065 G
2544 HG Den Haag

Begeleiding, inspectie en
vergansingsaankondiging

Postbus 20353
2500 GB Den Haag
Den Haag, Den Haag

Via Telefoon
070 420 2000

Datum 5 augustus 2024
Betreft Melding CBR ontkoppelen 2e gaspedaal bij rijkexamen

Geachte heer Kallio,

U heeft de ILT op 27 februari 2024 een brief gestuurd over de rechtmatigheid van het ontkoppelen van een 2e gaspedaal bij het rijkexamen. Allereerst willen wij u onze excuses aanbieden voor de late reactie op uw brief. De brief is helaas vrij lang tussen wal en schip blijven liggen.

U heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat op 13 februari 2024 eenzelfde brief over deze casus gestuurd. Vanuit hen is op 22 maart 2024 een reactie aan u gestuurd. Wij sluiten ons aan bij de reactie die vanuit het ministerie is gegeven.

Ik hoop dat ik u hiermee voldoende heb geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

ILT-Loket

VERZONDEN 18 JUL 2024

De afzender wenst uitsluitend schriftelijk te
corresponderen en heeft deze brief geregistreerd
bij het nationaal loket.

Stuur uw bevestiging of
reactie naar de afzender
onder vermelding van het
registratienummer

ONRECHT
240143

Nieuw Sociaal Contract
dhr O. van Dijk en mw. S. Palmen

via info@partijnieuwsociaalcontract.nl

Den Haag, 18 juli '24

Mijnheer,

Ik heb op de website rijvisie.nl gelezen dat u en mw Palmen informatie heb gekregen over mijn ideale strijd voor het 2e gaspedaal tijdens rijlessen en CBR examens.

Een lesauto van mijn rijschool is tijdens een praktijkexamen stilgevallen op de spoorwegovergang 't Haantje in Rijswijk. Uit het procesverbaal is duidelijk dat de CBR examiner schuldig was. Zij moet tijdens een praktijkexamen zorgen dat dit niet gebeurt.

Zij kon niet weg, omdat zij zelf het gaspedaal op de dubbele bediening losmaakt.. Dat moet van de CBR directie. Ik stuur deel van het procesverbaal mee met deze brief.

Ik moest de schade aan 2 treinen en spoorreels betalen aan NS; 5 miljoen euro. De verzekering heeft alles afgehandeld ik mocht mij niet bemoeien. Nationale Nederland betaalde tweehalf miljoen; de rest moest ik doen. Ik raakte alles kwijt. Ik ben kapotgemaakt door CBR.

Nu probeer ik al bijna een jaar om te zorgen dat het gaspedaal tijdens examens verplicht is, zodat er niet veel doden en gewonden vallen als weer zo iets gebeurt.. Maar de Onderzoeksraad Veiligheid, de ministerie IW, de Arbeidsinspectie, de Inspectie leefomgeving... niemand wil helpen te zorgen dat er geen doden en gewonden vallen omdat examiner of instructeurs geen gas kan geven als dat nodig is. Alle brieven zijn bewaard via Onrecht.nl; als bewijs dat overheid zwijgt en wegkijkt.

Ik vraag u om vragen te stellen aan de nieuwe minister. U krijgt via Onrecht.nl over een paar weken een dossier met alle bewijs.

Kris Kalløe, Hengelolaan 1065G, 2544 HG Den Haag

240143

VERZONDEN 20 JUN 2024

[ONRECHT]
240143

kenmerk: ONR-240143

datum: 20 juni 2024

Onderzoeksraad Voor Veiligheid
ter attentie van de heer Chr. van Dam
Postbus 90801
2509 LV Den Haag

Geachte heer Van Dam,

De afzender wenst uitsluitend schriftelijk te
corresponderen en heeft deze brief geregistreerd
bij het nationaal loket.

ONRECHT

Stuur uw bevestiging of
reactie naar de afzender
onder vermelding van het
registratienummer

240143

Uw kenmerk: OVV-240002229

Onze deelnemer Kris Kalloe heeft zich meerdere malen schriftelijk tot u gewend om aandacht te vragen voor de risico's van het structureel ontkoppelen van het gaspedaal of de dubbele bediening door CBR examinatoren voorafgaand aan examen- of andere CBR ritten. U deelt hem in uw brief d.d. 19 juni 2024 mee dat dit geen prioriteit heeft. Ook verwijst u hem niet naar enige instantie, welke wel vanuit de overheid toezicht kan of durft uit te oefenen.

Met het oog op de realistische kans op verdere/actuele levensbedreigende situaties willen wij benadrukken dat de melding ons inziens een hoge(re) prioriteit verdient. Er zijn bij onze redactie meerdere (bijna) treinongelukken bekend, waarvan het incident op 14 februari 2001 er slechts 1 is.

Onze deelnemer geeft in zijn reactie aan dat hij bij uw instantie en anderen vooral de indruk krijgt dat u denkt dat hij voornemens is om een uitspraak waarmee hij een schadevergoeding kan vragen, maar dat is geenszins het geval. Hij vraagt aandacht voor de gevaren die deze CBR maatregel voor leerlingen en anderen met zich meebrengt.

Onze deelnemer doet er al een jaar lang alles aan om aandacht te vragen voor de gevaren die het CBR opzettelijk en onnodig neemt en waarbij, zeker in het geval van stilvallen op de spoorwegovergang, vele doden en gewonden te betreuren kunnen zijn. Hem is duidelijk dat de OVV zich pas bekommert, nadat zich een dergelijk tragische ongeval heeft voorgedaan.

Op grond van bovenstaande en andere aanwijzingen zijn wij enige tijd geleden een journalistiek onderzoek gestart naar het ontkoppelen van het 2e gaspedaal en de mogelijke rol van de Nederlandse Arbeidsinspectie, OVV en ILT in deze kwestie. Doel is om in 2026 een aflevering van een nieuwe serie Onrecht, voorheen NPO3/Powned, te besteden aan deze maatschappelijke kwestie.

Graag ontvangen wij van u de contactgegevens van de directie en/of persvoorlichter in verband met een tv-interview. Wij willen de heer van Dam graag in een tv-interview bevragen waarom deze kwestie geen prioriteit krijgt bij uw Onderzoeksraad voor Veiligheid. Deze gegevens kunt u sturen naar: research@onrecht.nl

VERZONDEN 20 JUN 2024

240143

[ONRECHT]

De inhoudelijke reactie op de gepersonaliseerde brief die u zult ontvangen via de heer Kalloe kunt u naar zijn postadres sturen.

Research redactie Onrecht

research@onrecht.nl

VERZONDEN 17 JUN 2024

240143

De afzender wenst uitsluitend schriftelijk te
corresponderen en heeft deze brief geregistreerd
bij het nationaal loket:

ONRECHT

Stuur uw bevestiging of
reactie naar de afzender
onder vermelding van het
registratienummer

240143

CBR
ter attentie van de heer A. Pechtold
Postbus 5301
2280 HH Rijswijk ZH

Den Haag, 17 juni 2024

Geachte heer Pechtold,

Betreft: Uw kenmerk CDS20240090/APE/PVE

Pas heden ontving ik uw brief gedateerd 11 juni 2024. Ik wil u danken voor uw reactie. Overigens brengt uw inhoudelijke reactie weinig nieuws.

Samenvattend verklaart u dat het CBR bij wet gerechtigd is om een geïnstalleerd gaspedaal voorafgaand aan een CBR (examen)rit af te koppelen. Waarvan akte!

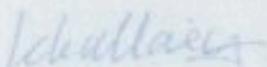
Ik heb u geschreven omdat dit door de Directeur Generaal Mobiliteit, de heer K. van der Burg, werd aangegeven.

Bij mij en veel (oud)collega's wekt het grote verbazing dat het CBR bij wet gemachtigd is om ten aanzien van veiligheidsvoorzieningen en schadebeperkende voorzieningen eenzijdig een handeling te verrichten waardoor de veiligheid van kandidaat, andere inzittenden en treinpassagiers of anderen extra gevaar loopt.

Ik wacht de onderzoeken, nu en in de toekomst, van onder andere de Nederlandse Arbeidsinspectie, Onderzoeksraad voor Veiligheid, Inspectie Leefomgeving en Transport af en zal uw correspondentie toevoegen aan de dossiers van deze instanties en de nieuwe Tweede Kamer en minister. De lat, of beter gezegd de verantwoordelijkheid, ligt hoog voor u en uw organisatie wanneer er op enig moment een nieuw zwaar treinongeluk of andere ongeval plaatsvindt onder vergelijkbare omstandigheden; vanwege het door een CBR'er ontkoppeld gaspedaal.

Dat u verder niet meer reageert op brieven van mij is tekenend voor de wijze waarop het u en/of CBR te werk gaat.

Krisk Kalloe
Hengelolaan 1065 G
2544 HG Den Haag





Datum 29 mei 2024
Contactpersoon
Doorkiesnummer 070 333 70 00
Uw kenmerk Onrecht 240143
Ons kenmerk OVV-24 0002229
Project

Bladnummer 1 van 2
Bijlage(n)

Bezoekadres
Lange Voorhout 9
2514 EA Den Haag
T 070 333 70 00

Postadres
Postbus 95404
2509 CK Den Haag
onderzoeksraad.nl

De Heer K. Kalloe
Hengelolaan 1065 G
2544 HG DEN HAAG

Onderwerp

Geachte heer Kalloe,

U heeft aangegeven dat op woensdag 14 februari 2001 tijdens een praktijkexamen een lesauto van uw rijkschool betrokken was het ongeval een overweg te Rijswijk en u heeft recent de Onderzoeksraad voor Veiligheid gevraagd een (verkennend) onderzoek te starten naar dit voorval en andere bijna-ongevallen op overwegen. Meer specifiek ging uw verzoek over het onderzoeken van de rechtmatigheid van het ontkoppelen van een tweede gaspedaal en de mogelijke gevolgen daarvan bij het stilvallen op een overweg. Wij hebben u eerder aangegeven hiernaar geen onderzoek te starten. U wil graag weten op basis waarvan de Onderzoeksraad besluit wel of geen onderzoek te starten.

Geen conclusies over schuld of aansprakelijkheid

Voor de Onderzoeksraad voor Veiligheid geldt de Rijkswet Onderzoeksraad voor Veiligheid als vertrekpunt. In deze wet staat dat de Onderzoeksraad voor Veiligheid geen conclusies mag trekken over schuld of aansprakelijkheid. Ook mogen onze onderzoeken niet als bewijs gebruikt worden in strafrechtelijke, tuchtrechtelijke of civielrechtelijke procedures. Dat maakt dat de Onderzoeksraad geen onderzoek start naar het ongeval waarover u ons hebt geschreven. De Onderzoeksraad is niet bevoegd zich uit te spreken of iets wel of niet rechtmatig is. Wel is uw verzoek voor de Onderzoeksraad een bron van informatie over ongevallen met lesauto's in het algemeen.

Rijkswet als basis bij keuzes in wat wel of niet wordt onderzocht

De Rijkswet Onderzoeksraad voor Veiligheid helpt de Onderzoeksraad ook verder bij het maken van keuzes in welke ongevallen we wel of niet onderzoeken. We hebben namelijk niet genoeg capaciteit om *alle* ongevallen te onderzoeken. In de wet staat genoemd naar welke voorvallen wij verplicht een onderzoek moeten doen. Bij bijvoorbeeld een ramp of een ongeval in de sector luchtvaart doet de Onderzoeksraad altijd onderzoek. Bij de verdeling van de resterende capaciteit wegen we een aantal factoren af. Meer informatie hierover vindt u in de brochures op onze website, <https://onderzoeksraad.nl/home/over-de-raad/brochures/>.

Tot slot

Wij begrijpen goed dat u had gehoopt dat de Onderzoeksraad voor Veiligheid een onderzoek zou instellen. Hopelijk biedt deze informatie u iets meer toelichting op ons besluit geen onderzoek in te stellen naar het ongeval op woensdag 14 februari 2001 in Rijswijk. Wij wensen u veel succes met het verdere verloop van deze slepende kwestie.

Met vriendelijke groet,

De Onderzoeksraad voor Veiligheid

240143

Dhr. Kalloe
Hengelolaan 1065 G
2544 GH
Den Haag

Lange Kleefweg 30
Postbus 5300
2280 HH Rijswijk ZH
Tel 088 227 27 00
www.cbr.nl

Datum
7 mei 2024

E-mail
Secretariaat.Directie@cbr.nl

Onderwerp: Reactie op uw brief d.d. 8 april 2024

Geachte heer Kalloe,

Wij hebben uw brief van 8 april 2024 in goede orde ontvangen. U vraagt daarin aandacht voor vragen die u inmiddels aan meerdere instanties hebt gesteld. Deze vragen houden verband met een ongeval dat heeft plaatsgevonden op 14 februari 2001, waarbij een van uw lesauto's was betrokken.

In uw brief stelt u in dat verband de volgende vragen aan het CBR:

1. Bent u bereid onderzoek te (laten) doen naar de rechtmatigheid van het ontkoppelen van het 2e gaspedaal voorafgaand aan de noodlottige examenrit op 14 februari 2001?
2. Bent u bereid om onderzoek te doen naar de aansprakelijkheid van het CBR, wanneer een lesauto een ernstig verkeersongeval veroorzaakt, waarbij het door een CBR medewerker ontkoppelde gaspedaal mede rol heeft gespeeld.
3. Is het ontkoppelen van het 2e gaspedaal, voorafgaand aan examenritten, wettelijk toegestaan?

Hieronder zullen wij reageren op deze vragen.

Reactie op vraag 1:

Wij zien geen aanleiding om onderzoek te doen naar de rechtmatigheid van het ontkoppelen van het 2e gaspedaal voorafgaand aan de examenrit die inmiddels 23 jaar geleden heeft plaatsgevonden. Het CBR heeft destijds conform wet- en regelgeving en het eigen beleid gehandeld. Er is dus geen sprake van onrechtmatig handelen, het had op uw weg gelegen tijdig een juridische procedure te starten indien u zich niet kon verenigen met ons handelen. Eventuele vorderingen zijn bovendien door het verloop van de tijd reeds verjaard.

Reactie op vraag 2:

Wij zien geen aanleiding om in algemene zin onderzoek te doen naar de aansprakelijkheid van het CBR wanneer een lesauto een verkeersongeval veroorzaakt, waarbij het door een CBR medewerker ontkoppeld gaspedaal mogelijk mede een rol heeft gespeeld. Het CBR acht het niet zinvol om daarover een (algemeen geldend) standpunt in te nemen, buiten de context van een specifiek actueel geval. Aansprakelijkheid is namelijk altijd afhankelijk van de context en alle concrete omstandigheden van het geval. Het is niet mogelijk om daar op voorhand uitspraken over te doen.

cbr

vervolgblad 2 van 2
ons kenmerk ---**Reactie op vraag 3:**

Artikel 80 van het Reglement Rijbewijzen bepaalt (onder meer) dat: "een motorrijtuig waarmee de rijproef voor het rijbewijs B wordt afgelegd, dient te zijn voorzien van inrichtingen die zo zijn aangebracht dat de examiner, daarmee de bedrijfsrem en, indien het motorrijtuig is voorzien van een koppelingspedaal, de koppeling vanaf zijn zitplaats doeltreffend kan bedienen."

Hieruit blijkt dat wettelijk niet is voorgeschreven dat tijdens een examenrit een gaspedaal aanwezig moet zijn. De wet biedt dus ruimte voor het beleid van het CBR om gaspedalen voorafgaand aan de examenrit te verwijderen. Het ontkoppelen van het tweede gaspedaal voorafgaand aan het examen is dus wettelijk toegestaan.

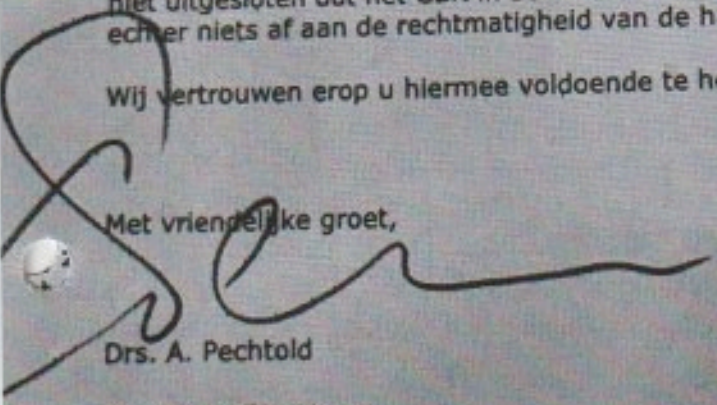
Overig en slotopmerkingen

Naast bovengenoemde vragen refereert u in uw brief aan een schikking die door het CBR niet zou zijn nagekomen. Het is aan u om een dergelijke afspraak, alsmede het nog niet verjaard zijn hiervan, aan te tonen en te onderbouwen. Wij zien vooralsnog geen aanleiding om hier nader op in te gaan.

Tot slot kunnen wij u nog aangeven dat het CBR momenteel geen aanleiding ziet om zijn beleid met betrekking tot het niet toestaan van een tweede gaspedaal te wijzigen. Het CBR blijft echter doorlopend oog houden voor nieuwe ontwikkelingen en de stand van de techniek. Het is dan ook niet uitgesloten dat het CBR in de toekomst haar standpunt hieromtrent wijzigt. Dit doet dan echter niets af aan de rechtmatigheid van de handelswijze in het verleden.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,



Drs. A. Pechtold

Algemeen Directeur

ONTVANGEN - 8 APR 2024

De afzender wordt uitdrukkelijk aangehouden
correspondentie en heeft deze brief geregistreerd
bij het nationaal veer

240143

ONRECHT

Blijf uw tevestiging of
reactie naar de afzender
onder vermelding van het
registratienummer

240143

Centraal Bureau voor de
de heer A. Vechtoid
Hazenkamp 10
6830 SA Arnhem

Amsterdam, 8 april 2024

Inzake: Afkoppelen 2e gaspedaal tijdens examentritten

Vandaag heb ik een brief ontvangen, achtzijdige van Jean brief, van de
directeur generaal mobiliteit van het ministerie. Waarvan de inhoud voor zich
sprekt.

Ik heb behalve de directeur generaal ook brieven gestuurd naar de Minister,
OVV, ILT en de Nederlandse Arbeidsinspectie.

Mijn eerdere ervaringen met de directie van het CBK, mevrouw Vera Berghans en
Joop Voozsen, zijn rendoet slecht. Selden zijn in het verleden een schikking
met mij niet bereikt.

Nu de directeur generaal mij doortwijgt naar u wil ik toch het volgende
vragen:

1. Hebt u bereid onderzoek te laten doen naar de redzaamheid van het
ontkoppelen van het 2e gaspedaal voorafgaand aan de noodlottige
examentrit op 14 februari 2001?
2. Bent u bereid om onderzoek te doen naar de aansprakelijkheid van het
CBK, wanneer een lesauto een ernstig verkeersongeval veroorzaakt,
waarin het door een CBK medewerker ontkoppelde gaspedaal mede rol heeft
gespeeld.
3. Is het ontkoppelen van het 2e gaspedaal, voorafgaand aan examenritten,
wettelijk toegestaan?

Ik ontvang uw schriftelijke reactie graag schriftelijk binnen 10 werkdagen.

Kris Falloë
Bengelolaan 10450
3544 MS Den Haag

Kris Falloë

240143

Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen
de heer A.Pechtold
Hazenkamp 10
6836 BA Arnhem

De afzender wenst uitsluitend schriftelijk te
corresponderen en heeft deze brief geregistreerd
bij het nationaal loket.

ONRECHT

Stuur uw bevestiging of
reactie naar de afzender
onder vermelding van het
registratienummer

240143

VERZONDEN 24 APR 2024

24 april 2024

kenmerk: ONRECHT_240143

Geachte heer Pechtold,

Op 8 april 2024 is bijgaande brief naar uw instantie gestuurd en tegelijkertijd bij ons loket aangemeld en geregistreerd.

Volgens de afzender heeft deze tot op heden geen ontvangstbevestiging of inhoudelijke reactie ontvangen.

Wij verzoeken u vriendelijk binnen 28 dagen na heden de afzender een reactie te sturen.

Afzender wenst uitsluitend schriftelijk, per gewone post, met uw instantie te communiceren.

Vertrouwende op een correctie beantwoording, verblijven wij,

Nationaal Loket Onrecht

ONTVANGEN 29 MRT 2004

240143



Datum: 28 maart 2004
Onderzoeksnummer: 070 333 76 00
Uw kenmerk: Drecht 240143
Omschrijving: OVV 24.000:411
Project:

Wettelijke basis: 1991
Regio:

Bestuurder:
Lid van de Raad:
Lid van de Raad:
Lid van de Raad:
Lid van de Raad:
Lid van de Raad:
Lid van de Raad:
Lid van de Raad:
Lid van de Raad:
Lid van de Raad:

De heer K. Kalloe
Hengelolaan 1065
2544 HG DEN HAAG

Onderwerp: Onderzoek naar rechtmatigheid ontkoppelen gaspedaal

Geachte heer Kalloe,

Uitermate vervelend wat u is overkomen.

Rechtmatigheid van handelen valt buiten de bevoegdheid van de Onderzoeksraad voor Veiligheid
U vraagt concreet of de Onderzoeksraad een onderzoek wil starten naar de rechtmatigheid van het structureel ontkoppelen of verwijderen van het gaspedaal aan de zijde van de examinerator tijdens het CBR-examen. Dat kunnen wij niet doen, want de Onderzoeksraad mag geen conclusies trekken over schuld of aansprakelijkheid. Ook mogen onderzoeken van de Onderzoeksraad niet als bewijs gebruikt worden in strafrechtelijke, tuchtrechtelijke of civielrechtelijke procedures.

Taken en bevoegdheden

De taken en bevoegdheden van de Onderzoeksraad zijn vastgelegd in de Rijkswet Onderzoeksraad voor Veiligheid. De Onderzoeksraad heeft als taak onafhankelijk onderzoek te doen naar de toedracht en oorzaken van ongevallen en rampen om daar veiligheidslessen uit te trekken.

U heeft het misschien al geprobeerd, maar u zou de Nationale ombudsman kunnen benaderen met uw situatie.

Het antwoord is misschien niet wat u gehoopt had, maar ik hoop uw vraag hiermee voldoende beantwoord te hebben.

Met vriendelijke groet,

De Onderzoeksraad voor Veiligheid

VERZONDEN 10 JUN 2024

[ONRECHT]

240143

kenmerk: ONR-240143

datum: 10 juni 2024

CBR

De heer A. Pechtold

Postbus 5301

2280 HH Rijswijk ZH

Geachte heer Pechtold,

Op 8 april 2024 en 17 mei 2024 stuurde onze deelnemer Kris Kalloe u persoonlijk - in uw hoedanigheid als algemeen directeur van het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen - brieven, welke bij ons zijn geregistreerd onder bovengenoemd kenmerk. U treft een kopie van deze brieven aan bij deze 1e herinnering.

Onze deelnemer heeft tot op heden van u geen ontvangstbevestiging of inhoudelijke reactie ontvangen op zijn brief gedateerd, ondertekent en verzonden op 17 mei 2024.

De heer Kalloe voert een idealistische strijd tegen het structureel en decennia-lang ontkoppelen van het 2e gaspedaal door CBR examinatoren, voorafgaand aan ieder praktijkexamen. Vanwege meerdere treinongevallen, waarbij aantoonbaar het afkoppelen/ontbreken van het 2e gaspedaal een of meerdere slachtoffers heeft geëist, wil de heer Kalloe een reactie van u persoonlijk.

Vanzelfsprekend brengt deze directief vanuit de directie van het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen - het verplicht ontkoppelen van het 2e gaspedaal door uw examinatoren voorafgaand aan iedere examenrit of tussentijdse toets - grote risico 's met zich mee voor de levens van betrokkenen en burgers.

Met de heer Kalloe zijn wij van mening dat u op zijn minst een ontvangstbevestiging kunt sturen van de brief die hij op 17 mei 2024 aan uw persoonlijk heeft gestuurd. Wij verzoeken u vriendelijk om de heer Kalloe binnen 28 dagen alsnog een ontvangstbevestiging en/of inhoudelijke reactie te sturen.

Op grond van bovenstaande en andere aanwijzingen zijn wij enige tijd geleden een journalistiek onderzoek gestart naar het ontkoppelen van het 2e gaspedaal en de mogelijke rol van de directie van het CBR, DGMO, het ministerie van I&W, ILT, Nederlandse Arbeidsinspectie en OVV in deze kwestie.

Doel is om in 2026 een aflevering van de tv-serie Onrecht, voorheen NPO3/Powned, te besteden aan deze maatschappelijke kwestie.

Research redactie Onrecht

research@onrecht.nl

VERZONDEN 17 MEI 2024

240143

De afzender wenst uitsluitend schriftelijk te
corresponderen en heeft deze brief geregistreerd
bij het nationaal loket:

ONRECHT

Stuur uw bevestiging of
reactie naar de afzender
onder vermelding van het
registratienummer

240143

CBR
ter attentie van de heer A. Pechtold
Postbus 5301
2280 HH Rijswijk ZH

Den Haag, 17 mei 2024

Geachte heer Pechtold,

Ik ontving uw brief een week na de dagtekening. In uw reactie schrijft u meermaals over de verjaring van het voorval of onrechtmatig handelen. Daarnaast schrijft u onder punt 2 'Het CBR acht het niet zinvol om daarover een (algemeen geldend) standpunt in te nemen, buiten de context van een specifiek actueel geval'.

Begrijp ik goed dat u daar schrijft dat u zich pas over de gevolgen van het bewust ontkoppelen van het gaspedaal op de dubbele bediening door een CBR medewerker gaat buigen zodra zich er een nieuw (ernstig) treinongeval voor doet?

Bij punt 3 beschrijft u de tekst van een wetsartikel en ik citeer *'Hieruit blijkt dat wettelijk niet is voorgeschreven dat tijdens een examenrit een gaspedaal aanwezig moet zijn. Het ontkoppelen van het tweede gaspedaal voorafgaand aan het examen is dus wettelijk toegestaan'*.

De logica van deze stelling ontgaat mij volledig.

Hoe zit het met de gevolgen van dat handelen? Een CBR-er die zonder overleg met de voertuig-eigenaar en/of feitelijk bestuurder (de examenkandidaat) een deel van de aanwezige dubbele bediening onklaar maakt?

Al met al bekruipt mij het gevoel dat u in uw antwoord vooral 'indekgedrag' vertoont.

U wekt de indruk in uw reactie dat ik van plan zou zijn om alsnog schade te vorderen. Waar leidt u dat uit af?

Mijn strijd om het tweede gaspedaal is idealistisch. Na lezing van diverse artikelen op enkele blogs voor rij scholen (waaronder Rij schoolPro en Rijvisie) is mijn interesse gewekt.

Daar werd onder andere vermeld dat in 2019 een examiner in opleiding, de vrouw van CBR coach Henri Vianen, ternauwernood aan de dood ontsnapte bij een vergelijkbaar incident in de Achterhoek (locatie Doetinchem). Daarnaast verwijs ik naar het dodelijk ongeval bij een treinbotsing in 2018 (Bussum), waarbij collega Henk Reinink om het leven kwam. Bij het sporenonderzoek werd duidelijk dat hij mogelijk nog geleefd zou hebben als hij een tweede gaspedaal geïnstalleerd had.

In de media profileert u het CBR als hoeder van de verkeersveiligheid.

Hoe verhoudt uw reactie in de brief van 7 mei jl, indekgedrag en ontkenning, zich tot die nobele gedachte?

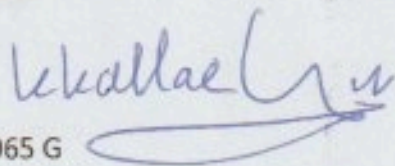
De welhaast belangrijkste vraag is echter:

Waarom wil het CBR geen 2e gaspedaal op de dubbele bediening tijdens een examenrit en waarom legt het CBR daarbij een weloverwogen, risicovol, onveilig (discutabel) besluit gedwongen op aan rij scholen en examen kandidaten?

Ik verzoek u binnen 10 dagen te reageren om mijn aanvullende vragen (vetgedruk). Verder behoud ik mij het recht voor om de inhoud van uw reactie(s) door te sturen naar betrokken instanties en de nieuwe minister.

in afwachting,

Krisk Kalloe
Hengelolaan 1065 G
2544 HG Den Haag



240143

VERZONDEN 17 MEI 2024

240143

De afzender wenst uitsluitend schriftelijk te
corresponderen en heeft deze brief geregistreerd
bij het nationaal loket:

ONRECHT

Stuur uw bevestiging of
reactie naar de afzender
onder vermelding van het
registratienummer

240143

Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen
de heer A. Fichtold
Hazenkamp 10
6836 BA Arnhem

Amsterdam, 8 april 2024

Inzake: Afkoppelen 2e gaspedaal tijdens examenritten

Vandaag heb ik een brief ontvangen, achterzijde van deze brief, van de
directeur generaal mobiliteit van het ministerie. Waarvan de inhoud voor zich
spreekt.

Ik heb behalve de directeur generaal ook brieven gestuurd naar de minister,
OVV, ILI en de Nederlandse Arbeidsinspectie.

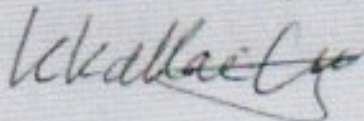
Mijn verdere ervaringen met de directie van het CBR, mevrouw Vera Bergkamp en
Jos Vaessen, zijn ronduit slecht. Beiden zijn in het verleden een schikking
met mij niet nagekomen.

Nu de directeur generaal mij doorverwijst naar u wil ik toch het volgende
vragen:

1. Bent u bereid onderzoek te (laten) doen naar de rechtmatigheid van het
ontkoppelen van het 2e gaspedaal voorafgaand aan de noodlottige
examenrit op 14 februari 2001?
2. Bent u bereid om onderzoek te doen naar de aansprakelijkheid van het
CBR, wanneer een lesauto een ernstig verkeersongeval veroorzaakt,
waarbij het door een CBR medewerker ontkoppelde gaspedaal mede rol heeft
gespeeld.
3. Is het ontkoppelen van het 2e gaspedaal, voorafgaand aan examenritten,
wettelijk toegestaan?

Ik ontvang uw schriftelijke reactie graag schriftelijk binnen 10 werkdagen.

Kris Kalloe
Hengelolaan 1065G
2544 HG Den Haag





Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 10901 2300 EX Den Haag

De heer Kallio
Hengeloaan 1065 G
2544 HG Den Haag

Bestuurskamer
De Wagon en
Verkeersveiligheid
Verkeersveiligheid

Den Haag
Postbus 20901
2300 EX Den Haag

Omroepcode
1806/05K-2014/77611

Datum 4 april 2024
Betreft Ontkoppelen 2e gaspedaal bij rijexamen

Geachte heer Kallio,

U heeft het ministerie 13 februari 2024 een brief gestuurd over de rechtmatigheid van het ontkoppelen van een 2e gaspedaal bij het rijexamen.

In 2001 is er een ernstige botsing geweest tussen treinen van NS en een lesauto van uw rijschool. De schade van dit ongeval is uiteindelijk op u verhaald. U stelt, op basis van publicaties op de website rijvisie.nl, dat een dergelijk ongeval voorkomen kan worden als het 2e gaspedaal niet wordt ontkoppeld. U vraagt daarom om een onderzoek naar de rechtmatigheid van het ontkoppelen van het 2e gaspedaal.

Uw vragen gaan over de handelwijze van het ontkoppelen van het 2e gaspedaal door (examinatoren van) het CBR en de rechtmatigheid van deze handelwijze. We verwijzen u naar het CBR als zelfstandig bestuursorgaan voor een reactie op uw vragen.

Ik hoop dat ik u hiermee voldoende heb geïnformeerd.

Directeur-Generaal Mobiliteit,

drs. C. van der Burg

VERZONDEN 10 JUN 2024

240143

[ONRECHT]

kenmerk: ONR-240143

datum: 10 juni 2024

Onderzoeksraad voor Veiligheid
de heer Chr. van Dam
Postbus 95404
2509 CK Den Haag

Geachte heer van Dam,

Tot op heden stuurde onze deelnemer Kris Kalloe u persoonlijk en/of uw onderzoeksraad meerdere brieven, welke bij ons zijn geregistreerd onder bovengenoemd kenmerk.

Onze deelnemer heeft tot op heden van u geen ontvangstbevestiging of inhoudelijke reactie ontvangen op zijn meeste recente brief gedateerd, ondertekent en verzonden op 19 april 2024.

De heer Kalloe voert een strijd tegen het structureel en decennia-lange ontkoppelen van het 2e gaspedaal door CBR examinatoren voorafgaand aan ieder praktijkexamen. Dit vanwege meerdere treinongevallen waarbij aantoonbaar het afkoppelen/ontbreken van het 2e gaspedaal een of meerdere slachtoffers heeft geeist.

Met de heer Kalloe zijn wij van mening dat u op zijn minst een ontvangstbevestiging kunt sturen van de brief die hij heeft gestuurd na een eerste reactie die hij mocht ontvangen van OVV. Wij verzoeken u vriendelijk om de heer Kalloe binnen 28 dagen een ontvangstbevestiging en/of inhoudelijke reactie te sturen op zijn brief van 19-4-2024.

Op grond van bovenstaande en andere aanwijzingen zijn wij enige tijd geleden een journalistiek onderzoek gestart naar het ontkoppelen van het 2e gaspedaal en de rol van het OVV in deze kwestie. Doel is om in 2026 een aflevering van een nieuwe serie Onrecht, voorheen NPO3/Powned, te besteden aan deze maatschappelijke kwestie.

Research redactie Onrecht

research@onrecht.nl

De afzender wenst uitsluitend schriftelijk te
corresponderen en heeft deze brief geregistreerd
bij het nationaal loket:

ONRECHT

Stuur uw bevestiging of
reactie naar de afzender
onder vermelding van het
registratienummer

240143

VERZONDEN 10 JUN 2024

240143

De afzender wenst uitsluitend schriftelijk te
corresponderen en heeft deze brief geregistreerd
bij het nationaal loket:

ONRECHT

Stuur uw bevestiging of
reactie naar de afzender
onder vermelding van het
registratienummer

240143

Onderzoeksraad Voor Veiligheid
Mr. Chris van Dam
Postbus 95404
2509 CK Den Haag

Den Haag, 19 april 2024

Betreft: Uw brief d.d. 28 maart 2024 kenmerk OVV-24 0001411

Geachte heer van Dam,

Ik heb uw brief gedateerd 28 maart 2024 pas op 19-4-2024 (bijna een maand later) ontvangen. Ik merk op dat de brief niet ondertekend is, noch een naamsvermelding heeft van degene die de brief namens de OVV heeft geschreven.

Uw reactie is inderdaad onbevredigend en middels dit schrijven wil ik u met klem vragen om alsnog verkennend onderzoek te doen naar het treinongeval. Zeker nu duidelijk is dat een dergelijk ongeval zich nu of de toekomst wederom kan voordoen. Immers, nog steeds ontkoppelen CBR examinatoren voorafgaand aan iedere examenrit het gaspedaal op de dubbele bediening.

Uit recente artikelen in de media en uw eigen website maak ik op dat u wel verkennend onderzoek gaat doen naar 'Veiligheid van kinderen in de asielketen'. Verder treft ik artikelen aan over uw onderzoeken met betrekking tot 'Het toezicht op de veiligheid van de historische zeilvloot'. Ook naar aanleiding van een ernstig incident.

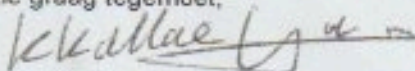
In mijn geval is door de NS, twee treinen botsten op mijn lesauto die stilstond op de spoorwegovergang bij Rijswijk omdat de CBR examinator het gaspedaal op de dubbele bediening zelf had afgekoppeld, volledig op mij verhaald. Wonder boven wonder zijn er in de beide treinen destijds geen gewonden of doden gevallen. Mijn leerling en de CBR medewerkster waren tevens op tijd in veiligheid. Ik verwijs nogmaals naar het procesverbaal op de achterzijde van deze brief.

Echter, feit is dat door het structurele ontkoppelen van het gaspedaal op de dubbel bediening bij een vergelijkbaar ongeval in 2018 wel een rij-instructeur om het leven is gekomen. En er zijn andere (bijna)incidenten, zoals met een beginnende CBR examinator in Doetinchem. Ook daarbij vielen gelukkig geen doden of gewonden in de betrokken trein.

Kunt u mij vertellen waarom u in andere gevallen wel verkennend onderzoek doet om vergelijkbare ernstige incidenten in de toekomst te voorkomen en niet als het CBR betrokken is?

Ik zie uw reactie graag tegemoet,

Kris Kalløe
Hengelolaan 1065 G
2544 HG Den Haag



VERZONDEN 10 JUN 2024 240143

De afzender wenst uitsluitend schriftelijk te
corresponderen en heeft deze brief geregistreerd
bij het nationaal loket:

ONRECHT

Stuur uw bevestiging of
reactie naar de afzender
onder vermelding van het
registratienummer

240143

Onderzoeksraad Voor Veiligheid
Postbus 95404
2509 CK Den Haag

Den Haag, 27 februari 2024

Geachte heer/mevrouw,

Op 14 februari 2001 werd tijdens een praktijkexamen een lesauto van mijn rijkschool van twee kanten door NS treinen aangereiden. Uit het procesverbaal van de spoorwepolitie en een verklaring van de verzekeringsexpert werd duidelijk dat de CBR medewerkster, omdat zij juridisch bestuurder was, verantwoordelijk was voor de zware treinbotsing. Vreemd genoeg is de schade van 5 miljoen euro uiteindelijk op mij verhaald. Hetgeen ertoe heeft geleid dat ik alles kwijt ben geraakt. Dat niet alleen; ik ben sindsdien een gebroken en berooid mens.

Pas onlangs werd dankzij journalistiek onderzoek en publicaties op het blog rijvisie.nl duidelijk dat het CBR destijds - en nu nog steeds - voorafgaand aan ieder praktijkexamen het 2e gaspedaal laat ontkoppelen.

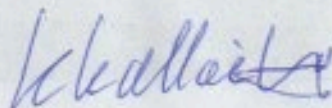
Ik wil u vragen om onderzoek in te stellen naar de rechtmatigheid van dit ontkoppelen van het 2e gaspedaal en de mogelijke gevolgen daarvan bij stilval op een spoorwegovergang.

Het is denkbaar dat in de toekomst opnieuw een treinongeluk of andersoortig ongeval kan ontstaan, omdat het CBR het gaspedaal aan de zijde waar de examinerator zit laat bewust structureel laat ontkoppelen/verwijderen.

Op de achterzijde van deze brief treft u een fragment aan van het procesverbaal dat destijds is opgesteld door de autoriteiten.

Ik zie uw reactie graag tegemoet,

Kris Kalloe
Hengelolaan 1065 G
2544 HG Den Haag



01-03-2024



240143

halen.

3. Dat er verwijtbaar gedrag heeft plaatsgevonden, volgt uit het proces-verbaal van ongevalanalyse, opgesteld door de Politie Haaglanden, Bureau Verkeer - Technische & Ongevallendienst, waarin wordt geconcludeerd:

"* De juridische bestuurder van 14.1 heeft niet voldaan aan het gestelde in artikel 15a onderdeel 1 en 2 van het RVV 1990:1. Weggebruikers mogen een overweg opgaan, indien zij direct kunnen doorgaan en de overweg geheel kunnen vrijmaken. Bij overwegen laten weggebruikers een railvoertuig voorgaan en laten daarbij de overweg geheel vrij.

* De juridische bestuurder van 14.1 heeft niet al het mogelijke gedaan de spoorwegovergang vrij te maken, daardoor zich zodanig gedragen dat een mede door zijn schuld te wijten ongeval plaatsvond.*"

Ook de door Nationale Nederlanden ingeschakelde expert komt in zijn rapportage van 8 mei 2001 tot die conclusie:

"M.i. heeft de juridische bestuurder niet alles gedaan om de overgang vrij te maken."

De examinatrice is in casu de juridische bestuurder, hetgeen zij ook zelf aangeeft in het proces-verbaal van verhoor van [REDACTED] 14 februari 2001.

4. Vast staat dat de examinatrice uit hoofde van haar functie weet althans behoort te weten hoe zij heeft te handelen ingeval een auto afslaat.

Blijkens het voornoemde proces-verbaal heeft de verbalisant verder vastgesteld: "Tijdens het onderzoek kwamen wij in een leerboek van het CBR tegen hoe te handelen bij een overweg indien je auto mocht afslaan en niet meer wil aanslaan. De handelswijze is het zogenaamde 'rijden op de startmotor', zie bijlage leerboek CBR."

In dit leerboek CBR staat vermeld:

"Mocht je auto ooit afslaan en niet meer willen starten terwijl je op een overweg stilstaat, doe dan het volgende:

- schakel je auto in de eerste of tweede versnelling
- laat de koppeling gewoon opkomen
- draai de contactsleutel om en houdt die vast in de stand 'starten'
- de auto rijdt nu van de spoorbaan af op de startmotor
(het maakt wel wat herrie en het stoot wel, maar je bent van de overweg af!)"

VERZONDEN 27 FEB 2024

Onderzoeksraad Voor Veiligheid
Postbus 95404
2509 CK Den Haag

240143

Den Haag, 27 februari 2024

Geachte heer/mevrouw,

Op 14 februari 2001 werd tijdens een praktijkexamen een lesauto van mijn rijkschool van twee kanten door NS treinen aangereiden. Uit het procesverbaal van de spoorwepolitie en een verklaring van de verzekeringexpert werd duidelijk dat de CBR medewerkster, omdat zij juridisch bestuurder was, verantwoordelijk was voor de zware treinbotsing. Vreemd genoeg is de schade van 5 miljoen euro uiteindelijk op mij verhaald. Hetgeen ertoe heeft geleid dat ik alles kwijt ben geraakt. Dat niet alleen; ik ben sindsdien een gebroken en berooid mens.

Pas onlangs werd dankzij journalistiek onderzoek en publicaties op het blog rijvisie.nl duidelijk dat het CBR destijds - en nu nog steeds - voorafgaand aan ieder praktijkexamen het 2e gaspedaal laat ontkoppelen.

Ik wil u vragen om onderzoek in te stellen naar de rechtmatigheid van dit ontkoppelen van het 2e gaspedaal en de mogelijke gevolgen daarvan bij stilval op een spoorwegovergang.

Het is denkbaar dat in de toekomst opnieuw een treinongeluk of andersoortig ongeval kan ontstaan, omdat het CBR het gaspedaal aan de zijde waar de examinerator zit laat bewust structureel laat ontkoppelen/verwijderen.

Op de achterzijde van deze brief treft u een fragment aan van het procesverbaal dat destijds is opgesteld door de autoriteiten.

Ik zie uw reactie graag tegemoet,

Kris Kalloe
Hengelolaan 1065 G
2544 HG Den Haag

halen.

3. Dat er verwijtbaar gedrag heeft plaatsgevonden, volgt uit het proces-verbaal van ongevalanalyse, opgesteld door de Politie Haaglanden, Bureau Verkeer - Technische & Ongevallendienst, waarin wordt geconcludeerd:

* De juridische bestuurder van 14.1 heeft niet voldaan aan het gestelde in artikel 15a onderdeel 1 en 2 van het RVV 1990:1. Weggebruikers mogen een overweg opgaan, indien zij direct kunnen doorgaan en de overweg geheel kunnen vrijmaken. Bij overwegen laten weggebruikers een railvoertuig voorgaan en laten daarbij de overweg geheel vrij.

* De juridische bestuurder van 14.1 heeft niet al het mogelijke gedaan de spoorwegovergang vrij te maken, daardoor zich zodanig gedragen dat een mede door zijn schuld te wijten ongeval plaatsvond."

Ook de door Nationale Nederlanden ingeschakelde expert komt in zijn rapportage van 8 mei 2001 tot die conclusie:

"M.i. heeft de juridische bestuurder niet alles gedaan om de overgang vrij te maken."

De examinatrice is in casu de juridische bestuurder, hetgeen zij ook zelf aangeeft in het proces-verbaal van verhoor van [REDACTED] 14 februari 2001.

4. Vast staat dat de examinatrice uit hoofde van haar functie weet althans behoort te weten hoe zij heeft te handelen ingeval een auto afslaat.

Blijkens het voornoemde proces-verbaal heeft de verbalisant verder vastgesteld:
"Tijdens het onderzoek kwamen wij in een leerboek van het CBR tegen hoe te handelen bij een overweg indien je auto mocht afslaan en niet meer wil aanslaan. De handelswijze is het zogenaamde 'rijden op de startmotor', zie bijlage leerboek CBR."

In dit leerboek CBR staat vermeld:

"Mocht je auto ooit afslaan en niet meer willen starten terwijl je op een overweg stilstaat, doe dan het volgende:

-schakel je auto in de eerste of tweede versnelling


-laat de koppeling gewoon opkomen

-draai de contactsleutel om en houdt die vast in de stand 'starten'

-de auto rijdt nu van de spoorbaan af op de startmotor

(het maakt wel wat herrie en het stoot wel, maar je bent van de overweg af!)"

Onderzoeksraad voor Veiligheid
Postbus 95404
2509 CK Den Haag

VERZONDEN 14 OKT 

240143

Amsterdam, 14 oktober 2023

Betreft: Onderzoek naar ontbrekend 2e gaspedaal bij CBR praktijkexamens

Geachte heer/mevrouw,

Uit onderzoek is gebleken dat het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen haar examinatoren verplicht heeft om voorafgaand aan het examineren van een kandidaat in de categorie B (rijbewijs) het tweede gaspedaal te verwijderen of de gaskabel los te koppelen.

Kritische vragen over deze maatregel, vanuit de rijsschoolwereld, worden door het CBR structureel gefrustreerd of zelfs gesanctioneerd.

Op een brief van onze consumentenvereniging gericht aan de heer W. de Baar, divisie Rijvaardigheid CBR, waarin wij opheldering vragen over deze levensbedreigende maatregel, krijgen wij geen antwoord.

Wij willen u vragen een vooronderzoek te gelasten naar deze onvoorstelbare maatregel die er voor zorgt dat de juridisch bestuurder tijdens het praktijkexamen, de examiner, de lesauto niet zelfstandig in beweging kan brengen wanneer een onverwachte situatie hiertoe aanleiding geeft: bijvoorbeeld stilval op een spoorwegovergang

namens,

Vereniging ConsumentenBelang Autorijbewijs

VERZONDEN 14 OKT 2024

240143



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De heer Kallioe
Hengelolaan 1065 G
2544 HG Den Haag

Bestuurskern
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Verkeersveiligheid
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
Ons kenmerk
IENW/BSK-2024/77411

Datum 4 april 2024
Betreft Ontkoppelen 2e gaspedaal bij rijexamen

Geachte heer Kallioe,

U heeft het ministerie 13 februari 2024 een brief gestuurd over de rechtmatigheid van het ontkoppelen van een 2e gaspedaal bij het rijexamen.

In 2001 is er een ernstige botsing geweest tussen treinen van NS en een lesauto van uw rijkschool. De schade van dit ongeval is uiteindelijk op u verhaald. U stelt, op basis van publicaties op de website rijvisie.nl, dat een dergelijk ongeval voorkomen kan worden als het 2e gaspedaal niet wordt ontkoppeld. U vraagt daarom om een onderzoek naar de rechtmatigheid van het ontkoppelen van het 2e gaspedaal.

Uw vragen gaan over de handelwijze van het ontkoppelen van het 2e gaspedaal door (examinatoren van) het CBR en de rechtmatigheid van deze handelwijze. We verwijzen u naar het CBR als zelfstandig bestuursorgaan voor een reactie op uw vragen.


Ik hoop dat ik u hiermee voldoende heb geïnformeerd.

Directeur-Generaal Mobiliteit,

drs. C. van der Burg

VERZONDEN 14 OKT 2023

240143

Vereniging
Consumentenbelang
AUTORIJBEWIJS 

Onderzoeksraad voor Veiligheid
Postbus 95404
2509 CK Den Haag

Amsterdam, 14 oktober 2023

Betreft: Onderzoek naar ontbrekend 2e gaspedaal bij CBR praktijkexamens

Geachte heer/mevrouw,

Uit onderzoek is gebleken dat het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen haar examinatoren verplicht heeft om voorafgaand aan het examineren van een kandidaat in de categorie B (rijbewijs) het tweede gaspedaal te verwijderen of de gaskabel los te koppelen.

Kritische vragen over deze maatregel, vanuit de rijsschoolwereld, worden door het CBR structureel gefrustreerd of zelfs gesanctioneerd.

Op een brief van onze consumentenvereniging gericht aan de heer W. de Baar, divisie Rijvaardigheid CBR, waarin wij opheldering vragen over deze levensbedreigende maatregel, krijgen wij geen antwoord.

Wij willen u vragen een vooronderzoek te gelasten naar deze onvoorstelbare maatregel die er voor zorgt dat de juridisch bestuurder tijdens het praktijkexamen, de examiner, de lesauto niet zelfstandig in beweging kan brengen wanneer een onverwachte situatie hiertoe aanleiding geeft: bijvoorbeeld stilval op een spoorwegovergang

namens,

Vereniging ConsumentenBelang Autorijbewijs

Pascal Hansen |freelance-redacteur
Kempershof 69 | 7161 XB Neede | 06 300 809 82

Ministerie Infrastructuur & Waterstaat
Minister Mark Harbers
Directoraat Generaal Mobiliteit
dhr K. Van der Burg en mw M. Smit
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

De afzender wenst uitsluitend schriftelijk te
corresponderen en heeft deze brief geregistreerd
bij het nationaal loket:

ONRECHT

Stuur uw bevestiging of
reactie naar de afzender
onder vermelding van het
registratienummer

240143

Den Haag, 27 februari 2024

Geachte minister en collega's,

Op 14 februari 2001 werd tijdens een praktijkexamen een lesauto van mijn rijnschool van twee kanten door NS treinen aangereeden. Uit een procesverbaal van de spoorwegpolitie en een verklaring van de verzekeringsexpert werd duidelijk dat de CBR medewerkster, omdat zij juridisch bestuurder was, verantwoordelijk was voor de zware treinbotsing. Vreemd genoeg is de schade van 5 miljoen euro uiteindelijk op mij verhaald. Hetgeen ertoe heeft geleid dat ik alles kwijt ben geraakt. Dat niet alleen; ik ben sindsdien een gebroken en berooid mens.

Pas onlangs werd dankzij journalistiek onderzoek en publicaties op het blog rijvisie.nl duidelijk dat het CBR destijds - en nu nog steeds - voorafgaand aan ieder praktijkexamen het 2e gaspedaal laat ontkoppelen.

Ik wil u vragen om onderzoek in te stellen naar de rechtmatigheid van dit ontkoppelen van het 2e gaspedaal en de mogelijke gevolgen daarvan bij stilval op een spoorwegovergang.

Het is denkbaar dat in de toekomst opnieuw een treinongeluk of andersoortig ongeval kan ontstaan, omdat het CBR het gaspedaal aan de zijde waar de examinerator zit laat bewust structureel laat ontkoppelen/verwijderen.

Op de achterzijde van deze brief treft u een fragment aan van het procesverbaal dat destijds is opgesteld door de autoriteiten.

Ik zie uw reactie graag tegemoet,

Kris Kalloe
Hengelolaan 1065 G
2544 HG Den Haag

K. Kalloe

01-03-2024

[Handwritten mark]

240143

halen.

3. Dat er verwijtbaar gedrag heeft plaatsgevonden, volgt uit het proces-verbaal van ongevalanalyse, opgesteld door de Politie Haaglanden, Bureau Verkeer - Technische & Ongevallendienst, waarin wordt geconcludeerd:

"* De juridische bestuurder van 14.1 heeft niet voldaan aan het gestelde in artikel 15a onderdeel 1 en 2 van het RVV 1990:1. Weggebruikers mogen een overweg opgaan, indien zij direct kunnen doorgaan en de overweg geheel kunnen vrijmaken. Bij overwegen laten weggebruikers een railvoertuig voorgaan en laten daarbij de overweg geheel vrij.

* De juridische bestuurder van 14.1 heeft niet al het mogelijke gedaan de spoorwegovergang vrij te maken, daardoor zich zodanig gedragen dat een mede door zijn schuld te wijten ongeval plaatsvond."

Ook de door Nationale Nederlanden ingeschakelde expert komt in zijn rapportage van 8 mei 2001 tot die conclusie:

"M.i. heeft de juridische bestuurder niet alles gedaan om de overgang vrij te maken."

De examinatrice is in casu de juridische bestuurder, hetgeen zij ook zelf aangeeft in het proces-verbaal van verhoor van [REDACTED] 14 februari 2001.

4. Vast staat dat de examinatrice uit hoofde van haar functie weet althans behoort te weten hoe zij heeft te handelen ingeval een auto afslaat.

Blijkens het voornoemde proces-verbaal heeft de verbalisant verder vastgesteld: "Tijdens het onderzoek kwamen wij in een leerboek van het CBR tegen hoe te handelen bij een overweg indien je auto mocht afslaan en niet meer wil aanslaan. De handelswijze is het zogenaamde 'rijden op de startmotor', zie bijlage leerboek CBR."

In dit leerboek CBR staat vermeld:

"Mocht je auto olt afslaan en niet meer willen starten terwijl je op een overweg stilstaat, doe dan het volgende:

- schakel je auto in de eerste of tweede versnelling
- laat de koppeling gewoon opkomen
- draai de contactsleutel om en houdt die vast in de stand 'starten'
- de auto rijdt nu van de spoorbaan af op de startmotor
(het maakt wel wat herrie en het stoot wel, maar je bent van de overweg af!)"

VERZONDEN 13 FEB 2024 240143

De afzender wenst uitsluitend schriftelijk te
corresponderen en heeft deze brief geregistreerd
bij het nationaal loket:

Stuur uw bevestiging of
reactie naar de afzender
onder vermelding van het
registratienummer

ONRECHT
240143

Kris Kalloe
Hengelolaan 1065 G
2544 HG Den Haag

Neede, 13 februari 2024

Beste Kris,

Ik stuur je deze brief met enkele brieven en enveloppen. Deze brief stuur ik je omdat ik inmiddels weet dat jij een goede vertrouwenspersoon hebt die je helpt bij het maken van de beslissingen; je zus. Laat haar gerust deze brief lezen en bepaal, samen, of je de bijgevoegde brieven (na ondertekening) in de brievenbus gooit.

Dan even zo kort mogelijk enkele zaken die belangrijk zijn. Jou, mij en wellicht anderen is onrecht aangedaan. Maar Kris, realiseer je dat niemand die fouten uit het leven gaat repareren. Wat jij en ik wel kunnen doen is aandacht vragen voor zaken die toen en nu nog steeds niet goed gaan. Zaken die door de overheid zijn vergeten; bewust of onbewust.

In jouw geval kunnen we gebruik maken van het feit dat tot op de dag vandaag het 2e gaspedaal voorafgaand aan een praktijkexamen wordt ontkoppeld. Dat had toen en nu nog steeds kunnen leiden tot dodelijke ongevallen.

Juist door aandacht te vragen wat er 25 jaar geleden is gebeurd kunnen we hopelijk wel aandacht krijgen voor jouw 'zaak'. En je weet maar nooit waar dat toe leidt.

Ik, wij, plegen geen laster of smaad. Het enige dat jij (wij) moeten doen is de aandacht vragen voor iets dat niet klopt. Iets dat destijds al had kunnen zorgen voor doden en gewonden in de trein. En dat kan nog steeds iedere dag opnieuw gebeuren, met een andere afloop.

Stel dat er door (mede) door jouw brieven nu een onderzoek komt naar wat toen of in de toekomst kan gebeuren als een examinerator geen gas kan bijgeven, omdat hij/zij het gaspedaal heeft afgekoppeld? Dat is eigenlijk de plicht van iedere burger, iedere rij-instructeur.

Lees bijgaande brieven en als je het aandurft zet er je handtekening onder, stop ze in de juiste enveloppe. Onrecht is van mij en bedoeld om eventueel via tv-programma's op tv te laten zien of de overheid wel of niet reageert op serieuze waarschuwingen.

groet,

Henrie

240143

VERZONDEN 13 FEB 2024

Ministerie Infrastructuur & Waterstaat
Minister Mark Harbers
Directoraat Genereaal Mobiliteit
dhr K. Van der Burg en mw M. Smit
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

De afzender wenst uitsluitend schriftelijk te
corresponderen en heeft deze brief geregistreerd
bij het nationaal loket:

ONRECHT

Stuur uw bevestiging of
reactie naar de afzender
onder vermelding van het
registratienummer

240143

Den Haag, 13 februari 2024

Geachte minister en collega's,

Op 14 februari 2001 werd tijdens een praktijkexamen een lesauto van mijn rijkschool van twee kanten door NS treinen aangereden. Uit een procesverbaal van de spoorwegpolitie en een verklaring van de verzekeringsexpert werd duidelijk dat de CBR medewerkster, omdat zij juridisch bestuurder was, verantwoordelijk was voor de zware treinbotsing. Vreemd genoeg is de schade van 5 miljoen euro uiteindelijk op mij verhaald. Hetgeen ertoe heeft geleid dat ik alles kwijt ben geraakt. Dat niet alleen; ik ben sindsdien een gebroken en berooid mens.

Pas onlangs werd dankzij journalistiek onderzoek en publicaties op het blog rijvisie.nl duidelijk dat het CBR destijds - en nu nog steeds - voorafgaand aan ieder praktijkexamen het 2e gaspedaal laat ontkoppelen.

Ik wil u vragen om onderzoek in te stellen naar de rechtmatigheid van dit ontkoppelen van het 2e gaspedaal en de mogelijke gevolgen daarvan bij stilval op een spoorwegovergang.

Het is denkbaar dat in de toekomst opnieuw een treinongeluk of andersoortig ongeval kan ontstaan, omdat het CBR het gaspedaal aan de zijde waar de examinerator zit laat bewust structureel laat ontkoppelen/verwijderen.

Op de achterzijde van deze brief treft u een fragment aan van het procesverbaal dat destijds is opgesteld door de autoriteiten.

Ik zie uw reactie graag tegemoet,

Kris Kalloe
Hengelolaan 1065 G
2544 HG Den Haag

halen.

3. Dat er verwijtbaar gedrag heeft plaatsgevonden, volgt uit het proces-verbaal van ongevalanalyse, opgesteld door de Politie Haaglanden, Bureau Verkeer - Technische & Ongevallendienst, waarin wordt geconcludeerd:

"* De juridische bestuurder van 14.1 heeft niet voldaan aan het gestelde in artikel 15a onderdeel 1 en 2 van het RVV 1990:1. Weggebruikers mogen een overweg opgaan, indien zij direct kunnen doorgaan en de overweg geheel kunnen vrijmaken. Bij overwegen laten weggebruikers een railvoertuig voorgaan en laten daarbij de overweg geheel vrij.

* De juridische bestuurder van 14.1 heeft niet al het mogelijke gedaan de spoorwegovergang vrij te maken, daardoor zich zodanig gedragen dat een mede door zijn schuld te wijten ongeval plaatsvond."*

Ook de door Nationale Nederlanden ingeschakelde expert komt in zijn rapportage van 8 mei 2001 tot die conclusie:

"M.i. heeft de juridische bestuurder niet alles gedaan om de overgang vrij te maken."

De examinatrice is in casu de juridische bestuurder, hetgeen zij ook zelf aangeeft in het proces-verbaal van verhoor van [REDACTED] 14 februari 2001.

4. Vast staat dat de examinatrice uit hoofde van haar functie weet althans behoort te weten hoe zij heeft te handelen ingeval een auto afslaat.

Blijkens het voornoemde proces-verbaal heeft de verbalisant verder vastgesteld: "Tijdens het onderzoek kwamen wij in een leerboek van het CBR tegen hoe te handelen bij een overweg indien je auto mocht afslaan en niet meer wil aanslaan. De handelwijze is het zogenaamde 'rijden op de startmotor', zie bijlage leerboek CBR."

In dit leerboek CBR staat vermeld:

"Mocht je auto ooit afslaan en niet meer willen starten terwijl je op een overweg stilstaat, doe dan het volgende:

- schakel je auto in de eerste of tweede versnelling
 - laat de koppeling gewoon opkomen
 - draai de contactsleutel om en houdt die vast in de stand 'starten'
 - de auto rijdt nu van de spoorbaan af op de startmotor
- (het maakt wel wat herrie en het stoot wel, maar je bent van de overweg af!)"

240143 VERZONDEN 13 FEB 2024

De afzender wenst uitsluitend schriftelijk te
corresponderen en heeft deze brief geregistreerd
bij het nationaal loket;

ONRECHT

Stuur uw bevestiging of
reactie naar de afzender
onder vermelding van het
registratienummer

240143

Onderzoeksraad voor Veiligheid
Postbus 95404
2509 CK Den Haag

Den Haag, 13 februari 2024

Geachte heer/mevrouw,,

Op 14 februari 2001 werd tijdens een praktijkexamen een lesauto van mijn rijnschool van twee kanten door NS treinen aangereiden. Uit een procesverbaal van de spoorwepolitie en een verklaring van de verzekeringexpert werd duidelijk dat de CBR medewerkster, omdat zij juridisch bestuurder was, verantwoordelijk was voor de zware treinbotsing. Vreemd genoeg is de schade van 5 miljoen euro uiteindelijk op mij verhaald. Hetgeen ertoe heeft geleid dat ik alles kwijt ben geraakt. Dat niet alleen; ik ben sindsdien een gebroken en berooid mens.

Pas onlangs werd dankzij journalistiek onderzoek en publicaties op het blog rijvisie.nl duidelijk dat het CBR destijds - en nu nog steeds - voorafgaand aan ieder praktijkexamen het 2e gaspedaal laat ontkoppelen.

Ik wil u vragen om onderzoek in te stellen naar de rechtmatigheid van dit ontkoppelen van het 2e gaspedaal en de mogelijke gevolgen daarvan bij stilval op een spoorwegovergang.

Het is denkbaar dat in de toekomst opnieuw een treinongeluk of andersoortig ongeval kan ontstaan, omdat het CBR het gaspedaal aan de zijde waar de examinerator zit laat bewust structureel laat ontkoppelen/verwijderen.

Op de achterzijde van deze brief treft u een fragment aan van het procesverbaal dat destijds is opgesteld door de autoriteiten.

Ik zie uw reactie graag tegemoet,

Kris Kalloe
Hengelolaan 1065 G
2544 HG Den Haag

halen.

3. Dat er verwijtbaar gedrag heeft plaatsgevonden, volgt uit het proces-verbaal van ongevalanalyse, opgesteld door de Politie Haaglanden, Bureau Verkeer - Technische & Ongevallendienst, waarin wordt geconcludeerd:

"* De juridische bestuurder van 14.1 heeft niet voldaan aan het gestelde in artikel 15a onderdeel 1 en 2 van het RVV 1990:1. Weggebruikers mogen een overweg opgaan, indien zij direct kunnen doorgaan en de overweg geheel kunnen vrijmaken. Bij overwegen laten weggebruikers een railvoertuig voorgaan en laten daarbij de overweg geheel vrij.

* De juridische bestuurder van 14.1 heeft niet al het mogelijke gedaan de spoorwegovergang vrij te maken, daardoor zich zodanig gedragen dat een mede door zijn schuld te wijten ongeval plaatsvond."

Ook de door Nationale Nederlanden ingeschakelde expert komt in zijn rapportage van 8 mei 2001 tot die conclusie:

"M.i. heeft de juridische bestuurder niet alles gedaan om de overgang vrij te maken."

De examinatrice is in casu de juridische bestuurder, hetgeen zij ook zelf aangeeft in het proces-verbaal van verhoor van [REDACTED] 14 februari 2001.

4. Vast staat dat de examinatrice uit hoofde van haar functie weet althans behoort te weten hoe zij heeft te handelen ingeval een auto afslaat.

Blijkens het voornoemde proces-verbaal heeft de verbalisant verder vastgesteld:
"Tijdens het onderzoek kwamen wij in een leerboek van het CBR tegen hoe te handelen bij een overweg indien je auto mocht afslaan en niet meer wil aanslaan. De handwijze is het zogenaamde 'rijden op de startmotor', zie bijlage leerboek CBR."

In dit leerboek CBR staat vermeld:

"Mocht je auto ooit afslaan en niet meer willen starten terwijl je op een overweg stilstaat, doe dan het volgende:

-schakel je auto in de eerste of tweede versnelling

-laat de koppeling gewoon opkomen

-draai de contactsleutel om en houdt die vast in de stand 'starten'

-de auto rijdt nu van de spoorbaan af op de startmotor

(het maakt wel wat herrie en het stoot wel, maar je bent van de overweg af!)"

Directie Inspectie Leefomgeving en transport
Postbus 16191
2500 BD Den Haag

240143

VERZONDEN 13 FEB 2024

De afzender wenst uitsluitend schriftelijk te
corresponderen en heeft deze brief geregistreerd
bij het nationaal loket.

ONRECHT

Stuur uw bevestiging of
reactie naar de afzender
onder vermelding van het
registratienummer

240143

Den Haag, 13 februari 2024

Geachte heer/mevrouw,,

Op 14 februari 2001 werd tijdens een praktijkexamen een lesauto van mijn rijkschool van twee kanten door NS treinen aangereden. Uit een procesverbaal van de spoorwegpolitie en een verklaring van de verzekeringsexpert werd duidelijk dat de CBR medewerkster, omdat zij juridisch bestuurder was, verantwoordelijk was voor de zware treinbotsing. Vreemd genoeg is de schade van 5 miljoen euro uiteindelijk op mij verhaald. Hetgeen ertoe heeft geleid dat ik alles kwijt ben geraakt. Dat niet alleen; ik ben sindsdien een gebroken en berooid mens.

Pas onlangs werd dankzij journalistiek onderzoek en publicaties op het blog rijvisie.nl duidelijk dat het CBR destijds - en nu nog steeds - voorafgaand aan ieder praktijkexamen het 2e gaspedaal laat ontkoppelen.

Ik wil u vragen om onderzoek in te stellen naar de rechtmatigheid van dit ontkoppelen van het 2e gaspedaal en de mogelijke gevolgen daarvan bij stilval op een spoorwegovergang.

Het is denkbaar dat in de toekomst opnieuw een treinongeluk of andersoortig ongeval kan ontstaan, omdat het CBR het gaspedaal aan de zijde waar de examinator zit laat bewust structureel laat ontkoppelen/verwijderen.

Op de achterzijde van deze brief treft u een fragment aan van het procesverbaal dat destijds is opgesteld door de autoriteiten.

Ik zie uw reactie graag tegemoet,

Kris Kalloe
Hengelolaan 1065 G
2544 HG Den Haag

halen.

3. Dat er verwijtbaar gedrag heeft plaatsgevonden, volgt uit het proces-verbaal van ongevalanalyse, opgesteld door de Politie Haaglanden, Bureau Verkeer - Technische & Ongevallendienst, waarin wordt geconcludeerd:

* De juridische bestuurder van 14.1 heeft niet voldaan aan het gestelde in artikel 15a onderdeel 1 en 2 van het RVV 1990:1. Weggebruikers mogen een overweg opgaan, indien zij direct kunnen doorgaan en de overweg geheel kunnen vrijmaken. Bij overwegen laten weggebruikers een railvoertuig voorgaan en laten daarbij de overweg geheel vrij.

* De juridische bestuurder van 14.1 heeft niet al het mogelijke gedaan de spoorwegovergang vrij te maken, daardoor zich zodanig gedragen dat een mede door zijn schuld te wijten ongeval plaatsvond."

Ook de door Nationale Nederlanden ingeschakelde expert komt in zijn rapportage van 8 mei 2001 tot die conclusie:

"M.i. heeft de juridische bestuurder niet alles gedaan om de overgang vrij te maken."

De examinatrice is in casu de juridische bestuurder, hetgeen zij ook zelf aangeeft in het proces-verbaal van verhoor van [REDACTED] 14 februari 2001.

4. Vast staat dat de examinatrice uit hoofde van haar functie weet althans behoort te weten hoe zij heeft te handelen ingeval een auto afslaat.

Blijkens het voornoemde proces-verbaal heeft de verbalisant verder vastgesteld:
"Tijdens het onderzoek kwamen wij in een leerboek van het CBR tegen hoe te handelen bij een overweg indien je auto mocht afslaan en niet meer wil aanslaan. De handelwijze is het zogenaamde 'rijden op de startmotor', zie bijlage leerboek CBR."

In dit leerboek CBR staat vermeld:

"Mocht je auto ooit afslaan en niet meer willen starten terwijl je op een overweg stilstaat, doe dan het volgende:

- schakel je auto in de eerste of tweede versnelling
- laat de koppeling gewoon opkomen
- draai de contactsleutel om en houdt die vast in de stand 'starten'
- de auto rijdt nu van de spoorbaan af op de startmotor
(het maakt wel wat herrie en het stoot wel, maar je bent van de overweg af!)"

240143

VERZONDEN 27 FEB 2024

Ministerie Infrastructuur & Waterstaat
Minister Mark Harbers
Directoraat Generaal Mobiliteit
dhr K. Van der Burg en mw M. Smit
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Den Haag, 27 februari 2024

Geachte minister en collega's,

Op 14 februari 2001 werd tijdens een praktijkexamen een lesauto van mijn rijkschool van twee kanten door NS treinen aangereden. Uit een procesverbaal van de spoorwegpolitie en een verklaring van de verzekeringsexpert werd duidelijk dat de CBR medewerkster, omdat zij juridisch bestuurder was, verantwoordelijk was voor de zware treinbotsing. Vreemd genoeg is de schade van 5 miljoen euro uiteindelijk op mij verhaald. Hetgeen ertoe heeft geleid dat ik alles kwijt ben geraakt. Dat niet alleen; ik ben sindsdien een gebroken en berooid mens.

Pas onlangs werd dankzij journalistiek onderzoek en publicaties op het blog rijvisie.nl duidelijk dat het CBR destijds - en nu nog steeds - voorafgaand aan ieder praktijkexamen het 2e gaspedaal laat ontkoppelen.

Ik wil u vragen om onderzoek in te stellen naar de rechtmatigheid van dit ontkoppelen van het 2e gaspedaal en de mogelijke gevolgen daarvan bij stilval op een spoorwegovergang.

Het is denkbaar dat in de toekomst opnieuw een treinongeluk of andersoortig ongeval kan ontstaan, omdat het CBR het gaspedaal aan de zijde waar de examinerator zit laat bewust structureel laat ontkoppelen/verwijderen.

Op de achterzijde van deze brief treft u een fragment aan van het procesverbaal dat destijds is opgesteld door de autoriteiten.

Ik zie uw reactie graag tegemoet,

Kris Kalloe
Hengelolaan 1065 G
2544 HG Den Haag

halen.

3. Dat er verwijtbaar gedrag heeft plaatsgevonden, volgt uit het proces-verbaal van ongevalanalyse, opgesteld door de Politie Haaglanden, Bureau Verkeer - Technische & Ongevallendienst, waarin wordt geconcludeerd:

"* De juridische bestuurder van 14.1 heeft niet voldaan aan het gestelde in artikel 15a onderdeel 1 en 2 van het RVV 1990:1. Weggebruikers mogen een overweg opgaan, indien zij direct kunnen doorgaan en de overweg geheel kunnen vrijmaken. Bij overwegen laten weggebruikers een railvoertuig voorgaan en laten daarbij de overweg geheel vrij.

* De juridische bestuurder van 14.1 heeft niet al het mogelijke gedaan de spoorwegovergang vrij te maken, daardoor zich zodanig gedragen dat een mede door zijn schuld te wijten ongeval plaatsvond."*

Ook de door Nationale Nederlanden ingeschakelde expert komt in zijn rapportage van 8 mei 2001 tot die conclusie:

"M.i. heeft de juridische bestuurder niet alles gedaan om de overgang vrij te maken."

De examinatrice is in casu de juridische bestuurder, hetgeen zij ook zelf aangeeft in het proces-verbaal van verhoor van [REDACTED] 14 februari 2001.

4. Vast staat dat de examinatrice uit hoofde van haar functie weet althans behoort te weten hoe zij heeft te handelen ingeval een auto afslaat.

Blijkens het voornoemde proces-verbaal heeft de verbalisant verder vastgesteld:
"Tijdens het onderzoek kwamen wij in een leerboek van het CBR tegen hoe te handelen bij een overweg indien je auto mocht afslaan en niet meer wil aanslaan. De handelswijze is het zogenaamde 'rijden op de startmotor', zie bijlage leerboek CBR."

In dit leerboek CBR staat vermeld:

"Mocht je auto ooit afslaan en niet meer willen starten terwijl je op een overweg stilstaat, doe dan het volgende:

- schakel je auto in de eerste of tweede versnelling
- laat de koppeling gewoon opkomen
- draai de contactsleutel om en houdt die vast in de stand 'starten'
- de auto rijdt nu van de spoorbaan af op de startmotor
(het maakt wel wat herrie en het stoot wel, maar je bent van de overweg af!)"