

## Whitepaper

**Waarom is gereden worden door een chauffeur goed uit te leggen?**

**Met wetenschappelijke onderbouwing.**



**Het -niet- inzetten van een chauffeur is vaak het tegenovergestelde van  
Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen! (MVO)!**

**Paul Brussaard**

**Oprichter en DGA van:**

**Brussaard Chauffeursdiensten – Chauffeur.nl - BRUSECO**

## Decadent of noodzaak?

We waren er altijd al een beetje huiverig voor: het inzetten van een directie- of privéchauffeur. Het gereden worden door een chauffeur is negatief populair gemaakt, alsof het alleen “big spenders” zijn, mensen die een directiechauffeur inzetten. Het inzetten van een chauffeur is decadent, kostbaar en kostentechnisch onverantwoord, zo wordt er regelmatig gesteld. Bestuurders of Board Members branden liever niet hun vingers en kruipen daarom, ondanks een overvolle agenda vaak toch weer zelf achter het stuur. Maar is dit een juiste zienswijze?

Hoe verantwoord is het om een chauffeur in te zetten? Door de opkomst van het gebruik van de smartphone wordt momenteel de druk verhoogd om het bellen en whatsappen achter het stuur maatschappelijk sterk te veroordelen. ‘We accepteren in Nederland geen slachtoffers meer die te wijten zijn aan het gebruik van de telefoon en social media in het verkeer’, is de boodschap.

## Openbaar Ministerie eist duidelijkheid

Daarnaast eist het Openbaar Ministerie bij het gerechtshof meer duidelijkheid over regels betreffende het telefoongebruik in de auto. Hierbij wordt het bedienen van de smartphone (ook al zit deze in de houder) direct beboet met een boete van € 239,00.

Dit komt overeen met de kosten van het gebruik van een chauffeur voor circa 8-10 uur!



## Toename van files

Doordat het aantal files en stedelijke opstoppingen fors toeneemt, wordt veel productieve werktijd verloren. Ook het privéleven van drukbezette adviseurs, directeuren of ambtenaren komt onder druk te staan. Werk wat niet af is, moet thuis worden gedaan. En toch blijven we zelf rijden...

Als we kijken naar Duitsland, Frankrijk en de VS, dan is het gebruik van een chauffeur heel normaal. Waarom zit Nederland daar zo anders in? Heeft het te maken met tijd en kinnesinne? Gunnen we elkaar geen chauffeur? Het lijkt er wel op. Want goede argumenten tégen het gebruik van een chauffeur zijn er niet te vinden.

## Gereden worden door een chauffeur

Het gebruik van een chauffeur is traditioneel ingegeven door de vroegere privéchauffeur die de persoon achterin (vaak de eigenaar van de auto) ontzorgde. Van oudsher waren dit de notabelen, vermogende ondernemers, ministers en andere hooggeplaatste personen.

Eerst zat de chauffeur nog buiten (in verband met de privacy). Later zat de chauffeur onder een dakje met een voorruit.

Tegenwoordig zitten de directiechauffeur en de VIP (zoals we deze gemakshalve noemen) samen in de auto. Een scheiding tussen de VIP en de chauffeur met een tussenschot in de auto zien we nu alleen nog bij de Engelsen (taxi) en speciale voertuigen zoals de stretched limousine.



In Nederland en andere Europese landen zitten de directiechauffeur en de VIP in dezelfde ruimte. Hierdoor is discretie een belangrijk onderdeel geworden van de professionele beroepshouding.

Zoals het vak van chauffeur is geëvolueerd, zo is ook het motief voor het gebruik van een chauffeur geëvolueerd. Het gaat vandaag de dag niet meer alleen om directiechauffeurs in vaste dienst die rijden voor rijke mensen en notabelen. Deze privéchauffeurs maken slechts een klein deel uit van de groep chauffeurs die voor specifieke personen rijden. Sinds 1990 heeft het gebruik van een directiechauffeur (op afroep) een grote vlucht genomen. Hierbij wordt gereden in uw eigen auto. En alleen als u een chauffeur nodig heeft, zet u deze in op urenbasis, dag of weekbasis. De voordelen van deze chauffeurs op afroep zijn talrijk.

- De rust van de achterbank is in economische hoogtijdagen een vaak gehoord argument. Even ontspannen voordat de volgende meeting begint,
- Doordat er rust in de auto heerst, kan het werk vanaf de achterbank gewoon doorgaan. Hierdoor wordt de reistijd gebruikt als werktijd en zijn deze uren dus facturabel.
- Bij thuiskomst is het werk af, zijn de conference calls gepleegd en bent u uitgerust. Hierdoor ontstaat tijd voor de partner, geliefde, de kinderen of hobby's thuis. Uw work-life balance is meer in evenwicht.

We kennen ook 'glaasje op, laat je rijden'. Deze zogenaamde Bob-diensten worden vaak door studentchauffeurs uitgevoerd. Het zijn vaak korte ritten met een goedkoop uurtarief. Tegelijkertijd een verantwoorde keuze, want met een borrel achter het stuur een ongeluk veroorzaken of op de bon geslingerd worden is volledig onacceptabel, heden ten dage.

De smaak naar 'vaker een chauffeur' ontstaat vaak na zo'n thuisbrengrit. "Dat was handig!", horen we regelmatig terug. "Dat moet ik vaker doen!". Verantwoord thuiskomen is hierbij het bekende en vaak gehoorde argument. Ook het antwoord van 'ik hoef de weg niet meer zoeken' of 'niet meer te zoeken naar die ene vrije parkeerplaats die natuurlijk nooit in de buurt van de ingang ligt' zijn usance geworden (om maar een chique woord te gebruiken). Dit zijn echter allemaal praktische zaken die over het gebruik en de voordelen van een chauffeur gaan.

Er zijn echter ook duidelijke argumenten om een chauffeur in te zetten te vinden bij medische oorzaken, zoals een blessure, een been- of armbreuk, medicijngebruik, epilepsie, bepaalde vormen van diabetes, hartfalen of narcolepsie. Maar ook bij overspannenheid of burn-out kan een directiechauffeur een enorme verlichting brengen. Het effect van de inzet van een chauffeur is in deze gevallen zeer groot.

#### **Chauffeur = Inkomensverzekeraar**

Bent u arbeidsongeschikt door een handicap of door medicijngebruik? Bent u immobiel en aan huis gekluisterd? Mogelijk kan een chauffeur een zeer praktische oplossing voor u of voor uw inkomensverzekeraar betekenen. De inzet van een chauffeur biedt direct schadebeperking voor uzelf of voor uw inkomensverzekeraar. De schade van het thuis zitten of een inkomensuitkering kan beperkt blijven tot de kosten van het gebruik van een chauffeur.

U blijft, doordat u gereden wordt, in staat om aanwezig te zijn op uw kantoor, bij uw opdrachtgevers of collega's, waardoor u efficiënter kunt werken.

#### **De inzet van een chauffeur levert u direct onderstaande voordelen op:**

- Onthaasten,
- De rust van de achterbank,
- Life Balance,
- Veilig thuis na een diner of evenement,
- Geen zoek naar de weg,
- Geen parkeerproblemen,
- Reistijd wordt effectieve en facturabele werktijd,
- U blijft mobiel bij ziekte/handicap.

In al deze gevallen is het gebruik van een chauffeur een directe bijdrage aan de verkeersveiligheid (van uzelf en uw medeweggebruikers). U verhoogt uw productiviteit (tijdens de reizen) en u bent veilig onderweg. Geen afleiding meer, waardoor u de kans op een ongeval enorm reduceert.

### **De werking van ons brein**

Dat brengt ons op een ander zwaarwegend argument. Een argument waarmee het gebruik van een directiechauffeur of privéchauffeur slim, nuttig en op de juiste wijze wetenschappelijk verantwoord te onderbouwen is. Dit heeft alles met de werking van ons brein te maken. Wetenschappelijk onderzoek heeft aangetoond dat onze hersenen slechts 286 bits per seconde als processor kunnen inzetten (werkgeheugen).

In samenwerking met de hersenstichting leg ik het zo eenvoudig mogelijk uit:

Ons werkgeheugen bestaat uit een aantal onderdelen. Om te beginnen stelt het voor ons de prioriteiten vast. Waar besteden we aandacht aan en wat negeren we? Datgene wat dat regelt in ons werkgeheugen is te beschouwen als de '*manager*' van ons werkgeheugen. Met een moeilijk woord is dat de prefrontale cortex, maar de term manager zal menigeen meer aanspreken.

Dan hebben we het '*visuospatieel kladblok*'. Dit is de grafische computer. Daarmee kunnen we beelden maken als we ons iets voorstellen. Bijvoorbeeld: hoe zou ons huis eruitzien als we een serre zouden aanbouwen. Of hoe zou een ontwerp er in werkelijkheid uit zal zien.

Uiteraard hebben we ook een '*calculator*'; het deel van onze hersenen waarmee we rekenen (intraparietale sulcus).

Dan hebben we ook een klein '*bandrecordertje*'. Dat slaat alles wat we horen eventjes op. Daarmee kunnen we even teruggaan in de tijd. Wat zei iemand nu ook alweer? We kunnen daarmee een telefoonnummer onthouden door het een paar keer te herhalen en dan het nummer in te toetsten. Informatie die we daarna weer los kunnen laten. Dit kleine bandrecordertje heet de fonologische lus.

Dan hebben we allemaal de zogenaamde '*central executive*'. Dat is de rangeerder die kijkt of we iets opslaan in het kortetermijngeheugen of in het langetermijngeheugen. Hij regelt 'het spoor' zo dat het naar het juiste geheugen wordt getransporteerd.

Bij het langetermijngeheugen hebben we de '*bibliothecaris*'. Dat is diegene die de toegang regelt tot het langetermijngeheugen. De bibliothecaris regelt wat we opslaan en zorgt ervoor dat we de informatie, zelfs na jaren, weer kunnen reproduceren en gebruiken (hippocampus).

En dan hebben we de '*episodische buffer*', anders gezegd de harde werker. Dat is het deel dat alle informatie gebruikt, combineert en tot nieuwe inzichten komt, van waaruit we dan weer actie ondernemen.

Kortom: ieder van ons heeft een prefrontale cortex, een visuospatieel kladblok, een intraparietale sulcus, een fonologische lus, een central executive, een hippocampus en tot slot de episodische buffer. En nu weet u vast nog wat ik daarmee bedoelde.  
Of is het volgende rijtje makkelijker te onthouden? Manager - Grafische computer - Calculator - Bandrecorder - Rangeerder - Bibliothecaris - Harde werker.

*Einde citaat Hersenstichting*

## 100 miljard neuronen

Wat we weten is dat het brein gemiddeld genomen 100 miljard neuronen heeft (*bron: Hein Pragt*). Elk neuron kan in theorie contact maken met 50.000 andere neuronen, maar kan bij de meeste mensen ligt dit eerder rond de 1000. Vooral die contacten zijn van belang om briljante dingen te kunnen met het brein. Ieder mens maakt 100% gebruik van al die neuronen, maar niet ieder mens heeft per neuron zoveel contacten. Die contacten (verbindingen) hebben te maken met het leren en kunnen dus ook veranderen, zodat de hersenen sneller verbanden kunnen zien.

Zodra we achter het stuur plaatsnemen is geen ruimte meer aanwezig in ons brein om denkprocessen die niet te maken hebben met het autorijden, optimaal uit te voeren. Want het autorijden zorgt alleen al voor een **90% belasting** van het aantal beschikbare bits aan werkgeheugen. Zouden we dit niet volledig inzetten, dan is de kans op een ongeval vele malen groter (40 keer) dan bij een volledige concentratie.

Alle denkfuncties van ons werkgeheugen vragen om bits, net zoals autorijden dat ook doet. Dit kan oplopen tot **100% van onze capaciteit per seconde** die we kwijt zijn aan denken, terwijl autorijden vrijwel eenzelfde capaciteit vergt (afhankelijk van de wegomstandigheden).

Zodra onze gast op de achterbank zit, kan hij (en steeds vaker zij) deze capaciteit volledig gebruiken voor andere denkprocessen, kan zich volledig op één ding focussen en is dus extra productief! Nadenken, filosoferen, lateraal denken, telefonisch overleg, rapporten schrijven, evalueren, dagdromen... het zijn allemaal taken die met 100% focus kunnen worden uitgevoerd vanaf de achterbank.

## Optimaliseren van uw denkcapaciteit

Een directiechauffeur ontzorgt en optimaliseert de denkcapaciteit van de VIP, waardoor het rendement van de VIP per direct 100% stijgt én de VIP komt veiliger aan, omdat het voertuig 100% gefocust wordt bestuurd door de directiechauffeur. Dus de VIP is veilig en rendabel onderweg!

## Handsfree bellen en WhatsApp

Nu zien we ook nog eens een verandering optreden in het gebruik van de smartphone tijdens het autorijden. Wetenschappelijk onderzoek toont aan dat het gebruik van de smartphone tijdens het autorijden de kans op een ongeval met 40% doet toenemen (berichtje intoetsen). Daar gaat uw reputatie! Zie voor een onderbouwing de factsheet van SWOV (bijlage).

### Voor de accountants, advocaten, adviseurs, directeuren en bestuurders een kort rekensommetje:

U huurt een werkdag lang (8 uur) een directiechauffeur in via [www.brussaard.nl](http://www.brussaard.nl) of via [www.chauffeur.nl](http://www.chauffeur.nl) (in uw eigen auto). Uw investering bedraagt **€ 240,-**.

Door de inzet van de directiechauffeur creëert u 3 declarabele reisen a € 425,- dus € 1275,-. Afgezet tegen de declarabele werktijd van 3 uur per dag (door de rust van de achterbank) met een uurtarief van € 425,-, betekent dit ook nog eens een rendement van **531%**.

Stel u eens voor dat u 5 uur in de auto zit (en dus vijf uur declarabel bent!). Dan betekent de directiechauffeur voor u dat dit een profit center is en geen cost center! Uw rendement op het gebruik van een chauffeur bedraagt nu maar liefst **885%**!

Ik heb het al menig advocaat of account moeten voorrekenen. Het is juist deze doelgroep die zoveel baat heeft bij het gebruik van een chauffeur-op-afroep! Maar ook ZZP-adviseurs verlichten letterlijk de werkweek door op drukke dagen een chauffeur in te huren (in de eigen auto).

**Een directiechauffeur maakt van uw kosten juist opbrengsten.** Uw reistijd wordt declarabel, biedt life balance én u wordt ontzorgt. Daarnaast weet u zeker dat u weer veilig thuiskomt. Omdat een goed opgeleide chauffeur 100% focus heeft voor uw veiligheid. En dat voordeel is ook nog eens onbetaalbaar, nietwaar?

### Soort directiechauffeur

In Nederland zijn diverse soorten chauffeurs beschikbaar. Stel uzelf eens de vraag: 'Ben ik meer dan twee tientjes per uur waard?'. Als dat het geval is, dan is het al zinvol om een chauffeur-op-afroep in te zetten. U heeft daarbij in Nederland de keuze uit drie categorieën chauffeurs:

1. Gecertificeerde directiechauffeur (vanaf € 32,50 per uur),
2. Directiechauffeur op afroep, (vanaf 26,50 per uur),
3. Studentchauffeur op afroep, (vanaf 23,50 per uur).

*Alle tarieven zijn exclusief 21% BTW.*

Wel is hierbij een belangrijke voetnoot op zijn plaats. Want wat bepaalt uw keuze voor een bepaalde chauffeur?

### Discretie en geheimhouding

In Nederland wordt lichtvoetig omgesprongen met de inzet van 'goedkope chauffeurs'. Dit zijn vaak willekeurige studenten of mensen die een passie hebben voor autorijden. De vraag is of de inzet van dergelijke chauffeurs in alle gevallen verstandig is. Onze ervaring leert dat ook op Management Boardniveau veelal niet wordt stilgestaan bij welke persoon er achter het stuur zit. Steeds vaker worden chauffeurs flexibeler ingezet, waardoor de chauffeur vaker wisselt. Hier komt dan wel het integriteits- en geheimhoudingsbeginsel in het geding.



Bedrijfskennis of gebeurtenissen komen dan op straat te liggen, imago's worden via de receptioniste (die toevallig is getrouwd met een chauffeur) of via een andere bron gedeeld met derden. Dit kan tot schade of onrust leiden (in welke vorm dan ook). Dit aspect wordt in Nederland sterk onderschat.

Het is daarom zaak dat gebruik wordt gemaakt van een gesloten keten binnen het aanbod van de directiechauffeurs. Het willekeurig plaatsen van een vacature voor een directiechauffeur levert al snel 1500 reacties op. Maar hoe weet u of de kandidaat competent en betrouwbaar is? Door de opleider bij de werving en selectie te betrekken komt u meer te weten over de handel en wandel van de kandidaat. Zij kennen de kandidaten. BRUSECO is in Nederland hiervoor een goede selectiepartner.



## Selectiecriteria

Goede directiechauffeurs voldoen aan belangrijke criteria.

- De directiechauffeur beschikt over een geldig rijbewijs B en over een Verklaring Omtrent Gedrag (VOG),
- De directiechauffeur is DEKRA of CCV-D gecertificeerd (D1 of D2 niveau). Hierbij is DEKRA het internationale certificaat en het CCV D het Nederlandse certificaat. Meer informatie vindt u hier: [www.bruseco.nl](http://www.bruseco.nl),
- De directiechauffeur heeft zijn of haar certificaten geldig gehouden door het volgen van herhalingsdagen,
- De directiechauffeur heeft een geheimhoudingsverklaring getekend,
- De directiechauffeur is, als deze in uw eigen auto rijdt, verzekerd tegen het Eigen Risico, no-claimverlies en schade aan inzittenden.

Via een professionele intermediair kunt u deze garanties opvragen, zodat u geen enkel risico loopt. Let hierbij wel op. Deze verzekering dient bij een externe verzekeraar te zijn ondergebracht als herverzekeraar. Pas dan is de uitkering gegarandeerd.

## Proefrit

Neemt u eens de proef op de som. Boek een proefrit via [www.chauffeur.nl](http://www.chauffeur.nl) of via [www.brussaard.nl](http://www.brussaard.nl) en ervaar het gemak van de achterbank en een professionele intermediair. Niet alleen omdat het maatschappelijk verantwoord is, maar ook omdat het zoveel voordelen oplevert voor uzelf, uw opdrachtgever, uw werkgever, uw inkomensverzekeraar en last but not least: uw thuisfront.

## Persoonlijk advies

Wenst u een persoonlijk advies of een gesprek met ondergetekende? U bent van harte welkom. Stuur uw berichtje naar [p.brussaard@brussaard.nl](mailto:p.brussaard@brussaard.nl). Telefonisch ben ik graag voor u persoonlijk bereikbaar via 088- 278 7301.

Ik wens u veel effectieve reistijd=werktijd toe!



[Paul Brussaard BBA](#)



### Over de auteur

Ondernemend, organisator, empatisch, helder, eerlijk & verbinder. Dat zijn kwaliteiten van Paul Brussaard. Al tijdens zijn opleiding HEAO Bancair in 1990 startte Paul zijn eigen onderneming Brussaard Chauffeursdiensten, ontstaan n.a.v. een lift naar Parijs. Dit eerste bedrijf van Paul levert inmiddels al meer 27 jaar directiechauffeurs aan de top van het bedrijfsleven.

Al snel volgde de tweede onderneming: BRUSECO B.V., waar Paul zijn kwaliteiten als ontwikkelaar en trainer verder ontwikkelde, binnen de markt van de hoogwaardige chauffeursdiensten (CCV en DEKRA erkende vakopleidingen tot directiechauffeur). Paul ontwikkelde ook, in samenwerking met de branche, de eerste en enige Vakopleiding Chauffeur Uitvaartvervoer in Nederland.

Paul is master NLP en voorzitter van de DGA groep van de Nederlandse Vereniging van Commissarissen en Directeuren (NCD). Paul woonde vijf jaar in Duitsland waar hij BRUSECO Duitsland heeft opgezet. In zijn vrije tijd is hij als vrijwilliger actief bij Brandweer Maarssen.

Hij houdt van reizen en was dan ook initiatiefnemer van een wereldreis voor kinderprojecten, waarbij 12 teams in speciaal geprepareerde Land Rovers 6 maanden door Azië, het Midden Oosten en Oost Europa zijn gereden langs de 53 kinderprojecten die door de sponsors zijn ondersteund ([www.roundtabletour.nl](http://www.roundtabletour.nl))

© Brussaard Chauffeursdiensten BV is sinds 1990 actief in het creëren van effectieve reistijd voor topbestuurders, directeuren en board members, politici, advocaten, accountants en adviseurs.



**Chauffeur.nl**

WE ZIJN AL ONDERWEG!

Het label Chauffeur.nl maakt onderdeel uit van de Brussaard Company Group BV en geeft ZZP-directiechauffeurs een podium bij het bedrijfsleven, politiek en overheid.

BRUSECO maakt onderdeel uit van de Brussaard Company Group en is actief in drie landen als erkend vakopleider voor gecertificeerde directiechauffeurs en chauffeurs Optische & Geluidssignalen (OGS.)



Daarnaast is BRUSECO in Nederland aanbieder van de Vakopleiding Rijinstructeur Optische & Geluidssignalen voor WRM rijinstructeurs B en C-categorie.



## BIJDRAGE SWOV, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Veiligheid

### Factsheet: mobiel telefoongebruik door bestuurders

#### Samenvatting

Gebruik van de mobiele telefoon (waaronder smartphones) tijdens het rijden heeft negatieve effecten op het rijgedrag. Dit geldt zowel voor bellen, intoetsen van een nummer en sms'en als voor extra functies waar smartphones over beschikken, zoals internetten of gebruikmaken van sociale media. Uit een omvangrijk Amerikaans onderzoek is gebleken dat het voeren van een gesprek via een handheld telefoon de kans op een ongeval **verdubbelt**. Het bezig zijn met tekstberichten ('appen') **verzesvoudigt** de kans op een ongeval.

Mobiel telefoongebruik heeft niet alleen negatieve effecten doordat bestuurders fysiek, visueel en auditief worden afgeleid bij de gelijktijdige bediening van telefoon en voertuig, maar ook omdat zij hun aandacht moeten verdelen tussen telefoongebruik en rijden (cognitieve afleiding). Omdat het gevaar ook in de cognitieve afleiding schuilt, is handsfree bellen niet noemenswaardig veiliger dan handheld bellen. Een totaalverbod op het gebruik van mobiele telefoons door bestuurders is echter niet realistisch. Om die reden wordt in veel landen alleen het handheld gebruik van telefoons verboden. Daarnaast kunnen technische maatregelen, voorlichting en educatie een verantwoord gebruik van de mobiele telefoon bevorderen.

#### Achtergrond en inhoud

Het snel toegenomen bezit en gebruik van mobiele telefoons in de afgelopen jaren heeft veel interesse gegenereerd in veiligheidskwesties, zoals afleiding tijdens het autorijden (zie ook de **SWOV-factsheet Afleiding in het verkeer**).

Het feit dat veel bestuurders een mobiele telefoon bezitten en gebruiken tijdens het rijden, heeft veel bezorgdheid gewekt bij zowel onderzoekers, als media en beleidsmakers. De eerste mobiele telefoons hadden alleen een belfunctie, maar de nieuwere smartphones beschikken over steeds meer functies die de bestuurder kunnen afleiden, zoals sms'en, e-mailen of internetten. Dit factsheet beschrijft waarom het gebruik van de telefoon in de auto gevaarlijk is, bespreekt wat de invloed is op het ongevalsrisico, en gaat in op de mogelijke maatregelen en de effectiviteit van een wettelijk verbod.

Aandachtsproblemen van automobilisten hebben een negatieve invloed op het rijgedrag. Als bestuurders tijdens het rijden hun gedachten er niet bij hebben, kan dit er bijvoorbeeld toe leiden dat hun reactietijden langer worden, dat zij de omgeving minder goed waarnemen, en dat zij later en harder remmen. Dit kan de veiligheid van henzelf en van hun medeweggebruikers in gevaar brengen. Steeds vaker is het zo dat de aandacht van bestuurders opgeëist wordt door elektronische apparatuur. Op basis van Amerikaans onderzoek bestaat het vermoeden dat 7% van de ongevallen mede veroorzaakt wordt door aandachtsproblemen bij de bestuurder.

Behalve ribbelmarkeringen op de weg en voorlichting zijn er op dit moment nog weinig concrete maatregelen tegen aandachtsproblemen voorhanden. Wellicht kan over enige tijd detectieapparatuur in de auto een waarschuwende rol vervullen.

Bron [www.swov.nl](http://www.swov.nl)