



stichting bevordering
verkeerseducatie

De Schakel

Informatieblad voor de aangesloten verenigingen

Nr. 65, juni 2019

Recent is een goede vriendin aangereden terwijl ze aan het rijden was in een scootmobiel. En ineens krijgen de cijfers van aantal gewonden in het verkeer een gezicht. Helaas kennen we allemaal wel mensen die gewond zijn geraakt in het verkeer, of zijn overleden aan de gevolgen van een verkeersongeval. Elk ongeval is er een te veel. Om het aantal ongelukken terug te brengen, heeft onze landelijke overheid een Strategisch Plan Verkeersveiligheid SPV 2030 geschreven. Hierin worden kansen

en mogelijkheden benoemd om samen te werken aan veiliger verkeer. Dat er iets moet gebeuren is duidelijk, hoe het moet is soms minder duidelijk. Als SBV, in samenwerking met allerlei andere partijen, zullen we onverminderd blijven inzetten op de verkeerseducatie, omdat wij geloven dat dit kan leiden tot ander gedrag. In deze Schakel weer voldoende leesvoer.

Namens ons hele team wens ik u alvast een fijne vakantie toe!

◆ Mve

De Fietsersbond

De Fietsersbond behartigt de belangen van fietsers op plekken waar dat nodig is. Dat doen we al meer dan veertig jaar, omdat we geloven dat fietsen overal goed voor is: voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van steden en kernen, voor de economie, voor het milieu, voor je plezier en voor een gezond leven.

De wereld verandert, ook op het fietspad. Er zijn steeds meer fietsen, in veel verschillende uitvoeringen. De oude vertrouwde fiets heeft op het fietspad gezelschap gekregen van e-bikes, speedpedelecs, bakfietsen, driewielers en nog veel meer nieuwe vervoermiddelen. Hoe gaan we daarmee om?

Meerdere trends zijn de komende jaren van invloed op het

gebruik van de fiets. Denk aan: verstedelijking, klimaatverandering, gezond leven, migratie, vergrijzingen, een verontrustende tweedeling in vervoermogelijkheden en de nieuwe kansen die slimme mobiliteit biedt.

Stedelijke agglomeraties groeien en krijgen een vervoerssysteem met openbaar vervoer en fiets als ruggengraat. Daartegenover staan krimpgebieden waar steeds minder mensen



Fietsersbond

Vervolg op pagina 2



Vervolg van voorpagina

blijven wonen. Hier komen de voorzieningen op grotere afstand te liggen, waardoor inwoners afhankelijker worden van de auto. De e-bike kan hier een oplossing zijn.

De Fietsersbond is een vereniging die zowel lokaal, provinciaal en landelijk inzet voor betere en veilige fietsvoorzieningen. Denk hierbij aan meer ruimte voor de fiets, verwijderen van obstakels zoals fietspaaltjes, stoepranden, veilige kruisingen met snelheidsremmende maatregelen voor het autoverkeer, meer comfort zoals voorrang op rotondes in de bebouwde kom, snelfietsroutes etc.

Onze vereniging heeft ongeveer 34.000 leden, waarvan ongeveer 1600 actieve vrijwilligers in 150 lokale afdelingen die zich inzetten voor een betere fietsbeleid. Deze worden ondersteund door het Landelijk bureau in Utrecht waar ongeveer 25 professionals werken.

De fietsschool en het schoolfietsplan van de fietsersbond

Precies 10 jaar geleden is een aantal mensen binnen de fietsersbond de fietsschool gestart. Zij zagen een behoefte om mensen vaardiger op de fiets te krijgen en houden. Inmiddels is de fietsschool door heel Nederland actief. In Friesland wordt aan 3 doelgroepen fietsles gegeven.

Kinderen

Op basisscholen en in brugklassen wordt geoefend met fietsvaardigheden. Dat doen we zowel op het schoolplein als in de directe omgeving. Uitgangspunt is altijd het praktisch oefenen, want hoe meer ervaring een kind heeft, hoe veiliger het onderweg is. Maar naast veiligheid stimuleren we ook het plezier van het fietsen. We willen van een achterbankgeneratie naar een fietsgeneratie. Van fietsen wordt je namelijk ook slim en gezond.

Nieuwe Medelanders

Nederland is een fietsland, dus willen we ook graag dat mensen die hier komen

wonen zo snel mogelijk leren fietsen.

De meest ideale situatie is dat fietsles onderdeel wordt van het inburgeringstraject. Tot die tijd organiseren we daarom zelf een aantal trainingen per jaar. Ook leiden we ieder jaar in de hele provincie fietscoaches op. Dat zijn zowel vrijwilligers als vakkrachten. Daarmee creëren we een dekkend lokaal en laagdrempelig netwerk.

Plussters

Een belangrijke doelgroep is de ouder wordende fietser. Senioren hoeven we niet meer te leren fietsen, maar we helpen om dat wel zo lang mogelijk met veel plezier en veilig te kunnen blijven doen. We organiseren in samenwerking met gemeenten en ouderenbonden laagdrempelige en plezierige trainingen die passen bij de behoefte van de senioren. Ook hier geldt dat we heel praktisch aan de slag gaan. We gebruiken verschillende bouwstenen, zoals: fietskeuze, check hoe iemand op de fiets zit, oefenen van vaardigheden en een groepsfietsstocht.

Schoolfietsplan

Verschillende studies hebben aangetoond dat een hoger fietsgebruik gepaard gaat met een lager veiligheidsrisico voor fietsers. De verklaring is waarschijnlijk een combinatie van gedrag en beleid. Enerzijds leidt een hoger fietsgebruik tot een aangepast verkeersgedrag van alle verkeersdeelnemers omdat fietsers dominant zijn in het straatbeeld en omdat meer verkeersdeelnemers fietservaring hebben. Anderzijds is er bij een hoger fietsgebruik meer draagvlak voor het fietsbeleid, waardoor er meer wordt geïnvesteerd in een veiliger fietsinfrastructuur. Een hoger fietsgebruik gaat daarnaast vaak samen



met een lager autogebruik, zodat de kans op een conflict met het autoverkeer afneemt.

Het schoolfietsplan Leeuwarden is erop gericht om de fietsvaardigheid op jonge leeftijd te verbeteren. Die vaardigheid ontstaat bijna vanzelf door vaker te fietsen. Op het moment dat fietsen een automatisme wordt, is er tijd en ruimte over om op gevaarlijke verkeerssituaties te letten. Dit project wil kinderen stimuleren om dagelijks te fietsen. Naar school, de sportvereniging of andere bezigheid buitenshuis en natuurlijk ook recreatief in de wijk of verder weg. Het project heeft daarbij ook oog voor de aanschaf en onderhoud van een fiets. Voor veel gezinnen is een fiets als bezit geen vanzelfsprekendheid. Dit kan zowel culturele als financiële redenen hebben.

Activiteiten die we organiseren in het kader van het schoolfietsplan zijn wielercinics op de wielerveen, voorbereidingslessen op het praktisch verkeersexamen, 11scholenfietsstocht tijdens de Koningsdagen. Met de ANWB zijn we bezig om het kinderfietsplan in Leeuwarden van de grond te krijgen. Bedoeld om ieder kind de beschikking te geven over een fiets. Jong geleerd is ook hier oud gedaan.

Kees Mourits



Drive Clean: gratis training op slipbaan voor rijsschoolleerlingen



Ook in 2019 organiseert de SBV weer Drive Clean samen met Responsible Young Drivers (RYD): een aantal avonden voor jongeren die in opleiding zijn voor een rijbewijs.

Jonge automobilisten krijgen een training op de slipbaan en een theorieles over de gevaren van alcohol en drugs in het verkeer. De leerlingen krijgen door deze

extra training meer "bagage" mee voor als ze straks de weg op gaan.

De jonge automobilisten oefenen met het rijden onder speciale omstandigheden, zoals gladde wegen of veel regen. Op de slipbaan in Drachten worden deze omstandigheden nagebootst en krijgen de jongeren uitleg van een deskundige trainer van de SBV hoe te handelen in deze situaties. Ook zit- en stuurhouding komt aan bod.

Naast de training op de slipbaan, krijgen de jongeren een interactieve theorieles over de gevaren van alcohol en drugs in het verkeer. Deze theorieles wordt gegeven door een promotieteamlid van RYD. Via een spel, alcoholbrillen en een quiz krijgen de leerlingen op een leuke en interactieve manier kennis over de ge-

volgen van deze middelen in het verkeer. Het doel is dat de jongeren zich bewust worden van de gevaren en zelf verantwoordelijkheid nemen.

Data voor 2019:

dinsdag	25 juni
donderdag	4 juli
dinsdag	17 september
donderdag	3 oktober
dinsdag	29 oktober
dinsdag	12 november
donderdag	28 november

De training is op de avond van 19.00 uur tot uiterlijk 21.30 uur.

Iedere SBV-rijinstructeur kan hiervoor leerlingen opgeven. Iedere leerling mag maximaal één keer meedoen. Per avond is er plaats voor maximaal 20 leerlingen. Deelname is gratis. Opgeven kan via marjolein@stichtingsbv.nl.

Applicaties en RIS-opleiding

26 juni Faalangst (€130)

Je kan alleen deze theorieday volgen, dan krijg je 2 dagdelen (= 1 dag) voor je WRM. Om naast de uren ook een certificaat te krijgen voor faalangstinstructeur moet er ook een halve dag praktijk worden gedaan.

Kosten hiervoor bedragen 150 euro per persoon.

19 en 26 september stagementor (€ 260 tweedaagse cursus)

Het belangrijkste deel van deze cursus bestaat uit het leren begeleiden van een aanstaande rijinstructeur tijdens zijn stage in fase 3.

Deze aspirant rijinstructeur moet aan het eind van zijn verplichte stage bij een rijsschool examen doen bij het IBKI. Om dit tot een succes te maken moet de stagementor goed op de hoogte zijn van de hieraan gestelde eisen. Deze zijn vastgelegd in een daarvoor gemaakt protocol.

Juist op deze cursus komen dan ook de volgende zaken aan bod: De leerprocessen, opbouw van een praktijkles, handelingsanalyses, de rijprocedure en het protocol.

30 oktober EHBO voor instructeurs (€160)

De training telt ook mee voor RIS. Tijdens de cursus 'Eerste hulp bij instructieongevallen' wordt dieper ingegaan op wat te doen bij instructie- of verkeersongevallen, zowel kleinschalige als grotere ongevallen. Omdat een rijinstructeur relatief vaak getuige is van kleine ongevallen van de (beginnende) leerling en vele kilometers per jaar in het verkeer deelneemt, is het relevant te weten wat hij/zij als rijinstructeur kan en moet doen voor het slachtoffer. Als het gaat om de ernstige ongevallen, zal de rijinstructeur vaak ook als een van de eersten hiermee worden geconfronteerd. Het is juist dan van belang dat de rijinstructeur weet wat hij/zij kan doen of juist zeker weet wat niet



te doen. Te denken valt aan veiligheid, afnemen van helm, laten plaatsnemen in voertuig, stabiliseren van slachtoffer, taakverdeling en het doen van de juiste melding naar de meldkamer ambulancezorg (112) of het eventueel goed opstarten van een reanimatie.

Aanvullende informatie over alle cursussen:
Plaats: VEC
Tijd: 09.00-16.00 uur

Bron: verkeerskunde.nl



Gastcolumn: Dirkje van der Ven

De gedragswetenschap achter verkeersgedrag en -educatie



Als docent verkeerseducatie heb je een prachtige baan. Je krijgt namelijk de kans om invloed uit te oefenen op het gedrag van je doelgroep en je helpt ze om iedere dag veilig thuis te komen. Waar de focus vroeger vooral op informeren lag, weten docenten en de makers van de educatieprogramma's ook steeds meer overtuigings- en beïnvloedingsstrategieën te verweven in de lessen.

De populariteit van gedragsbeïnvloeding is in de afgelopen jaren sowieso enorm toegenomen. Overal zie je nudges voorbij komen en langzaam krijgen we meer inzicht in wat wel en niet werkt. In dit

artikel leg ik je uit hoe je vanuit de gedragswetenschap naar verkeerseducatie kijkt en welke inzichten over gedrag jij kunt meenemen om jouw doelgroep nóg beter te bereiken.

De rol van het onbewuste in het verkeer

Tenminste 95% van alle keuzes die we op een dag maken gaan automatisch of onbewust. Zeker in het verkeer zie je dat sterk terug. Ken je dat gevoel, dat je naar huis of naar je werk gereden bent maar je eigenlijk niets kan herinneren van de rit? Sommigen raken enigszins in paniek als ze dit gevoel ervaren: heb ik dan echt zo slecht opgelet?

Nee, integendeel! Als je dit ervaart, betekent dat eigenlijk niets meer dan dat je een ervaren bestuurder bent. Wat er namelijk gebeurt, is dat het onbewuste en automatische deel van je brein je taken overneemt. Het rijden gaat als vanzelf, jouw brein weet waar het moet kijken, waar het op moet letten en wanneer het in moet grijpen. Dat betekent niet dat je geen aandacht meer hebt, dat betekent vooral dat je geen moeite meer hoeft te doen om je aandacht daaraan te besteden.

Dat wil overigens niet zeggen dat je je in zo'n situatie niet laat afleiden: ook dat is vaak een automatisch proces. Je reageert



op impulsen en juist doordat alles zo automatisch gaat, kan je brein gemakkelijk even naar een andere taak schakelen. Ook dat gebeurt vaak in het onbewuste. De rol van dit deel van het brein is ongelofelijk groot. Dat maakt ons efficiënte wezens, maar het maakt ook dat we wel eens fouten maken. In het verkeer betekent het vooral dat we zo sterk op de automatische piloot draaien dat belangrijke bewuste informatie over de gevaren in het verkeer niet in ons op komt. Op dat bewuste niveau zit je meestal niet als je aan het verkeer deelneemt, dus kost het enorm veel moeite om die informatie toch omhoog te halen op zo'n moment. Daarbij kost het nóg meer moeite om er vervolgens ook nog iets mee te doen. Met alleen informeren en bewustwording komen we er dus niet. Er is meer nodig om ook daadwerkelijk een gedragsverandering te bewerkstelligen.

Groepsdruk en verkeersonveilig gedrag

Eén van de meest belangrijke invloeden op onbewust en automatisch gedrag is groepsdruk. Vooral als we niet zeker zijn over wat we moeten doen, maar eigenlijk ook in alle andere situaties, laten we ons enorm sturen door wat anderen doen. Dat noemen we ook wel kuddegedrag. We observeren simpelweg wat de ander (of de meerderheid) doet en kopiëren dat. Dat doen we zelfs zonder dat we daarbij nadenken. Logisch klinkt het niet, dat we anderen klakkeloos na-apen zonder te bedenken of dat ook rationeel is, maar het gebeurt wel degelijk zo. Ooit is dat er door evolutionaire voordelen zo in gesleten, omdat het volgen van de groep een belangrijk onderdeel was van de overlevingsstrategie. Dat dit in de huidige alledaagse situaties nog steeds voorkomt wordt keer op keer weer bewezen in de meest hilarische experimenten, waarbij groepsdruk er bijvoorbeeld voor zorgt dat mensen het verkeerde antwoord op een hele makkelijke vraag geven of in een wachtkamer zonder enige reden opstaan na het horen van een piepje (zoek op YouTube op 'Asch Conformity Experiment' of 'Conformity Waiting Room' voor deze voorbeelden, absoluut de moeite waard!).

De rol van voorbeelden is enorm sterk. Toch wordt de impact hiervan nog vaak onderschat. Hoewel algemeen bekend is dat het goede voorbeeld geven een belangrijke beïnvloedingsfactor is, wordt nog te weinig aandacht besteed aan het verkeerde voorbeeld. Dit komt voornamelijk doordat het er vrij gemakkelijk in sluipt. Om mensen te confronteren met hun gedrag gebruiken we van nature veel slechte voorbeelden: "bijna iedereen rijdt wel eens te hard" of "89% van de automobilisten gebruikt wel eens een smartphone in het verkeer". Dit doen we in de hoop dat de doelgroep vervolgens beseft dat een verandering écht nodig is. In de verkeerseducatie zie je dit bijvoorbeeld terug in het indrukwekkende filmpje over Tommy-Boy, waarin je jongeren, die zeker voor kinderen een voorbeeldfunctie hebben, hoort vertellen over hun smartphonegebruik op de fiets. Hoewel de boodschap dat dit onwenselijk is wel uit het filmpje duidelijk wordt, communiceert het tegelijkertijd naar ons onbewuste brein een andere boodschap: blijkbaar is het hartstikke normaal om je telefoon op de fiets te gebruiken. Op onbewust niveau stimuleert dit dus juist het ongewenste gedrag. Let er dus op dat de voorbeelden die je gebruikt altijd positief zijn, zodat je doelgroep dit ook op onbewust niveau gemakkelijk kopieert, en dat je duidelijk communiceert dat het gewenste gedrag normaal is. Soms kom je er niet onderuit om het verkeerde voorbeeld te laten zien of vertellen. Zorg er dan in elk geval voor dat de "voorbeeldfiguur" iemand is waar de doelgroep juist niet tegenop kijkt en niet op wil lijken. Als je smurven wilt beïnvloeden zou bijvoorbeeld Gargamel een geschikt persoon zijn om het verkeerde voorbeeld te laten zien.

Het gevaar van confronteren

Vaak gaat het verkeerde voorbeeld samen met confronterende communicatie. Denk bijvoorbeeld aan voorbeelden waarbij het slecht afloopt met de hoofdpersoon. Eerlijk is eerlijk: deze verhalen komen vaak écht binnen bij de doelgroep. Ze zijn heftig, maar daarmee ook boeiend. In sommige gevallen is het dan ook effectief

om te confronteren, maar in de meeste gevallen raadt de gedragswetenschap het sterk af. Er zijn namelijk ontzettend veel factoren die ervoor kunnen zorgen dat de confronterende communicatie juist niet werkt.

Eén van de belangrijkste factoren is bijvoorbeeld het 'dit-overkomt-mij-toch-niet'-effect. Mensen zijn van nature optimistisch. Vervelende dingen die andere overkomen, zullen ons heus niet ook overkomen. In onze beleving gaat het namelijk veel vaker goed dan fout, waardoor de kans dat het mis gaat alleen nog maar kleiner lijkt. Bovendien overschatten we ook ons eigen kunnen: anderen kunnen inderdaad niet twee dingen tegelijk achter het stuur, maar zelf kunnen we uit ervaring spreken dat het ons wel lukt. We zijn immers allemaal betere automobilisten dan gemiddeld, toch?

Naast zelfoverschatting en risico-onderschatting speelt ook hier weer dat onbewuste en automatische een grote rol. Om ons gedrag te veranderen moet confronterende informatie bewust bij ons binnenkomen én op het cruciale moment weer opgehaald worden om ons te helpen een keuze te maken. Juist in het verkeer hebben we daar in ons hoofd geen ruimte voor.

Omdat we confronterende informatie vervelend vinden, sluiten we ons hier ook gemakkelijk voor af. Een mooi voorbeeld hiervan vind ik de confronterende afbeeldingen die je tegenwoordig op alle sigarettenpakjes vindt. Niet-rokers zien deze maatregel als effectief: zij zien het immers echt niet zitten om geconfronteerd te worden met de nare afbeeldingen en kunnen zich goed vinden in de redenen om niet te beginnen met roken.

Voor rokers zit het echter anders. Bij de meesten is het roken een verslaving, waar je niet zomaar vanaf komt bij het zien van een vervelend plaatje. Rokers sluiten zich dan ook af voor de afbeeldingen: ze bedekken het of zien het zelfs niet meer omdat hun brein de foto's "blokkeert". De impact van dit soort afbeeldingen



dooft dus snel uit. Ook hier komt dat menselijk optimisme weer mooi naar voren: de gevolgen die de plaatjes schetsen zullen ons wel niet overkomen. De oom van de buurman is immers ook 98 geworden terwijl hij een pakje per dag rookte. Confronterende communicatie kan wel overtuigend zijn, maar er is een grotere kans dat het effect teniet gedaan wordt door een van de hierboven genoemde factoren en dat de doelgroep je boodschap hierdoor juist minder serieus gaat nemen. Daarom wordt ook aanbevolen om zo min mogelijk te confronteren bij verkeerseducatie. Kom je er niet onderuit? Houd het dan realistisch, zodat het voor de doelgroep aannemelijk is dat dit hen ook kan overkomen. Zorg ook dat ze meteen een handelingsperspectief meekrijgen: wat moet je dan wél doen? Dan kunnen ze de confrontatie direct mentaal 'oplossen'.

Waar confronterende communicatie vaak wordt gezien als een argument van 'buitenaf', blijkt het tevens veel effectiever als de doelgroep met hun eigen argumenten komt. Dit noemen we ook wel zelfovertuiging. Wil je mensen écht motiveren? Vraag ze dan eens om twee redenen voor zichzelf op te schrijven om het gewenste gedrag te gaan vertonen. Dan weet je zeker dat de motivatie van binnenuit komt en authentiek is.

Je hebt ze overtuigd, en dan?

Vrijwel iedere verkeerseducatiedocent slaagt erin om aan het einde van een les een positieve intentie bij de doelgroep te creëren. Dan komt de grootste uitdaging: hoe zorg je dat ze het ook echt gaan doen?

Uit veel recente onderzoeken blijkt dat een intentie vaak niet leidt tot gedrag. Daar zit een enorm gat tussen, dat door allerlei verschillende factoren veroorzaakt kan worden. Zo kan de omgeving ons bijvoorbeeld sturen, of laten we ons leiden door impulsen of het gedrag van anderen. Hier overschrijft ons automatische en onbewuste systeem als het ware onze intentie. Toch zijn er technieken die je kunt toepassen om de kans te vergroten dat die intentie ook daadwerkelijk omgezet wordt in gedrag.

Eén van deze technieken is het creëren van een commitment. Als mensen A zeggen, moeten ze ook B zeggen. Dat werkt zo omdat mensen graag consistent zijn in hun gedrag. Als je de doelgroep kunt laten toezeggen dat zij zich op een bepaalde manier gaan gedragen, vergroot je daarmee de kans dat ze dit ook echt doen. Dit wordt nóg sterker als je ze dit publiekelijk kunt laten toezeggen. Een belofte aan een ander werkt immers sterker dan een belofte aan jezelf. Laat ze

bijvoorbeeld samen een contract tekenen of een standpunt opschrijven, of laat ze een concreet plan maken om hun gedrag aan te passen. Uiteindelijk streef je ernaar om je doelgroep een nieuwe, verkeersveiligere gewoonte aan te leren.

Hoewel er nog vele andere gedragsinzichten en beïnvloedingstechnieken relevant zijn bij verkeerseducatie, zijn dit toch wel de meest belangrijke. Het gaat vooral om slim inspelen op het onbewuste, en om inspireren in plaats van confronteren. Door deze inzichten in het achterhoofd te houden bij het ontwikkelen of geven van lessen weet je de doelgroep nóg beter te bereiken. Wanneer je namelijk weet wat het gedrag van je doelgroep drijft, weet je ook wat er nodig is om het te veranderen.

SBV-'baandagen' VEC Drachten 2019



U kunt op de slipbaan trainen met personenauto's, maar ook met vrachtwagens!

U kunt twee of meer uren vastleggen bij de SBV om op de slipbaan te trainen. De kosten voor de slipbaan zijn vanaf € 137,50 per twee uur (excl. BTW). Ook het plateau is te huur voor € 192,50 per dagdeel (= 4 uur, excl. BTW). Het reserveren van de baan doet u door een mail te sturen aan Marjolein van Eek: marjolein@stichtingsbv.nl met daarin de door u gewenste datum, tijd, ruimtes en eventuele overige zaken, zoals huurauto, zaal, docent, et cetera. Bellen mag natuurlijk ook! U krijgt dan altijd een reactie of de betreffende datum en tijd nog beschikbaar is.

SUDOKU

9	7	2	8					
4								1
				2				
3	2	8			7			
		1	4					
5				3				
		2				9	6	
		4						2
	1	6			3			

Oplossing vorige Sudoku:

7	2	8	5	1	3	4	6	9
9	4	3	7	6	8	2	5	1
5	6	1	4	9	2	7	3	8
6	1	9	3	4	5	8	2	7
2	3	7	9	8	6	1	4	5
8	5	4	2	7	1	6	9	3
3	8	2	6	5	7	9	1	4
1	9	6	8	3	4	5	7	2
4	7	5	1	2	9	3	8	6



Column

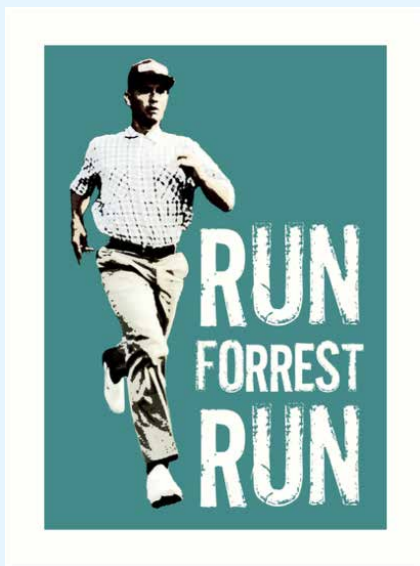
*Opzij, opzij, opzij,
maak plaats, maak plaats, maak plaats,
We hebben ongelofelijke HAAST.
Opzij, opzij, opzij,
want wij zijn HAAST te laat,
we hebben maar een paar minuten
tijd!!!*

Ik ben eruit... meer dan 600 verkeersdoden per jaar en we zoeken (en vinden) diverse oorzaken. Drank, drugs, afleiding, onkunde, leeftijd... Allemaal waar!!!

Maaaarrrrr alles is terug te brengen naar één belangrijk hedendaags verschijnsel ... HAAST!!!

HAASTIGE spoed, is zelden goed!!!! Snel nog even (tijdens het rijden) dat appje, of de mail beantwoorden, want stel je voor, dat die opdracht aan je neus voorbijgaat. Snel nog even inhalen (over de doorgetrokken streep), vlug nog even voor die fietser langs... Chipppps haaietanden niet gezien! Ga maar eens bij jezelf na, hoe vaak we iets doen, zonder na te denken en te kijken, puur en alleen, omdat we denken, dat die seconde zo belangrijk is. Natuurlijk is HAAST in sommige gevallen geboden, bijvoorbeeld als iemand dreigt te stikken in een kippenbotje, of wanneer de bruine bonen met spek iets te zwaar op de maag liggen, of als de buurman nét iets te lang bij je vrouw is. Maar toch in de meeste gevallen is HAAST te voorkomen. Johan Cruijff zei vroeger: "Als je sneller bij de bal wilt zijn, moet je eerder vertrekken".

Jaren geleden is een oud-leerling van mij verongelukt, omdat hij te hard reed, daardoor belandde hij in een slip en reed tegen een boom...HAAST!! Was hij die ochtend eerder uit zijn bed gekropen, had hij alles die dag iets rustiger kunnen doen. Ik zie ze soms gaan op de snelweg... chauffeur Oeds rijdt met zijn truck 80 km/uur en chauffeur Freddy wil er met 82 km/uur omheen,



want stel je voor, dat hij te laat bij zijn klant komt!!!

Die man is bijna twee minuten bezig, om er omheen te komen en hij is misschien 2 minuten eerder bij zijn klant. Kan ie 2 minuten langer in zijn hete koffie blazen, brandt-ie in ieder geval zijn bek niet, 2 minuten extra tijd voor een (extra) shagje, dat is een vol pakje per week, dus €10 per week en véééé eerder dood...

Ik weet nog, dat ik vroeger een keer achteruit de garage uitreed, té ge-HAAST, niet goed gekeken, de achteruit sensoren hadden niet eens tijd om te piepen... De kliko over de wereld en een kras op de bumper.

Zo kan ik mij óók nog het verhaal van een collega herinneren (nee, we noemen geen namen), die na een tuinfeest zijn foodtrailer even SNEL zou ophalen en vergat de auto op de parkeerrem te zetten. Toen hij enkele minuten later weer bij zijn auto terug kwam, kreeg het verhaal van de "Titanic" toch nog een vervolg...

Hardlopers zijn doodlopers en HAAST bezorgt je alleen maar stress, dus neem maar aan, wat mijn oude vadertje vroeger altijd zei: "KALMTE ALLEEN KAN U REDDEN!!!"

M.vr.gr. Th.K. Uw rijdende reporter.

Kantoorgegevens

De Knobben 100, 9202 XJ Drachten
(0512) 544 610

- Mw. Marjolein van Eek, 06 110 71 545
marjolein@stichtingsbv.nl
(aanwezig maandag t/m donderdag)
- Mw. Jelly Helmer, 06 214 13 624
jelly@stichtingsbv.nl
- Mw. Anjo Hiemstra (aanwezig op
maandag de hele dag en vrijdagmorgen)
anjo@stichtingsbv.nl
- Mw. Dirkje Nynke Tibma, (aanwezig
op maandag en donderdag)
dirkje@stichtingsbv.nl
- Dhr. Willem Vreeling, 06 114 11 033
willem@stichtingsbv.nl
- Mw. Tessa Witteveen, 06 2166 8236
tessa@stichtingsbv.nl



ABL

Secretaris mw. Claudia Goossen
(06) 509 37 882
rijschool@degoos.nl

B14

Secretaris dhr. Michel van der Goot
06 502 67 377
info@verkeersschoolvandergoot.nl

Meppel

Secretaris dhr. Nico ten Kate
(0522) 244 366
info@rijscholenmeppel.nl

PGCA

Secretaris dhr. Patrick van Dijk,
06 524 58 636
info@vandijkwinsum.nl

VBR

Secretaris mw. Geertje Wassenaar
06 535 27 052
info@vbrheerenveen.nl



Geef de pen door aan... Simon Vlietstra

Dertig jaar in een notendop.

Allereerst wil ik Sjoerd bedanken voor zijn stukje in De Schakel en zijn uitnodiging om hier een gevolg aan te geven. Ik geef nu zo kleine dertig jaar rijles in kring twaalf regio Leeuwarden en dat doe ik nog met veel plezier en passie, hoewel er in de loop der jaren wel veel is veranderd. Menige instructeur en examinator heb ik zien komen en gaan. Maar de laatste jaren lijkt er wel een wildgroei ontstaan in onze branche en of dat nu wel zo goed is, betwijfel ik.

Op zesentwintig-jarige leeftijd besloot ik een carrièreswitch te maken omdat mijn huidige werkzaamheden mij geen voldoening meer gaven. Omdat ik toch wel een mensenpersoon ben en het autorijden ontzettend leuk vond, mede daardoor had ik voor mijn twintigste levensjaar alle rijbewijzen gehaald. Ik besloot de studie voor het vak/beroep rijinstructeur B te gaan volgen. Ongeveer na een jaar lang elke zaterdag naar school te zijn gaan en een stage te hebben doorlopen bij Yda de Boer van de Friese autorijschool, slaagde ik voor het rijinstructeur bewijs B.

Mijn eerste werkgever was Verkeersschool Berend en Petra Knol. Deze loopt als rode draad door mijn rijinstructeur leven heen. Ook heb in die tijd mijn instructeursbewijs A bij hun gehaald. In die zelfde periode werd ik vader van een prachtige dochter Wendy en een stoere zoon Peter. Na zo ongeveer twee jaar besloot ik te veranderen van werkgever en over te stappen naar verkeersschool Tilstra. Hoewel ik vele werkgevers heb gehad en niemand te kort wil doen heb ik bij Jan en Enny en Dirk en Aukje een hele fijne tijd gehad, mede omdat alle collega's er voor zorgden dat er een fijne werksfeer heerste. Ook haalde ik daar mij instructeursbewijs CDE. Helaas verdiende we in die tijd net boven het minimumloon waardoor ik besloot ik zzp-er te worden. Als franchisenemer ging ik werken bij verkeersschool Sijtsma. Toen in die tijd



waren de eigenaren Gerard en Truus. Daar heb ik ongeveer zo'n vijf jaar vertoeft en tevens in die periode besloot mijn vrouw Renske ook de rijnschoolwereld in te stappen, eerst als administratief medewerker en een tijdje later als rijinstructeur. Door de crisis en dat Truus en Gerard aan het afbouwen waren, moesten we een andere weg inslaan. Samen gingen we verder als Autorijschool Vlietstra en daarin hebben we onze ups en downs in die jaren gekend en daarbij is de huidige generatie leerlingen ook erg veranderd en natuurlijk mijn eigen persoontje. Volgens mijn vrouw Renske zitten we nu met de beeldschermgeneratie opgescheept, maar heel belangrijk is om daarin de juiste balans te weten vinden.

De laatste jaren doe ik meer gevarieerde dingen. Zo geef ik namens de Stichting Bevordering Verkeerseducatie les op diverse scholen wat ontzettend leuk werk is en bij Prodrive Academy geef ik rijvaardigheidstraining en informatie over Advanced Driver Assistance Systems.

Door de jaren heen heb ik regelmatig cursussen gevolgd om op de hoogte te blijven van de nieuwste ontwikkelingen die zich nu eenmaal in rap tempo aandienen. Tevens was het voor mij een belangrijke motivatieprikkel om niet in een sleur te recht te komen. Het CBR stelt regelmatig nieuwe eisen aan het rijexamen en de

verplichte bijscholing is nog steeds aan het veranderen. Hierdoor moet je blijven laten bijscholen. In mijn privéleven besteed ik veel tijd aan mijn gezin. Voetbal en Formule 1 is op dit moment mijn grootste hobby. Samen met mijn voetbalvrienden 45+ af toe een wedstrijd spelen of een reisje maken naar bekende voetbalstadions. Recent nog naar Madrid geweest: een echte aanrader. Lekker even op de bank liggen en naar mooie bluesnummers luisteren is iets wat ik graag mag doen, tenminste als de vrouw geen klus voor mij heeft. Haar favoriet programma is namelijk: "Help mijn man is klusser."

Tenslotte doe het mij wel af en toe een beetje pijn dat er regelmatig negatief over onze bedrijfstak gesproken en geschreven wordt. In elk bedrijfstak heb je mensen rondlopen die boel verzieken, maar ik ben er nog steeds van overtuigd dat de meesten van ons van hun vak houden en dit met hun hele hart en zaligheid doen. Hierin kunnen de politiek, het CBR en de brancheorganisaties een belangrijke rol spelen, maar zolang men de koe niet bij de horens wil pakken, houden we dit probleem. Je hebt hiervoor nu eenmaal een grote organisatie nodig om schoon schip te maken. Het is belangrijk in deze wereld dat je normaal met je collega's (vakbroeders) en examinatoren omgaat. Je weet nooit of je elkaar nog eens nodig hebt. Dertig jaar geleden nam ik het besluit om te veranderen van werk en daarvan heb ik nog geen dag spijt van gehad.

Groetjes Simon Vlietstra

Ik geef de pen door aan Pim Sliedrecht.

Op vrijdag 22 november is onze jaarlijkse SBV-informatieavond. We hebben een aantal interessante sprekers gevonden. Uitnodigingen volgen nog, houd de datum alvast vrij!