



# De Schakel

Informatieblad voor de aangesloten verenigingen

Nr. 64, maart 2019

Wat gaat de tijd toch ongelofelijk snel. Als de dag van gisteren herinner ik me mijn eerste werkdag in augustus 2006. Onze collega Anjo was toen net een maand aan het werk en vanuit huis werkte Sijtze Aukema voor de SBV. De dagelijkse leiding was in handen van Haje Haisma en Jappie van der Veen. Dat is inmiddels al weer 12,5 jaar geleden.

Sinds die tijd is er veel veranderd. De SBV is verhuisd naar het VEC, Willem, Tessa, Dirkje Nynke en Jelly hebben het team versterkt. Tom Metz nam de voorzittershamer over van Pieter van der Zaag en Jappie werd opgevolgd door Appie. Meine Boersma droeg de penningen over aan Miranda Dijker. Het aantal leden van de aangesloten kringverenigingen groeide tot rond de 400.

Ook inhoudelijk is er veel veranderd. De SBV heeft er veel projecten bij gekregen en het werken wordt steeds meer geautomatiseerd en professioneler. De smartphone, elektrische auto, ADAS, al deze dingen dagen ons steeds uit om met nieuwe oplossingen te komen voor verkeersgedrag. Gedragsbeïnvloeding wordt steeds belangrijker in het verkeer. De veranderde tijden vragen dit ook van ons. Het aantal verkeersslachtoffers stijgt nog steeds en samen met jullie werken we hard om hierin een kentering te brengen. Elk slachtoffer is er een te veel.

Samen met jullie hoop ik nog vele jaren te mogen werken aan de verkeersveiligheid.

◆ Mve

## Veilig Verkeer Nederland stelt zich voor

Veilig Verkeer Nederland (VVN) werkt onder andere met Stichting Bevordering Verkeerseducatie in het Verkeerseducatie Centrum Drachten. Bij een aantal projecten werken we nauw samen en daarnaast werken de collega's aan de missie van VVN: iedereen veilig over straat.

In het verkeer zijn we verantwoordelijk voor ons eigen handelen. Dat betekent dat we oog voor elkaar moeten hebben en rekening moeten houden met de aanwezigheid van anderen. Kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals kinderen, voetgangers

en fietsers, zijn voor hun veiligheid sterk afhankelijk van het gedrag van overige weggebruikers en verdienen dan ook extra aandacht. Verkeersveiligheid vraagt om constante aandacht, enthousiaste betrokkenheid en concrete actie. Wat doen we als VVN?

De meeste mensen kennen VVN van de spandoekenactie *De scholen zijn weer begonnen* en van het Verkeersexamen in groep 8, maar we doen veel meer.

*Lees verder op pagina 2*



Vervolg van pagina 1.

Wist u bijvoorbeeld dat meer dan 70% van de basisscholen in Nederland de VVN Verkeersmethode gebruikt? En dat 145 Verkeersouders praktische verkeerslessen in Fryslân organiseren? In Fryslân ligt er een focus voor wat betreft de projecten op het basisonderwijs. Samen met het SBV en het ROF is er afgelopen jaar hard gewerkt aan een basispakket voor scholen. Wij vinden dat kinderen en leerlingen een minimum aan verkeerslessen gehad moeten hebben zodat ze verkeersvaardig van school af gaan. Elke school in Fryslân kan hierbij gratis aanhaken, een mooi voorbeeld van samenwerking en ontzorgen van scholen met uiteraard als doel de verkeersveiligheid vergroten. Afgelopen jaar hebben we bovendien een start gemaakt met een website waarop verkeersregels nagezocht kunnen worden (<https://verkeersregels.vvn.nl/>). Met deze website geeft VVN op een laagdrempelige manier informatie aan een breed publiek. Vragenstellers verbazen zich soms over de veranderingen in de regelgeving of regels die splinternieuw zijn en waarvan zij het bestaan niet kenden. VVN is een vrijwilligersorganisatie. Meer dan 115 vrijwilligers keuren fietsen op

basisscholen, geven voorlichting op markten en evenementen en zijn betrokken bij verkeersprojecten en zorgen daarmee voor een grotere verkeersveiligheid in de provincie.

De kracht van een vrijwilligersorganisatie is dat deze vrijwilligers meestal zijn begonnen met het verbeteren van hun eigen verkeerssituatie en daarna zijn doorgegaan. De zwakte is dat we steeds op zoek moeten gaan naar nieuwe vrijwilligers. Tegenwoordig binden mensen zich geen decennia aan een organisatie

en zien een bestuursfunctie vaak niet zitten. Daarom kan men tegenwoordig bij VVN ook een korte klus doen. Zo zijn studenten van het ROC betrokken onze verkeersexamens en zullen studenten van de Pabo en de opleiding Mobiliteit met elkaar aan de slag gaan en zo verkeerskundige kennis en didactiek van elkaar leren. Al deze mensen zitten in de groep beginnende chauffeurs en we weten dat juist die groep niet genoeg bezig kan zijn met verkeersveiligheid.

Daarnaast leiden meldingen van verkeersonveilige situaties soms tot een gesprek met de gemeentelijke of provinciale wegbeheerder. Maar vaak ligt er ook verkeerd verkeersgedrag aan ten grondslag. Zoals te hard rijden door de eigen buurt of dorp, onoverzichtelijk parkeergedrag bij scholen. We gaan dan samen met de melder activiteiten opzetten, zoals een snelheidsmeting door kinderen samen met de buurtagent, of een bijdrage aan een ouderavond op school, etc. En de eerste melder is vaak ook nog te porren voor zo'n activiteit in de buurt verderop, waar ook te hard gereden wordt...

Mocht u onderweg verkeersonveilige situaties tegenkomen, dan kunt u die zodra u thuis bent, melden op het meldpunt van VVN via <https://participatiepunt.vvn.nl/>. Wie weet, zien we elkaar gauw.

*Anouck Veenstra, projectleider VVN*

*In januari heeft Anne Ploeger zijn diploma PDA gehaald bij NHL/Stenden. Anne is met de opleiding begonnen in maart 2018 en heeft binnen het jaar de docentenopleiding afgerond. Vanaf nu is hij volledig inzetbaar als gastdocent verkeer voor het onderwijs. Hartelijk gefeliciteerd Anne en welkom in de groep!*







## SWOV benoemt 9 SPI's voor risicogestuurde verkeersveiligheidsaanpak

SWOV heeft negen prestatie-indicatoren (Safety Performance Indicators, of SPI's) benoemd, die beleidsmakers ondersteunen bij een risicogestuurde verkeersveiligheidsaanpak.

SPI's zijn indicatoren die iets zeggen over de veiligheidskwaliteit van het verkeerssysteem zonder gebruik te maken van ongevallengegevens.

Een risicogestuurde aanpak is beleid dat de hele beleidscyclus doorloopt, daarbij gebruik maakt van de analyse van gevaarverhogende factoren (risico's) in het verkeer en deze factoren aanpakt door effectieve maatregelen te implementeren en relevante actoren hiervoor verantwoordelijk te maken.

### Risicofactoren

SPI's zijn indicatoren die iets zeggen over de veiligheidskwaliteit van het verkeerssysteem (risicofactoren), zonder daarbij gebruik te maken van ongevallengegevens. SPI's kunnen bovendien gebruikt

worden om resultaten van verkeersveiligheidsbeleid te meten en zijn daarmee een specifiek soort risicofactoren.

SPI's liggen op het terrein van: veilige wegen; veilige snelheden; veilige voertuigen; veilige verkeersdeelnemers en hoogwaardige traumazorg.

### Criteria SPI's

Wil het werken met SPI's effectief zijn, dan moeten de indicatoren aan negen criteria voldoen:

1. SPI's moeten valide en representatief zijn: ze geven weer wat ze beogen weer te geven en hebben een sterke oorzakelijke relatie met ongevallen;
2. SPI's moeten kwantificeerbaar zijn: ze moeten gemeten en geteld kunnen worden;
3. SPI's moeten betrouwbaar zijn: ze geven onder dezelfde condities dezelfde waarden weer;
4. De kosten die gemoeid zijn met metingen van SPI's moeten in verhouding staan ten opzichte van de baten ervan;

5. SPI's moeten begrijpelijk zijn voor diegenen die ze gebruiken;
6. SPI's moeten sensitief zijn voor veranderingen in de omgeving en reageren op maatregelen;
7. Risico's die worden weergegeven door SPI's worden verminderd door effectieve maatregelen en verantwoordelijkheden te definiëren;
8. SPI's zijn een hulpmiddel om voor de langere termijn tussendoelstellingen te formuleren; ze kunnen bijvoorbeeld behulpzaam zijn om een nul-doelstelling concreet te maken;
9. SPI's dienen periodiek en onafhankelijk gemonitord te worden.

Voor de meeste SPI's blijken momenteel nog geen doelstellingen te zijn geformuleerd en ook is de monitoring nog niet voldoende op orde, zo blijkt uit het overzicht in het rapport.

Bron: [verkeerskunde.nl](http://verkeerskunde.nl)

## Zeventig procent ouders gebruikt mobieltje achter het stuur

Bijna zeventig procent van de ouders gebruikt het mobieltje achter het stuur. Dat blijkt uit onderzoek van de ANWB onder kinderen. "Ronduit schokkend", noemt de ANWB de cijfers.

"Dat het zo ernstig was, verrast ons", zegt een woordvoerder van de ANWB. De vereniging noemt het onverantwoord dat ouders de smartphone gebruiken, waar hun kroost bij is. "Als ouders het zelf doen, denken kinderen dat zij op de fiets ook een mobieltje mogen gebruiken."

### Hogere boete

Veilig Verkeer Nederland pleit voor een verdubbeling van de boetes. Dit 'voorbeeldgedrag' moet harder worden aangepakt. "We zullen de plannen nog

eens op papier zetten en de politiek vragen het op de agenda te zetten", zegt Rob Stomphorst. "Dat mag ook op de fiets gelden, want die 95 euro mag dan ook 190 euro worden als ouders hun kinderen bellend naar school brengen. We worden doodziek van dit wangedrag, want onoplettendheid door afleiding kost jaarlijks tientallen mensenlevens."

### Voorbeeld volgen

Ook de minister is verbaasd over de cijfers. "Dit kan natuurlijk niet. Iedere ouder weet dat kinderen vaak meer je voorbeeld volgen dan je regels", zo zegt Cora van Nieuwenhuizen (IenW). "Ik ben gestart met de campagne MONO om mensen te wijzen op de noodzaak maar één ding tegelijk te doen in het verkeer, namelijk je aandacht op de weg houden.

Met het appverbod op de fiets stellen we net als bij de auto een duidelijke norm."

### Verkeerslessen

Vanaf 1 juli wordt appen of bellen op de fiets bestraft met een boete van 95 euro. De ANWB vroeg de kinderen ook of ze zelf wel eens appen op de fiets. Daarbij gaf 21 procent aan dat inderdaad wel eens te doen. De ANWB-woordvoerder zegt hierover: "Maar voor ons is het duidelijk dat we in onze verkeerslessen aan kinderen nog meer aandacht moeten besteden aan de gevaren van afleiding in het verkeer. Daarbij zal een belangrijke boodschap zijn dat zij hun ouders daarop moeten aanspreken."

Bron: [verkeerskunde.nl](http://verkeerskunde.nl)



## Gastcolumn:

# Verkeersobservaties van een forens

Drie keer in de week reis ik voor mijn werk van Stiens naar Groningen. Niet met de auto maar met fiets en trein. Het eerste stuk naar het station van Leeuwarden fiets ik over een tot fietspad omgetoverde spoorlijn. Vroeger bekend als het Dokkumer Lokaaltsje. Dit fietspad is ontworpen als recreatief fietspad, waarbij op elke kruising de auto voorrang heeft, verlichting ontbreekt en niet gestrooid wordt. Het gebruik is echter anders. Dagelijks fietsen hier honderden forensen en scholieren, terwijl de nabijgelegen en hiervoor bedoelde parallelweg langs de N357 nagenoeg leeg blijft. Marco te Brömmelstroete (ook wel bekend als de fietsprofessor) geeft een verklaring voor deze mismatch. Volgens hem is fietsen zoveel meer dan zo effectief mogelijk van A naar B. Het is ook de beleving van het landschap, tot je zelf komen en sociale interactie. En dat gaat veel beter zonder al die storende auto's op de parallelweg. Omdat het fietspad niet voor utilitair gebruik is ontworpen, leidt dit soms tot (bijna) ongelukken. De (inmiddels opgeheven) gemeente heeft een kans laten liggen om bij de aanleg van het fietspad te gaan voor een hoogwaardige fietsverbinding.

Niet veel later kom ik bij het Valeriusplein Leeuwarden binnen. Ik denk terug aan afgelopen zomer, toen ik de speed-pedelec van mijn collega Fokke mocht lenen. Voor de wet was ik een brommer, waardoor een bordje mij bij de eerste rotonde de weg op stuurde. Dit was niet voor iedereen duidelijk. Bij het makelaarskantoor gebaarde een man driftig dat ik het fietspad op moest. Een campagne over de speed-pedelec zou aan deze misverstanden een einde kunnen maken. Hier is het helaas nog niet van gekomen. In aantal nog niet interessant genoeg, denk ik. Bij de Prinsentuin alweer een rotonde. Je kunt altijd precies zien, wanneer het fietsexamen is geweest. Leerlingen steken



dan overenthousiast hun hand uit. Soms zo ver dat het lijkt alsof de arm er bijna af valt.

Eenmaal in de binnenstad bestaat Leeuwarden uit steeds meer Shared Spaces. De hele stad heeft een boost gekregen van deze opgewaardeerde openbare ruimtes. Dit trekt functies aan die daarvan kunnen profiteren. Op dit moment vooral horeca, maar in de toekomst vast ook galeries en boetiekjes. Zolang de bezoekersstroom maar op peil blijft na het culturele jubeljaar. Shared Space is nog niet doorgedrongen in het verkeersonderwijs. Hierin ligt het accent op regels, borden en plaats op de weg. Terwijl er steeds meer

ongeregelde situaties bijkomen. VVN heeft een mooie aanzet gegeven door een lesboekje te ontwikkelen, waarbij de kinderen naast geregelde situaties ook ongeregelde Shared Space leren kennen. Eenmaal in Groningen op het station vallen de vele Swap-fietsen op. In dit concept huurt een student voor € 12 per maand een fiets. Volgens mij is het goedkoper om zelf een fiets aan te schaffen. Maar ruim 4000 studenten in Groningen denken daar anders over. De fietsen hebben geen bagagedrager voor personenvervoer (als veel mensen er doorheen zakken, loopt het businessmodel gevaar) maar wel standaard goede verlichting.





Hier valt weinig eer aan te behalen bij onze fietsverlichtingsacties. Veel andere fietsers blijken wel gebruik te maken van de Verkeerswijzer Groningen-lampjes die tijdens onze fietsverlichtingsacties verstrekt worden. Groningen fietst er steeds beter verlicht bij. In de fietsverlichtingsbarometer is te zien dat Groningen steeds beter scoort.

Bij het oversteken van het Zuiderdiep is er altijd wel een lossende vrachtwagen die het zicht op kruisend verkeer ontnemt.

De ene stroom van deskundigen zegt dat het veilig is omdat je afremt als je niks ziet. De andere stroom pleit juist voor zoveel mogelijk overzicht. Scholen behoren meestal tot het tweede kamp. Ook heel begrijpelijk gezien de aard van de meeste leerlingen. Bij het uitgaan van de school sprinten ze enthousiast naar buiten en soms ook de weg over. Automobilisten zien ze soms niet aankomen, omdat manshoge coniferenheggen het zicht ontnemen. Verkeerscommissies die ijveren

voor een overzichtelijke schooluitgang doen belangrijk werk voor de school. Een dergelijke commissie is een voorwaarde voor scholen om ons predicaat verkeersveilige school te verdienen. We werken in Groningen er hard aan om meer scholen met deze eretitel te krijgen!

*Foppe Jorna*

*Regiocoördinator verkeerseducatie  
provincie Groningen*

## Applicaties en RIS-opleiding

**Cursus Basiskennis NLP tijdens de rijles**  
**26 maart en 2 april (€ 260)**

Wil je als rijinstructeur inzicht krijgen in je eigen en andermans functioneren met behulp van NLP? Onze tweedaagse bijscholing geeft dat inzicht: Neuro Linguïstisch Programmeren is een model om effectief te communiceren in contact met anderen.

NLP laat je zien hoe anderen naar de wereld kijken en hoe jouw wereldmodel is opgebouwd. Het maakt zichtbaar hoe mensen informatie filteren, in hun hersenen opslaan, verwerken, en wat ze daar vervolgens mee doen.

In twee dagen krijg je NLP-technieken aangereikt die je direct kunt gebruiken tijdens de rijlessen. Deze cursus telt mee voor vier dagdelen bijscholing in het kader van de verplichte WRM/RIS-theoriebijscholing voor rijinstructeurs.

**De bijscholing bevat de volgende hoofdonderwerpen:**

- De essenties van NLP
- Uitgangspunten van NLP
- Effectief observeren
- Signalen leren herkennen
- Logische niveaus
- Vier fasen van leren
- Doelen stellen
- De structuur van de subjectieve ervaring
- Ankertechnieken
- Gevoel-omkeertechniek

**Autisme 15 mei (€ 170)**

Tijdens de cursus wordt uitgebreid stilgestaan bij de theorie omtrent autisme (ASS) en ADHD. De essentie van een informatieverwerkingsstoornis wordt helder uitgelegd.

De rijinstructeur leert vervolgens welke eenvoudige praktische te gebruiken methodieken er zijn en kan deze direct inzetten. Dit wordt geoefend aan de hand van diverse casussen. De essentie van de aanpak en begeleiding van mensen met informatieverwerkingsproblematiek zit hem in het zo duidelijk en concreet mogelijk zijn, stap voor stap. Een benadering die trouwens niet alleen voor mensen met informatieverwerkingsproblematiek goed werkt.

**CURSUS EERSTE HULP BIJ INSTRUCTIE-ONGEVALLLEN 6 JUNI (€ 130)**

Tijdens deze bijscholing wordt ingegaan op wat te doen bij een instructie- of verkeersongeval, kleinschalige maar ook de serieuze ongevallen.

Omdat een instructeur relatief vaak getuige is van kleine ongevallen van een leerling en vele kilometers per jaar in het verkeer aanwezig is, is het relevant



te weten wat hij als instructeur kan en moet doen voor het slachtoffer. Als het gaat om de ernstige ongevallen zal de instructeur vaak ook als een van de eerste hiermee worden geconfronteerd. Het is juist dan van belang te weten wat hij kan doen of zeker weten wat niet te doen. Te denken aan veiligheid, wel of niet afnemen van een helm, laten plaatsnemen in een voertuig, stabiliseren van een slachtoffer, taakverdeling en het doen van de juiste melding naar de meldkamer ambulancezorg (112) of het eventueel goed opstarten van een reanimatie.  
**€ 130**

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



## Drive Clean: gratis training op slipbaan voor rijsschoolleerlingen



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 gevolgen 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:

4	donderdag	4 april
5	dinsdag	7 mei
6	donderdag	23 mei
7	donderdag	13 juni
8	dinsdag	25 juni
9	dinsdag	17 september
10	donderdag	3 oktober
11	dinsdag	29 oktober
12	dinsdag	12 november
13	donderdag	28 november

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

### SUDOKU

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

### Oplossing vorige Sudoku:

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

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](mailto:marjolein@stichtingsbv.nl).



## Column

Het verkeer is een serieuze zaak. Vandaar dat ik dan ook de aangewezen persoon ben, om hier af en toe uiterst serieus mijn licht over te laten schijnen. Ik weet

nog, dat ik in het begin, toen mijn column eigenlijk net geboren was, eens een balletje op wilde gooien over het fenomeen examiner, maar dat mij dit toen ten eerste werd afgeraden, met het oog op het hoge serieuzeheidsgehalte, welke deze dames en heren uit dienen te stralen.

Natuurlijk... dat is een waarheid als een Friese koe en ik ben mij ook terdege bewust van het feit, dat zij het laatste obstakel vormen, voor de met veel adrenaline en testosteron gevulde jeugd, om zich voortaan iets sneller door het verkeer te begeven.

Nou ken ik enkele examinatoren vrij goed, ondanks het feit, dat het "vroeger" verboden was om een relatie, op wat voor manier dan ook, aan te gaan met deze mensen.

Af en toe, wanneer ik toevallig iemand van deze categorie tegen het "serieuze" lijf loop, bekruipt mij toch het gevoel, dat dit toch ook maar gewone mensen zijn, van vlees en bloed, met hun eigen nukken en grillen. Ze zullen het vast niet altijd bij het rechte eind hebben en sommige beslissingen zijn natuurlijk af en toe best wel discussabel... (Zo heb ik in een grijs verleden één van de heren, na een mijn inziens foutieve beslissing, eens vergeleken met een tuinkabouter.)

Wie werkt, maakt fouten en ik denk, dat de meeste beslissingen, weloverwogen en terecht genomen zullen worden.

Het lijkt mij dan ook niet noodzakelijk, om na een misschien ietwat dubieuze beslissing van de examiner, elke keer

### VAN EXAMENS KRIJG JE UITSLAG

*Loesje*

de VAR (Video Assistent Referee) in te schakelen. Piepen en janken doen rijinstructeurs altijd... Het zijn net boeren, maar over het algemeen is de sfeer tussen instruc-

teurs en examinatoren uiterst ontspannen, hier in het hoge Noorden.

Soms is rechts toch écht rechts, soms zijn winterbanden toch écht beter, soms zie je de voetganger toch écht in zijn nek en soms is de naam van de rijsschool toch écht slecht zichtbaar. Wanneer ik dan de vele berichten op Facebook voorbij zie komen, blijkt toch dat iedereen weer in de 1e keer geslaagd is... (De kandidaten, welke er meerdere keren over doen, worden tenminste zelden genoemd...)

We lopen hier niet met een grote boog om elkaar heen, maar zitten soms zelf schouder aan schouder in het stadion (wanneer de desbetreffende examiner waarschijnlijk weer een gratis kaartje heeft weten te bemachtigen), we bespreken dingen in de auto, die normaal gesproken, in de kroeg worden besproken en we krijgen soms zelfs een beetje verkering (Nee Yvonne, dat was ik niet!!!)

We maken er in 2019 weer een mooi jaar van, met soms goede en soms minder goede beslissingen en we zullen blijven piepen en zeuren, maar mijn inmiddels 98-jarige ouwe tante Tessa heeft eigenlijk wel een beetje gelijk als ze zegt: "AS HY SEIT: IT KIN KREKT, DAN KIN'T NET!!!"

P.S. Vlak na het schrijven van dit stukje, deed zich een klein VAR-moment voor, maar dit leek mij slechts een incident, welke verder geen invloed behoeft te hebben op het geschrevene.

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

### Kantoorgegevens

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

- Mw. Marjolein van Eek, 06 231 64 181  
marjolein@stichtingsbv.nl
- Mw. Anjo Hiemstra (aanwezig op maandag en vrijdagochtend)  
anjo@stichtingsbv.nl
- Mw. Dirkje Nynke Tibma, (aanwezig op maandag en donderdag)  
dirkje@stichtingsbv.nl
- Dhr. Willem Vreeling, 06 1141 1033  
willem@stichtingsbv.nl
- Mw. Tessa Witteveen, 06 2166 8236  
tessa@stichtingsbv.nl
- Mw. Jelly Helmer, 06 2141 3624  
jelly@stichtingsbv.nl

### ABL

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

### B14

Secretaris dhr. Michel van der Goot  
06 5026 7377  
info@verkeersschoolvandergoot.nl

### Meppel

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

### PGCA

Secretaris dhr. Patrick van Dijk,  
06 5245 8636  
info@vandijkwinsum.nl

### VBR

Secretaris mw. Geertje Wassenaar  
06 5352 7052  
info@vbrheerenveen.nl







## Geef de pen door aan... Sjoerd Heidinga

Om te beginnen wil ik Johann de Haan bedanken voor het doorgeven van de pen.

Ik ben niet zo'n schrijver, maar doe mijn best om een leuk stukje over mijzelf te schrijven. Mijn naam is Sjoerd Heidinga en ben geboren op 31 maart 1983 en woon in Leeuwarden. Na de basisschool ben ik naar de koksschool gegaan om kok te worden. Na een jaar kwam ik erachter dat dit niks voor mij was. (Ik mag graag koken voor de hobby, maar niet als werk.) Daarna ben ik de opleiding metaal gaan doen en na deze 3 jaar de opleiding VSH (Vakopleiding Scheepsbouw Harlingen) in Harlingen. Tijdens mijn opleiding heb ik mijn vriendin (nu vrouw) ontmoet. Wij zijn nu bijna 19 jaar samen, en alweer dik 9 jaar getrouwd. Wij hebben 2 dochters, Sydney van 10 en Zoë van 8 jaar oud. Als het mooi weer is zijn wij bijna elk weekend op de camping te vinden. Daar komen wij lekker tot rust en vinden de kinderen het daar geweldig.

Alle andere vrije uurtjes die ik heb, ben ik aan het motorrijden. Mijn andere hobby is F1, ben groot fan van Max Verstappen. Afgelopen zomer ben ik bij F1-wedstrijd in Italië (Monza, de tempel of speed) geweest en ben dan ook blij dat het seizoen bijna weer begint. Even weer verder met mijn geschiedenis want ik dwaal helemaal af, hahaha. Na de opleiding scheepsbouw



ben ik aan het werk gegaan als sectiebouwer. Dat betekent dat je een gedeelte van een schip in elkaar zet, dat noemen ze een sectie. Daarna zetten ze die secties aan elkaar en word alles gelast en word het een schip. Dit heb ik een paar jaar gedaan. Door faillissement van het bedrijf ben ik in een fabriek terecht gekomen en ben daar van plasmasnijder, lasersnijder, ponser en laskanter, nu zetter geworden dit doe ik al z'n 14 jaar (zetten is het vormen en buigen van metalen).

Tijdens mijn werk in de fabriek heb ik mijn opleiding rijinstructeur gehaald in het weekend bij Jongepier in Soesterberg. Ik vind het superleuk om mensen wat te leren en ben gek op autorijden, vandaar deze keus. Dit was iets wat ik al heel lang wilde. Sinds 11 jaar combineer ik nu mijn werk bij een metaalbedrijf, waar ik drie dagen per week werk met het geven van

rijlessen. Het liefst heeft mijn werkgever dat ik 5 dagen per week kom werken, omdat er geen mensen zijn te vinden voor de werkzaamheden die ik daar uitvoer. Er is geen opleiding voor, alles moet intern geleerd worden en dat inzicht heeft niet iedereen.

Twee jaar geleden zochten ze mensen bij het SBV en heb ik mij toen ingeschreven. Ik ben toen uitgekozen om de opleiding PDA (pedagogisch didactisch aantekening voor instructeurs) te gaan doen. Nu ben ik sinds een jaar werkzaam bij het SBV. Het voor de klas staan vind ik erg leuk. Waarnemen, alcoholparcours, alcohol-/drugsles. Het is allemaal heel gevarieerd. De leerlingen vinden het ook erg leuk en ze steken er veel van op. De verschillende niveaus van kader tot gymnasium maken het dat elke les weer anders is. Andere vragen opwekt, daarom is ook geen les hetzelfde. De opleiding PDA heeft mij ook een betere instructeur gemaakt. Ik heb daar heel erg veel geleerd op pedagogisch gebied.

Dit is zo'n beetje wie ik ben en wat ik doe.

Graag geef ik de pen door aan  
Simon Vlietstra