



# De Schakel

Informatieblad voor de aangesloten verenigingen

Nr. 37, juni 2012

Op de BOVAG-beurs waar wij in mei als SBV weer een stand hadden, werden we door tal van collega's elders in het land aangesproken. Iedereen vraagt zich af hoe de SBV tot stand is gekomen en of men ook lid kan worden van de SBV. Op zulke dagen beseffen we weer hoe bijzonder de SBV is. Van een klein clubje enthousiastelingen uitgegroeid naar een professionele organisatie, die educatie verzorgt voor jaarlijks meer dan 20.000 mensen. We hebben bijna 350 leden en organiseren van alles voor deze leden, van applicaties tot trainingen, lezingen, feestavonden en informatieavonden. Ook houden we de leden op de hoogte van ontwikkelingen in onze prachtige branche. Volgend jaar bestaan we 20 jaar, we hopen nog vele jaren te kunnen doorgaan met onze activiteiten. Voor én met u! Mve

## Jeugd in Nijland verbaasd over lengte remweg auto

NIJLAND – Met een klap vliegt Lange Jan meters door de lucht. Rijninstructeur Wilma Rabe rijdt met een gangetje van 50 km/uur het denkbeeldig kind omver. Het schouwspel wordt opgevoerd voor leerlingen van basisschool De Earste Trimen in Nijland. De ooh's en wow's zeggen voldoende, zo'n klap verwachtten ze niet.

Ouders in Nijland vinden de nieuwe verkeerssituatie vaak nog lastig. Vorig jaar is onder andere de Tramstrjitte, een van de belangrijkste doorgangsroutes in het dorp, opnieuw ingericht. Daarbij werd het sharedspace-principe toegepast. Geen borden, zebrapaden of verkeerslichten: van de weggebruikers wordt verwacht dat

ze hun verantwoordelijkheid nemen en zelf de verkeersregels toepassen.

In de straat is een middengeleider aangebracht die inderdaad als effect heeft dat automobilisten even afremmen om de situatie goed in te schatten. Bovendien werden struiken voor De Earste Trimen flink ingekort zodat automobilisten de school daadwerkelijk kunnen zien en zich realiseren dat er een grote kans is op overstekende kinderen.

Maar de vertrouwde stoeprand is bij de herinrichting verdwenen. Voor kinderen is dat vaak de 'stoprand', de plek waar ze stilstaan voordat ze oversteken. „Ouders

zijn nu zoekende. Ze weten niet waar ze hun kinderen moeten leren de straat over te steken”, verduidelijkt Wilma Rabe uit Nijland.

Daarom houdt de school in samenwerking met Dorpsbelang Nijland deze week een verkeersactie. Dinsdagmiddag heeft een groep een lange fietstocht gemaakt. Onderweg werden ze 'toevallig' ingehaald door een boer met een imposante aanhanger en later kregen ze nog te maken met een grote vrachtwagen.

Woensdagochtend demonstreerden Wilma Rabe en Thijs Docter, beiden rijninstructeurs en verbonden aan de



Stichting Bevordering Verkeerseducatie, de remweg van een auto. Bij een snelheid van 30 km/uur is die gemiddeld 12,5 meter: 8,5 reactietijd en 4 meter feitelijke remafstand. Bij 50 km/u loopt de remweg op tot 26-30 meter, 14 meter reactiesnelheid, terwijl de feitelijke remafstand 12 meter bedraagt.

Thijs Docter: „We doen dit om kinderen duidelijk te maken dat een auto niet zo maar stilstaat. Kinderen kunnen namelijk heel moeilijk snelheid inschatten. Een fietser beweegt en daardoor weten ze dat die snelheid heeft, een auto is een vaste vorm. Dat schatten ze vaak verkeerd in.“

De leerlingen onderzoeken deze week nauwkeurig de nieuwe verkeerssituatie, signaleren gevaarlijke punten en maken daar een eindpresentatie van. Die resultaten, suggesties en aanbevelingen werden aangeboden aan wethouder Gea Akkerman van de gemeente Súdwest-Fryslân.

Bron: *Bolswarder Nieuwsblad*



*foto's Bolswarder Nieuwsblad*

## Aantal verkeersdoden toegenomen in 2011

**Het aantal verkeersdoden in 2011 is met drie procent toegenomen ten opzicht van 2010. Er werden in 2011 661 verkeersdoden geregistreerd. Onder fietsers nam het aantal dodelijke verkeersslachtoffers het sterkst toe. Dit maakte minister Schultz van I en M bekend tijdens het Nationaal Verkeersveiligheidscongres.**

Verder is er een afname in het aantal verkeersdoden op rijkswegen ten opzichte van het vorige jaar. In 2011 viel 12% van het aantal verkeersdoden op een rijksweg. Dit in vergelijking met de gemeenten (63%), de provincies (22%) en de waterschappen (3%). Positieve ontwikkelingen zijn de verdere afname van het aantal verkeersdoden onder het aantal jonge bestuurders (18-24 jaar) en

een daling van het aantal verkeersdoden in een personenauto en op de motor.

### Leeftijd

In 2011 lag het aantal verkeersdoden onder 65-plussers op 269. Dit zijn er 60 meer dan in 2010. De toename van het aantal verkeersdoden komt daarmee geheel voor rekening voor deze groep ouderen. Het aantal doden in de leeftijd 20 tot 65 jaar daalde in 2011 met 11%.

### Wegtype

Net als in voorgaande jaren vielen de meeste dodelijke slachtoffers op een gemeentelijke weg. Op rijkswegen is het aantal verkeersdoden afgenomen ten opzichte van 2010. In 2011 viel 12% van het totaal aantal geregistreerde

verkeersdoden op rijkswegen. Op wegen van gemeenten, provincies en de waterschappen ging het om respectievelijk 63, 22 en 3% van het totaal aantal geregistreerde dodelijke slachtoffers.

Op wegen met een maximumsnelheid van 50 km per uur steeg het aantal doden van 162 in 2010 naar 200 in 2011, een toename van 23%. Op wegen waar niet harder dan 15 km per uur mag worden gereden, steeg het aantal doden van 2 naar 5.

Op 120-, 100- en 80-kilometerwegen nam met aantal dodelijke slachtoffers af met respectievelijk 12, 55 en 5%. Ook het aantal slachtoffers op de 30 km-wegen nam af van 32 naar 25 in 2011. Op de 60 en 70 km-wegen bleef het aantal dodelijke



slachtoffers nagenoeg gelijk. Op de acht trajecten waar sinds vorig jaar 130 km mag worden gereden is vorig jaar één dodelijk verkeersslachtoffer geregistreerd. Het betrof hier een ongeval met een voetganger op de afrit van de snelweg.

#### Vervoerswijze

Onder fietsers nam het aantal dodelijke verkeersslachtoffers het sterkst toe. Het aantal slachtoffers nam toe met 23 % (van 162 naar 200). Bij 65-plussers was dit 38% (van 93 naar 128). Het aantal doden onder bestuurders van gemotoriseerde invalidervoertuigen (scootmobielen, elektrische rolstoelen en gehandicaptenvoertuigen met gesloten carrosserie) steeg van 23 in 2010 naar 31 in 2011. Van de slachtoffers was 80% 65-plusser. Onder inzittenden

van personenauto's en motorrijders zette de dalende trend van voorgaande jaren door. Het dodental onder voetgangers bleef nagenoeg gelijk (van 72 naar 74). Wel steeg het aandeel 65-plussers in die groep.

In 2011 vielen er vooral onder jongere verkeersdeelnemers minder doden. Onder inzittenden van personenauto's in de leeftijd van 18 tot 25 jaar nam het aantal dodelijke slachtoffers met 9 % het sterkste af. Het aantal dodelijke slachtoffers onder motorrijders daalde van 63 in 2010 naar 52 in 2011, een afname van 17%. Het aantal doden onder brom- en snorfietsers steeg in 2011 van 39 naar 43. Onder de groep 16-17-jarigen daalde het aantal slachtoffers.

De toename van het aantal verkeersdoden in 2011 wordt voor een groot deel veroorzaakt door het hoge aantal dodelijke verkeersongevallen in de maand december. Met 81 doden telt december de meeste verkeersdoden van alle maanden in 2011 en aanzienlijk meer dan normaal in een decembermaand.

#### Buitenland

In de meeste nabuurlanden van Nederland is het aantal verkeersdoden in 2011 toegenomen. Behalve Nederland laten ook Duitsland en België een stijging zien. Opvallende uitzondering is Denemarken met een reductie van 18 procent.

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

## Woonerf krijgt 15 km per uur-bord

Er komt een nieuw snelheidsbord met de maximumsnelheid van 15 km p/u. Met dit bord kunnen wegbeheerders vanaf 1 juli 2012 op bijvoorbeeld woonerven expliciet duidelijk maken dat daar een maximumsnelheid van 15 km p/u geldt. Minister Schultz van Haegen (I en M) heeft op 17 april een ministeriele regeling naar de Tweede Kamer gestuurd die dit mogelijk maakt.

Het gaat om een wijziging van de Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeers-tekens die het de wegbeheerder mogelijk

maakt bord A1 (maximumsnelheid) uit het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV) te plaatsen met daarop de aanduiding "15".

In artikel 45 van het RVV is bepaald dat bestuurders binnen een erf niet sneller mogen rijden dan stapvoets. Het RVV geeft niet aan wat onder stapvoets moet worden verstaan. In zijn arrest van 5 oktober 1999, zaaknummer 11-99-V, heeft de Hoge Raad bevestigd dat het juist wordt geacht als toegestane snelheid op een woonerf de snelheid te hanteren

die met een motorvoertuig technisch minimaal mogelijk is en dat aannemelijk wordt geacht dat deze snelheid 15 kilometer p/u bedraagt.

Ook zonder plaatsing van het bovengenoemde bord A1 geldt op woonerven dus een maximumsnelheid van 15 km/u. Met bord A1 kunnen wegbeheerders nu echter expliciet duidelijk maken dat die maximumsnelheid van 15 km/u op het woonerf geldt.

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

## Verkeerslessen buitenlandse studenten door SBV

De SBV gaat samen met Het Erasmus Student Network (ESN) in Groningen en Leeuwarden aan het begin van het nieuwe studiejaar een verkeerscursus aanbieden aan buitenlandse studenten. Zij maken regelmatig brokken, omdat ze de hectiek op de Nederlandse wegen niet gewend zijn.

Vanuit verschillende kanten kwam de roep om een cursus. Veel internationale studenten onderschatten het Nederlandse verkeer. Ze nemen lukraak voorrang,

rijden links en vallen soms domweg van hun fiets. Ze rijden soms met gevaar voor eigen leven. Toen een Kazachstaanse student in Groningen afgelopen winter door een bus werd geschept, was de maat vol.

De studenten krijgen een theoretische en een praktijkcursus. Bij de theorie wordt vooral aandacht gegeven aan de fiets en de (Nederlandse) verkeersregels. Bij de praktijk wordt een van te voren uitgekozen route gereden, waarbij ook voor de stu-

dent interessante plekken worden meegenomen in de route. Zo is de praktijk niet alleen een kennismaking met het verkeer, maar ook met de stad.

Dit initiatief heeft veel pers aandacht gekregen. Zo heeft RTV-Noord hier aandacht aan besteed, maar ook Hart van Nederland, RTL, de NOS en vele nieuwswebsites. Ook Stenden University heeft hieraan een interview gewijd. Dit interview is terug te vinden via onze website.



**Geef de pen door aan Piet Dillema:**

## **Van elektromonteur tot rijsschoolhouder**

Ik ben Piet Dillema, getrouwd met Anny en vader van Menno (20) en Maaïke (17) en ook nog eigenaar van rijsschool ARGUS in Broeksterwâld.

### **Wat voorafging**

Ik ben de oudste uit een gezin met nog vier broers en een zusje. Mijn kleine broertje Ebele, komt als 4-jarig jongetje op 30 juli 1970 op een rare manier onder een te snel rijdende auto terecht. En met zeer zware verwondingen wordt hij afgevoerd naar Groningen. Hij houdt daar een zogenaamde hoge dwarslaesie aan over. Het spreekt voor zich dat mijn ouders hier grote zorgen over beleven en veel tijd aan besteden. Natuurlijk heeft dit grote gevolgen voor ons gezin.

(Voor de liefhebbers, google maar even op 'Ebele Dillema' en je ziet de gerechtelijke uitspraken wel voorbijkomen. Sindsdien zijn kinderen bijna onschendbaar in het verkeer.)

### **Scholing / vorming**

In deze tijd ben ik veel opgevangen bij mijn grootouders, die samen met mijn twee jongste ooms een loonbedrijf hebben, met daarnaast enkele melkritten. Mijn grootvader is al rond de 60 en boert ook nog een beetje. Nadat hij zijn paar koeien heeft gemolken, doet ook hij nog een melkritt. Hij gebruikt hiervoor een Ford Dexta met 2 oude vrachtwagenaanhangers die per stuk zo'n 200 bussen kunnen vervoeren. Hij kan en mag nog wel tractorrijden, maar kan de zware melkbussen van rond de 40 kilo niet meer zo goed tillen. Samen met mijn vriend Sikke kunnen wij dat als 13-/14-jarige knapen dat wel. Wij leren dus al vroeg met tractoren omgaan.

In de extreem drukke perioden - ik ben dan net 16 - doe ik 's morgens voor schooltijd een melkritt en stop dan met trekker en grote wagens op de parallelweg bij de school, om 's avonds na schooltijd de avondrit te doen.

Zo brengen we veel tijd op het loonbedrijf door. Vooral direct na schooltijd. Van huiswerk maken komt dan uiteraard niet veel terecht. Maar ik leer vrij gemakkelijk, zodat ik de LTS op C-niveau kan afronden met het diploma elektrotechniek.

### **KMBO**

Daarna volgt toch nog een vervolg opleiding in de vorm van het net opgerichte KMBO (Kort Middelbaar Beroeps Onderwijs). Ook daar doe ik de opleiding elektro, een 2-jarige opleiding welke ik 1 jaar heb afgerond, zodat ik als eerste een KMBO- diploma van de staatssecretaris kan ontvangen.

### **Werk**

Ik begin eind jaren '70 bij een van mijn stagegevers (de firma Damstra te Driesum) als elektromonteur, gas en waterfitter, rioleringsmonteur en verwarmingsmonteur.

In tussentijd moet ik ook nog even 14 maanden in militaire dienst. Deze kan ik vervullen bij de Koninklijke Luchtmacht op de vliegbasis Leeuwarden.

In deze tijd kan ik naast het wachtlopen ook mooi alle mogelijke rijbewijzen halen. Ik begin met mijn liefste vervoermiddel: de motor. Zo tegen de winter blijkt dat een autorijbewijs ook wel handig is. Rap daarna vullen we ook de nog ontbrekende stempels voor de vrachtauto en de bus in. Midden 1980 kom ik de dienst uit, in die tijd is de werkgever verplicht je weer terug in dienst te nemen. Ik kom weer terug bij de firma Damstra. Begin jaren '80 stort de bouw in, eigenlijk net als tegenwoordig. Het werk wordt minder en wie het laatst komt, gaat als eerste. Dus ben ik mijn bakens gaan verzetten.

### **Defensie**

Ik solliciteer wederom bij Defensie, nu bij de Koninklijke Landmacht in de functie





van Militair Rij -en Onderhoudsinstructeur Militaire Motorvoertuigen. Het is plus-minus juli 1981: het begin van mijn carrière als rijinstructeur.

De opleiding start in Roermond met een militaire training van een maand of vier. Daarna volgt de instructeursopleiding. Deze is intern en beslaat 10 maanden van stevig studeren op de Constant Rebecca-kazerne te Eindhoven. Dan ben ik instructeur op de personenauto, vrachtauto en bus (toentertijd tevens met aanhanger). Hier kom ik ook de meesten wel bekende Anton Haisma tegen (nu CCV). We studeren samen en repareren eigen en andermans auto's, want we kunnen 's avonds toch niet naar huis.

Ik geef daar vanaf midden 1981 tot bijna eind 1982 aan onder andere diverse collega's rijles. Mijn interesses gaan ook hier al naar de niet-standaard voertuigen. Zo ben ik onder andere de laatste instructeur op de '328' (de dikke DAF): een benzine gestookte vrachtauto die je moet 'dubbel clutchen'. (2x koppelen) voordat je kunt overschakelen, schakelpook achter de stoel). Ik ben in Eindhoven wel uitgekeken en vraag overplaatsing aan. Ik krijg mijn zin en word overgeplaatst naar het 1e legerkorps in Nunspeet, de meest noordelijke militaire rijnschool. Hier krijgen we cursisten van alle rangen en standen. Deze moeten een opleiding volgen op alle mogelijke voertuigen. Ook hier tref ik Anton Haisma weer. Ook is hier nog een Friese collega Jan Zandberg. Omdat Nunspeet lekker "dichtbij" is, rijden we elke dag op en neer. Om de beurt een week rijden.

#### **Getrouwd**

In 1984 trouw ik met Anny. In deze tijd kan ik mij voorbereiden op terugkeer naar de burgermaatschappij door tevens mijn 'motorinstructie' erbij te halen. Ik vind de opleiding en het examen zo zwak dat ik me eigenlijk geen motorinstructeur durf te noemen. Na wat puzzelwerk kom ik terecht bij de KNMV, die net bezig is een cursus voor instructeurs op te zetten. Dit lijkt er meer op.

Na deze training ben ik een der eerste KNMV-gediplomeerde instructeurs, er volgt een jaarlijkse applicatie, alles wel.

Echter na een aantal jaren slaat ook daar de herhaling toe. Ik heb niet het gevoel nog iets bij te leren, terwijl er wel een forse bijdrage wordt gevraagd. Dus stoppen met de KNMV.

#### **Burger**

Mijn collega Zandberg heeft inmiddels een rijnschool overgenomen in Leeuwarden: rijnschool "ALDLÂN" van onze Nel Braam. In de avonduren doe ik daar mijn eerste ervaring als 'burgerinstructeur' op.

Intussen is het 1987 en krijg ik de gelegenheid om een bestaande rijnschool over te nemen van een oudere instructeur, de heer Smits, werkend onder de naam 'ARGUS'.

Ik verlaat de militaire dienst en wij verhuizen van Drachten naar Leeuwarden, want daar voer ik de rijnschool. Daar wonen en werken we zo'n 3 jaar. De oorspronkelijke autorijnschool heb ik direct uitgebreid met motoren.

In 1989 kan ik nog een rijnschool overnemen deze keer in Broeksterwoude, de instructeur "Tjalling de Jong" is overleden en de familie zit met de leerlingen omhoog. Wij willen toch eigenlijk wel weer uit Leeuwarden weg en het liefst die richting op. Dus dat komt goed uit.

Deze overname noodzaakt ons om personeel in dienst te nemen, er komen 2 auto's bij en 2 instructeurs.

#### **Broeksterwoude**

Wij verhuizen in 1990 naar Broeksterwoude. Toch is het niet 'mijn ding' om alle rompslomp rond de instructeurs te regelen. Dus zodra het moment daar is, krimp ik weer op personeel, werkt veel meer relaxed.

Ik kom in 1998 via een cursus in contact met Berend Knol. Die blijkt regelmatig om een CE-instructeur verlegen te zitten. Wij

besluiten elkaar te helpen. Mijn motorfietsen verhuizen naar de loods van Berend. Zo kunnen we daar waar mogelijk elkaar bijstaan.

In 2002 breid ik de rijnschool uit met aanhangwagenrijlessen. Tegenwoordig staat daar de bekende blauwe VWT5-automaat voor.

#### **VVCR / VEC**

In 2004 wil Verkeersveiligheids Centrum Rozendom (VVCR) uit Rijssen de slipbaan Verkeers Educatie Centrum (VEC) in Drachten openen. Ze zoeken daarvoor ervaren instructeurs. Eerst voor aanvulling in Rijssen, met de bedoeling later diverse veiligheids cursussen te verzorgen op locatie Drachten. Dat lijkt me een mooie uitdaging cq. aanvulling.

Dit doe ik een jaar parttime naast mijn eigen rijnschool. Hier leer ik veel dingen bij waar onder andere de SBV nu van mee profiteert. Echter op enig moment wordt de combinatie toch lastig en moet een keuze gemaakt worden, kiezen voor VVCR of de eigen rijnschool, het wordt natuurlijk het laatste.

Ik sta bij het VVCR wel vaak voor grotere groepen. Dit is in het begin best wel eng. Soms hoop je dat er een gat in de grond zit, waar je in kunt wegzakken. Alles went...

Na het verlaten van het VVCR doe ik toch nog regelmatig cursussen voor hen.

Ook de SBV weet mij inmiddels weer te vinden. Sinds 2008 geef ik bromfietscursus op een school voor speciaal onderwijs: klassikaal tijdens de schooluren. Daarnaast verzorg ik voor de SBV de RO-SO's en steun het tijdelijke management door trainingen te verzorgen om de baan draaiende te houden. Intussen starten ook de VTLV-tractor trainingen, wat uit hobby is ontstaan. Door af en toe een tekort aan huurtractoren broeit de wens voor een eigen tractor. Ik heb ook al diverse tractoren gerestaureerd, maar nu moet er een echte komen! Dus in 2009 komt de Deutz op ons erf, uitgebreid met Breston-kipper.



Ook deze kipper moet er spoedig weer aan geloven en wordt in 2012 vervangen door een grotere Jako Tiger-kipper.

### Heden

Op dit moment geef ik rijlessen voor de motor, auto, auto & aanhanger en tractor. Daarnaast verzorg ik voor de SBV: bromfietlessen op school, verkeersmarkten (dode hoek-voorlichting met de tractor), tractorrijlessen voor scholen, theorielessen, theorie op rijvaardigheidsdagen,

SBV-rijinstructeurs trainen tot beperkt slijpinstructeur, ROSO-trainingen en tractortrainingen (VTLV). Ok geef ik uitvoering aan het "Alcoholvrij op Weg"-project van Verslavingszorg Noord Nederland (VNN). Tractortrainingen buiten het noorden (provincie Zeeland) doe ik op eigen initiatief samen met collega Gert Dinkla. Met de laatste samen ben ik druk bezig om achter de schermen het T-rijbewijs handen en voeten te geven. Daarnaast volg ik een opleiding didactische aantekening NHL

(docentenpool) voor de SBV om bevoegd in het voortgezet (speciaal) onderwijs les te mogen geven. Op deze manier hoop ik mij weer verder te ontwikkelen.

Nu ben ik nog op zoek naar een agenda waarvan de dag meer uren heeft en de week meer dagen...

Piet Dillema.

*NB Bijna vergeten, maar ik geef de pen door aan Rudi Fortuin.*

## Nieuwe regels voor rijbewijzen:

Aanleiding en doel van de derde rijbewijsrichtlijn: de huidige (tweede) Europese rijbewijsrichtlijn uit 1991 is de afgelopen jaren vaak aangepast. Daarom is besloten om een derde Europese rijbewijsrichtlijn op te stellen. De derde rijbewijsrichtlijn heeft tot doel de regels van het rijbewijs te herschikken. De regels rond het rijbewijs worden Europees meer gelijk getrokken. Daarnaast wordt ervoor gezorgd dat er één Europees rijbewijsmodel komt. Tot slot is het de bedoeling dat de kennis en kunde van de rijexaminateurs Europees verbeterd worden. Om de verplichtingen die in de derde rijbewijsrichtlijn staan te implementeren, worden de Wegenverkeerswet 1994 en de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 aangepast. Daarnaast wordt ook onderliggende regelgeving, zoals het Reglement rijbewijzen, aangepast. Ook zullen diverse ministeriële regelingen worden aangepast en opgesteld. De verplichtingen uit de derde rijbewijsrichtlijn moeten met ingang van 19 januari 2013 in alle lidstaten in werking zijn getreden. Mensen die op de datum van implementatie van de derde rijbewijsrichtlijn (te verwachten op 19 januari 2013) al een rijbewijs voor een bepaalde categorie hebben, behouden hun rechten voor die categorie.

Voor rijinstructeurs blijft er één certificaat per rijbewijscategorie, de bevoegdheden daarvan worden verruimd. Bezit van de zwaarste rijbewijscategorie binnen

de betreffende WRM-categorie (Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993) is de ingangseis bij het WRM-examen, ook de categorie voertuig moet daarbij passen.

### Veranderingen in de rijbewijscategorieën

#### Rijbewijscategorie AM

Voor deze categorie verandert niets. Deze categorie is nu een nationale categorie en wordt een Europese categorie. Nederland voldoet daarom al aan de eisen uit de derde rijbewijsrichtlijn.

#### Rijbewijscategorieën A

Het A-rijbewijs voor motoren en driewielers wordt vanaf de datum van implementatie van de derde rijbewijsrichtlijn (te verwachten op 19 januari 2013) opgedeeld in drie categorieën afhankelijk van de zwaarte van de motor, te weten A1, A2 en A. Categorie A1 kan behaald worden vanaf 18 jaar. Wanneer de bestuurder ten minste 2 jaar in het bezit is van rijbewijs A1, kan categorie A2 behaald worden vanaf 20 jaar. Voor categorie A geldt dat deze behaald kan worden vanaf 22 jaar, wanneer de bestuurder 2 jaar of langer in het bezit is van rijbewijs A2. De bestuurder kan voor categorie A rechtstreeks examen doen vanaf de leeftijd van 24 jaar.

#### Rijbewijscategorieën B

De rijbewijscategorie B voor de personenauto blijft grotendeels hetzelfde als voorheen. De toegestane maximum massa van het samenstel van trekkend voertuig

en aanhangwagen of oplegger met een toegestane maximum massa van meer dan 750 kg blijft 3500 kg.

De regel dat de toegestane maximum massa van de aanhangwagen of oplegger niet meer mag bedragen dan de ledige massa van het trekkend voertuig komt te vervallen. Met de categorie B is het altijd toegestaan om een aanhangwagen of oplegger voort te bewegen met een toegestane maximum massa van ten hoogste 750 kg. Een combinatie van een auto en aanhangwagen of oplegger met een toegestane maximum massa van meer dan 750 kg die samen een toegestane maximum massa tussen de 3500 kg en 4250 kg hebben, is ook mogelijk. Hiervoor moet men dan een examen doen dat gelijk is aan het examen voor de categorie BE. De persoon die het examen heeft gehaald, mag zelf kiezen wat hij liever wil: BE of B met code 96. Er wordt echter geen automatische keuze ingebouwd voor B met code 96. Dit betekent dat in eerste instantie altijd rijbewijscategorie BE wordt afgegeven, tenzij de examenkandidaat zelf verzoekt om rijbewijs B met code 96 te krijgen. Daarnaast vallen vanaf de datum van implementatie van de derde rijbewijsrichtlijn voor rijbewijshouders die niet eerder in het bezit zijn geweest van categorie B de driewielige voertuigen niet meer onder categorie B, maar onder categorie A.



### Rijbewijscategorieën C

Naast de categorie C wordt de categorie C1 ingevoegd. Met een rijbewijs van de categorie C1 kan gereden worden in een voertuig met een toegestane maximum massa tussen de 3500 kg en 7500 kg. Voor deze categorie geldt een minimumleeftijd van 18 jaar. Voor rijbewijscategorie C geldt een minimumleeftijd van 21 jaar. Wanneer echter de code vakbekwaamheid is gehaald, kan een bestuurder zijn rijbewijs voor de categorie C vanaf 18 jaar halen. Daarnaast zal de geldigheidsduur van het rijbewijs voor de categorieën C1 en C vijf jaar worden vanaf de invoering van de derde rijbewijsrichtlijn. De categorie C geeft automatisch recht op de categorie C1. Deze categorie staat op dit moment al op het huidige Nederlandse rijbewijs, echter vanaf de datum van implementatie van de derde Rijbewijsrichtlijn kan men ook apart examen doen voor de categorie C1.

### Rijbewijscategorieën D

Naast de categorie D wordt de categorie D1 ingevoegd. Met een rijbewijs van de categorie D1 mogen maximaal 16 personen, exclusief chauffeur, vervoerd worden. Voor deze categorie geldt een minimumleeftijd van 21 jaar. Wanneer echter de code vakbekwaamheid is gehaald, kan een bestuurder zijn rijbewijs voor de categorie D1 vanaf 18 jaar halen. Voor rijbewijscategorie D geldt een minimumleeftijd van 24 jaar. Wanneer echter de code vakbekwaamheid is gehaald, kan een bestuurder zijn rijbewijs voor de categorie D vanaf 21 jaar halen. Daarnaast zal de geldigheidsduur van het rijbewijs voor de categorieën D1 en D vijf jaar worden vanaf de invoering van de derde rijbewijsrichtlijn. De categorie D geeft automatisch recht op de categorie D1. Deze categorie staat op dit moment al op het huidige Nederlandse rijbewijs, echter vanaf de datum van implementatie van de derde rijbewijsrichtlijn kan men ook apart examen doen voor de categorie D1. De inwerkingtreding van de derde rijbewijsrichtlijn heeft geen invloed op de pilot met betrekking tot de verlaging van de minimumleeftijd voor buschauffeurs

naar 18 jaar; deze wordt gewoon voortgezet. Wanneer de uitkomsten van de pilot bekend zijn, kan worden besloten of de minimumleeftijd voor buschauffeurs definitief wordt verlaagd of niet.

### Rijbewijscategorieën E

BE - in de categorie BE mag de toegestane maximum massa van de aanhangwagen of oplegger voortaan niet meer bedragen dan 3500 kg. Rijbewijscategorie C1E is nodig wanneer een aanhangwagen of oplegger de toegestane maximum massa van 3500 kg overschrijdt, bij een trekkend voertuig van categorie B.

NB: afhankelijk van de reactie van de Europese Commissie kan deze tekst nog worden aangepast. De geldigheidsduur van het rijbewijs is tien jaar.

C1E - voor de categorie C1E geldt dat de toegestane maximum massa van de combinatie niet meer mag bedragen dan 12.000 kg. Voor deze categorie geldt een minimumleeftijd van 18 jaar. De geldigheidsduur van het rijbewijs is vijf jaar.

CE - voor de categorie CE geldt een minimumleeftijd van 21 jaar. Wanneer echter de code vakbekwaamheid is gehaald, kan een bestuurder zijn rijbewijs voor de categorie CE vanaf 18 jaar halen. De geldigheidsduur van het rijbewijs is vijf jaar.

D1E - voor de categorie D1E geldt dat de toegestane maximum massa van de combinatie niet meer mag bedragen dan 12.000 kg en dat de aanhangwagen niet wordt gebruikt om personen in te vervoeren. Voor deze categorie geldt een minimumleeftijd van 21 jaar. Wanneer echter de code vakbekwaamheid is gehaald, kan een bestuurder zijn rijbewijs voor de categorie D1E vanaf 18 jaar halen. De geldigheidsduur van het rijbewijs is vijf jaar.

DE - voor de categorie DE geldt een minimumleeftijd van 24 jaar. Wanneer echter de code vakbekwaamheid is gehaald, kan een bestuurder zijn rijbewijs voor

### Kantoorgegevens:

Knobben 100  
9202 XJ Drachten  
(0512) 544 610

- Dhr. Sijtze Aukema (058 215 1980)  
sijtze@stichtingsbv.nl
- Mw. Marjolein van Eek (06 231 64 181)  
marjolein@stichtingsbv.nl
- Mw. Anjo Hiemstra (op maandag de hele dag en vrijdag morgen) anjo@stichtingsbv.nl
- Dhr. Willem Vreeling  
willem@stichtingsbv.nl

ABL  
Secretaris mevr. L. Schutte  
Eems 150  
9204 JZ Drachten  
(0512) 511 562  
liaschutte@chello.nl

AA&O  
Secretaris dhr. F. Werkman  
Industrieweg 2  
9403 AA Assen  
info@aawerkman.nl  
06-22224319

B14  
Secretaris dhr. J. Dijkstra  
Merkelstrijte 51  
8625 HX Oppenhuizen  
(06) 534 15 065  
info@vo-sneek.nl

PGCA  
Secretaris dhr. W. Rozema  
Jonkerslaan 44  
9843 BT Grijpskerk  
(06) 513 43 570  
autorijkschool\_rozema@lycos.nl

VBR  
Secretaris dhr. A. Pal  
De Weech 14  
8405 GN Luxwoude  
(0513) 528 986  
(06) 289 35 743  
secre@vbrheerenveen.nl





de categorie DE vanaf 21 jaar halen. De geldigheidsduur van het rijbewijs is vijf jaar.

#### Bijzonderheden

Wanneer het besluit tot afgifte van het rijbewijs is genomen vóór de datum van implementatie van de derde rijbewijsrichtlijn, dan gelden voor de op het rijbewijs vermelde categorieën de geldigheidsduur, de bevoegdheden en de leeftijdsnormen van vóór de datum van implementatie. Dit

is ook het geval, indien in deze situatie de feitelijke uitreiking van het rijbewijs pas plaatsvindt ná de datum van implementatie.

Wanneer de verklaring van rijvaardigheid voor een bepaalde categorie is geregistreerd vóór de datum van implementatie, maar het besluit tot afgifte van het rijbewijs voor die categorie pas is genomen ná de datum van implementatie van de derde rijbewijsrichtlijn (te verwachten met

ingang van 19 januari 2013), dan gelden voor die categorie de geldigheidsduur en de bevoegdheden van ná de datum van implementatie, maar de leeftijdsnormen van vóór de datum van implementatie.

Zie voor de specificaties van de verschillende categorieën de factsheets voor de rijbewijscategorie op: <http://www.rijks-overheid.nl/onderwerpen/rijbewijs/rijbewijscategorieen>

## BOVAG Rijscholen Congres te Utrecht

Op maandag 7 mei jl. was de SBV present bij het BOVAG Rijscholen Congres. Locatie was het grote hoofdkantoor van Mercedes-Benz in Utrecht. De SBV was er niet alleen als bezoeker van het congres, maar ook op uitnodiging aanwezig met een informatiestand op de bedrijvenmarkt.

Voor SBV-voorzitter Tom Metz was het een ideaal moment om kennis te maken met diverse bekende personen in de wereld van de rijscholen. Vicevoorzitter Jaap van der Veen was er niet zozeer om kennis te maken met mensen als wel om vele (oude) bekenden te ontmoeten.

De belangstelling voor de informatiestand van de SBV viel zeker niet tegen. Diverse rijschoolhouders uit het westen en zuiden van ons land kwamen hun licht opsteken



over de SBV. Was het statutair mogelijk geweest dan waren er diverse nieuwe leden van buiten 'ons' gebied bij gekomen.

Het congres was uitstekend georganiseerd met een prima catering!



## SBV-'baandagen' VEC 2012

De SBV heeft een aantal dagen per jaar de beschikking over het VEC. Onze leden kunnen op die dagen, tegen een gereduceerd tarief de baan, het plateau, de zalen en de kantine huren. De huur is € 500,- per dag, € 250,- voor een halve dag en € 125,- per twee uur. Alle prijzen zijn exclusief BTW.

De dagen voor de komende maanden zijn: 2 juli, 14 en 24 september, 5 en 31 oktober 12 en 22 november en 13 december.

U kunt een of meer dagen en/of dagdelen vastleggen bij de SBV.

Dit doet u door een mail te sturen aan Marjolein van Eek via [marjolein@stichtingsbv.nl](mailto:marjolein@stichtingsbv.nl) met daarin de door u gewenste datum, tijd, ruimtes en eventuele overige zaken, zoals huurauto, zaal, docent, et cetera.

U krijgt dan een reactie of de betreffende datum en tijd nog beschikbaar zijn.





## Tegenvallende kwartaalcijfers voor rijdschoolbranche

De rijdschoolbranche heeft een slecht eerste kwartaal van 2012 achter de rug. Vooral de motor- en bromfietsrijdscholen hadden het erg zwaar. Er werden maar liefst 37,4% minder brommerrijders opgeleid voor het eerste praktijkexamen vergeleken met dezelfde periode vorig jaar. Het aantal eerste AVD-motorexamens daalde met 21%. De B-rijdscholen leidden 0,9% minder kandidaten op voor het eerste praktijkexamen. Dat blijkt uit de eerste kwartaalcijfers 2012 van het CBR.

In totaal werden 5,7% minder CBR-praktijkexamens afgenomen vergeleken met het eerste kwartaal vorig jaar (143.867). Hierbij hebben de weersomstandigheden weinig invloed gehad. Het aantal niet-afgenomen praktijkexamens was ongeveer gelijk.

### B-examens

Het aantal B-kandidaten daalde licht het eerste kwartaal. In totaal werden 52.512 leerlingen opgeleid voor het eerste examen. Verder is het faalangst-examen populairder met een stijging van 30,9% naar 585 eerste examens B.

Wel lijkt het voor de B-rijdscholen veel beter te worden in het huidige kwartaal. Want opvallend is dat er fors meer theorie-examens B afgenomen zijn. Dat aantal steeg met 20,7% van 117.131 naar 141.319. Dat zijn 24.000 extra examens. Bovendien was het slagingspercentage iets beter. Deze opvallende stijging valt slechts gedeeltelijk te verklaren door 2toDrive. In totaal zijn daarvoor 5.380 theorie-examens afgenomen sinds 1 november 2011.

### BE-rijbewijs

Het aanhangerrijbewijs laat wel een forse daling zien van het aantal kandidaten. Het aantal leerlingen dat voor het eerste BE-praktijkexamen opging daalde met 12,9% naar 5.320.

Het bromfietsrijbewijs was fors minder populair bij de jongeren. Gingen er het eerste kwartaal vorig jaar 8.500 kandidaten op voor het eerste examen. Dat aantal daalde de eerste drie maanden van dit jaar met maar liefst met 37,4% naar 5.317 eerste examens AM2.

### Motorrijbewijs

Het eerste kwartaal is erg slecht geweest voor de motorrijdscholen. Het aantal eerste examens AVD (Motor Verkeersdeelneming) daalde met 21% naar 3.129.

## Sudoku

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

Het aantal opgeleide vrachtwagenchauffeurs is licht toegenomen. In totaal werden er het eerste kwartaal 1.819 eerste praktijkexamens C (Vrachtauto) afgenomen. Een stijging van 7,4%.

### Buschauffeurs

Het aantal opgeleide buschauffeurs nam wel drastisch af met een daling van 28,6% naar 177 eerste D-examens. Het aantal CE/DE/LZV-kandidaten nam toe met 1.332 eerste examens. Een stijging van 5,5%.

Bij de CCV-afdeling van het CBR daalde het aantal niet-afgenomen praktijkexamens van 623 naar 534.

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

### Oplossingen vorige Sudoku:

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



## 50 jaar verkeersoefencentrum in Drachten

WOENSDAG 17 JANUARI 1962

FRIESE KOERIEF

*Derde in Nederland, eerste in 't Noorden*

### Commissaris slipt in Drachten anti-slip school open

**KNAC streeft naar „totale opleiding” voor verhoogde rijvaardigheid**

(Van een onzer verslaggevers)

DRACHTEN — Met een waardig en beheerst slippertje heeft de commissaris van de koningin, mr. H. P. Linthorst Homan gisteren in Drachten de anti-slip school van de KNAC geopend. De provinciale bestuurder stuurde de auto onder de kritische blikken van talrijke toeschouwers met vaste hand over het spiegelgladde wegdek, dat door kunstmatige en natuurlijke regenval meer op een ijsbaan dan op een weg leek. Halverwege ging de auto aan de zwier, maar de commissaris hield het voertuig in bedwang en ging als overwinnaar over de eindstreep.

Zo verging het niet alle autoriteiten, die bij de opening aanwezig waren en de proef ook wel eens op de som wilden nemen. Ze lieten de auto's de vreemdste capriolen maken — soms zelfs tot viermaal toe om z'n as draaiend — en beëindigden de tocht meermalen voortijdig in de afscheiding van zacht verende autobanden. Overigens was het wel leerzaam, want sinds gisteren kennen we nu verschillende autoriteiten, waarop we ons voortaan maar niet al te zeer zullen verlaten. althans niet tijdens een autorit.



namelijk al een dag, en voor de verdere opleiding zou er dan nog een dag bij moeten komen.

**Beter toerusten**

De secretaris van de KNAC, mr. B. Ph. baron van Harinxma thoe Slooten, zei bij de aanvang van de openingsplechtigheid, dat de KNAC de autobestuurder beter wil toerusten voor zijn taak op de weg. Op dit punt wordt nog betrekkelijk weinig gedaan en is de aktiviteit over het algemeen beperkt tot het bijbrengen van de verkeersregels, hetgeen zuttig maar niet voldoende is.

Hij sprak in het nog niet geheel voltooide gebouw op het terrein van de anti-slip school, dat met vlaggen en gongs feestelijk was aangekleed. De secretaris deelde mee, dat het voornemen bestaat een net van anti-slipbanen in Nederland aan te leggen. Hij betuigde verder zijn erkentelijkheid aan het adres van het gemeentebestuur van Smaltingerland voor de medewerking bij het totstandkomen van de baan, en aan de directeur van gemeentewerken, de heer J. C. Blokland, die daarin een werkzaam aandeel heeft gehad.

**Staatjes van rijkunst**

Nadat de loco-burgemeester van Smaltingerland, de heer J. D. Douwstra, en mr. Linthorst Homan een kort woord hadden gesproken, vond in de gestaag meervallende regen de officiële ingebruikneming plaats, waar iedereen die er zin in had aan de slippartij mocht deelnemen.

Twee instructeurs gaven circusachtige staatjes van rijkunst ten beste, en toonden daarmee aan dat men ernstige ongelukken kan voorkomen als men de juiste handelingen op het juiste ogenblik verricht. De door-de-werke chauffeur heert dat allemaal uiteraard niet in één dag. Maar men brengt hem daar in die ene dag genoeg bij om er alle andere dagen van het jaar zijn voordeel mee te kunnen doen. En wellicht eenmaal zijn leven te redden.



Onder grote belang ten de eerste en noorden in gebruik vele mensen het „pukkeweer” hebbe anti-slip school was en hier ziet u e nummerje wegge gladde

### Begin rep openlu

BETTERZWAAN voor het toezicht dat deze tomer in zal worden gespeeld dag 20 jan, en dord die aan het openlu len meewerken, wu avonden om half a tehuis verwacht. Oc soorlijke uitnodigun ten hebben. Aange vertaler Freark Das reed zal zijn met b Der gute Menoch ligt in de bedoeling leg een repetitiesch

Er is weinig aandacht voor geweest, maar het is dit jaar vijftig jaar geleden dat KNAC-slipbaan, de voorganger van het Verkeerseducatiecentrum (VEC) te Drachten in gebruik werd genomen.

In het najaar van 1961 werd de anti-slip school te Deelen geopend. In Drachten werd op dat moment aan De Knobben gewerkt aan de aanleg van de derde anti-slip school, de enige in het noorden van Nederland. De anti-slip scholen werden in opdracht van de Koninklijke Nederlandse Autobiël Club (KNAC) aangelegd. De eerste directeur was -de in de autowereld niet onbekende - Peter Gijswijt sr.

Op dinsdag 16 januari 1962 werd de anti-slip school te Drachten officieel geopend door Commissaris van de Koningin in Friesland, mr. H.P. Linthorst Homan, de secretaris van de KNAC, mr. B. Ph. baron van Harinxma thoe Slooten en loco-burgemeester van Smaltingerland, de heer J.D. Douwstra.

De baan van Drachten stond model voor de miniatuur anti-slipbaan die toentertijd in Madurodam kon worden bewonderd.





## Applicaties najaar 2012

In het najaar 2012 verzorgt de SBV weer een aantal applicatiecursussen en andere cursussen in het VEC.

Kosten per dag voor een applicatie voor dit najaar:

|                   |          |
|-------------------|----------|
| Bij 10 deelnemers | € 150,=  |
| Bij 11 deelnemers | € 138,20 |
| Bij 12 deelnemers | € 128,35 |
| Bij 13 deelnemers | € 120,=  |
| Bij 14 deelnemers | € 112,85 |
| Bij 15 deelnemers | € 106,70 |

De kosten voor de cursus praktijkbegeleiding op locatie zijn € 195,00.

Tevens krijgt u bij een cursus een gratis lunch. De cursussen zijn alleen toegankelijk voor leden van de SBV. Er kunnen maximaal 15 mensen meedoen per cursus.

Opgeven kan via [marjolein@stichtingsbv.nl](mailto:marjolein@stichtingsbv.nl).

De beschikbare data met de cursussen voor dit najaar:

10-09; 17-09; 24-09; 01-10; 08-10; 12-10: RIS  
24-09: theorie voor de praktijkbegeleiding (halve dag)+ praktijkkrit op andere datum  
31-10 en 12-11: stagementor (2 dagen)  
13-12: gevaarherkenning

### RIS-cursus

RIS instructeur basisopleiding kost € 825,00 en telt mee voor 2 of 4 dagdelen bijscholing, afhankelijk van verloopdatum bevoegdheidspas. Als je de RIS hebt gedaan, mag je het verplichte praktijk examen doen via het CBR, niet via het IBKI.

### Praktijkvoorbereiding

De praktijkbegeleiding wordt verzorgd door of namens IBKI (voor RIS-instructeurs via het CBR). Een examiner van IBKI komt dan bij u op locatie of bij een IBKI-locatie bij u in de buurt en kijkt hoe u een praktijkles geeft. Deze les moet voldoen aan de eisen die hiervoor gesteld zijn. U wordt vooral beoordeeld op uw

instructie- en coachingsvaardigheden. Echter wel op de wijze zoals IBKI vindt dat het hoort. Deze cursus telt niet mee voor de applicatie-uren.

Afhankelijk van de geldigheid van uw bevoegdheidspas moet u 1 of 2 praktijkbegeleidingen volgen. Als u 1 begeleiding moet volgen en die is niet voldoende dan heeft u slechts 1 herkansing. Moet u 2 begeleidingen volgen dan moet de 2e voldoende zijn. Als dat niet het geval is heeft u 1 keer recht op een herkansing. Mocht de les weer als onvoldoende beoordeeld worden, dan bent u uw bevoegdheid kwijt en moet u opnieuw het theoretisch examenfase 1 en 2 afleggen en de rijproef doen.

Deze cursus bestaat uit een dagdeel theorie en een dagdeel praktijk. Naast de uitleg van het protocol gaan we ook een halve dag praktijkles geven.

Cursusdatum: 24 september 2012. De cursus op 24 september duurt een halve dag.

### Stagementor

In deze cursus komt aan de orde hoe een aspirant-rijinstructeur begeleid kan

worden tijdens fase 3 van zijn opleiding.

Aan bod komen onder meer leerprocessen, opbouw van een les, handelingsanalyses, de rijprocedure en de voorwaarden waaraan een aankomend rijinstructeur moet voldoen tijdens de eindbeoordeling van de stage.

Uitgebreid wordt het op het examen geldende protocol besproken. Dit protocol is hetzelfde protocol dat geldt als een gecertificeerde instructeur zijn verplichte praktische begeleiding (2x per vijf jaar) moet afleggen.

### Gevaarherkenning

Tijdens het theorie-examen van een leerling bij het CBR worden er vragen gesteld over het vroegtijdig herkennen van gevaarlijke situaties. In de cursus wordt behandeld waarom dit in het examen bij het CBR is opgenomen en op welke manier dit op het examen wordt bevraagd. Er wordt uitgelegd wat er verstaan wordt onder gevaarherkenning. Ook wordt er aandacht besteed aan hoe je in de praktijklessen van de rijnschool hieraan aandacht kunt besteden. De cursus wordt afgesloten met de verplichte toets. (Hiervoor kan men niet zakken.)





## Jaarlijks 33 tot 66 verkeersdoden door rijgevaarlijke geneesmiddelen

Jaarlijks zijn in Nederland tussen 33 en 66 doden in het verkeer toe te schrijven aan het gebruik van rijgevaarlijke geneesmiddelen. Uit een onderzoek onder verkeersdeelnemers in Nederland blijkt dat veelgebruikte slaap- en kalmeringsmiddelen en sterke pijnstillers door ongeveer 1,2 procent van alle automobilisten achter het stuur wordt gebruikt.

Dit blijkt uit een recente schatting van deskundigen van de Rijksuniversiteit Groningen, het Nederlands Forensisch Instituut en de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid. Deze deskundigen waren betrokken bij het Europese DRUID-onderzoek, waarin 39 instituten uit 17 Europese landen hun bijdragen hebben geleverd. De schatting is uitgevoerd op basis van de resultaten van dit onderzoek.

In 2006 werd het aantal verkeersdoden in samenhang met het gebruik van rijgevaarlijke geneesmiddelen geschat op 70 doden. De huidige schatting is lager. Dat is te verklaren door de daling van het totaal aantal jaarlijkse verkeersdoden in ons land met 170 slachtoffers sinds 2006 en het lagere gebruik van slaap- en kalmeringsmiddelen. Dat laatste is per 2009

met 15 procent afgenomen door eigen bijbetalingsregelingen in de ziektekostenverzekering voor deze middelen.

In het DRUID-onderzoek is vastgesteld hoe groot de verhoging van het risico op ongevallen is bij het gebruik van rijgevaarlijke geneesmiddelen. Daaruit kan worden berekend, dat tussen de vijf en tien procent van alle dodelijk verongelukte slachtoffers is blootgesteld aan de genoemde rijgevaarlijke geneesmiddelen. In 2011 waren er in Nederland 661 verkeersdoden te betreuren. Dat betekent dat naar schatting 33 tot 66 doden zijn toe te schrijven aan het gebruik van de onderzochte rijgevaarlijke geneesmiddelen.

In het DRUID-onderzoek zijn weliswaar de meest voorkomende rijgevaarlijke geneesmiddelen meegenomen, maar niet alle. Hierdoor kan de schatting hoger uitvallen. Aan de andere kant is het aannemelijk dat ook de aandoening of klacht zelf (bijvoorbeeld slapeloosheid, depressie of pijnklachten) de rijgeschiktheid op zich al negatief kan beïnvloeden. In de praktijk is het dus niet alleen het geneesmiddel,

maar een combinatie van aandoening en geneesmiddel die het risico op een ongeval bepaalt.

DRUID-onderzoekers adviseren om apothekers en huisartsen meer te betrekken bij het begeleiden van het gebruik van rijgevaarlijke geneesmiddelen door verkeersdeelnemers. Zo kan bijvoorbeeld informatie over hoe om te gaan met nadelige effecten op de rijvaardigheid (die vaak in het begin van een behandeling optreden) het beste worden gegeven bij de start van een medicatie en bij veranderingen in het gebruik ervan (andere hoeveelheden en combinaties met andere rijgevaarlijke geneesmiddelen).

Ook wordt geadviseerd om de bijsluiters te verbeteren en een beter systeem voor het waarschuwen voor effecten op de rijgeschiktheid in te voeren. Zo wordt het gebruik van symbolen voor verschillende categorieën (weinig tot sterk beïnvloedend) aanbevolen. Deze kunnen worden toegepast op verpakkingen van geneesmiddelen en in schriftelijk en digitaal voorlichtingsmateriaal.

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

## Drive Clean 2012

Ook in 2012 organiseert de SBV weer 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 extra 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.

Na een uurtje op de baan, gaan de jongeren naar binnen voor een interactieve theorieles over de gevaren van alcohol en drugs in het verkeer. Deze theorieles wordt gegeven door een promotieteamlid van Responsible Young Drivers. 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 hierin nemen.





De data voor de komende maanden:  
14 september, 12 november en 13 december. De training is op avond van 19.15 tot uiterlijk 21.30 uur.

Iedereen kan leerlingen hiervoor opgeven, per avond is er maximaal plaats voor 18 leerlingen.

Deelname is gratis. Opgeven kan via [marjolein@stichtingsbv.nl](mailto:marjolein@stichtingsbv.nl). Daarnaast wordt alleen het onderdeel van de alcohol- en drugsvoorlichting ook gegeven bij rij scholen thuis indien ze zelf theorie geven. Wie hiervoor belangstelling heeft of hier meer over wil weten, kan contact opnemen met de SBV.



## Kom in actie tegen hardrijders in de buurt



De provincie roept bewoners uit Drachten, Heerenveen, Leeuwarden en Sneek op om in actie te komen tegen hardrijders in de buurt. Bewoners kunnen in hun eigen buurt activiteiten rondom verkeersveiligheid organiseren. Doel is om het aantal ernstige gewonden in de bebouwde kom te verminderen. Gedeputeerde Sietske Poepjes gaf begin april het startsein van het nieuwe project 'Veilig door de buurt'.

"We zijn samen verantwoordelijk voor de verkeersveiligheid. Dit project maakt acties in de buurt mogelijk. Want dat

gejakkter in wijken en dorpen moet echt stoppen", vindt Sietske Poepjes. Het aantal ongelukken binnen de bebouwde kom is in de periode 2007-2009 in Nederland behoorlijk toegenomen. Dat blijkt uit ongevallencijfers van verkeersbureau VIA. Daarbij ontvangen gemeenten, politie en Veilig Verkeer Nederland steeds meer klachten over te hard rijden in de (woon) wijken en buurten.

### Acties

Met het project 'Veilig door de buurt' kunnen bewoners en buurtverenigingen aller-

lei activiteiten organiseren in hun buurt. Denk bijvoorbeeld aan een snelheidsmeting, een remdemonstratie of een crashtest. Zo maken ze mensen bewust van hun verkeersgedrag. Het enige wat de bewoners hoeven te doen, is zich aanmelden via de website [www.veiligdoordebuurt.nl](http://www.veiligdoordebuurt.nl). Daar kunnen ze kiezen uit de beschikbare activiteiten van Veilig Verkeer Nederland (district Fryslân), Fietsersbond, Responsible Young Drivers en Stichting

Bevordering Verkeerseducatie. Groepen die iets willen ondernemen, kunnen tot 1 juni 2013 gebruikmaken van het aanbod.

### Buurt- en wijkverenigingen

'Veilig door de buurt' is een initiatief van het Regionaal Orgaan verkeersveiligheid Fryslân (ROF). Het project is in april overgedragen aan de vier genoemde plaatsen. In die plaatsen vonden vervolgens 4 startbijeenkomsten plaats. Hierbij riepen de wethouders hun wijk- en buurtverenigingen op om mee te doen met de actie. Bij de startbijeenkomsten op 16 april in Leeuwarden en 17 april in Drachten heeft de SBV aan de aanwezigen de remproef gedemonstreerd.

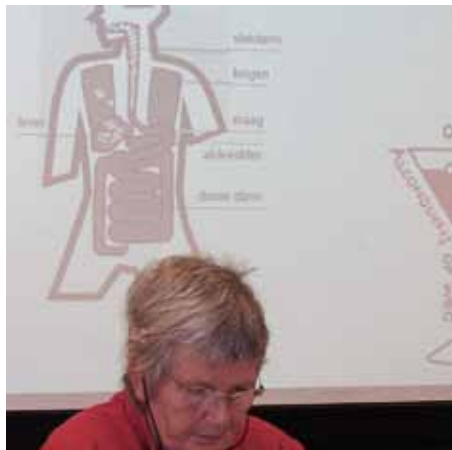


## Alcoholvrij op weg

In 2012 organiseert Verslavingszorg Noord-Nederland (VNN) weer een aantal cursussen 'Alcoholvrij op Weg'. Hiervoor hebben we jullie medewerking nodig.

We zoeken deelnemers (oud-leerlingen) die in de leeftijdscategorie 18-25 jaar vallen. Zij moeten minimaal een half jaar hun rijbewijs hebben.

De deelnemers moeten gewend zijn aan alcohol, dus iemand die nooit of bijna nooit drinkt is geen geschikte deelnemer. De cursusdag is van 13.00 tot 21.00 uur



(aanwezig zijn om 12.45!). Er zijn voor de deelnemers noch voor jullie geen kosten aan verbonden.

De deelnemers moeten door jullie gebracht en gehaald worden, hiervoor krijgen jullie een onkostenvergoeding. Jullie mogen bij de cursus aanwezig zijn. Er mogen ook foto's of video-opnames gemaakt worden.

Data voor het najaar:  
dinsdag 18-09, dinsdag 25-09, maandag 01-10 en maandag 08-10.

## Alcoholtest verplicht in Frankrijk

Blazen na een verkeersongeval is ook in Nederland al jaren gebruikelijk. In Frankrijk gaat men nu een stap verder. In elke auto moet vanaf 1 juli 2012 een alcoholtest aanwezig zijn. Ook in buitenlandse voertuigen.

Met zo'n test kunnen bestuurders, voordat zij de weg op gaan, testen of hun alcoholpromillage niet te hoog is om aan het verkeer te mogen deelnemen. Overigens is dit niet verplicht.

Verplicht is de aanwezigheid van één ongebruikt exemplaar. Maar als u dat zou gebruiken, dan heeft u op dat moment dus geen ongebruikt exemplaar meer aan boord. Het is daarom verstandig twee testen aan te schaffen. De boete voor het niet bij u hebben van een alcoholtest is 11 euro. Groter is natuurlijk het ongemak van een aanhouding. Overigens deelt de Franse politie pas vanaf 1 november 2012 boetes uit.

## Verslag schoolreisje klas sbv2



Met frisse moed begonnen we aan het schooljaar 2011. Het zou een zwaar jaar worden. Weer in de schoolbanken. En wat voor een opleiding? Die voor docent! Allemaal gesneden koek, zou je zeggen. Nou... wel bijna. Heel veel bekende meuk. Maar toen kwam Illeris om de hoek, ook Kolb en Maslow kwamen langs. Dat waren jongens. Daar kon je wat mee. Daar was op een gegeven moment ook De Hamer. Een aantal momenten werd de leerstof-acceptatie behoorlijk op de proef gesteld. Op gezette tijden was er een observatie mogelijk. Met de daarbij behorende feedback (al dan niet op papier). Kon je mee uit de voeten als je het STARR-principe voor jezelf ging doorlopen. Na een aantal groepsleergesprekken werd er voorgesteld om een schoolreisje te organiseren. Onder het mom van teambuilding. Er



was al een behoorlijk team gesmeed hoor, daar niet van. Niet getreurd. Er was al behoorlijk in de box gedropped. Maar het kan altijd beter, zeggen ze. Dus weer een groepsgesprek. Er werd gedivergeerd, geassimileerd, geconverteerd en tenslotte was er een accommodaerder. Uitslag: een dagje zeilen. Met een aak. Het werd een vrije dag na de dag van de arbeid. En mooi dat we het hebben gehad! Maar alle begin is moeilijk. Zo was daar het niet de weg naar de startplaats kunnen vinden van de meester. Zelfs leerlingen die het niet beter wisten. De koffie met gebak liep wat uit de hand. Maar achteraf maar goed. Want om nou een uur voor een defecte brug te liggen is ook niet alles. Best wel geleerd tot nog toe dit jaar, maar wat waren we dom ( lees: we hadden veel geluk mee). Nog geen 5 minuten langszij en zie daar een oranje licht.

Vooralsnog weinig zon en wind. Echter eenmaal op de Gaastmar en vooral op

de Fluessen, leuke rakjes kunnen zeilen. En 'goed foar de wyn'! Met verschillende schipper/sters aan het roer. Nou wordt er wel gezegd dat 1 schipper voldoende is maar zie daar: een goed team... In de praktijk moet je het leren. Zie ook de diverse onderwijs-/leerstijlen en -technieken als authentiek-, adaptief-, e.a. methoden. Een behoorlijk deel van het spectrum kwam deze middag naar voren. Ook nu waren er diverse leergesprekken. Er werd zelfs even extra tijd voor ingeruimd (speciaal voor de minder waterervarenen) op het Knineeilân...Voor een koud en hééééét hapje en een drankje was gezorgd. We hebben ons prima vermaakt. Alhoewel het nog beter had gekund. Een aantal collega's werd gemist. Aangezien het nog vroeg in het seizoen was, was het nog redelijk fris aan boord. Maar een aantal hebben wel een kleurtje gekregen. Er was toch redelijk verkeer. Het vloeitje ertussen wilde maar niet lukken. Later in de middag werd het wat rustiger op de mar. Ook de wind nam af. Tijd om terug te

gaan. Nog even het motortje bij om toch op tijd binnen te zijn. Er was een warme hap besteld. En weer werd er gereflecteerd.

Ze zeggen wel: je bent nooit te oud om te leren. Hetgeen ook vandaag is gebleken. Met deze oppepdag kunnen we ons door de portfolio's en essays heenwerken. De stage komt op een hoger peil. De laatste loodjes zijn ook hier zwaar. Maar wij gaan door tot na het eindgesprek. De volgende leergangen op de middelbare scholen zullen opgefriste docenten treffen die met nieuwe technieken zijn klaargestoomd. Howard Gardner, Thomas Gordon, Romiszowski e.a. hebben weer nieuwe volgelingen. De competenties van de groep zijn aangesterkt. Onze rugzakken zitten vol. Eens kijken of we die van onze leerlingen leeg kunnen maken. De frisse wind eronder... de spinaker kan bijgezet!

De denker die doet.  
Ide Huitema



## Snelheidsslot nog niet geschikt voor aanpak hardrijders

Het inzetten van een snelheidsslot en een snelheidsmonitor is op dit moment nog geen geschikte maatregel om notoire snelheidsovertreders aan te pakken. Dat blijkt uit het eindrapport van de praktijkproef die het ministerie van Infrastructuur en Milieu vorig jaar heeft laten uitvoeren om meer inzicht te krijgen in het effect op de verkeersveiligheid van beide systemen.

Hoewel het snelheidsslot en de snelheidsmonitor er wel toe hebben geleid dat de

testrijders zich beter aan de snelheidslimiet hielden, is dat effect maar van korte duur. Na de proef vielen de deelnemers weer terug in hun oude gedrag. Er is geen sprake van een leereffect. Mogelijk is de testperiode van drie maanden daarvoor ook te kort, vermoeden de onderzoekers.

### Fraudegevoelig

Een andere reden om de maatregel nog niet in te voeren is dat het snelheidsslot en de snelheidsmonitor technisch nog niet geschikt zijn voor implementatie. Er

is nog maar één aanbieder en daar komt bij dat de systemen fraudegevoelig zijn en nog niet algemeen toepasbaar. De systemen werken alleen in voertuigen met een elektronisch gaspedaal, dat in ongeveer 50 procent van alle voertuigen zit. Met een cruisecontrole is de snelheidsbegrenzer betrekkelijk makkelijk te omzeilen.

Een snelheidsslot begrenst de snelheid van de auto continu op de heersende snelheidslimiet, terwijl een snelheidsmonitor overschrijdingen van de



snelheidslimiet alleen visueel en auditief rapporteert.

#### Juridische maatregelen

Minister Schultz van Haegen, die het rapport van de praktijkproef dinsdag naar de Tweede Kamer heeft gestuurd, ziet voorlopig meer heil in andere middelen om de verkeersovertreders aan te pakken. Op juridisch gebied zijn er al maatregelen en sancties uitgebreid en de bewindsvrouw wil ze waar mogelijk nog verder aanscherpen.

De Educatieve Maatregel Gedrag en Verkeer (EMG) is bestemd voor bestuurders die extreem hard rijden of die zich tijdens een rit herhaaldelijk gevaarlijk rijden. In de praktijk zijn het vooral snelheids-

overtreders die deze maatregel opgelegd krijgen. Vandaar dat Schultz van Haegen de EMG nu gaat toespitsen op deze groep. Beginnende bestuurders krijgen in 2013 al vanaf twee in plaats van drie verkeersovertredingen een schorsing van het rijbewijs.

Om het gebruik van alcohol in het verkeer terug te dringen zijn onder meer de Lichte Educatieve Maatregel Alcohol en Verkeer ingevoerd (die vanaf 1 januari 2013 wordt uitgebreid voor drugsgebruik) en het alcoholslotprogramma.

#### Meer onderzoek

Verder onderzoek moet uitwijzen of er nog andere kansrijke sancties zijn. Zo doet de SWOV voor het ministerie onderzoek naar

de achtergronden van automobilisten die vaak een verkeersovertreding begaan of bij een ongeval betrokken raken. Ook wordt een proef geëvalueerd in de leasesector waarbij het rijgedrag wordt gekoppeld aan financiële gevolgen voor de bestuurder.

De proef met het snelheidsslot en de snelheidsbegrenzer is vorig jaar gehouden in de provincies Noord-Holland en Zuid-Holland. 51 deelnemers hebben de volledige pilot doorlopen. Ze deden dat op vrijwillige basis. Wel is specifiek gezocht naar proefpersonen die geregeld grove verkeersovertredingen begaan.

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

## Controles op snelheid, alcohol en door rood rijden effectiefst

Verkeerscontroles op snelheid, alcoholgebruik en door rood licht rijden blijven zinvol omdat handhaving bijdraagt aan het verminderen van ongelukken. Bij de controle op het dragen van gordels en helmen is dat effect minder groot omdat het gordel- en helmgebruik al erg groot is.

Dat valt op te maken uit het rapport Herijking speerpunten van de regionale verkeershandhavingsteams dat de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) maakte in opdracht van het Landelijk Parket Team Verkeer van het Openbaar Ministerie. Het OM vroeg de SWOV te onderzoeken in hoeverre snelheid, alcohol, door rood licht rijden en gordel- en helmgebruik nog steeds actueel zijn. Nu zijn het de vijf belangrijkste punten waarop de politie let bij verkeerscontroles. Het OM wilde weten of dat nog steeds zo is en of er wellicht andere speerpunten bij moeten komen.

Volgens de SWOV blijven controles op te hard rijden, het gebruik van alcohol en door rood rijden effectief. Omdat het draagpercentage van gordels en helmen al zo hoog is, valt op die punten minder winst te boeken. Alleen het gebruik

van bromfietshelmen zou nog omhoog kunnen met behulp van controles.

#### Bellen achter het stuur

In het onderzoek wijst de SWOV verder op de gevaren van bellen achter het stuur. De stichting vreest alleen dat extra controle op handheld bellen weinig zal uithalen omdat chauffeurs dan uitwijken naar handsfree bellen. Dat vindt de SWOV net zo gevaarlijk.

Controle op drugsgebruik ziet de SWOV wel als nieuw speerpunt, zolang de controles maar niet ten koste gaan van de handhaving op alcoholgebruik. De risico's

van fietsen zonder licht wil de SWOV eerst verder onderzoeken om te kunnen beoordelen of het zinvol is daarop extra te gaan controleren.

#### Niets veranderen

Het OM meldt in een reactie op het verschijnen van het rapport van de SWOV niets te gaan veranderen in de handhaving van de verkeersveiligheid. Het rapport bewijst volgens het OM dat de politie zich in de controles richt op de juiste speerpunten.

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

## Open dag SBV

Nu het verbouwde VEC in april is geopend, wil de SBV graag al haar leden uitnodigen voor een open dag op **vrijdag 28 september 2012**.

Schrijf deze dag alvast in uw agenda, **want deze gebeurtenis mag u niet missen**. We zorgen voor een zeer interessant programma met een beurs, workshops, lezingen en natuurlijk lekker eten en drinken. Het programma

wordt zowel op middag als op avond gehouden, u kunt dus de tijd kiezen die u het beste uitkomt.

U krijgt later dit jaar nog een uitnodiging met een uitgebreid programma, maar zorg dat u erbij kunt zijn!!!!!!

Houd voor nieuws ook onze website in de gaten: [www.stichtingsbv.nl](http://www.stichtingsbv.nl).