



stichting bevordering  
verkeerseducatie

# De Schakel

Informatieblad voor de aangesloten verenigingen

Nr. 43, maart 2014

Politici roeren zich, want het is weer verkiezingstijd. In een dergelijke periode zijn ineens weer allerlei thema's belangrijk en doen de politici prachtige beloftes. Na de verkiezingen ebt dat heel snel weer weg. Gelukkig geldt dat niet voor het thema verkeersveiligheid. Onlangs is opnieuw bevestigd door de minister dat de doelstelling verkeersveiligheid niet wordt losgelaten. Daar zijn wij blij mee. Al is het aantal doden dan gedaald, het aantal ziekenhuisgewonden daalt niet. Er is dus nog voldoende werk te doen. Het zal u dus niet verbazen wat onze goede voornemens zijn voor (het vervolg van) 2014! ♦ *Mve*

## SBV verzorgt workshops bij Vakdag Landbouwverkeer Politie

Hoe gaat de politie om met de verkeersveiligheid en handhaving van landbouwvoertuigen? Vanwege andere prioriteiten is het onderwerp en daarmee de kennis bij politie in de loop van de tijd wat op de achtergrond gekomen. Tegelijkertijd meldt de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) dat het aantal ongevallen met landbouwvoertuigen niet dalen. Voor de Politieacademie reden genoeg om het onderwerp weer eens goed tussen de oren te brengen



Mede mogelijk gemaakt door

provincje fryslân  
provincie fryslân





bij politie Nederland, om te beginnen tijdens de Vakdag Landbouwverkeer op 7 februari jl. in Lelystad.

Zo'n 175 handhavers uit politie Nederland kwamen op 7 februari naar het Centrum voor Handhaving en Mobiliteit van de Politieacademie in Lelystad om hun kennis op het gebied van landbouwverkeer uit te breiden. Trends en actualiteiten, wet- en regelgeving, veiligheidsinitiatieven, de toekomst van het landbouwverkeer; het kwam allemaal aan de orde.

De SBV mocht voor de aanwezigen vier keer een workshop van een uur verzorgen. Tijdens deze workshop werd verteld over de verschillende opleidingen en voorlichtingsmogelijkheden rondom landbouwverkeer, het nieuwe T-rijbewijs en de opleiding voor het nieuwe T-certificaat voor instructeurs. Daarnaast konden deelnemers zelf ervaren hoe het is om een landbouwvoertuig te besturen. Deze dag was zo'n succes dat er in april nog een vakdag wordt gehouden voor politiemensen die op de eerste dag niet aanwezig konden zijn!



## Jaaroverzicht SBV

Hierbij ziet u het jaaroverzicht 2013 van de SBV-activiteiten in de drie noordelijke provincies. Iedereen die hieraan heeft meegewerkt, bedankt voor jullie inzet en enthousiasme!

	2013	2012	2011
<b>Drenthe</b>			
Totaal aantal leerlingen bo + v(s)o	1359	1466	528
<b>Fryslân</b>			
Verkeerslessen VO (inclusief remproeven)	9754	7654	
Verkeersmarkten vo	6898	6780	
Totaal:	16652	14434	
Lessen MBO	227	162	
Lessen HBO (buitenlanders)	100	50	
Lessen BO (inclusief tractor)	586	408	
Voorlichting ouders	185	-	
Remproef BO	1057	-	
Overige remproeven	7x	6x	
Bijtanken & Oppoetsen	182	189	
Rijvaardigheidsdagen	217	265	
Bromfietslessen	75	64	
Trekkerstraining: trekkercertificaat, PvB, VTLV	115	233	
Voorlichting landbouwverkeer (LTO etc.)	838	282	
Voorlichting tractor publiek	5x	-	
Tractorvoorlichting basisscholen	338	-	
Scootmobiel	111	118	
AZC lessen/buitenlanders	7	27	
ROSO	166	119	
ROSO/drive clean (met RYD)	109	100	
Totaal ROSO:	275	219	
Baantrainingen	122	-	
Totaal baan (ROSO+baantraining)	397	-	
2toDrive	136	121	
<b>Groningen</b>			
Totaal aantal leerlingen v(s)o:	2262	1970	2025
Totaal aantal leerlingen bo:	100	0	0
Totaal aantal buitenlandse studenten:	31	10	0
Scootmobiel:	0	121	61
Landbouwverkeer (inclusief VTLV)	50	13	21
AZC	14	0	0

## SBV-'baandagen' VEC 2013

Men kan op de baan trainen met personenauto's, maar ook met vrachtwagens!

U kunt een of meer dagen en/of dagdelen vastleggen bij de SBV. De kosten zijn 125 euro (exclusief BTW) per twee uur. 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. Bellen mag natuurlijk ook altijd! U krijgt dan een reactie of de betreffende datum en tijd nog beschikbaar zijn.







## Geef de pen door aan... Suzy Wagenaar

Mijn leventje begon op 16 juni 1945. Mijn vader had een transportbedrijf met zijn broer en zijn ouders. Hij reed op Amsterdam en de Zaanstreek. Het was een zwaar leven: 's morgens 4 uur vaak al weg en 's avonds 8 uur thuis. Ondanks dat mijn vader er niet vaak was heb ik een geweldige jeugd gehad. Als hij zondags thuis was, dan was het beregezellig. Koffiedrinken, de accordeon uit de koffer en dan werd het altijd een feestje.

Toen mijn vader 40 jaar was, verkocht hij zijn transportbedrijf. Hij kocht een kleinere vrachtauto, een Hanomag en ging bodediensten rijden op Dokkum. Dat gebeurde 2x per week, de rest van de dagen was hij aan het vissen op het Noorderleeg. Ik ging vaak mee, en mocht dan de vrachtauto over de smalle paadjes van dobbe naar dobbe rijden. In 1952 is hij begonnen met de vrachtautorij-school.

Ik wilde altijd graag juf op school worden, maar toen ik 17 jaar was kreeg mijn vader keelkanker. In die tijd moest je ook theorie halen, dus ik gaf de leerlingen toen les omdat mijn vader heel slecht kon praten. Toen ik 18 jaar werd, ben ik dus ook gelijk rijinstructrice geworden. Ik was de eerste vrouwelijke vrachtauto-rijinstructrice van Nederland. Dat kon toen zonder diploma, want pas met 21 mocht ik mijn instruc-



teursbewijs halen. Mijn vader hield nog altijd toezicht maar kon zelf niet meer lesgeven. Ik vond en vind dit nog steeds een prachtig beroep. Het werd mijn grootste hobby en ik ben toch nog een beetje juf geworden!!!

In die tijd waren het alleen maar mannen die ik les gaf. En één van die mannen was Sietse. Ik vond mannen alleen maar leuk als ze goed konden rijden, haha. Maar goed, deze Sietse zag er leuk uit, en hij reed goed, dus dit is de man van mijn leven geworden... Inmiddels al 48 jaar getrouwd (uniek in deze tijd) en nog geen seconde spijt gehad. Voor mij werd het leven toen ook wat gemakkelijker, want na zijn diensttijd ging hij mij helpen. Er kwam zelfs nog een tweede vrachtauto bij! In die tijd reden er in Leeuwarden 18 lesvrachtauto's. Dat is bijna niet voor te stellen.

Om een paar te noemen, Tjalling de Jong, de gebr. Groen, Tilstra, Bouma, Koster, Kielstra, enz. Toen ik begon met 18 jaar (bij de Groene Weide) waren er maar 2 of 3 vrachtauto's. Inmiddels zijn de auto's XL geworden, en onze zoon heeft met zijn vrouwtje de rijopleiding overgenomen. Daar ben ik beretrots op. Toch zit ik nog niet, en hopelijk nooit, achter de geraniums. Ik geef nog 3 avonden in de week theorieles, overdag soms privéles. Tevens heb ik mijn oude hobby weer opgepakt: accordeonspelen. Ik heb inmiddels een muziekmaatje waar ik mee speel op recepties, matinee's, enz. We hebben zelfs al een CD en een clip uitgebracht. Dus ik verveel me nooit!!

Iedereen de hartelijke groeten, ook van Sietse en ik geef de pen door aan Hans van Schaick.

## VVL-VO: En toen waren er 17!

Op vrijdagmiddag 24 januari jongstleden heeft de Montessori High School PJ in Leeuwarden het Verkeersveiligheidslabel-Fryslân voor voortgezet onderwijs (VVL-F voor VO) ontvangen. Rector Annemie van der Putten en intern begeleider/verkeerscoördinator Marret de Jong ontvingen het labelbord uit handen van Sipke van der Meulen, secretaris van het ROF.

Montessori High School is de tweede school van scholengemeenschap Piter Jelles (PJ) die het verkeersveiligheidslabel ontvangt. In 2007 was het praktijkschool De Brêge, die als eerste school van Piter Jelles het Verkeersveiligheidslabel behaalde.

In zijn aanbiedingstoespraak gaf Sipke van der Meulen de aanwezige bestuursvoorzitter van PJ, Wiebe Wieling, het idee mee om nu ook de overige scholen van PJ zo spoedig mogelijk te labelen...



Montessori High School is de zeventiende school (locatie) in de provincie Fryslân die het verkeersveiligheidslabel heeft gekregen.

Op naar nummer 18!

Op de foto: Annemie van der Putten (rector Montessori High School) en Sipke van der Meulen (secretaris van het ROF).



## Zero tolerance voor gevaarlijke drugsgebruikers in verkeer

Minister Opstelten (Veiligheid en Justitie) en minister Schultz van Haegen (Infrastructuur en Milieu) verscherpen de opsporing van automobilisten, motorrijders en bromfietzers die door drugsgebruik een groot risico vormen voor de verkeersveiligheid. Dat doen zij door een zogenaamde nullimiet in te voeren voor gecombineerd gebruik van verschillende drugs en van drugs en alcohol. Dit blijkt uit een wijziging in het wetsvoorstel over de verbeterde aanpak van het rijden onder invloed van drugs, die vandaag naar de Tweede Kamer is gestuurd.

Een nullimiet is de laagst meetbare hoeveelheid van een stof die niet op natuurlijke wijze in het bloed aanwezig kan zijn. De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) heeft in haar rapport van juli 2013 de meest relevante resultaten weergegeven van het Europese DRUID (Driving

Under the Influence of Drugs, alcohol and medicines) - onderzoek uit 2011. Gecombineerd gebruik van verschillende drugs of van drugs en alcohol in het verkeer doet het risico op ernstig of dodelijk letsel sterk toenemen. Daarom zou voor gecombineerd gebruik een nullimiet moeten gelden. Bij gebruik van één drug volstaan de zogeheten gedragsgerelateerde grenswaarden. De bewindslieden hebben de aanbevelingen van de onderzoekers overgenomen. Overigens heeft dit geen gevolgen voor de aanpak van het enkelvoudig gebruik van drugs. In zulke gevallen kunnen politie en justitie straks de gedragsgerelateerde grenswaarden gebruiken, die al in het oorspronkelijke wetsvoorstel over de aanpak van drugs in het verkeer staan.

Zowel bij gecombineerd als bij enkelvoudig gebruik van drugs hoeft niet langer te worden bewezen dat de be-

stuurder van het motorrijtuig onder zodanige invloed van de gebruikte drug verkeerde, dat hij niet tot rijden in staat was. Als uit onderzoek blijkt dat het bloed van de bestuurder een concentratie van deze drug bevat die boven de grens ligt, is het bewijs geleverd. De bestuurder is dan in overtreding en krijgt een straf, die kan variëren van een geldboete tot een onvoorwaardelijke ontzegging van de rijbevoegdheid. Verder kan drugsgebruik in het verkeer na de inwerkingtreding van het wetsvoorstel sneller worden opgespoord. Politieagenten kunnen straks automobilisten, motorrijders en bromfietzers verplichten mee te werken aan het afnemen van speeksel met behulp van een zogeheten speekseltester. Die stelt vrij eenvoudig vast of iemand drugs heeft gebruikt. De analyse van het door een arts afgenomen bloed geeft aan hoeveel er is gebruikt en blijft als bewijsmiddel gelden. ♦ *Bron: rijksoverheid.nl*

## Begeleiderscursus 2toDrive: coach begeleid rijden

### 2toDrive: Gezocht begeleiders!

Op 1 november 2011 is 2toDrive, het experiment begeleid rijden gestart. Jongeren hebben vanaf die datum dé kans om eerder hun rijbewijs te halen! Met 16,5 jaar kan worden begonnen met rijlessen. Vanaf de dag dat de jongere 17 is geworden, kan het rijexamen worden gedaan. Degene die is geslaagd, mag tot zijn/haar 18e verjaardag alleen autorijden onder begeleiding van zelf gekozen (en geregistreerde!) coach(es).

Voor deze coaches biedt de SBV een cursus, die bestaat uit drie onderdelen:

- Rit met rij-instructeur om te oefenen in de rol van begeleider.
- Theorie: uitleg over nieuwste regels en gevaarherkenning.
- Module op de slipbaan, met aandacht voor zithouding en remmen.

Bij de cursus krijgen de deelnemers een informatieboekje, waarin de belangrijkste zaken voor hen zijn samengevat.

### Data en tijden

Deelnemers kunnen GRATIS deel te nemen aan deze cursus. Data voor het najaar van 2014 zijn 19 juni en 23 sep-

tember. De cursus start om 19.00 uur en eindigt om ca. 22.15 uur.

Op de website van 2toDrive staat er een stukje over deze cursus [www.2todrive.nl/nieuw/laat-de-jongeren-vooral-hungang-gaan.htm](http://www.2todrive.nl/nieuw/laat-de-jongeren-vooral-hungang-gaan.htm)







## Gratis training Drive Clean 2014

Ook in 2014 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. Deze training heet Drive Clean.

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 inter-

actieve 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.

Data (iedere leerling doet maar één keer mee!):

Dinsdag 8 april (volgeboekt)  
Donderdag 15 mei (volgeboekt)  
Dinsdag 17 juni  
Dinsdag 16 september  
Donderdag 9 oktober  
Dinsdag 4 november  
Dinsdag 2 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 20 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.



### Kantoorgegevens

Knobben 100 • 9202 XJ Drachten  
(0512) 544 610

- Sijtze Aukema (058 215 1980)  
[sijtze@stichtingsbv.nl](mailto:sijtze@stichtingsbv.nl)
- Marjolein van Eek (06 231 64 181)  
[marjolein@stichtingsbv.nl](mailto:marjolein@stichtingsbv.nl)
- Anjo Hiemstra (op ma en vrij-morgen)  
[anjo@stichtingsbv.nl](mailto:anjo@stichtingsbv.nl)
- Willem Vreeling (06 53 29 74 73)  
[willem@stichtingsbv.nl](mailto:willem@stichtingsbv.nl)

### ABL:

Secretaris L. Schutte  
Eems 150  
9204 JZ Drachten  
(0512) 511 562  
[liaschutte@chello.nl](mailto:liaschutte@chello.nl)

### AA&O:

Secretaris F. Werkman  
Industrieweg 2  
9403 AA Assen  
[info@aawerkman.nl](mailto:info@aawerkman.nl)  
06-22224319

### B14:

Secretaris J. Dijkstra  
Merkelstrjitte 51  
8625 HX Oppenhuizen  
(06) 534 15 065  
[info@vo-sneek.nl](mailto:info@vo-sneek.nl)

### PGCA:

Secretaris W. Rozema  
Jonkerslaan 44  
9843 BT Grijpskerk  
(06) 513 43 570  
[autorijsschool\\_rozema@lycos.nl](mailto:autorijsschool_rozema@lycos.nl)

### VBR

Secretaris J. Verwimp  
Pomp maker 12b  
8447 GJ Heerenveen  
(06) 479 66 383  
[secre@vbrheerenveen.nl](mailto:secre@vbrheerenveen.nl)





## Vergelijking van rijschoolsystemen

“Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft de SWOV gevraagd om het Nederlandse rijschoolstelsel te vergelijken met die in de ons omringende landen (Duitsland, België en het Verenigd Koninkrijk). Tussen de vier landen bestaan grote verschillen als het om de rijopleiding gaat. In Duitsland is daarover veel geregeld en in het Verenigd Koninkrijk is juist weinig geregeld. Welk effect hebben deze verschillende rijschoolsystemen op de verkeersveiligheid?

Leerlingen moeten in Duitsland een minimumaantal theorie- en praktijklessen hebben gevolgd voordat ze rijexamen mogen doen en rijinstructeurs dienen een opleiding in rijschoolmanagement te hebben gevolgd en eerst twee jaar als rijinstructeur in loondienst te hebben gewerkt, voordat ze zich mogen vestigen als zelfstandig rijschoolhouder.

In het Verenigd Koninkrijk kan men in het bezit komen van het rijbewijs, zonder één rijles bij een erkende rijschool te hebben gevolgd. Rijles door leken komt in het Verenigd Koninkrijk veel voor, al nemen bijna alle leerlingen ook rijles bij een erkende rijschool. De oplei-

ding tot rij-instructeur bevat in het Verenigd Koninkrijk geen module in rijschoolmanagement en rijinstructeurs kunnen zich direct na het behalen van hun diploma vestigen als zelfstandig rijschoolhouder.

Ook in België kan men in het bezit komen van het rijbewijs zonder rijles bij een erkende rijschool te hebben gevolgd. Er bestaat echter in België ook een traject waarbij men ten minste twintig rijlessen bij een erkende rijschool moet hebben gevolgd voordat men rijexamen mag doen. Rijinstructeurs moeten in België een cursus in rijschoolmanagement hebben gevolgd voordat ze zich mogen vestigen als zelfstandig rijschoolhouder.

In Nederland zijn rijlessen formeel niet verplicht, maar als men rijles neemt, moet dat rijles zijn van een erkende rijinstructeur. De facto betekent dit dat men zich in Nederland alleen op het rijexamen kan voorbereiden door rijlessen te nemen bij een erkende rijschool. Rijinstructeurs hoeven in Nederland geen cursus in rijschoolmanagement te hebben gevolgd om zich te mogen vestigen als zelfstandig rijschoolhouder.

Ondanks de grote verschillen tussen de landen lijken er geen grote verschillen in de ‘veiligheidswaarde’ van deze opleidingen te zijn. Dit is minder vreemd dan men op het eerste gezicht zou denken, omdat ongevallen waarbij jonge beginnende bestuurders betrokken zijn veelal worden veroorzaakt door een gebrek aan zogenoemde hogere ordevaardigheden.

Bij hogere ordevaardigheden gaat het om zaken als gevaarherkenning, risico-perceptie, risicoacceptatie, zelfreflectie en het op elkaar kunnen afstemmen van de eigen vermogens en de risico’s die men in het verkeer aangaat. Aan deze zaken wordt zowel in Nederland als in de ons omringende landen nog weinig aandacht besteed in de basisrijopleiding.

Onderzoek in Denemarken heeft aangetoond dat het ongevalsrisico in het eerste jaar van het rijbewijsbezit in enige mate kan worden terug gedrongen door praktijklessen en theorielessen verplicht te stellen met aandacht voor hogere ordevaardigheden die niet of moeilijk te testen zijn op het rijexamen.” ♦ Bron: SWOV

## ‘Onvoldoende bij ogentest bij examen makkelijk te voorkomen’

Wanneer rijinstructeurs hun leerlingen op tijd aan een ogentest onderwerpen, kunnen jaarlijks eenvoudig vele meldingen na examen voorkomen worden. Dat stelt het CBR. Het bureau voor rijvaardigheidsbewijzen zegt per jaar zo’n 150 meldingen te ontvangen van examinatoren die twijfelen aan de rijgeschiktheid van een kandidaat wegens een onvoldoende voor de ogentest. Omdat het zicht pas tijdens het examen onvoldoende blijkt te zijn, levert het vertragen en extra kosten voor de leerling op.

Zo’n 600 keer per jaar krijgt het bureau voor rijvaardigheidsbewijzen bericht dat een examiner twijfelt over de rijgeschiktheid van een kandidaat. In 25 procent van de gevallen is die twijfel gebaseerd op een ogentest die onvoldoende is gebleken. Dat terwijl dergelijke situaties volgens het CBR eenvoudig te voorkomen zijn. Er wordt de komende tijd dan ook extra aandacht besteed aan het terugdringen van deze meldingen, zo laat Irene Heldens van het CBR weten.

Zolang de rijgeschiktheid van een examenkandidaat niet is vastgesteld door het CBR, kan de kandidaat in kwestie geen rijbewijs behalen. Hij kan na een onvoldoende voor de ogentest immers voor het rijexamen slagen, maar moet vervolgens een medisch traject doorlopen om in het bezit van een rijbewijs te kunnen komen. “En dat is ontzettend zuur voor de leerling, want hij had beter al tijdens zijn lessen aan dat traject kunnen beginnen in plaats van na het praktijkexamen. In het meest extreme geval



kan het maanden duren voordat een kandidaat rijgeschikt wordt verklaard”, aldus Heldens.

De melding na examen wegens het niet slagen voor de ogentest is gemakkelijk te voorkomen als de rijopleider zelf op tijd een ogentekst uitvoert door de kandidaat vanaf 25 meter een kentekenplaat te laten voorlezen, zo stelt de CBR-woordvoester. “Voor rijinstructeurs is het een kleine moeite om bijvoorbeeld al meteen tijdens de eerste les de ogen van de leerling te testen. Het is een stukje verkeersveiligheid, want het begint allemaal bij goed zicht. Daarnaast scheelt het de leerling mogelijk een hoop gedoe.”

Blijkt een kandidaat al tijdens een van de eerste rijlessen niet tot het lezen van de kentekenplaat in staat, dan kunnen rijopleiders op tijd adviseren om naar een opticien toe te gaan. Tegen de tijd dat het praktijkexamen plaatsvindt, is het probleem dan vaak al opgelost. Mocht dat niet het geval zijn, dan zal een medisch traject doorlopen moeten worden en de Eigen Verklaring worden aangepast. “Dat traject kan in een paar weken doorlopen zijn, maar als er écht iets aan de hand is, kun je in verband met wachttijden zo een paar maanden verder zijn”, zo stelt Heldens.

“Als de oogproblemen van een kandidaat bijvoorbeeld door diabetes ontstaan blijken te zijn, dan ben je niet zomaar klaar. De kandidaat had flinke tijdswinst kunnen boeken als het probleem met zijn zicht al tijdens de eerste rijlessen was geconstateerd”, aldus de woordvoester. Het CBR toetst tijdens het praktijkexamen het zicht van de kandidaat, maar vindt het de verantwoordelijkheid van de rijopleiders om er in een vroeg stadium aandacht aan te besteden en alert te zijn.

Volgens de richtlijnen van het CBR vraagt de examiner bij aanvang van het praktijkexamen (uitgezonderd AM) om op ongeveer 25 meter afstand een kenteken te lezen. Als de kandidaat hier niet in slaagt, wordt hem gevraagd naar een ander kenteken. Blijkt de kandidaat de aangewezen kentekens niet te kunnen lezen, dan wordt het examen normaal afgenomen. Het examendossier wordt echter niet afgegeven, maar naar divisie Rijgeschiktheid van het CBR gezonden. Van daaruit ontvangt de kandidaat nader bericht.

Een examiner kan bij een praktijkexamen niet ter plekke een sluitend oordeel vellen over de rijgeschiktheid van een kandidaat. Wel zal hij dus melding maken op het uitslagformulier, zodat de

divisie Rijgeschiktheid de kwestie kan onderzoeken. Een kandidaat zal na een goede rit overigens wel al als rijvaardig worden bestempeld, ook als over de rijgeschiktheid twijfel bestaat.

Als pas tijdens het daadwerkelijke examen wordt geconstateerd dat het zicht van de kandidaat onvoldoende is, brengt dat vertraging en extra kosten voor de leerling met zich mee. In het ergste geval heeft de kandidaat de rijopleiding voor niets doorlopen, omdat hij in het geheel niet rijgeschikt blijkt te zijn. “Ook kan het gebeuren dat een kandidaat na de beoordeling door het CBR alleen voor een automaat in aanmerking komt, waardoor hij of zij opnieuw examen moet doen met een andere examenauto”, aldus het CBR.

Het CBR zegt de komende tijd zowel intern als extern extra aandacht te besteden aan het verminderen van het aantal meldingen na examen. “Begin volgend jaar is er speciale aandacht voor dit onderwerp tijdens een reeks bijeenkomsten voor opleiders voor de theoriecentra van het CBR. Met die voorlichting willen we nieuwe gevallen voorkomen. Het gaat niet om enorme aantallen, maar ieder geval is er een te veel als het eigenlijk nergens voor nodig is”, aldus Heldens.

◆ Bron: *verkeerspro*

## Meer afwisseling in vraagstelling theorie-examen CBR

Er komt meer afwisseling in de vragen van CBR theorie-examens voor de rijbewijscategorieën A, B en AM. “De inhoud van de examens blijft uiteraard hetzelfde, maar de vraagstelling zal variëren en er komen varianten van de bestaande afbeeldingen in de toets”, zo laat het CBR weten.

Het CBR hoopt door middel van de aanpassingen ongewenste voorspelbaarheid in de theorie-examens terug te dringen.

Door de vraagstelling te veranderen en kleine wijzigingen in de afbeeldingen door te voeren, wil het CBR voorkomen dat kandidaten die vooral ‘tips, tricks en ezelsbruggetjes’ gebruiken voor het examen kunnen slagen. “Het gaat uiteindelijk om de verkeersveiligheid. Iemand die geslaagd is voor het theorie-examen moet de verkeersregels begrijpen, inzicht in het verkeer hebben en gevaar kunnen herkennen”, zo wordt gesteld.

Kandidaten die zich inhoudelijk goed voorbereiden op het examen, zullen volgens het CBR geen hinder ondervinden van de vernieuwing. De vernieuwde vragen zijn, net als de bestaande vragen, van tevoren getoetst en voorgelegd aan een extern college van deskundigen, zo laat het CBR weten. Over de verandering is overleg gevoerd met vertegenwoordigers van de brancheorganisaties. Ook zijn de uitgevers van verkeersleermiddelen op de hoogte gebracht.

◆ Bron: *verkeerspro*





## Digitaal in beroep tegen verkeersboetes

Vanaf 27 januari is het mogelijk online in beroep te gaan tegen een verkeersboete. De Centrale Verwerking Openbaar Ministerie (CVOM) opent het Digitaal Loket Verkeer waarmee degene die een Mulderbeschikking hebben ontvangen, in een paar eenvoudige stappen een volledig beroep in kunnen dienen.

Via [www.om.nl/verkeer](http://www.om.nl/verkeer) kan worden ingelogd met DigiD en het CJIB-nummer van de beschikking. In het loket doorloopt de betrokkene een vast aantal stappen, toegespitst op het soort boete. Gevraagd wordt waarom iemand het niet eens is met de beschikking. De betrokkene krijgt daarbij de gelegenheid argumenten aan te voeren en bewijs-

stukken toe te voegen (door documenten te uploaden). Als de flitsfoto's online door de politie beschikbaar zijn gesteld, dat is in ongeveer de helft van het land geregeld, dan zijn deze ook in het OM-loket opvraagbaar. Ook deze foto's kunnen worden toegevoegd aan het beroep. ♦ *Bron: verkeersnet*

## CBR stelt quotum in voor reservering theorie-examens

Het CBR gaat een quotum voor het reserveren van theorie-examens B instellen. Vanaf 1 maart is het voor opleiders niet meer mogelijk om theoretische examens bij te kopen als ze er al meer dan 100 gereserveerd hebben die niet op naam staan. Dat laat Harold Bekhuis van het CBR weten. De maatregel moet voorkomen dat opleiders structureel veel examens kopen die uiteindelijk niet gebruikt worden. Dit omdat en voor andere rijsscholen en kandidaten als gevolg daarvan te weinig examens beschikbaar zijn.

“De laatste tijd kopen sommige opleiders structureel erg veel capaciteit in die uiteindelijk niet gebruikt wordt”, zo stelt Bekhuis. “Hierdoor komen de reserveringstermijnen onnodig onder druk te staan en zijn er voor anderen steeds minder examens om te reserveren. Het CBR vindt het belangrijk dat er voor alle kandidaten en opleiders voldoende mogelijkheden zijn om binnen een redelijke termijn een of meerdere examens te reserveren. Dat geldt ook voor theorie-examens.”

Na overleg met de rijsschoolbranche is besloten om een quotum op de theorie-examens B in te stellen, zo laat het bureau voor rijvaardigheidsbewijzen weten. De maatregel is vanaf 1 maart van kracht. “De teveel gekochte examens blijven tot 1 april 2014 op naam van de rijsschool staan. Zo hebben rijsschoolhouders de gelegenheid om de

examens alsnog op naam te zetten”, aldus Bekhuis.

Na 1 april worden alle examens die niet op naam staan en de limiet overschrijden automatisch geannuleerd, zo laat de theorie-manager van het CBR weten.

Het CBR verwacht dat de reserveringstermijnen met de invoering van de nieuwe maatregel korter zullen worden. Bekhuis: “En wij kunnen gericht capaciteit inzetten op plaatsen waar het nodig is.” ♦ *Bron: verkeerspro.nl*

## Sudoku

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





## Applicaties voorjaar 2014

In het voorjaar 2014 verzorgt de SBV weer een aantal applicatiecursussen en andere cursussen in het VEC.

**7 april: Faalangstinstructeur:** 130 euro voor de theorie (telt mee voor 2 dagdelen). Ook geschikt voor RIS-instructeurs. Je kan alleen deze theorieday volgen, dan krijg je dus 2 dagdelen voor je applicatie. Om naast de uren ook een certificaat te krijgen voor faalangstinstructeur moet er ook een halve dag praktijk worden gedaan.

**26 mei: Autisme en AD(H)D tijdens de rijles:** 190 euro voor de theorie (telt mee voor 2 dagdelen). Ook geschikt voor RIS-instructeurs. Tijdens de cursus wordt uitgebreid stilgestaan bij de theorie omtrent autisme en ADHD. De essentie van een informatieverwerkingsstoornis wordt helder uitgelegd. De rij-instructeur leert vervolgens welke eenvoudige praktisch 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 niet alleen voor mensen met informatieverwerkingsproblematiek goed werkt. Het gaat hier om een basiscursus, in het najaar volgt een vervolgcursus voor belangstellenden.

**11 juni: Het praktisch toepassen van risicoperceptie:** 130 euro (telt mee voor 2 dagdelen). Ook geschikt voor RIS-instructeurs. Wetenschappelijk onderzoek toont aan dat vooral beginnende bestuurders (te) grote risico's aanvaarden tijdens de uitvoering van hun verkeerstaak. Als oorzaak wordt aangegeven, dat zij worden beïnvloed door hun omgeving en dat zij hun eigen capaciteit overschatten en de complexiteit van verkeerssituaties onderschatten. De combinatie van deze eigenschappen leidt tot een onacceptabel verkeersveiligheidsprobleem.

Deze bijscholing biedt een instructeur praktische tools om dit probleem te bestrijden. Instructeurs leren elementen die de doelgroep waardevol vindt in te zetten als gereedschap om een aspirantbestuurder intrinsiek te motiveren. Daarmee leert de instructeur zijn leerlingen op geautomatiseerd niveau te presteren, zoals omschreven in 'Leerdoelen voor de bestuurder' (Vlakveld, mei 2000) onder Veiligheidsmarges en Motivatie.

Opgeven kan via [marjolein@stichting-sbv.nl](mailto:marjolein@stichting-sbv.nl) of 0512-544610



### Oplossing vorige keer

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

## Docenten volgen cursus verkeerskunde

De afgelopen maanden hebben de gast-docenten voortgezet onderwijs een cursus verkeerskunde gevolgd, verzorgd door de NHL. In drie bijeenkomsten kregen de docenten een aantal verkeerskundige thema's voorgelegd, zoals shared space, verkeersregelinstanties, soorten wegen, kruispunten en verkeerspsychologie. De cursus was in eerste instantie bedoeld voor de nieuwe do-

centengroep, maar ook van de eerste docentengroep hebben de meeste docenten uiteindelijk meegedraaid. Op donderdag 13 februari was de laatste bijeenkomst. Deze werd feestelijk afgesloten met het uitreiken van de bijbehorende certificaten en een bosje bloemen voor alle deelnemers. Na afloop was er nog een hapje en een drankje voor iedereen.



## 'Expertisecentrum Permanente Verkeerseducatie is nodig'

Op het gebied van Permanente Verkeerseducatie (PVE) is in de afgelopen jaren veel veranderd in Nederland. Zo kwam er een verplicht praktijkexamen voor bromfietzers en werd het wettelijk toegestane alcoholpromillage voor beginnende bestuurders verlaagd. Om die lijn in de toekomst vast te kunnen houden, is een PVE-expertisecentrum nodig. Dat is een conclusie die door Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) wordt getrokken op basis van onderzoek naar tien jaar permanente verkeerseducatie in ons land.

Volgens het KpVV is het belangrijk dat verkeersdeelnemers gedurende hun leven op de hoogte worden gehouden van kennis en vaardigheden die nodig zijn in het verkeer. Want iemand begint als voetganger, maar kan later bijvoorbeeld ook automobilist of vrachtautochauffeur worden, zo is de gedachte. "Ondertussen komen er ook nieuwe verkeersregels en veranderen de inzichten en mogelijkheden van een verkeersdeelnemer met de jaren. Het is noodzakelijk om daar met verkeerseducatie continu rekening mee te houden." In 2002 werd een rapport met uitgangspunten voor het Nederlandse PVE-beleid opgesteld. Daarin werden aanpassingen zoals de invoering van het praktijkexamen voor de bromfietser besproken. Begin 2010 werd het praktijkexamen voor bromfietzers verplicht

gesteld en ook is de Rijopleiding in Stappen (RIS) inmiddels doorontwikkeld en landelijk uitgerold.

Voor beginnende bestuurders is daarnaast het wettelijk toegestane alcoholpromillage naar 0,2 verlaagd en werd het voorlopig rijbewijs ingevoerd. Met het huidige rapport 'Permanente verkeerseducatie' blijken veel van de genoemde doelen en acties inmiddels dan ook gehaald en uitgevoerd te zijn. In het nieuwe rapport worden de lijnen voor de toekomst geschetst. "Het kennismanagement van PVR is goed op orde, maar om van PVR naast 'infrastructuur' en 'handhaving' te kunnen uitgroeien naar een volwaardige derde kennispool van verkeersveiligheid, is meer nodig dan een toegankelijk overzicht van beschikbare en getoetste verkeerseducatieve interventies", zo wordt in het rapport gesteld.

Via een kenniscentrum moeten partijen naast informatie ook ondersteuning kunnen vinden bij het opzetten en evalueren van nieuwe middelen om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Op het gebied van verkeerseducatie moeten nog enkele 'witte vlekken' worden aangepakt, zo blijkt uit de data. Ouders en verzorgers kunnen bijvoorbeeld een grotere rol gaan spelen bij de verkeerseducatie van hun kinderen en de

Nederlandse onderwijsinspectie moet toe gaan zien op de toepassing van verkeerseducatie. Tot op heden is het overigens niet gelukt om de inspectie hiervoor te interesseren, zo staat in het document.

Ook moeten de effecten van verkeerseducatie meetbaar worden gemaakt, zo stelt het KpVV. "Het meten ervan staat nog in de kinderschoenen en bij ontwikkelaars van producten en projecten bestaat een grote behoefte aan ondersteuning op dit gebied. Volgens de geïnterviewden ligt hier een sleutel om Permanente Verkeers Educatie meer status te geven." Volgens het KpVV wordt de continuïteit ervan bedreigd als de metingen niet van de grond komen. Uit het onderzoek blijkt dat bijna alle regio's binnen Nederland inmiddels een verkeerseducatiespecialist hebben vrijgemaakt om die producten en projecten aan de vastgestelde normen te toetsen. Er zijn hulpmiddelen in de vorm van onder meer lespakketten, voorlichtingsprojecten, cursussen en opleidingen beschikbaar.

Ook wordt de Permanente Verkeers Educatie tegenwoordig steeds vaker naar voren in overleggen binnen de overheid en wordt er in beleidstukken steeds vaker naar verwezen, aldus de KpVV. ♦ *Bron: verkeerspro.nl*

## Onderzoeksraad start onderzoek naar veiligheid fietsverkeer

De Onderzoeksraad voor Veiligheid is een onderzoek gestart naar enkelvoudige fietsongevallen. Dat zijn ongevallen waarbij enkel fietsers, brom- en snorfietzers en bijvoorbeeld gehandicaptenvoertuigen bij betrokken zijn.

Omdat het aantal ongelukken in het fietsverkeer de laatste jaren toeneemt en het aantal fietsers stijgt, ziet de Raad voldoende aanleiding voor een breed onderzoek naar veiligheid van het fietsverkeer. Dit ondanks het feit dat het ministerie van IenM onlangs nog enkele

rapporten liet verschijnen over oorzaken van en oplossingen voor enkelvoudige fietsongevallen.

Ongevallen tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer worden niet onderzocht, omdat hierbij al veel bekend is over de oorzaken en mogelijke oplossingen, aldus de Onderzoeksraad.

Per jaar vallen er circa 50 doden en ruim 9.000 ernstig gewonden in het fietsverkeer, waarbij geen auto's of vrachtauto's zijn betrokken. Doordat het aantal fietsers en de variatie aan voer-

tuigen op het fietspad blijft stijgen, zal naar verwachting ook het aantal ernstige ongelukken toenemen. Omdat er daarnaast relatief weinig kennis is over ongevallen in het fietsverkeer en deze ook vrijwel niet geregistreerd worden, verwacht de Raad dat er veel mogelijkheden zijn om de veiligheid te verbeteren. Het onderzoek richt zich zowel op het gedrag van fietsers als op de diversiteit van voertuigen en de infrastructuur. Naar verwachting zal dit onderzoek ongeveer een jaar in beslag nemen. ♦ *Bron: verkeersnet*