



De Schakel

Informatieblad voor de aangesloten verenigingen

Nr. 44, september 2014

De meeste mensen zullen inmiddels weer terug zijn van vakantie. Vakantie, meestal een periode van ontdekken, genieten, tot rust komen, even niet gestuurd door de klok. Inmiddels zijn de kinderen en jongeren alweer naar school. De eerste verkeersmarkten zijn achter de rug en we maken ons op voor een druk seizoen. Een seizoen met veel activiteiten op het gebied van verkeerseducatie, maar ook vol met contacten met jullie en het geven van informatie over ons vakgebied. Schreef ik u vorige keer nog over het T-rijbewijs dat in zou gaan per 1 januari 2015, inmiddels is bekend dat het is uitgesteld, waarschijnlijk naar 1 juli 2015. Het uitstel is vervelend, maar we hopen dat van uitstel nu geen afstel komt! ♦ Mve

Dramatische daling slagingspercentage theorie-examens CBR

Het gemiddelde slagingspercentage voor het theorie-examen B is in de afgelopen dertien jaar met maar liefst 9,2 procentpunten gedaald. Waar het in 2001 nog op 54,1 procent lag, werd in 2013 een gemiddeld percentage van 44,9 geregistreerd. In het eerste half jaar van 2014 is het getal overigens nog verder gezakt. In het eerste kwartaal van dit jaar werd een gemiddeld slagingspercentage van 44,1 procent genoteerd. In het tweede kwartaal ging het

zelfs om niet meer dan 39,3 procent. Dat blijkt uit cijfers van het CBR. De meest recente daling wordt waarschijnlijk veroorzaakt door fraudepreventie bij theorie-examens.

De jaarlijkse gemiddelde slagingspercentages van het theorie-examen voor het B-rijbewijs laten over het algemeen een flinke dalende trend zien. De daling was het grootst in 2003, toen het percentage van 55,5 naar 49,3 ging. Dat is een ver-

schil van 6,2 procentpunten. Mogelijk omdat het CBR rond die tijd een groot aantal vragen in het examen veranderde van ja/nee-vragen in vragen in de ABC-vorm. De grootste stijging van het slagingspercentage werd geregistreerd in 2009. Het percentage veranderde van 48,2 in 51 procent. Een toename van 2,8 procentpunten.

In de periode van 2001 tot en met 2013 was het gemiddelde slagingspercentage 49 procent. Met een gemiddelde



slagkans van 41,7 procent in de eerste twee kwartalen van dit jaar, ligt de kans dat een B-kandidaat zijn theorie-examen haalt anno 2014 dus ver onder het gemiddelde van de afgelopen jaren. Het CBR stelt dat de daling waarschijnlijk van doen heeft met haar inspanningen op het gebied van fraudepreventie. "We verversen onze vragen met regelmaat, maken structureel gebruik van sweepers, trainen onze medewerkers op het gebied van identiteitsfraude en zijn recent een proef met detectiepoortjes gestart. We kunnen natuurlijk niet honderd procent hardmaken dat onze maatregelen de oorzaak van de daling zijn. Maar dat zulke maatregelen effect hebben op slagingspercentages, dat ligt wel erg voor de hand", aldus Irene Heldens van het bureau voor rijvaardigheidsbewijzen.

Het CBR heeft naar eigen zeggen fors aan de theorie-vragen gesleuteld, zodat 'plaatjes leren' geen zin heeft. "Dit onder andere wegens partijen die zeggen onze vragen en de antwoorden daarop te hebben. Kandidaten moeten de vragen en situaties in het theorie-examen daardoor echt begrijpen om goed te kunnen antwoorden", zo laat Heldens weten.

Iemand die goed voorbereid is, heeft daar dus geen hinder van, zo stelt ze. "Maar een persoon die niet leert of alleen maar plaatjes in zijn hoofd stamp, die zal gewoon weer terug moeten komen." Ze verwacht overigens dat het percentage in de loop der tijd weer wat aan gaat trekken. "Als kandidaten doorkrijgen dat er steeds strenger gecontroleerd wordt, zal uiteindelijk waarschijnlijk beter worden geleerd. De sweepers zijn al zo'n anderhalf tot twee jaar in gebruik, maar de detectiepoorten waren daar recent nog een schep bovenop en hebben de controle intensief aangescherpt."

Karel Valkenburg, directeur van Smit Rijsschoolservice stelt het lastig te vinden de vinger op de precieze oorzaak van de

daling te leggen. "Daar kunnen we alleen naar gissen. Fraudepreventie kan inderdaad een effect op de cijfers hebben gehad, dat is een logische verklaring. Daarnaast kan het aan de veranderingen in de theorie-vragen liggen. En ik heb het idee dat we met een cultuuromslag te maken hebben. Dat kandidaten gemakzuchtiger zijn dan jaren geleden en liever op hun smartphone zitten dan een theorieboek openslaan. Maar dat is een gok: het is lastig te bewijzen."

Volgens Chris Verstappen, directeur van verkeersmiddelenleverancier Verjo, is de daling het gevolg van een heel pakket van factoren. "De algehele daling heeft waarschijnlijk van doen met het aantal uren dat tegenwoordig nog klassikaal theorieles wordt gegeven. Dat is wegens commerciële druk alleen maar aan het afnemen. Tien jaar geleden vonden er veel meer en langere theoriecursussen plaats. Veel rijbewijskandidaten denken hun examen nu met een paar spelletjes op internet wel te kunnen halen. Dat dat niet het geval is, dat blijkt ook maar weer uit de actuele cijfers van de afgelopen jaren."

"Bij de opleiding tot rij-instructeur wordt alleen nog schriftelijk getoetst of een potentiële rijinstructeur weet wat theorieles geven is. Sinds invoering van de nieuwe WRM in 2009 hoeven kandidaten niet meer in de praktijk te laten zien dat ze echt theorieles kunnen geven", zo gaat Chris Verstappen verder. "Dit terwijl leerlingen steeds meer begeleiding nodig hebben, omdat de kennis die ze moeten hebben om veilig aan het verkeer kunnen deelnemen steeds omvangrijker wordt. E-learning alleen is niet de oplossing voor veel leerlingen. Ze zien door het bos de bomen niet meer."

"Dat een kandidaat steeds meer moet weten, is ook te zien aan de omvang van een theorieboeken", zo vervolgt hij. "Theorieboeken waren in 2001 nog een

bladzijde of 190 dik. Inmiddels moeten kandidaten zo'n 250 pagina's aan informatie kennen. Dat komt onder andere door nieuwe ontwikkelingen en technologieën op het gebied van verkeer, maar ook de steeds hogere eisen die de maatschappij stelt aan de theoriekennis. Dat is weer terug te vinden in de eisen die de EU stelt aan de theorie-examens."

Verstappen verwacht overigens dat het gemiddelde slagingspercentage voor het B-rijbewijs na de implementatie van het nieuwe theorie-afnamesysteem nog verder kan dalen. "Dat is in het verleden al vaker voorgekomen na grote aanpassingen. Bij de invoering van het huidige examensysteem in 2002-2003 bijvoorbeeld was een vergelijkbaar effect te zien." Hij stelt dat zowel passief als actief afkijken met het afnamesysteem dat op stapel staat niet meer mogelijk is. "En kandidaten krijgen geen eerder gestelde vragen meer in een herexamen. Theorie kennen en begrijpen wordt dan dus echt een noodzaak", zo redeneert hij. "Dat zullen kandidaten moeten ondervinden, voordat ze echt serieus voor hun theorie-examen gaan studeren."

De leermiddelenleverancier wijst op de nieuwe wet in België die maakt dat kandidaten die twee keer zakken voor hun theorie-examen sinds begin dit jaar verplicht 12 uur theoretisch onderwijs moeten volgen bij een erkende rijsschool en een erkende theorie-docent. "Dat zou voor in Nederland ook een mooi systeem zijn", zo laat hij weten. "Als de juiste personen voor de klas staan, dan kun je daar het percentage naar mijn idee behoorlijk mee opkrikken. Maar het zal ook zorgen dat leerlingen betere en veiligere beginnende bestuurders worden. Veel rijsscholen willen wel theorieles geven, maar dan moet het ook economisch zinnig zijn. Voor niets werken kan immers niemand in Nederland."



De slagingspercentages voor theorie-examens in de motorcategorie A daalden in de afgelopen dertien jaar van 66,1 naar 54,1 procent. Een verschil van 14,2 procentpunten. Tussen 2001 en 2013 fluctueerde het percentage over-

gens steeds. De grootste daling vond in 2003 plaats, toen het slagingspercentage van 64,9 afnam tot 52,2 procent. De slaagkans voor het theorie-examen van de AM-categorie bromfiets is met 45,3 procent in 2001 en 45,5 procent in

2013 bijna gelijk gebleven. Door de jaren heen waren uitschieters te zien naar boven en beneden. In 2003 werd een percentage van 41,8 genoteerd. In 2007 was het gemiddelde 52,9 procent. *Bron: verkeerspro.nl*

Geef de pen door aan... Reinder Reen

Ik ben Reinder Reen, de oudste van een gezin met 9 kinderen. Ik ben geboren op 17 juli 1945 te Hartwerd, een dorp een paar kilometer van Bolsward. Hier is mijn avontuurlijke leven begonnen.

Mijn opleidingen: LO Bozum, 1 jaar MULO Sneek, 3 jaar LLO Sneek, daarna tot mijn diensttijd werkzaam in de veehouderij. Februari 1965: dienstplicht opleiding schutter, lader Centuriontank Amersfoort. Na 1 jaar en 2 maanden dienstplicht getekend voor 4 jaar als Technisch Specialist met een opleiding voor VAMOR voor een goede start in de burgermaatschappij. Opleiding DAF 328 op de Rij- en Tractieschool (RTS) te Eindhoven. Algemene kadervorming Roermond. Opleiding tankchauffeur op de RTS. 1 jaar AMX tankchauffeur in Ermelo daarna, in verband met mijn lichaamslengte, overplaatsing op een ander voertuig gevraagd en dat werd toegekend. Daar mijn burgeropleiding VAMOR was werd ik nu opgeleid tot militair rij-instructeur op de RTS voor de DAF 328. April 1968 geplaatst in Appingedam als militair rij-instructeur na 2 maanden terug naar de RTS voor de dagopleiding VAMOR en het examen. Daarna twee maanden naar Amsterdam Sarphatistraat als taxichauffeur in het leger voor het opdoen van extra rijervaring, daarna teruggeplaatst naar Appingedam. Oktober 1969 een half jaar voor het einde van mijn dienstverband begonnen met een autorijsschool in Appingedam (f. 10 per uur). Ik kreeg leerlingen genoeg dus april 1970 de militaire dienst verlaten. Op 15 mei 1970 getrouwd met Kniertje

Bakker, met wie ik nog steeds verkering heb.

We hebben twee kinderen, een jongen en een meisje: Ebo en Willie. In 1979 had ik weinig leerlingen, dus kijken naar andere mogelijkheden. Ik heb me toen aangemeld als oproepkracht bij een taxibedrijf voor ziekentransport (dagverpleging). Hierdoor was ik automatisch sociaal verzekerd. Ik ben toen ook begonnen met het behalen van zwemdiploma's A, B, C, D, E en reddingszwemdiploma's A en B, een jeugd zweminstructeur diploma, daarna zweminstructeur A en B en een survival cursus aan de ALO Groningen. Ik kon hierna als oproepkracht zweminstructeur/badmeester worden in Appingedam. De verdiensten waren bovendien ook beter.

Na ongeveer 5 jaar waren er weer voldoende leerlingen voor de rijsschool. Ongeveer in 1985 ben ik lid geworden van de Provinciale Groninger Contactgroep van Autorijsschoolhouders (PGCA), nu Belangenvereniging van Verkeersscholen en Instructeurs Groningen en Omstreken. In de jaren 1997 en 1998 als notulist, vervolgens van 1999 tot 2001 als secretaris en tenslotte van februari 2001 tot september 2013 als voorzitter van deze vereniging.

In oktober 2010 ben ik gestopt met het praktisch lesgeven. In 2000 heeft de PGCA zich

aangesloten bij de Stichting Bevordering Verkeerseducatie (SBV). Persoonlijk vind ik dat dit een hele goede beslissing is geweest van de PGCA.

In 2001 heb ik gesolliciteerd bij de SBV voor de cursus verkeersdocent VO en in mei 2002 ben ik met nog 25 andere collega's aan de cursus op de Noorder Hogeschool Leeuwarden (NHL) begonnen. Zo is de SBV docentenpool ontstaan, de cursus nam gedurende vier jaar al onze vrije tijd in beslag. Iedere cursus die je volgt, verhoogt je bestaans- en toepassingsmogelijkheden.

Het is een zekere club vrienden geworden. Er bestaat geen concurrentie, maar juist onderlinge samenwerking en ondersteuning.





De SBV biedt zoveel mogelijkheden voor verkeersscholen en instructeurs door het aanbieden van opleidingen en mogelijkheden tot het meewerken aan projecten. Ook nu is er net als in de jaren '79 tot '80 een dip in het aantal rijlessen, maar leden van belangenverenigingen die bij de SBV zijn aangesloten hebben meerdere ijsers in het vuur:

- ROSO trainingen verzorgen op de slipbaan Drachten.
- Opleidingen Landbouwvoertuigen.
- Het Nieuwe Rijden.
- Cursussen voor senioren - praktisch en theoretisch.
- Verkeerslessen in het voortgezet onderwijs en verkeersmarkten.
- Voorlichtingsavonden verzorgen voor rijbewijsbezitters.
- 2toDrive voor de begeleiders van deze 17-jarige automobilisten.

De 16½ jarige leerlingen zitten nog in het voortgezet onderwijs; de collega's van de docentenpool hebben op de NHL geleerd welk gedrag ze kunnen verwachten en hoe hier mee om te gaan.

De moderne leerling volgt de theorielessen via de sociale media, maar er zijn altijd leerlingen die begeleiding nodig hebben.

Een rijkschool heeft vaak te weinig leerlingen om een theorieleslokaal met up-to-date instructiemateriaal rendabel te houden.

Een oplossing is dat een rijkschool dit voor b.v. meerdere collega's doet of hiervoor een mogelijkheid aanbiedt. Denk niet aan concurreren dit kost altijd geld. Met een te lage les prijs moeten er meer uren gedraaid worden om hetzelfde bedrag binnen te krijgen, maar bedenk dat dit ook meer kosten met

zich meebrengt, meer brandstof, meer onderhoud, dus niet meer geld oplevert. En een lange werktijd heeft ook maatschappelijke gevolgen voor verenigingsleven, evenementen, enz. Denk ook aan het gezin waar de vader of de moeder vaak niet aanwezig is.

Tot slot ik ben 69 en wat doe ik nog? Ik ben reserve-docent voor de SBV. Ik geef dit jaar nog een theoriecursus voor zes collega's. Ik ben notulist voor Veilig Verkeer Nederland afdeling Appingedam/Delfzijl. Ik maak deel uit van de Verkeerscommissie gemeente Delfzijl. Geef iedere maandagavond zwemles aan de Damster Redding Brigade. Sport iedere dag, 1 tot 1 ½ uur fitness/fisio. Advies: kijk naar uw kwaliteiten en mogelijkheden. Onderneem wat.

Ik geef de pen door aan Geert Rode.

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 het 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 omstandighe-

den, 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 komen 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 promotie-teamlid 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. Data (iedere leerling doet maar één keer mee!):

- 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 plaats voor maximaal 20 leerlingen. Deelname is gratis. Opgeven kan via marjolein@stichtingsbv.nl. Daarnaast wordt alleen het onderdeel van de alcohol- en drugsvoorlichting ook gegeven bij rijsscholen thuis indien ze zelf theorie geven. Wie hiervoor belangstelling heeft of hier meer over wil weten, kan contact opnemen met de SBV.





Toekomst RIS waarschijnlijk later dit jaar duidelijk

Het CBR verwacht later dit jaar duidelijkheid te kunnen geven over de toekomst van de Rijopleiding In Stappen (RIS). Momenteel is een werkgroep bezig met het formuleren van een aanbeveling voor de toekomst van de RIS. Maar binnen de branche doen al enige tijd verschillende verhalen de ronde over een al definitieve afsluiting van het project per 2017. Dit omdat het CBR meer modulaire elementen in het reguliere B-examen wil verwerken. De CBR-woordvoerder stelt echter dat er nog geen besluiten zijn genomen. "Op dit moment zijn we nog met de branchepartijen in overleg over de denkrichtingen."

Een werkgroep, waarin onder ander Bovag, FAM, VRB, LBVI en CBR vertegenwoordigd zijn, is momenteel bezig om te bekijken of de huidige reguliere B-rijopleiding herzien moet worden en op welke manier. Vanuit die groep wordt naar verluidt binnenkort een voorstel naar minister van Infrastructuur en Milieu gestuurd. Het gaat daarbij om een advies. De minister kan die aanbeveling als richtlijn voor verdere besluitvorming gebruiken. Binnen de rijschoolbranche gaan al een tijdje geruchten over afschaffing van het RIS-examen voor B-kandidaten per 2017. Maar volgens het CBR worden voorsnog alleen gesprekken gevoerd over mogelijke manieren om de rijopleiding en het daarbij behorende examen een kwaliteitsimpuls te geven.

Het CBR doet dat vanuit het examen-oogpunt, de brancheverenigingen vanuit de opleiding. Het is nu nog te vroeg om er verder iets over te zeggen. Minister Schultz van Haegen zou drie criteria geformuleerd hebben, die in het oog gehouden moeten worden bij een eventuele aanpassing van het huidige praktijkexamen. Te weten: het mag niet te duur worden en het moet voldoen aan de principes van vrijheid van onderwijs en vrijheid van ondernemerschap.

Voorsnog kan het dus nog alle kanten op, zo stellen verschillende bronnen. Er bestaat bijvoorbeeld de mogelijkheid dat er één nieuwe examenvorm komt die het reguliere examen én het RIS-examen vervangt. Maar het is ook mogelijk dat de minister niets ziet in het voorstel van de werkgroep en besluit alles bij het oude te laten. In dat geval zou het RIS-examen naast het reguliere examen gehanteerd worden.

Omdat de leerlingenaantallen van de RIS-opleiding met 10.000 aangevraagde examens in 2012 achterbleven bij de verwachtingen, voerde het CBR vorig jaar een RIS-evaluatie uit. In de branche bestaat een breed draagvlak voor modulair opleiden, zo werd op basis van de bevindingen door het CBR gesteld. "De betrokkenen vinden dat een modulaire rijopleiding een vorm van kwaliteitsgarantie is en daarmee kan bijdragen aan de professionalisering van de branche."

In 2008 werd het 'zelfstandig rijden' uit de RIS-methode al aan het reguliere B-examen toegevoegd. Na de evaluatie in 2013 kwam het CBR met het voornemen om meer elementen uit de modulaire opleidingsmethode in het examen te integreren. Het CBR stelde toen dat ook met de toevoeging van verschillende modulaire elementen in het B-examen, de Rijopleiding In Stappen gewoon zou blijven bestaan. In hoeverre inmiddels wél over een einddatum van het RIS-project gesproken is, is voorsnog niet duidelijk.

De Rijopleiding In Stappen is een methode waarbij leerlingen stapsgewijs leren rijden. Zo bestaat de eerste stap bijvoorbeeld uit huiswerkopdrachten en mag die fase pas worden afgesloten als de kandidaat de stap voldoende beheerst. Gedurende het traject worden vier verschillende modules doorlopen en afgesloten met een toets.

RIS maakt gebruik van specifieke begrippen. Wanneer een rijinstructeur bijvoorbeeld aangeeft dat de leerling moet 'scannen', dan zal de leerling een rijtje handelingen op kunnen dreunen: 200 meter vooruitkijken, blik niet fixeren, binnenspiegel controleren, voor de auto kijken en buitenspiegels controleren. Na het praktijkexamen, dat overigens overeenkomt met het reguliere examen, wordt de feedback ook in RIS-begrippen gegeven.

SBV-'baandagen' VEC 2014

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 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.





Nog weinig bekend over effecten onbewuste gedragsbeïnvloeding

Hoe voorkom je dat mensen in de trein praten in stiltecoupés? De NS keek of het afbeelden van boekenplanken op de wanden scheelde. En dat werkte. Een voorbeeld van onbewuste gedragsbeïnvloeding die ook elders binnen de verkeerssector steeds vaker wordt uitprobeerde.

Zo was er recent nog een experiment waarbij van een getekend hinkelpad op straat de gemiddelde snelheid van automobilisten met 3 km/uur wist te drukken. En ook pepermuntgeur in de auto bleek de snelheid te verlagen. En ook een experiment met een pianotrap naast de roltrap (het gebruik van gewone trap nam met 60 procent toe) trok de aandacht.

Het zijn voorbeelden van wat in de gedragspsychologie wordt aangeduid als 'priming'. De SWOV onderzocht of dergelijke mechanismen breder zijn in te zetten om verkeersgedrag te beïnvloeden, maar in de praktijk valt dat nogal tegen. De titel van het onderzoek zegt het al een beetje: 'Een duwtje in de goede richting: verkeersveilig gedrag'.

Want zelden of nooit worden blijvende effecten gemeten van een dergelijke aanpak. Misschien zijn die er ook niet, maar in ieder geval is er nauwelijks overtuigend wetenschappelijk onderzoek over te vinden, aldus de SWOV. Daarom besloot men zelf tot een wetenschappelijk uit te voeren waarbij werd nagegaan of basisschoolleerlingen door middel van priming ertoe bewogen kunnen worden om uit zichzelf een fietshelm op te zetten.

De priming werd tot stand gebracht door de kinderen een woordzoeker te laten oplossen waarin woorden waren opgenomen die een associatie hadden met de fietshelm. Een controlegroep loste ook een woordzoeker op, maar met neutrale woorden. Echter, de geprimeerde kinderen bleken niet significant vaker spontaan een fietshelm op te zetten dan de niet-geprimeerde kinderen. Een effect van de prime kon in dit geval dus niet worden aangetoond, aldus de SWOV.

Gezien de beperkte onderbouwing van de priming-resultaten vraagt de SWOV

zich af of priming, als het al bestaat, wel robuust genoeg is om als praktisch middel gebruikt te kunnen worden voor gedragsverandering.

'Enkele studies leken wel effect te laten zien, maar de generaliseerbaarheid naar tijd en plaats blijft een issue. Eigenlijk kan geconcludeerd worden dat duurzame gedragsverandering onder invloed alleen zou kunnen werken als de prime continu aanwezig is, net zo lang tot het gedrag een gewoonte is geworden.'

De conclusie ten aanzien van de effecten van priming gelden tot op zekere hoogte ook voor andere gedragspsychologische methoden, zoals bijvoorbeeld framing of gebruik maken van sociale normen.

Ze zouden wellicht kunnen worden toegepast binnen de werkeereld, maar de resultaten tot nu toe zijn zeker voor de langere termijn nog niet hard gemaakt. Of het 'werkt' alleen als aan een groot aantal voorwaarden wordt voldaan. *Bron: verkeersnet*

Gratis training Drive Clean 2014

Ook in 2014 organiseert de SBV weer samen met ResponsibleYoung Drivers (RYD) een aantal avonden voor jongeren die in opleiding zijn voor het 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 promotie-teamlid van ResponsibleYoung 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.

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

- 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 plaats voor maximaal 20 leerlingen. Deelname is gratis. Opgeven kan via marjolein@stichtingsbv.nl.

Daarnaast wordt alleen het onderdeel van de alcohol- en drugsvoorlichting ook gegeven bij rijsscholen thuis indien ze zelf theorie geven. Wie hiervoor belangstelling heeft of hier meer over wil weten, kan contact opnemen met de SBV.



Applicaties najaar 2014

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

2 oktober: Autisme en AD(H)D tijdens de rijles: € 190 voor de theorie (ook RIS). Telt mee voor 2 dagdelen.

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.

21 oktober: Faalangstinstructeur: € 130 euro voor de theorie (ook RIS). Telt mee voor 2 dagdelen.

Ook geschikt voor RIS-instructeurs. Je kan alleen deze theoriedag 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.

4 november: Coaching en Feedback geven : € 150 (ook RIS). Telt mee voor 2 dagdelen.

In deze cursus wordt er aandacht besteed aan het coachen van een leerling tijdens de praktijkles. Instructie geven is één, maar coachen is ook zeer belangrijk. Wat is het verschil hiertussen en hoe pas je dit toe in de praktijk? Hierbij wordt o.a. gebruik gemaakt van de doel-middelmethode. Ook moet met de term 'lerend leren' kunnen verklaren en hoe ga je om met verschillende leerstijlen. Verder zijn er een aantal tips over hoe je op de juiste wijze feedback geeft. Het bovenstaande en nog een aantal andere zaken komt aan de orde. Al deze onderdelen komen ook weer kijken bij uw praktische begeleiding.

Opgeven kan via marjolein@stichting_sbv.nl of 0512-544610



Kantoorgegevens

Knobben 100 • 9202 XJ Drachten
(0512) 544 610
• Sijtze Aukema (058 215 1980)
sijtze@stichtingsbv.nl
• Marjolein van Eek (06 231 64 181)
marjolein@stichtingsbv.nl
• Anjo Hiemstra (op ma en vrij-morgen)
anjo@stichtingsbv.nl
• Willem Vreeling (06 53 29 74 73)
willem@stichtingsbv.nl

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

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

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

Meppel:
Secretaris N. ten Kate
Zuiderlaan 199, 7944 EE Meppel
(0522) 244 366
info@rijsholenmeppel.nl

PGCA:
Secretaris W. Rozema
Jonkerslaan 44, 9843 BT Grijpskerk
(06) 513 43 570
autorijsschool_rozema@lycos.nl

VBR
Secretaris J. Verwimp
Pomp maker 12b, 8447 GJ Heerenveen
(06) 479 66 383
secr@vbrheerenveen.nl





Rijschoolbranche leidt 75.000 jongeren op voor 2toDrive

Sinds de start van de pilot 2toDrive in november 2011, hebben 75.000 jongeren vervroegd hun rijbewijs gehaald. En het aandeel 2toDrivers lijkt te blijven groeien. In 2013 legden iedere maand nog gemiddeld 5.000 17-jarigen een auto-examen af. Dit jaar steeg het aantal naar een gemiddelde van 6.000. Dat meldt het CBR.

Het gemiddelde slagingspercentage bij de 2toDrive-leerlingen ligt nog steeds boven dat van reguliere examenkandidaten. Voor de 17-jarigen is dat percentage met 55,5 procent 7,3 procentpunten hoger dan bij kandidaten van 18 jaar en ouder die een praktijkexamen voor de B-categorie afleggen, zo blijkt uit recente cijfers.

Volgens Stichting TeamAlert, die de communicatie rondom de pilot verzorgt, heeft de hogere score mogelijk te maken met de motivatie van de jongere groep om hun rijbewijs te halen. "De hogere score van de 2toDrivers is niet wetenschappelijk onderzocht. Maar 17-jarigen nemen hun rijopleiding serieus en worden daarbij ondersteund door hun ouders, die in de meeste gevallen optreden als coach."

In 2011 stond de teller van het aantal geslaagde 2toDrivers op 11.000. In november 2013, na twee jaar 2toDrive, waren er nog zo'n 34.000 jonge rijbewijsbezitter bijgekomen. En sinds die tijd kunnen er nog zo'n 30.000 bij opgeteld

worden, zo blijkt uit de laatste tussenstanden.

2toDrive is een experiment met een looptijd van maximaal zes jaar. Het is een proef van het ministerie van Infrastructuur en Milieu die de verkeersveiligheid moet vergroten. Ervaringen in het buitenland hebben immers aangetoond dat begeleid rijden een goede manier is om de kans op ongelukken bij jonge bestuurders terug te dringen.

Zo tonen proeven in Duitsland aan dat jongeren 20 procent minder ongevallen veroorzaken en 30 procent minder overtredingen begaan als ze eerst onder begeleiding van een coach hebben gereden, aldus TeamAlert. Op dit moment wordt onderzocht of dat in Nederland ook het geval is. Als de evaluatie van het experiment in 2015 goed uitpakt, is het de bedoeling dat deze vorm van begeleid rijden definitief wordt ingevoerd. *Bron: verkeerspro*

Sudoku

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

Reserveer vast in uw agenda:

**13 november 2014
Informatieavond SBV
Van der Valk Drachten
Uitnodigingen volgen!**

Oplossing vorige keer

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