



stichting bevordering
verkeerseducatie



De Schakel

Informatieblad voor de aangesloten verenigingen

Nr. 55, december 2016

We zitten op dit moment in de donkere dagen voor kerst. Donkere dagen vanwege de lange nachten en de korte dagen. Donkere dagen waarin het extra belangrijk is om in het verkeer goed zichtbaar te zijn. Veel mensen gaan naar school/werk in het donker en komen ook thuis in het donker. Verlichting is belangrijk, dan word je beter gezien door medeweggebruikers en is de kans op ongelukken kleiner. Jongeren die rijlessen krij-

gen, ontdekken dan hoe lastig het is als fietsers hun verlichting niet op orde hebben. Het belang van goede verlichting kan niet vaak genoeg benadrukt worden!

Die donkere dagen zijn tegelijk ook lichte dagen: hoeveel kerstverlichting kom je op het moment niet tegen? We kunnen het dus wel! Wij als SBV wensen u allen goede feestdagen toe met uw dierbaren. Op naar een veilig en gezond 2017! ♦ Mve

SBV-informatieavond

Op 24 november jl. was de jaarlijkse informatieavond van de SBV. Op deze avond hadden we meerdere gastsprekers. Na een kort openingswoord van onze voorzitter Tom Metz werd het programma geopend met een presentatie van het ROF over het nieuwe werkplan 2017.

Evelien Karrenbelt van het ROF vertelde over dit nieuw opgezette werkplan. Vervolgens werden de nieuwste ontwikkelingen gemeld door het IBKI. Marcel Duisselkötter en Henk Burghout namen afwisselend de microfoon in handen. Het verhaal van traffic informer Freerk Kloosterman, slachtoffer van een verkeersongeluk, gepresenteerd door NAH-zorg, emotioneerde de ongeveer 120 aanwezigen in de zaal.

Bij het verhaal van het CBR, verteld door Alwin Hoven, ontstond discussie, met name over de controles van de WRM-passen.

Na de pauze was het woord aan Pieter Folkertsma van Responsible Young Drivers, die samen met de SBV Drive Clean organiseert. De afsluiting was voor de SBV zelf, die de nieuwste filmpjes van SBV-projecten presenteerde.

Veel mensen bleven na afloop om na te praten met elkaar. Om 23.15 uur vertrokken de laatsten om richting huis te gaan.





Rijscholenvereniging Meppel e.o.

Deel uitmakend van het bestuur van bovengenoemde vereniging kwam van voorzitter Jan van Veen de vraag: "Goh Ed, wil jij een stukje schrijven voor de Schakel? Want ik kom er niet aan toe." Nu zijn we onderling in deze vereniging erg behulpzaam, dus ben ik op een moment dat het mij paste er even voor gaan zitten en heb ik even gepekerd wat nu te vertellen.

Laat ik me eerst even voorstellen, mijn naam is Ed Sterk en ben sinds 2011 rijinstructeur/rijschoolhouder in Steenwijk. Toen ik eenmaal op de weg reed als instructeur vroeg ik mij af of er ook enige samenwerking zou zijn bij de rij scholen en via ex-collega Aad de Knecht en huidige collega Peter Bonte kreeg ik de informatie dat er een rij scholenvereniging Meppel bestaat. Peter vertelde me dat de motorinstructeurs jaren terug de handen ineengeslagen hebben om een mooi afgesloten oefenterrein te huren voor de Bijzondere Verrichtingen. Ongeveer 10 jaar terug is toen De Tippe in Staphorst gehuurd en inmiddels neemt het CBR al jaren op deze locatie ook de AVB-examens af en zijn er inmiddels uit omliggende plaatsen als Dedemsvaart, Nieuwleusen en Zuidwolde al collega's ook lid van deze club geworden.

Eén van de dingen die ik belangrijk vind, is samenwerking, dus iedere concurrent is eerder een collega en ik was ook blij dat er in mijn regio een vereniging is waar ik lid van kon worden. Voordelen die ik zie zijn: spreekbuis naar gemeente, gesprekspartner richting CBR, ruimere info over belangrijke zaken c.q. partners in de rij schoolwereld en zeker niet onbelangrijk "in gesprek zijn met je collega's." Want dat er soms wat speelt in de rij scholenwereld valt via de media te bespeuren. Om maar een aantal onderwerpen even bij naam te noemen: rijles in natura, fraude bij theorie-examen, rijbewijs kopen bij CBR i.p.v. echt examen doen, belastingdienstonderzoeken, nieuwe WRM (praktische bijscholing) en ik zal zeker er nog wat zijn vergeten. Ik zal in dit stukje daar verder niets over schrijven of een mening ventileren, want dat wordt in pers al wel gedaan.

Trials-instructeurs gezocht

Ter uitbreiding van de Trials-poule is men op zoek naar goede, enthousiaste en betrokken instructeurs. De tarieven (2017) zijn voor alle instructeurs in alle regio's gelijk.

B instructeur met eigen voertuig per dag:	300,-
C instructeur met eigen voertuig per dag:	500,-
Instructeur zonder voertuig per dag:	250,-

Begin 2017 worden alle Trials-instructeurs opnieuw getraind.

E: info@trials.nl

I: www.trials.nl

In gesprek met je collega's is wel iets waar wat over te vertellen is. Tijdens een jaarlijks uitje of dat nu bij de eindejaarsuitkering is (grapje bedoel natuurlijk borrel i.p.v. uitkering) of bij een zomeractiviteit, je hoort meer en ventileert en je leert dus van elkaar. Uiteraard gaat het meeste over examinatoren, CBR, bijscholing en brancheverenigingen, maar ook dat zijn dingen die belangrijk zijn voor de continuïteit van je rij school. Ik leer nog iedere dag van mijn leerlingen en als ik dan ook nog eens kennis kan vergaren van mijn collega's en omgekeerd is dat mooi meegenomen. Wat ik in ieder geval wel ervaar bij het lesgeven is, dat als je een brede maatschappelijke kennis hebt er een goed contact met je leerlingen ontstaat en je een goede sfeer in de auto kan creëren, waardoor de rijles leuk en leerzaam is en vaak leer jezelf ook wat van je leerlingen, waardoor je eigen kennis ook toeneemt. Volgens mij blijven we er ook jong bij of heb ik dat verkeerd?



Misschien is het ook leuk om eens te vertellen wat ik belangrijk vind bij de rij instructie en dan niet het eigenlijke lesgeven, maar de zaken eromheen. Allereerst de leerling, zoals al eerder genoemd, een goede sfeer in de auto bieden. Ook belangrijk is om de ouders erbij te betrekken indien de leerling nog thuis woont. Zij zijn vaak een ondersteunende factor bij zowel extrinsieke motivatie als intrinsiek. Vergeet nooit bij thuisgesprekken (kennismaking) andere kinderen of aanwezigen je even voor te stellen (belangrijk voor de toekomst wellicht). Netwerken is, ook al vaak gezegd, belangrijk en onderschat het niet. Het levert vroeg of laat leerlingen op. Ik blijf ook in contact met mijn leerlingen na het slagen, bijv. verjaardagen via Facebook, gesprekjes als ik ze tegenkom. Ze krijgen ook een presentje van de rij school bij slagen. Het werkt bij mij in ieder geval en zo zal iedereen zijn eigen marketing hebben en uitvoeren. Op prijs werken gaat in ieder geval niet werken, is mijn ervaring (als vertegenwoordiger in het verleden).

Ik denk dat het nu eens tijd wordt om de vingers rust te gunnen na al dit typen en sluit ook af met een welgemeend succes voor een ieder die dit leest en met uiteraard de groeten uit Meppel en Steenwijk. ♦ Ed Sterk



Gratis training op slipbaan voor rijsschoolleerlingen

Ook in 2017 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 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 promotieeamlid 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

gevaaren en zelf verantwoordelijkheid hierin nemen.

Data voor 2017:

- Dinsdag 17 januari
- Donderdag 16 februari
- Dinsdag 14 maart
- Dinsdag 18 april
- Donderdag 18 mei
- Donderdag 8 juni
- Dinsdag 4 juli
- Dinsdag 26 september
- Dinsdag 17 oktober
- Dinsdag 14 november

De training is op avond van 19.15 tot uiterlijk 21.30 uur.

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

Naast de training op de slipbaan kan het onderdeel van de alcohol- en drugsvoorlichting ook 'los' gegeven worden op de eigen locatie van rijsscholen die zelf theorieles verzorgen. Wie hiervoor belangstelling heeft of hier meer over wil weten, kan contact opnemen met de SBV.



Kantoorgegevens

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

- Mw. Marjolein van Eek, 06 231 64 181
marjolein@stichtingsbv.nl
- Mw. Anjo Hiemstra (op maandag de hele dag en vrijdagmorgen)
anjo@stichtingsbv.nl
- Mw. Dirkje Nynke Tibma, (aanwezig: maandag) dirkje@stichtingsbv.nl
- Dhr. Willem Vreeling, 06 5329 7473
willem@stichtingsbv.nl
- Mw. Tessa Witteveen, 06 4409 5726
tessa@stichtingsbv.nl
- Mw. Rixt Sinnema, 06 1547 7976
rix@stichtingsbv.nl

ABL

Secretaris mw. Lia Schutte
(0512) 511 562
liaschutte@chello.nl

AA&O

Secretaris dhr. Fokko Werkman
06 2222 4319
info@aawerkman.nl

B14

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

Meppel

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

PGCA

Secretaris dhr. G. de Vries,
06 5025 4226
info@autorijsschooldevries.nl

VBR

Secretaris Mw. Geertje Wassenaar
06 2893 5743
info@vbrheerenveen.nl





SBV-'baandagen' VEC 2017

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

U kunt een of meer dagen en/of dagdelen vastleggen bij de SBV om op de slipbaan te trainen. Ook het plateau is te huren. De kosten voor de slipbaan zijn vanaf 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.



Applicaties 2017

Dinsdag 14 februari Verkeerskunde

In deze cursus gaat het over de verkeersveiligheid in het algemeen. Ook komt Duurzaam Veilig ter sprake. Begrippen als stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen, statusonderkenning en vergevingsgezinde weg worden behandeld. Tevens worden de nieuwe markeringen besproken en allerlei maatregelen om de weg zo veilig mogelijk te maken. Kosten € 130,-

Maandag 27 februari en maandag 6 maart NLP Basiskennis NLP tijdens de rijles

De NLP-cursus (neurolinguïstisch programmeren) maakt verschillende vormen van communicatie en gedrag inzichtelijk en daardoor kan de communicatie verbeteren. Dit zorgt voor persoonlijke groei en betere rijlessen. De bijscholing bevat veel praktijkoefeningen. Vandaar 4 dagdelen. Kosten € 260,-

Donderdag 23 maart Alcohol en drugs

Tijdens deze bijscholing krijgt u inzicht in het alcoholgebruik, drugsgebruik, gebruik van medicijnen, (overmatige) vermoeidheid, slaapdeprivatie in combinatie met het rijgedrag tijdens rijlessen en het besturen van voertuigen. Daarnaast is het vroegtijdig signaleren van het gebruik van genoemde middelen een onderdeel dat bijdraagt aan een hogere verkeersveiligheid. U kan door deze bijscholing de leerling tijdens de rijlessen bewust(er) maken van de invloed en de gevolgen van alcohol, drugs en medicijnen. Kosten € 130,-

Column

Het jaar is weer bijna voorbij, dus is het weer tijd om te evalueren. Een bewogen jaar voor de SBV met wederom een sterke stijging van het aantal verkeersmarkten, lessen, remdemonstraties, landbouwvoorlichtingen, scootmobieltrainingen en zo kan ik nog wel even doorgaan...

Docenten, waar we om verschillende redenen afscheid van moesten nemen, werden opgevolgd door een nieuwe lichter en ook nu staat er een volgende groep te trappelen van ongeduld, om met de opleiding te mogen beginnen.

Om de werkdruk van de docenten enigszins te verminderen, werd aan het einde van de vaak iets te natte zomer besloten, om de verplichte nascholing dit jaar af te sluiten met een "teambuildingsuitje". Met drie platbodems (volgens de geleerden 'skuitsjes' genaamd), werd het ruime sop gekozen en werd een verbeterde strijd gevoerd op het natte water, waarbij geen enkel middel werd geschuwd om de felbegeerde 1e plaats binnen te slepen.

Ikzelf was benoemd tot touwvasthouder op de "Jonge Rein", het schip van voormalig schaatsmarathoncrack Rein Jonker en zijn zoon Erik. Rein was tijdens de Elfstedentocht in 1986 sneu 2e geworden achter Evert van Benthem, omdat een cameraman op een motor het nodig vond, om over hem heen te rijden en had dus een broertje dood aan verliezen.

Met twee vingers in de neus (ik hoefde het touw dus niet eens vast te houden) werden wij dan ook kampioen en dit werd na afloop uitbundig gevierd bij de "Chinees".

Zoals zo vaak, wiene we wer moai fuort en ondanks wat verdraaide knieën, een hardnekkige "hangover" van de Grouster merke, twee verdwaalde schoonouders út Burgum en af en toe een protestvlag in het want, konden we onder de klanken van een Chinese André Hazes de dag vrolijk gestemd afsluiten.

Th. K. Uw rijdende reporter.



Jongeren en ouderen vormen grootste risico in verkeer

Jonge bestuurders vormen samen met ouderen de grootste risicogroep in het verkeer. Dat blijkt uit de Risicomonitor Verkeer, een rapport van het Verbond van Verzekeraars. Het aantal ongevallen in het verkeer waarbij auto's betrokken zijn, is het afgelopen jaar toegenomen. Het aantal particuliere schadeclaims na aanrijdingen steeg vorig jaar met 8 procent naar 502.000. Vorig jaar ging het nog om 462.000 schadeclaims.

Het Centrum voor Verzekeringstatistiek (CVS) van het Verbond van Verzekeraars zag het totaal aantal verkeersclaims, waaronder ook vrachtauto's, bestelbussen en leaseauto's, toenemen met 6,5 procent tot 841.000. Deze cijfers lopen parallel met de toename van het aantal verkeersdoden, van 570 naar 621 in 2015. Op basis van leeftijd en claims in combinatie met het aantal afgelegde kilometers vormen jonge en oudere bestuurders de grootste risicogroepen in het verkeer, zo blijkt uit de Risicomonitor Verkeer.

Afleiding is vermoedelijk één van de belangrijkste oorzaken van de stijging van het aantal ongelukken. Het Verbond van Verzekeraars wil een grondig onderzoek naar het oprukken van de smartphone in het verkeer. "Echt harde cijfers over slingerende en onoplettende bestuurders en fietsers zijn er niet", zegt algemeen directeur Richard Weurding van het Verbond. "Telefoongebruik achter het stuur is strafbaar, maar handhaving heeft weinig prioriteit. Dat verandert ongetwijfeld als de samenleving de schade echt onder ogen krijgt."

Verzekeraars vinden dat verkeersveiligheid meer urgentie verdient. Ook handhaving van huftergedrag in het verkeer zou meer prioriteit moeten krijgen. Een volgend kabinet zou een 'Deltaplan verkeersveiligheid' moeten ontwikkelen en daar meer geld voor moeten vrijmaken. Zo wijzen ze op het rijvaardigheidsprogramma Safety Deal Jonge Automobilisten, waarbij het rijvaardigheidsprogramma Trials centraal staat. Jonge automobilisten die de een-

daagse rijvaardigheidstraining volgen, rijden 25 procent minder schade dan jongeren die dat niet doen, stelt het Verbond van Verzekeraars.

Met onder meer Veilig Verkeer Nederland en seniorenorganisatie ANBO willen verzekeraars ook ouderen in het verkeer beter begeleiden met de Safety Deal voor oudere automobilisten. Dit gebeurt door middel van online verkeerstoetsen en opfriscursussen.

De Risicomonitor Verkeer laat net als vorig jaar grote regionale verschillen zien. Op Limburg na steeg in alle provincies het aantal verkeersclaims. In Groningen (21,8 claims per 1.000 inwoners) en Drenthe (22) noteerden verzekeraars de minste claims. In Noord-Brabant (37,5) en Limburg (35,3) wordt het meeste geclaimd. Dat motorrijders in het voorjaar de weg opgaan is ook goed terug te zien in de cijfers: in de warmere maanden stijgt het aantal ongevallen naar ruim boven de 150 per week.

◆ Bron: verkeerspro.nl

Stagiaire

Hallo, laat ik me even voorstellen. Mijn naam is Hillo van der Meulen, ik studeer verkeerskunde op de Noordelijke Hogeschool Leeuwarden en ik loop vanaf 5 september een half jaar stage bij de SBV. Ik ga tijdens deze periode onderzoek doen naar de effecten van de verkeerslessen van de SBV, die uitgevoerd worden op middelbare scholen.

De laatste jaren wordt steeds vaker gesproken over de effectmeting van verkeerseducatie en het belang hiervan. De effectmetingen die tot op heden zijn uitgevoerd, zijn gedaan door middel van vragenlijsten vooraf en achteraf. De effectmeting waar ik mee bezig ben is op basis van observatieonderzoek.

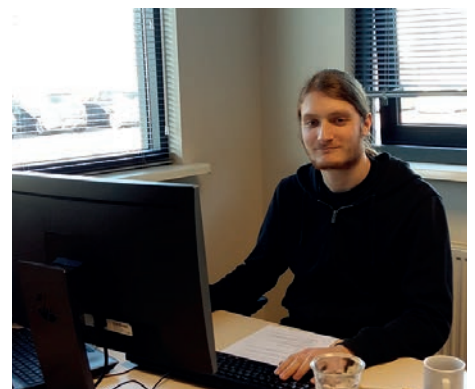
In dit onderzoek zijn scholieren van het Vakcollege Sevenwolden te Heerenveen

drie keer geobserveerd tijdens het fietsen. Eén keer voordat ze verkeerseducatie kregen, één keer vlak nadat ze verkeerseducatie hadden gevolgd en nog eens een week nadat ze de educatie kregen. Vervolgens zijn de beelden geanalyseerd om te kijken of het gedrag van de scholieren is veranderd.

Het gedrag waarop de leerlingen gecontroleerd worden is het fietsen met de mobiel in de hand en oordopjes in. Zoals bekend zorgt dit gedrag voor gevaarlijke situaties. Dit gevaarlijke gedrag is niet op te lossen door het aanpassen van de infrastructuur, omdat het gebruik van mobiele telefoon of oordopjes de zintuigen en het reactievermogen beperkt.

Ook handhaving zal het probleem niet oplossen, omdat het niet om illegaal gedrag

gaat. Dit gedrag is dus alleen aan te pakken door educatie. Het enige probleem is dat het niet bekend is hoe effectief deze educatie is. Juist dit probleem wil ik dus oplossen met mijn onderzoek.





SWOV-factsheet: de invloed van het weer op verkeersveiligheid

De term 'weer' staat voor de gesteldheid van de atmosfeer, die wordt beschreven aan de hand van de luchtdruk, temperatuur, luchtvochtigheid, bewolking, wind en neerslag. Op welke manieren beïnvloedt het weer de verkeersveiligheid? Weersomstandigheden hebben invloed op zowel het ongevalsrisico als op de blootstelling aan dat risico (de expositie). Deze invloed komt vooral tot uiting bij neerslag (inclusief sneeuw en hagel), mist, laagstaande zon, wind, ijsvorming en temperatuur (hitte).

Uit onderzoek blijkt dat automobilisten hun weggedrag tijdens regenbuien aanpassen. Er wordt minder ingehaald, en men gaat langzamer en minder dicht op elkaar rijden. Het risico op een ongeval ligt bij regen echter toch hoger dan bij droog weer. De veranderingen in het rijgedrag zijn kennelijk ontoereikend om het verhoogde risico tijdens slecht weer te compenseren. Tijdens neerslag kunnen verkeersdeelnemers last hebben van beperkt zicht. Bij hevige regen- en sneeuwval kan het zicht teruglopen tot ongeveer 50 meter. Ook sprei- en spatwater van met name het vrachtverkeer kan het zicht van gemotoriseerde weggebruikers sterk verminderen. Beslagen ruiten en schermen, veroorzaakt door de hoge luchtvochtigheid tijdens regen, hinderen het zicht ook. Daarnaast kan 's nachts verblinding

optreden doordat het licht uit de koplampen van tegenliggers door water op het wegdek wordt weerkaatst. Naarmate er meer regen, sneeuw of hagel valt, zal de frictie van het wegdek afnemen. Bij regen kan dit tot 'dynamische aquaplaning' leiden. Daarbij verliest het voertuig het contact met de weg door een laag water op het wegdek, en kan het gaan slippen. De kans op aquaplaning is afhankelijk van de stroefheid van de weg, maar daarnaast uiteraard ook van de profieldiepte van de banden en de snelheid van het voertuig. Wanneer het lange tijd droog is geweest, kan bij zachte regen 'viskeuze aquaplaning' ontstaan als olieresten en stofdeeltjes samen met water voor een dunne vloeibare film op het wegdek zorgen. Wanneer het harder gaat regenen, neemt de kans op viskeuze aquaplaning weer af, doordat het wegdek wordt schoongespoeld.

Bij mist zijn de waterdruppels zo klein en licht, dat ze blijven zweven. Dit leidt tot vermindering van het zichtveld doordat het licht door de mistdruppels verstrooid wordt. Over het algemeen ontstaat mist wanneer de relatieve luchtvochtigheid 100% is. Bij mist gaan mensen over het algemeen wat langzamer rijden, maar tegelijkertijd gaan zij dicht op hun voorligger rijden. In combinatie met het verminderde zichtveld vergroot dit de

kans op ongevallen.

Ook mist kan leiden tot viskeuze aquaplaning wanneer de waterdruppels voor een dunne film op het wegdek zorgen. De op- en ondergaande zon kan het zicht van verkeersdeelnemers op het overige verkeer sterk verminderen. De zon verblindt het meest als hij laag aan de horizon staat. Dit is tot een uur na zonsopgang en vanaf een uur voor zonsopgang het geval. Automobilisten kunnen dan nog wel door de voorruit kijken, maar niet duidelijk meer zien. Ook indirect zonlicht dat wordt weerkaatst door bijvoorbeeld een glazen gebouw, geluidschermen of andere auto's, kan voor problemen zorgen. Beschenen door het zonlicht zal vuil op de ruit duidelijker zichtbaar worden en daardoor het zicht hinderen. Het zicht wordt nog eens extra aangetast wanneer het wegdek nat is, en het water op de weg het zonlicht weerkaatst.

Door windstoten kunnen relatief hoge voertuigen, zoals bussen, bestelauto's, campers, caravans en vrachtauto's, uit koers raken en in extreme gevallen zelfs kantelen. Met name op bruggen en viaducten kan dit gebeuren. Ook kunnen rondwaaierende voorwerpen, omgewaaide bomen en afgebroken takken tot verkeershinder leiden. Langzaam verkeer en motorfietsers kunnen hinder ondervinden van harde windstoten en daardoor ook hinder opleveren voor het overige verkeer. Bij wegdek met een open structuur, zoals ZOAB (Zeer Open Asfalt Beton) zullen natte weggedeelten eerder bevriezen dan bij wegdek met een dichte structuur. Bij ijzel vormt zich zo snel een laagje ijs op het ZOAB-wegdek, waardoor het zijn frictie verliest.

Een hoge temperatuur heeft vooral een psychologische en/of fysiologische effect op de bestuurder. Er is hier vanuit de literatuur echter veel minder over bekend dan over de fysieke effecten van weersomstandigheden. Volgens een Duitse studie nemen bij grote hitte de emoties toe, en reageren mensen prikkelbaarder op

SUDOKU

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

Oplossing vorige Sudoku:

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



elkaar. Daarnaast treedt volgens dezelfde studie bij hoge temperaturen bij bestuurders vermoeidheid en concentratieverlies op en neemt de reactiesnelheid af.

Hoe groot is de invloed van het weer op de verkeersveiligheid?

De afgelopen decennia zijn er verschillende onderzoeken gedaan naar het effect van weersomstandigheden op de verkeersveiligheid. Naast data van meteorologische diensten zijn ook gegevens uit de politieregistratie bruikbaar, aangezien bij verkeersongevallen ook de weersomstandigheden geregistreerd worden. Om een goede inschatting te kunnen maken van de invloed van het weer op de ongevalencijfers, dient men het gemiddelde weer als uitgangspunt te nemen. Mensen stellen zich min of meer in op het verwachte weer, en het zijn meestal extreme weersomstandigheden of plotselinge weersomslagen die een rol spelen bij fluctuaties in de ongevalencijfers.

Uit een onderzoek op Nederlandse rijkswegen blijkt het aantal ongevallen bij regenval tussen de 35 en 182% toe te nemen. IJsvorming op het wegdek leidde zelfs tot een toename tussen de 77 en 245%. IJsvorming komt echter veel minder vaak voor dan regen en heeft dus een kleinere impact op het totale aantal ongevallen.

Nederlands onderzoek naar het effect van weercondities op de verkeersveiligheid vond een verdubbeling van het aantal verkeersdoden tijdens neerslag, waarbij het effect groter was in de herfst en de winter dan in de lente en de zomer.

Weersomstandigheden zijn ook indirect van invloed op het aantal en de typen ongevallen door een verandering in de mobiliteit. De invloed van het weer op het aantal voertuigkilometers is echter in het algemeen beperkt en richt zich met name op recreatieverkeer buiten de bebouwde kom. In het woon-werkverkeer treedt nauwelijks verandering op. Weersomstandigheden hebben ook invloed op de keuze van de vervoerswijze. Bij slecht weer zijn er bijvoorbeeld minder fietsers in het verkeer aanwezig. Dit is terug te zien in de

ongevallenstatistieken: bij regen, sneeuw en mist blijkt het relatieve aandeel auto-fietsongevallen een stuk lager te zijn dan bij droog weer. Deze bevindingen worden ook ondersteund door recent SWOV-onderzoek naar de invloed van weersomstandigheden op de verkeersveiligheid. Bijleveld & Churchill zien bij neerslag een afname van het aantal ritten met weergevoelige vervoerswijzen zoals de fiets en de bromfiets.

Welke maatregelen kunnen er getroffen worden?

Het weer zelf valt uiteraard niet te beïnvloeden. De negatieve invloeden ervan op de verkeersveiligheid kunnen echter wel beperkt worden door maatregelen die zich richten op de mens, het voertuig en de weg.

Tijdens de rijopleiding wordt al aandacht besteed aan de negatieve effecten van slecht weer op de rijomstandigheden. Er worden in Nederland echter weinig campagnes gevoerd om weggebruikers te waarschuwen voor bepaalde weersomstandigheden. Wel kan Rijkswaterstaat bij zeer slechte vooruitzichten een verkeersalarm afkondigen, waarbij via de media weggebruikers gewaarschuwd worden om niet aan het verkeer deel te nemen als dit niet noodzakelijk is. Door technologische ontwikkelingen zijn er de laatste jaren steeds meer middelen gekomen om weggebruikers attent te maken op slecht weer. Mistdetectoren zoals het MIVOS (Mist Voorspel Systeem) staan opgesteld op een aantal locaties waar mist voor problemen zorgde. Zij waarschuwen de weggebruiker als hij een wegvak nadert met slecht zicht door middel van signaleringsborden boven de weg. Op deze borden zou misschien ook extra informatie over de geadviseerde volgfstanden kunnen worden doorgegeven.

Naast mistwaarschuwingssystemen zijn er ook waarschuwingssystemen voor gladheid. Deze meten continu de temperatuur van het wegdek, de relatieve luchtvochtigheid, de neerslag en de hoeveelheid dooimiddel op de weg. Met deze gegevens wordt bepaald of een (preventieve)

strooiactie dient te worden uitgevoerd om gladheid zo veel mogelijk te voorkomen. Auto's die vanaf 1 januari 1998 op de markt zijn gekomen, zijn verplicht om een mistachterlicht te hebben. Het licht bevindt zich op een vast omschreven plek op het voertuig om verwarring met de remlichten te voorkomen. Sinds 1 januari 2006 is een mistachterlicht ook wettelijk verplicht voor bijna alle aanhangwagens. Daarnaast wordt aanbevolen een attentieverhogend signaal op motorvoertuigen bij zeer krachtig remmen in te voeren. Op de markt worden regen- en winterbanden aangeboden die onder slechte weersomstandigheden voor betere grip zorgen. Technologische ontwikkelingen zoals het antiblokkeersysteem (ABS) en elektronische stabiliteitscontrole (ESC) zorgen ervoor dat auto's minder snel in de slip raken. Op vrachtwagens kunnen aanpassingen gedaan worden die bij regen voor minder opspattend water zorgen. Ten slotte kan ook het keuren van banden en ruitenwissers, zoals tijdens voertuigkeuringen gebeurt, ongevallen tijdens slechte weersomstandigheden voorkomen.

De laatste tien jaar wordt er min of meer standaard ZOAB op de Nederlandse snelwegen aangelegd. ZOAB voert regenwater beter af dan normaal asfalt. Hierdoor is er minder kans op aquaplaning en zijn de markeringen bij regen beter zichtbaar. In tegenstelling tot op normaal asfalt komt op ZOAB ook bijna geen spoorvorming voor. Bovendien is bij regenval het effect van spat- en sproeiwater aanzienlijk minder erg dan op andere wegverhardingen. De positieve effecten van ZOAB kunnen echter teniet worden gedaan door risicocompensatie van de gemiddelde weggebruiker; weggebruikers zouden tijdens regen en bij een nat wegdek met een hogere snelheid op ZOAB rijden dan dat ze op gewoon asfalt zouden hebben gedaan. Door middel van het plaatsen van een gladheidsmeldsysteem (GMS) kan een wegbeheerder bij dreigende gladheid tijdig gewaarschuwd worden om te gaan strooien. Hiertoe zijn op rijkswegen, provinciale wegen en op veel gemeentelijke wegen sensoren in het wegdek



aangebracht die diverse weerparameters in de gaten houden. Daarmee kan de kans op gladheid voor de desbetreffende locatie worden ingeschat. Ten slotte draagt kwaliteitsbewaking en onderhoud van de deklaag eraan bij om de kans op aquaplaning klein te houden.

Conclusies

Onderzoek naar weersomstandigheden heeft zich in het verleden met name gericht op de invloed van regen. Het risico

op een ongeval tijdens regen is ongeveer twee keer zo groot als bij normaal weer. Hoewel het risico tijdens mist, sneeuw en hevige windstoten waarschijnlijk nog groter is, gebeuren er in Nederland ongeveer vier keer zo veel ongevallen tijdens regen, simpelweg omdat regen veel vaker voorkomt. Naast de invloed op het risico heeft het weer ook invloed op de expositie. De invloed lijkt zich echter te beperken tot de expositie van recreatieverkeer in het weekend en tot de keuze voor de

vervoerswijze. Tijdens slecht weer zal het autoverkeer niet veel veranderen, maar het fietsverkeer zal sterk afnemen. De laatste jaren zijn wegen en voertuigen zodanig verbeterd, dat men zou verwachten dat het risico tijdens slecht weer kleiner zou zijn geworden. Wat kan meespelen is echter risicocompensatie; automobilisten kunnen verbeteringen aan voertuigen en infrastructuur compenseren door hun snelheid minder aan slechte weersomstandigheden aan te passen. ♦ Bron: SWOV.nl

Nieuwe aanwinsten voor de docentenpool

De SBV heeft een docentenpool bestaande uit 25 docenten. Deze docenten zijn rij-instructeurs die een opleiding tot docent op hbo-niveau hebben gevolgd. Deze docenten geven vanuit de SBV verkeerslessen op scholen, AZC's etc. Omdat de SBV groeit en de verkeerslessen toenemen

is de SBV op zoek gegaan naar nieuwe docenten.

Na 12 sollicitatiegesprekken hebben we uiteindelijk 5 docenten geselecteerd die in februari 2017 zullen beginnen aan de opleiding tot gastdocent verkeer. Er waren

veel geschikte docenten en de keuze voor slechts 5 was dan ook erg lastig.

Wij wensen de 5 instructeurs die gaan beginnen veel succes toe met de opleiding en hopen dat ze eind volgend jaar toegevoegd kunnen worden aan de huidige docentenpool.

Geef de pen door aan... Elly Buivenga

Mijn naam is Elly Buivenga-Buist. Mijn man en ik zijn 37 jaar geleden begonnen met de rijnschool in Grootegast. Ik was toen nog werkzaam bij mijn ouders in de zaak, een warenhuis waar ik een maatschap mee had.

Later ben ik begonnen met rijles. Want wanneer mijn man Henk eens ziek zou zijn zou ik hem kunnen vervangen, zodat het bedrijf door zou kunnen gaan. Dat was een naïeve gedachte, want zomaar een hele week rijles geven had ik toen nooit gekund. Dat is nu 28 jaar geleden.

Toen ik begon, vond ik het eigenlijk helemaal niks. Ik vond het heel spannend en was ook voortdurend de weg kwijt (TomTom bestond nog niet). De spanning is er wel af gelukkig en de weg ben ik niet meer kwijt.

Binnen onze rijnschool doe ik de rijlessen met de automaat en daarnaast ben ik voor de SBV op stap om de jongeren van de middelbare scholen in Groningen, Fryslân en soms Drenthe les te geven. Om dit te

mogen doen, was ik bij de eerste lichte docenten van het SBV, die les kreeg op de NHL in Leeuwarden, waar we ons een aantal winters vermaakt hebben. Voor mij was dat een hele leerzame en leuke tijd.

We kregen les in pubergedrag, groepswerking, verkeerskunde en noem maar op.

Nu kan ik dat overal gebruiken: bij de lessen voor de kinderen op de scholen, de scootmobieltrainingen of de opfriscursussen.

In het begin gingen we af en toe naar een school in de provincie, nu zijn er veel meer voorlichtingen. Het is heel leuk om te doen (ook wel eens niet als de leerlingen rumoerig zijn). Met Road Sense van Mercedes ben ik door Nederland getrokken.

De afwisselingen in mijn werkzaamheden maken voor mij dat een week nooit dezelfde is, dat houdt de spanning erin.

We geven les in B, BE en T en iedere week theorieles.

Onze zoon Bert en schoondochter Marieke zijn ook werkzaam in de rijnschool. Dit is

de derde generatie 'echtpaar Buivenga' dat rijles geeft, waar we blij mee zijn. Zij geven nu rijles aan de kinderen van die leerlingen waar Henk vroeger rijles aan heeft gegeven.

Mijn schoonmoeder en -vader hebben ook 40 jaar rijles gegeven. Toen ik vroeger bij hen over de vloer kwam, waren de verhalen eigenlijk niet veel anders dan nu.

Er moet nog altijd rijles gegeven worden en aan het eind examen worden gedaan en er zijn altijd nog cowboys in het werkveld.

Ik geef de pen door aan...