



De Schakel

Informatieblad voor de aangesloten verenigingen

Nr. 56, maart 2017

Helaas lukt het in Nederland de laatste jaren niet om het aantal verkeersslachtoffers verder naar beneden te brengen. In 2015 steeg het aantal verkeersslachtoffers zelfs. Er zijn hiervoor meerdere redenen, maar één van de belangrijkste oorzaken is de afleiding door de smartphone. Prima om altijd bereikbaar te kunnen zijn, maar niet tijdens het rijden of fietsen. Jarenlang werd het gebruik van een smartphone tijdens het fietsen geaccepteerd, maar gelukkig is er nu een kentering. Om te voorkomen dat er telkens weer mensen overlijden in het verkeer,

of gewond raken, moeten we alles doen wat we kunnen. Daar werkt de SBV ook elke dag aan, samen met u! Naast onze vaste 'rijdende reporter' Theunis Kats, zult u vanaf dit nummer elke keer een gastcolumnist vinden: een specialist op het gebied van verkeersveiligheid. De aftrap is aan Peter van der Knaap, directeur van het SWOV. Hij maakt een analyse over de stand van zaken in de verkeersveiligheid. Verder in de Schakel o.a. een stukje over het 40-jarige ABL-jubileum en het verhaal van Geertje Jonkman. Ik wens u veel leesplezier toe! ♦ Mve

Rijscholenvereniging B14

Goh, het zet je toch even aan het denken als je gevraagd wordt om een stukje voor De Schakel te schrijven. Over de Kring B14 een stukje schrijven. Tja waar beginnen we...?

Wij, als leden van de B14 pakken even een historisch moment. Na wat heen en weer bellen en in archieven zoeken, gaan we ervan uit dat we toch al zo'n 50 jaar bestaan. Door al die verhalen kwamen we er bijvoorbeeld achter dat de B14 voorheen B4 werd genoemd. Betekent dat nou dat we maar 4 kringen hadden, of gingen we van plaats 4 naar nummer 14 op de ranglijst? Blijft voor ons een vraag. Als we B14 zeggen, heeft u misschien geen idee waar wij ons bevinden. De rij scholen die lid zijn, dat zijn er ongeveer 50, komen uit Zuidwest-Fryslân. Van Balk, Oudemirdum tot Lollum, van Heeg tot Makkum, Bolsward,

Nijland, Burgwerd, Sint Nicolaasga en natuurlijk Sneek zelf, de examenplaats.

Súdwest-Fryslân

In de archieven van "Sneek, Su het ut weest", kwamen we nog een hele oude foto uit 1975 van onze eerste examenplaats tegen. Lesauto's bij Restaurant Bonnema tegenover het station. Heel wat stressende Zuidwest-Friezen hebben hier hun examens afgelegd. De steile trap naar het zenuwcentrum met het belletje voor de start... Later hebben we nog een paar jaar aan de Akkerwinde het examen centrum gehad. Daar was achter de Fordgarage een snookercentrum. Tegenwoordig zijn we te gast bij sportcafé restaurant De Stol, al ongeveer 10 jaar.



Maar what's in a name? Wat betekent B14 voor de rijsschoolhouders? Misschien wel een soort vraag en aanbod. Heb je hulp nodig, zet 't even op de app en je krijg altijd antwoord van een

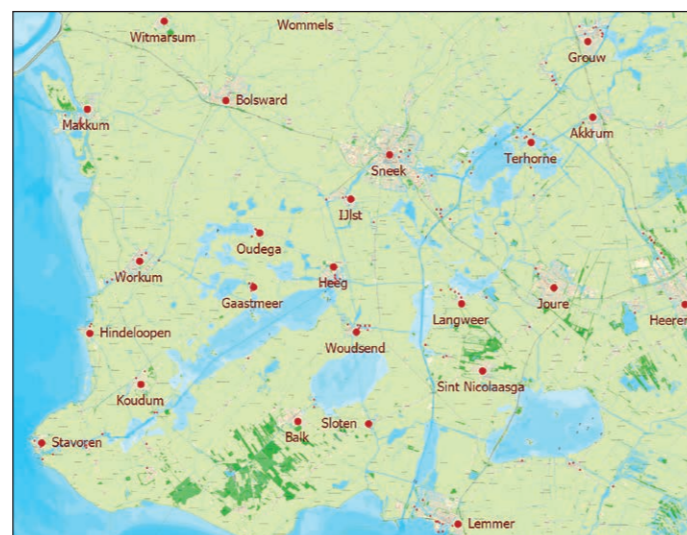


collega. Heel direct contact, korte lijntjes. Tuurlijk is er ook wel eens wat ruis op de lijn. Dan komt er even een duidelijke kreet over de app en we zijn weer bij de les, rijles... Verbonden zijn met elkaar doordat we hetzelfde beroep hebben. Is dat wat B14 betekent? We werken toch voor onszelf, zzp-ers? Ik denk dat we ons verbonden voelen door het belang van de verkeersveiligheid en het mensenwerk.

Zo vaak zien we elkaar niet. Ja, vanuit de auto, er wordt steeds druk gezwaaid. Leerlingen vragen wleens of ik al die andere rijsschoolhouders ken, ja zeker kennen we elkaar allemaal. Altijd maar in die auto, we moeten af en toe ook eens wat anders met elkaar doen. Samen midgetgolven in Wommels. Zo gingen we ooit met de solex op pad. Hilarisch om je collega's te zien stunten op dit exclusieve voertuig. Elk jaar is het weer een kunst om iets te bedenken. Tijdens het wachten voor al die bruggen in Sneek kwam het idee om zelf eens het water op te

gaan. Er werd een rondvaartboot afgehuurd, gezellig rondje Sneekmeer met een hapje en een drankje aan boord. Waarom zou je ver weg gaan als je dichtbij je vermaak ook hebt. De bowlingbaan van de Stolp hebben we ook al geprobeerd en hier hebben we heerlijk gegeten.

Dat varen met de rondvaartboot was leuk, maar iets actiever varen leek het bestuur wel een uitdaging. In september 2014 gingen we met een grote groep collega's op 3 skútsjes het Sneekmeer over. Lekker nog een barbecue als afsluiting. De puzzeltochten worden nog vaak besproken. En dit jaar gaan we deze beide uitstapjes weer met elkaar beleven. Door dit soort dagen wordt de B14 een hechte ploeg met veel humor en vertrouwen in elkaar. Zo vorm je een basis waarin een fijne werksfeer ontstaat. Met genoeg ruimte om je eigen identiteit te houden. We kunnen heel wat rondjes rijden in ons gebeid. Sneek, maar ook IJlst en Bolsward worden door de examinatoren bezocht.



Drive Clean: gratis training op slipbaan voor rijsschoolleerlingen

Ook in 2017 organiseert de SBV weer Drive Clean samen met Responsible Young Drivers (RYD): een aantal avonden voor jongeren die in opleiding zijn voor een rijbewijs. Jonge automobilisten krijgen een training op de slipbaan en een theorieles over de gevaren van alcohol en drugs in het verkeer. De leerlingen krijgen door deze extra training meer "bagage" mee voor als ze straks de weg op gaan.

De jonge automobilisten oefenen met het rijden onder speciale omstandigheden, zoals gladde wegen of veel regen. Op de slipbaan in Drachten worden deze omstandigheden nagebootst en krijgen de jongeren uitleg van een deskundige

trainer van de SBV hoe te handelen in deze situaties. Ook zit- en stuurhouding komt aan bod.

Naast de training op de slipbaan, krijgen de jongeren een interactieve theorieles over de gevaren van alcohol en drugs in het verkeer. Deze theorieles wordt gegeven door een promotieteamlid van 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 nemen.

Data voor 2017:

- 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 uur tot uiterlijk 21.30 uur. Iedere SBV-rijnstructeur kan hiervoor leerlingen opgeven. Iedere leerling mag maximaal één keer meedoen. Per avond is er plaats voor maximaal 30 leerlingen. Deelname is gratis. Opgeven kan via marjolein@stichtingsbv.nl.

SBV-'baandagen' VEC 2017

U kunt op de slipbaan trainen met personenauto's, maar ook met vrachtwagens! U kunt twee of meer uren vastleggen bij de SBV om op de slipbaan te trainen. De kosten voor de slipbaan zijn vanaf 125 euro (exclusief BTW) per twee uur. Ook het plateau is te huur voor €175 per dagdeel. Het reserveren van de baan 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 altijd een reactie of de betreffende datum en tijd nog beschikbaar zijn.



Column

Deze keer was de rijdende (reizende) reporter in 'the city, that never sleeps', 'the big apple'. New York City, home of the Yankees, the Rangers, the Giants, the Knicks, the Jets en de Mets. Om het allemaal wat betaalbaar te houden, heb ik het voor de boekhouder verantwoord, als een studiereis in opdracht van de ABL en de SBV, oftewel zoals ze daar zeggen EeBieEi en EsBieVie. Het eerste wat mij opviel toen ons vliegtuig i.p.v. in de Hudson, naast de Hudson was geland... niet één lesauto te bekennen!! Krijgen ze het rijbewijs hier bij een doos donuts, of een sixpack Budweiser? Aan de rijstijl van de meesten te zien, was een pakketje van zo'n 40 rijlessen (incl. ttt en examen) geen overbodige luxe!

Een grote tegenvaller was voor mij, de conditie van het wegennet met de bijbehorende voetpaden en trottoirs. Dus Donald... i.p.v. muurtjes metselen, maar ff aan het straten!! Uitkijken waar je loopt is een pré, want voordat je het in de gaten...hebt, verdwijnt je in een gat, zo groot als een gemiddelde sinkhole.

Ook positieve geluiden, however! Verkeerslicht voor voetgangers op rood? Er komt geen verkeer aan? 'Run Forrest, run!' (op eigen risico). En dan die verkeersregelaars op drukke kruispunten (zijn er ook rustige...?) De verkeerslichten werken prima, regelen het verkeer tot een ieders tevredenheid, maar tóch wordt er ergens een blik 'agenten' opengetrokken, welke met ware doodsvreugheid proberen het verkeer nóg sneller over het kruispunt te krijgen. Een lust voor het oog, een prachtige, komische interactie tussen agent en verkeer.

Met zo'n dik 2500 scholen is er voor de docentenpool in New York ook nog wel enige eer te behalen, dussssss Jan, Jaap, Jan-Sipke, Marinus, Koert, Sjoerd en Siemke héél veel Suc6 het komende jaar met de opleiding, want, "you will be needed"!!

New York, New York. A city so nice, they had to name it twice...!

Th.K., uw reizende reporter

Kantoorgegevens

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

- Mw. Marjolein van Eek, 06 231 64 181
marjolein@stichtingsbv.nl
- Mw. Anjo Hiemstra (aanwezig op maandag en vrijdagochtend)
anjo@stichtingsbv.nl
- Mw. Dirkje Nynke Tibma, (aanwezig op maandag en donderdag)
dirkje@stichtingsbv.nl
- Dhr. Willem Vreeling, 06 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





Gastcolumn:

Een inherent veiliger verkeerssysteem: een kwestie van kiezen

Het gaat niet langer goed met de verkeersveiligheid in ons land. In het verleden hebben we ervoor gekozen om de verkeersveiligheid te verbeteren en daar zijn we toen heel succesvol in geweest. Dat succes staat momenteel onder druk: vorig jaar noteerde Nederland een stijging van 9% in het aantal verkeersdoden en het aantal ernstig verkeersgewonden stijgt al langer. Vergrijzing, decentralisatie en groeiende mobiliteit vragen aandacht, net als afleiding door smartphones. Maar: verkeersveiligheid is geen toeval, je kunt er inderdaad voor kiezen.

Vroeger zag je het wel eens achterop een vrachtauto: zonder transport staat alles stil. En het klopt – zonder verkeer komen we niet op ons werk, kunnen we geen familie bezoeken of recreëren. Mobiliteit is dus een groot goed, maar heeft een zwarte kant. Verkeersveiligheid gaat over leven en dood, over het voorkomen van letsel, van leed, van verdriet. In 2015 vielen er in ons land 621 verkeersdoden. En dat, terwijl we in Nederland met elkaar hebben afgesproken dat er vanaf 2020 maximaal 500 verkeersdoden en maximaal 10.600 ernstig verkeersgewonden per jaar mogen zijn.

Als je daarover wat langer nadenkt, zijn dat hele hoge aantallen. Maar zelfs van die doelstelling van maximaal 500 doden – die lang bereikbaar leek – is het nu niet zeker dat we deze gaan halen. De stijging in ons land in 2015 was met 9 procent de hoogste van Europa. De stijging komt na een jaar waarin er geen daling was. En hij is groter dan op basis van de meerjarige trend als een eventueel uitzonderlijk slecht jaar kon worden verwacht. De stijging is significant, dat wil zeggen: de kans dat het een toevallige uitschieter is, is heel erg klein. Ook voor het aantal ernstig verkeersgewonden – in 2015 meer dan 20.000 – is de doelstelling (10.600) buiten bereik. En dat is ook niet goed, zeker als je bedenkt dat 20% van die mensen - dus zo'n 4.000 per jaar - hun

leven lang last houden van hun verwondingen.

Als je de veiligheid wilt verbeteren, is het altijd goed om te kijken waar het misgaat. De meeste verkeersdoden vallen onder de inzittenden van de auto. Dat aantal - en het aandeel - daalde gestaag, tot 2015. Fietsers komen op de tweede plaats en dat aantal daalt al jaren niet of nauwelijks. Het aantal overleden motorrijders, brom- en snorfietsers en vooral berijders van scootmobielen is ook hoog. Kwamen er in 2009 twaalf scootmobielers om het leven in het verkeer, in 2015 waren dat er 41. Van de wegen zijn de 50 en 80 km/uur wegen risicovol en dat vertaalt zich in het aantal slachtoffers.

Zo'n 85% van alle verkeersdoden valt op het zogeheten 'onderliggend wegennet'. Daar zit dus ook de grootste kans om het verkeer veiliger te maken. Tegelijkertijd was voor 2015 de stijging op de rijkswegen met een kwart - van 63 naar 82 - het grootste. Terwijl het daar jarenlang juist het beste vooruit ging. Met name op de snelwegen waar je 130 mag, is het aantal doden in 2015 gestegen. Hoe dit komt, weten we niet precies. Het is waarschijnlijk dat er - door het economisch herstel - meer onervaren automobilisten zijn bijgekomen maar we kijken ook naar andere mogelijke oorzaken.

Iets anders, heel opvallends met betrekking tot infrastructuur: de consequent hoge aantallen verkeersdoden in 30 km/uur-zones. Dat waren er in 2015 veertig. Het meerjarig gemiddelde ligt boven de dertig. Terwijl die zones nu juist bedoeld zijn om de kans op dodelijk letsel minimaal te laten zijn. Overigens: ook de files nemen toe door ongevallen. Pech en ongevallen zorgen voor meer dan een kwart van alle files. De overlast is groot, want het zijn juist die files die onverwacht opduiken.

2015 was dus een slecht jaar. Als je breed

kijkt, met welke uitdagingen hebben we dan te maken? Om te beginnen: onze straten en wegen zijn nog niet allemaal veilig. Natuurlijk: er is veel bereikt met vrijliggende fietspaden, rotondes en ook met de inrichting van met name snelwegen. Maar klaar zijn we nog niet. Op 45% - dus bijna de helft - van onze 50 km/uur-straten is er geen apart fietspad. Dat betekent dus dat schoolkinderen en mensen met kinderen in bakfietsen de rijbaan moeten delen met auto's, vrachtauto's en bussen die 50 km/uur mogen rijden. En dat is inherent onveilig. Ook veel provinciale wegen scoren niet optimaal als het om bescherming gaat.

Een tweede uitdaging: geld, in combinatie met decentralisatie. Met name vanuit gemeenten klinkt de roep om voldoende middelen. Door de decentralisatie in het sociale domein verwacht driekwart van de Nederlandse gemeenten de komende tijd extra te moeten bezuinigen (in totaal gaat het om 3,8 miljard per jaar). Zo'n 70 procent van de gemeenteambtenaren verwacht bezuinigingen op wegen en ook het CPB maakt zich zorgen.

De derde uitdaging: senioren. We leven steeds langer, en dat is natuurlijk een goede zaak. Nederland telt binnenkort 4 miljoen 65-plussers en een miljoen mensen van 85 jaar en ouder. Die mensen blijven ook steeds langer deelnemen aan het verkeer, mede door de e-bike (waarvan er inmiddels zo'n 1,2 miljoen rondrijden). Maar het maakt de opgave wel moeilijker: ouderdom komt nu eenmaal met gebreken - we horen en zien minder goed en ouderen zijn ook kwetsbaarder. Vorig jaar kwamen er 119 80-plussers om in het verkeer!

Uitdaging 4: het verkeer wordt drukker en steeds diverser. Een voorbeeld: We hebben nog nooit zoveel snorscooters gehad op onze fietspaden in Nederland. Grofweg driekwart van alle nieuw verkochte 'gemotoriseerde tweewielers' is een snorscooter. Door de jaren heen zijn

die steeds breder en zwaarder geworden en kunnen ze - motorisch gezien - steeds harder rijden. Nederland loopt internationaal uit de pas door het ontbreken van een helmplicht voor deze gemotoriseerde tweewieler, zo waarschuwt de WHO.

Dan een grote en hardnekkige uitdaging: gedrag. Vaak wordt wat simplistisch gezegd dat 90% van alle verkeersongevallen komt door slecht gedrag. Wat daarbij vergeten wordt, is dat gedrag in belangrijke mate bepaald wordt door een goede - of slechte - weginrichting, door wat voertuigen kunnen en niet kunnen en door wetgeving en handhaving. Ik zag laatst een vader - na twee minuten in de volle zon te hebben gewacht - zijn jonge kinderen door het rode licht dirigeren, zo de weg op! "Ja maar, papa?!..." Ik hoor het de kinderen - vier of vijf schatte ik ze - nog zeggen. Nu was het een slecht afgesteld verkeerslicht (ècht, zo mag je ze noemen), maar het blijft een ongelooflijk slecht voorbeeld.

Als je kijkt naar gedrag, dan zijn dit de grote boosdoeners: veelovertreeders (sommigen noemen ze 'verkeershufters'), alcohol op de weg, afleiding, snelheid en door rood rijden. Tot voor kort gingen we ervan uit dat te veel drinken en te hard rijden voor respectievelijk 20% en 30% van alle ongevallen zorgt. Je mag dat trouwens niet optellen, sommige mensen drinken te veel en rijden te hard. Maar: afleiding is een groot en groeiend probleem. Nieuw 'naturalistic driving'-onderzoek uit de VS (waarbij onderzoekers met behulp van camera's en zwarte dozen in het voertuig precies kunnen zien wat er zich de laatste cruciale seconden heeft afgespeeld) laat zien dat afleiding bij merendeel (meer dan 60%) van de waargenomen ongevallen een hoofdrol speelde!

De laatste uitdaging die ik noem: handhaving. Kort en goed: verkeershandhaving is geen landelijke prioriteit. Het aantal staandehoudingen – denk aan con-

troles op alcohol – is de laatste jaren sterk afgenomen, hoewel we in 2016 gelukkig weer een kleine plus kunnen noteren. Een reële controlekans is onmisbaar voor zowel een effectieve recidiveregeling als voor een progressief boetestelsel.

Is er dan niets positiefs te melden? Gelukkig wel. Om te beginnen hebben we een stap gezet in de richting van een betere registratie van ongevallen. Ook wordt er gestaag doorgewerkt aan het duidelijker en eenduidiger maken van onze straten en wegen. Goed is ook dat steeds meer wordt ingezet op bewezen effectieve verkeerseducatie. En tot slot wordt er veel verwacht van moderne techniek: van 'smart mobility' en van intelligente transportsystemen. Van verkeersinformatie op maat, maar ook van veiligheidstoepassingen in auto's en zelfs op fietsen. En natuurlijk van autonoom rijdende voertuigen.

Ik deel dat enthousiasme: als we het maar goed toepassen en dus rekening houden met de mens achter het stuur. In het algemeen geldt ook: hoe meer we 'overlaten' aan de techniek, aan systemen, hoe minder ongevallen we bereid zijn te accepteren en hoe veiliger het dus móet zijn. Dat is een grote kans voor de verkeersveiligheid. De overheid realiseert zich dat en het bedrijfsleven óók.

Hoe moeten we nu verder: Het zou mooi zijn als we ècht duidelijke ambities zouden formuleren. Bijvoorbeeld: alle 30 km/uur-straten zijn in 2030 goed ingericht. Of: in 2030 hoeven schoolkinderen nergens meer de rijbaan op tussen auto's en bussen die 50 rijden. Of nog een: in 2030 heeft Nederland het veiligste wagenpark van de EU met het grootste aandeel actieve snelheidsassistenten. Het gaat daarbij steeds om de optelsom: zijn weginrichting, snelheidslimieten, educatie, voorlichting en techniek en ook handhaving goed en geloofwaardig op elkaar afgestemd?

En die afstemming, maakt meteen duidelijk dat we er zonder samenwerking niet komen. We weten wat kan, wat de verwachte effecten zullen zijn en ook in hoeverre er draagvlak is. Voor de duidelijkheid: voor geen van de maatregelen geldt dat ze zonder veel moeite kunnen worden genomen. Sommige vergen zelfs forse investeringen of een lange doorlooptijd. De situatie is ernstig, maar niet hopeloos. Ik meen dat we om de veiligheid op onze wegen te verbeteren niet alleen veel zouden móeten doen, maar dat we dat ook kunnen. De vraag is wel: hoe komen we op een hoger niveau? Provincies kiezen voor een proactieve aanpak van verkeersveiligheid meten en verbeteren. Hoe werkt dat dan? Door gericht en systematisch te werken aan de verbetering van wegen, van voertuigen en van gedrag.

Het Centraal Planbureau heeft uitgerekend dat investeringen in verkeersveiligheid vanuit een maatschappelijk kostenbatenperspectief tot de meest robuuste van alle publieke uitgaven horen.

Kort en goed: proactief en resultaatgericht samen werken aan verkeersveiligheid in Nederland. Het kan, als we het willen. Als we ervoor kiezen. Als we kiezen voor maximaal een veilige infrastructuur: niet alleen de snelwegen, maar óók in de stad en op het platteland. Als we kiezen voor campagnes en verkeerseducatie die aantoonbaar werken. Die dus samenwerken met een goede weginrichting en dito handhaving. Het kan, als we bij handhaving gebruik maken van slimme technieken en het (weer) 'op niveau' brengen. Het kan, als we innovatieve veiligheids- en voertuigtechnieken maximaal benutten. Voor een inherent veel veiliger wegverkeer in Nederland. Want het alternatief willen we niet.

Peter van der Knaap, directeur SWOV



Applicaties 2017

12 april 2017: WRM-praktijkbegeleiding (telt niet mee voor applicatie) Kosten € 175

Deze training is bedoeld voor mensen die zich grondig willen voorbereiden op de verplichte WRM-praktijkbegeleiding (examen). De cursus bestaat uit twee onderdelen. Het eerste deel is het theoriegedeelte. Uitgebreid komt het protocol aan de orde dat op het examen gebruikt wordt om te beoordelen. Aan de hand van diverse voorbeelden wordt u duidelijk gemaakt waar u op beoordeeld wordt en wat er van u gevraagd wordt.

10 tot 15 dagen na het theoriegedeelte, vindt het praktijkgedeelte van de cursus plaats. U gaat praktijkles geven en wordt hierbij door een van onze instructeurs gecoacht. De praktijkles zal met eigen lesvoertuig zijn. Mocht deze niet in uw bezit zijn, dan kan dit in overleg met een voertuig van Jongepier Verkeersopleidingen Nederland. Wij zijn er van overtuigd dat u na het volgen van deze cursus goed voorbereid bent op de WRM praktijkbegeleiding.

Advanced Driver Assistance Systems (Adas) 18 mei (€ 130)

Vanaf 1 januari 2016 mogen examenkandidaten moderne ondersteunende systemen gebruiken tijdens de rijexamens

voor de personenauto en de personenauto met aanhangwagen. Hiertoe heeft het CBR besloten in overleg met de rijschoolbrancheverenigingen. Daarmee volgt het CBR de technologische ontwikkelingen waarbij steeds meer personenauto's beschikken over de zogeheten Advanced Drivers Assistance Systems (ADAS). Ook sluit het hiermee aan op de rijexamens voor de beroepschauffeurs waar het gebruik van ADAS al langer is toegestaan.

Het gebruik van ADAS tijdens het rijexamen is vrijwillig. Met het toestaan daarvan verandert het examen niet. De examiner beoordeelt de rijvaardigheid van de examenkandidaat en niet het gebruik van ondersteunende systemen.

Voorbeelden:

Een kandidaat moet ondanks een dodehoekverklapper toch goed blijven kijken conform de rijprocedure. Systemen zijn immers niet onfeilbaar. Uit Amerikaans onderzoek blijkt dat motorrijders in 75% van de gevallen niet worden opgemerkt door een dodehoekverklapper.

Adaptive cruise control zorgt automatisch voor een bepaalde afstand tot de voorganger. Stel dat een examenkandidaat dit systeem op de snelweg heeft ingesteld op 120 km per uur. Achter een vrachtwagen

wordt de snelheid dan aangepast naar 80 km per uur. Als de kandidaat gaat uitvoegen en de vrachtwagen niet meer wordt gevolgd, neemt de snelheid weer toe naar 120 km per uur. De kandidaat moet bij het uitvoegen nu zelf de snelheid aanpassen aan de situatie.

Systemen die het rijden van de automobilist overnemen, blijven verboden tijdens het examen. Op dit moment hoort alleen het automatisch inparkeren daarbij.

In deze bijscholing komen de meest voorkomende systemen aan bod met behulp van foto- en filmmateriaal. Verder verschillende casussen: op welke manier bereid je een leerling voor in het omgaan met de diverse systemen.

Coaching en feedback geven 8 juni (€ 130)

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-middel-methode.

Ook moet men 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.

Stagementor 19 en 26 september (€ 260)

Het belangrijkste deel van deze cursus bestaat uit het leren begeleiden van een aanstaande rijinstructeur tijdens zijn stage in fase 3.

Deze aspirant rijinstructeur moet, aan het eind van zijn verplichte stage bij een rijschool examen doen bij het IBKI. Om dit tot een succes te maken moet de stagementor goed op de hoogte zijn van

de hieraan gestelde eisen. Deze zijn vastgelegd in een daarvoor gemaakt protocol. Juist bij deze cursus komen dan ook de volgende zaken aan bod: De leerprocessen, opbouw van een praktijkles, handlingsanalyses, de rijprocedure en het protocol.

Tip:

Bij de praktijkbegeleiding van de instructeur zelf (2x in de 5 jaar) wordt hij volgens hetzelfde protocol en op dezelfde wijze beoordeeld als zijn leerling-instructeur. Met de bijscholing stagementor slaat u twee vliegen in een klap: 2 dagen van de 3 dagen bijscholing en u bent optimaal voorbereid voor de praktijkbegeleiding.

NLP 25 september en 2 oktober (€ 260) Basiskennis NLP tijdens de rijles: 4 dagdelen = 2 dagen

De NLP-cursus (neurolinguïstisch programmeren) maakt verschillende vormen van communicatie en gedrag inzichtelijk. Hierdoor kan de communicatie verbeteren. Dit zorgt voor persoonlijke groei en betere rijlessen. De bijscholing bevat veel praktijkoefeningen, vandaar dat de cursus 4 dagdelen beslaat.

Alcohol en drugs 7 november (€ 130)

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. De cursus beslaat 2 dagdelen.

Meervoudige intelligentie in de rijinstructie 1 december (€ 130)

De instructeur leert 'de échte IK' test in te vullen. Door middel van de ingevulde 'echte IK' test van de leerling kan de instructeur zien welke intelligentie de leerling heeft. De instructeur telt de omcirkelde kenmerken op en komt zo aan zijn score. Hier kan hij dan op inspelen om zo het maximale uit de leerling te halen en wellicht meer tegemoet te komen aan de wensen en mogelijkheden van deze leerling. Hij houdt rekening met de verschillen in intelligentie, die niets zeggen over slim of dom, maar over een andere manier van leren. Door deze manier van lesgeven leren leerlingen hun eigen unieke intelligentiepatroon te herkennen en te waarderen.

De instructeur leert een sociaal en enthousiaste leeromgeving te creëren, waardoor de betrokkenheid van de leerling vergroot

wordt. De instructeur stimuleert waardering, respect en sociaal gedrag bij zijn leerlingen. Hij leert de leerstof voor alle leerlingen toegankelijk te maken en helpt de leerlingen de leerstof te begrijpen door aan te sluiten bij hun natuurlijke sterke kanten. Hij leert leerlingen beter voor te bereiden op de complexe situaties in het verkeer.

De instructeur leert de mentale weerbaarheid tijdens de lessen te vergroten door de leerling op zijn sterke kanten te wijzen (resultaat 'de echte IK'), redelijke doelen te stellen en ze proberen te bereiken, de leerling sterk te maken tegen negativiteit (door een verkeerssituatie/handeling bewust een keer fout te laten doen), de leerling erop te wijzen gebruik te maken van positieve gedachten om zijn/haar mentale weerbaarheid op te bouwen, om rustig te blijven als hij/zij onder druk staat, prioriteiten te stellen, de leerling erop te attenderen eerlijk te zijn tegen zichzelf en te laten reflecteren op eigen ervaringen (zelfreflectieformulier).

Doel van de cursus

De instructeur kan benoemen, beschrijven en verklaren wat meervoudige intelligentie inhoudt, welke vormen er zijn en wat het belang is van een goede kennis hiervan. Hij is in staat d.m.v. 'de echte IK' de intelligenties te herkennen, de leerling hiervan bewust te maken en zijn les hierop aan te passen. De cursus duurt 2 dagdelen.

SUDOKU

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

Oplossing vorige Sudoku:

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

Jubileum ABL

Op 3 februari vierde ABL haar 40-jarig jubileum. De leden van ABL en externe contacten werden uitgenodigd in de Scantrihal te Leeuwarden. Voorzitter Nico Lijkelema heette iedereen welkom. In zijn praatje refereerde hij naar de geschiedenis van ABL-secretaresse Lia Schutte, die uit het bestuur zal gaan, werd vanwege haar jarenlange activiteiten benoemd tot erelid. Tom Metz nam als voorzitter van de SBV na Nico het woord.

De band GoSimon (GSMN) trad op met lekkere rockmuziek. Leuk waren de foto's die getoond werden van ABL-activiteiten, zoals reisjes en bijeenkomsten. Wij hopen dat ABL nog heel lang zal bestaan!





Geef de pen door aan... Geertje Jonkman

Mijn naam is Geertje Jonkman-Fransen, geboren op 8 februari 1967 te Steenwijkerwold. Getrouwd met Jan en samen hebben wij 3 dochters in de leeftijd van 20, 18 en 16. We wonen in het mooie dorpje Belt-Schutsloot. Hier woon ik alweer 25 jaar met plezier. Mijn hobby's zijn zwemmen, lopen, lezen, fietsen, motorrijden.

Ik werk bijna 29 jaar bij Verkeersschool Attent in Steenwijk. Wij geven in alle categorieën les behalve categorie D.

Waarom ik rijinstructrice ben geworden? Ik was 18 jaar oud en zat in het eindexamenjaar van het VHBO. In mijn jeugd droomde ik dat ik politieagente zou worden en had toen daarom gesolliciteerd bij de Politie in het midden van het land. Daar zou ik kunnen werken, nadat ik de sollicitatieprocedure had doorlopen. Helaas kreeg ik tijdens de laatste test te horen dat ik te jong was en dat ik het jaar erop het nog een keer moest proberen.

Ik baalde hier enorm van: een droom viel in duigen, en ik wist even niet wat ik dan kon gaan doen. Op dat moment had ik rijles bij Verkeersschool Attent en tijdens de rijles had ik het erover met mijn rijinstructeur. Deze instructeur had een eigen rijschool en zocht iemand die hem kon helpen. Hij stelde voor dat ik bij hem zou kunnen werken nadat ik daarvoor een opleiding had gevolgd.

Over deze opleiding had ik nog nooit nagedacht, maar na enig nadenken leek het me wel erg leuk om te gaan doen. Ik ben de opleiding gaan volgen bij Jongepier in Soest en heb in 1988 mijn instructeursbewijs cat. B gehaald. Mijn stage heb ik on-

der andere bij Thijs Docter mogen doen. Daarna heb ik in 1989 het instructeursbewijs voor Cat. A gehaald.

Dit waren de jaren dat iedereen het motorrijbewijs wilde halen en we kregen we het erg druk. We zaten zo'n beetje dag en nacht op de motor. In die tijd was het erg ongewoon om als vrouw (20 jaar) de motorrijlessen te geven, dus mijn leerlingen dachten ook vaak in het begin dat ik ook een leerling was.

We reden er op de motor erachter aan (dit op mijn favoriete motor de Honda Transalp) en hadden 3 leerlingen voor ons, wat toen nog toegestaan was. Alhoewel, de politie van Staphorst was daarvan niet op de hoogte en hield mij een keer aan. De agent sprak mij aan met 'meneer'? en vertelde dat ik niet met 3 leerlingen mocht rijden. Na 10 minuten discussie hierover mocht ik doorrijden, maar hij ging het wel uitzoeken.

In 2011 ben ik op aanraden van een collega gaan solliciteren bij de SBV. Hier werd ik tegen mijn verwachting in wel aangenomen en mocht ik een pedagogische en didactische aantekening halen om les te kunnen geven. Persoonlijk heb ik veel gehad aan deze opleiding en kan het dus aan iedereen aanraden die met lesgeven te maken heeft.

Ik vindt het lesgeven erg leuk om te doen, met name de variatie en de uitdaging erin. Ik kom op plekken in Noord-Nederland waar ik het bestaan niet van wist en ontmoet verschillende nieuwe mensen en heb ontzettende leuke collega's. Al met al ben ik blij dat ik toen de stap heb gezet om te solliciteren!

Zo, nu zijn jullie een beetje op de hoogte van wie ik ben. Graag zou ik de pen door willen geven aan Thijs Docter



Ongeveer één op de drie rijinstructeurs is ouder dan 50 jaar

Dit blijkt uit statistieken van IBKI. Menig een meent dat er in de branche veel oudere instructeurs werkzaam zijn, maar met 1 op de drie valt dat reuze mee. Opvallend is dat volgens cijfers van het IBKI 3,6 procent ouder is dan 65 jaar en 0,9 procent zelfs ouder dan 70 jaar.

Het grootste aandeel levert de categorie 41-50 jaar, want 28,9 procent van de instructeurs zit in deze leeftijdsgroep. De categorie hieronder (31-40 jaar) is met een aandeel van 21,5 procent de op een na grootste groep, 51-55 jaar met 15,1 procent de derde en 56-60 jaar met 11

procent de vierde groep. Dit komt erop neer dat twee op de drie instructeurs een leeftijd hebben tussen 31 en 55 jaar. Iets meer dan 12 procent is jonger dan 30 jaar. Bron: rijinstructie.nl