



# De Schakel

Informatieblad voor de aangesloten verenigingen

Nr. 58, september 2017

Jarenlang zat het aantal verkeersongelukken in een dalende lijn, jaarlijks vielen er minder doden dan het jaar ervoor. Helaas lijkt er een trendbreuk te zijn: de afgelopen jaren zijn er weer meer doden te betreuren en ook het aantal verkeersslachtoffers groeit nog steeds. Onlangs kwam in het nieuws dat ook het aantal kinderen dat betrokken is bij een verkeersongeluk weer toeneemt. Het zijn zorgelijke ontwikkelingen. Er zijn meerdere oorzaken te noemen, een van de belangrijkste oorzaken is zonder twijfel de smartphone. Een prachtige uitvinding, je kan er heel veel mee, maar dat is tegelijk ook het nadeel. Veel

mensen denken dat ze best kunnen bellen of appen tijdens hun verkeersdeelname. Helaas gaat dat gebruik ten koste van de concentratie en leidt het soms tot ernstige ongelukken. Als SBV zetten we met veel van onze projecten in op deze afleiding. En wij zijn hierin niet de enigen. Met elkaar moeten we er toch uiteindelijk in slagen te komen tot gedragsverandering en daardoor een verminderen van het aantal verkeersslachtoffers. Ik wens u weer veel leesplezier toe. Mocht u nog ideeën hebben voor artikelen of onderwerpen voor de Schakel geef het dan door! ♦ Mve

## Twee keer zoveel verkeersdoden onder chauffeurs trucks en bestelauto's

Een nadere analyse van de cijfers over het aantal verkeersdoden leert dat vooral onder inzittenden van een bestel- of vrachtauto de afgelopen twee jaar het aantal verkeersdoden naar verhouding flink gestegen: van 15 personen in 2014 tot 29 in 2016.

Op het totaal aantal van 629 verkeersdoden in 2016 (621 in 2015). Dit is het derde jaar dat het aantal verkeersdoden is gestegen, waarbij de 570 verkeersdoden in 2013 het voorsnog absolute laagterecord is) is het percentage nog geen 5 procent, maar een stijging met nagenoeg 100 procent is opmerkelijk.

Wat de reden is dat er onder bestuurders van bestelauto's en trucks meer verkeersdoden vallen is niet bekend, maar de ontwikkeling is zeker zorgelijk. In april 2016 startte verzekeraar TVM, die is gespecialiseerd in verzekeringen in de transportsector, een proef met vijfhonderd vrachtwagens met als doel het aantal verkeersdoden onder truckchauffeurs in vijf jaar terug te dringen naar nul. Een van de onderdelen van de proef is dat bij de vrachtwagens een zogeheten 'eyetrack-applicatie' wordt ingebouwd. Let een chauffeur na 3 seconden niet op het verkeer, dan geeft deze een geluidsignaal.

Bron: Rijinstructie



## Nieuwe regels ministerie van Infrastructuur en Milieu per 1 juli 2017

Per 1 juli 2017 heeft Nederland 14 nieuwe verkeersborden en is een bromfietskenteken verplicht voor speed-pedelecs. Dit zijn enkele wijzigingen in regelgeving van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Hieronder een kleine selectie van de belangrijkste veranderingen per 1 juli 2017.

### Nederland heeft 14 nieuwe verkeersborden

De nieuwe borden zijn vooral bedoeld om meer duidelijkheid te bieden aan weggebruikers. Nu worden vaak in verschillende gemeenten nog diverse borden gebruikt voor identieke situaties, wat tot verwarring kan leiden. Met de nieuwe borden kunnen tram- of busbanen en de combinatie hiervan beter worden aangegeven. Vergelijkbare nieuwe borden zijn er voor rijbanen die alleen toegankelijk zijn voor tractors en vrachtwagens. Ook zijn er nieuwe borden die uitwijkplaatsen

aangeven. Op smalle wegen kun je een uitwijkplaats gebruiken om tegenliggers makkelijker te laten passeren.

### Speed-pedelecs

Per 1 juli moeten alle speed-pedelecs een bromfietskenteken hebben (geel kentekenplaatje). Voor speed-pedelecs gelden dan dezelfde regels als voor bromfietsen. Ze mogen buiten de bebouwde kom maximaal 45 km/u en binnen de bebouwde kom op het bromfietspad maximaal 30 km/u. Is er geen bromfietspad, dan rijden speed-pedelecs op de rijbaan.

### Betere benutting bebouwde kom voor nieuwbouwplannen

Niemand wil onnodig 'bouwen in de wei'. Als er geschikte plekken zijn binnen de bebouwde kom voor hergebruik of nieuwbouw, dan heeft dat de voorkeur. Als een gemeente, provincie of project-

ontwikkelaar een plan heeft om te bouwen buiten de stad, dan moet hij in drie stappen aantonen dat daar behoefte aan is. Dat kan met behulp van de vereenvoudigde Ladder voor duurzame verstedelijking. De nieuwe ladder sluit beter aan bij de praktijk, is effectiever en bespaart tijd en geld.

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

## Nieuw factuuradres

De SBV heeft een nieuw emailadres voor rekeningen: [facturen@stichtingsbv.nl](mailto:facturen@stichtingsbv.nl)  
Als u een rekening verstuurt via de mail dan voortaan graag naar dit emailadres.

## 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 17 oktober  
Dinsdag 14 november

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

Iedere SBV-rijinstructeur kan hiervoor leerlingen opgeven. Iedere leerlingen mag maximaal één keer meedoen. Per avond is er plaats voor maximaal 30 leerlingen. Deelname is gratis. Opgeven kan via [marjolein@stichtingsbv.nl](mailto:marjolein@stichtingsbv.nl).



## Column

De bejaarden zijn hun tijd ver vooruit, niet alleen qua leeftijd, maar ook wat betreft ontwikkeling van hun vervoermiddel. Daar waar wij nog steeds in auto's rijden, gebruik makend van fossiele brandstoffen, scheuren zij al sinds jaar en dag elektrisch over deze aardkloot in hun scootmobielen. Maar daar gaat verandering in komen... Volvo heeft onlangs de belofte gedaan, dat er in 2025 een miljoen elektrische Volvo's op de weg zullen rijden en dat vanaf 2019 alle nieuwe Volvo's (deels) elektrisch aangedreven zullen zijn. Waar de huidige auto's, die helemaal elektrisch zijn, een actieradius van slechts 250 kilometer hebben, wordt er van de nieuwe generatie (Opel Ampera-E, de Tesla Model 3 en Volvo) verwacht dat ze allemaal een actieradius van boven de 500 kilometer hebben, voordat ze weer aan een laadpaal moeten worden gehangen. Waar nu de Nissan Leaf sporadisch als automaat-examenauto gebruikt wordt, zal ook de rijsschoolwereld er waarschijnlijk massaal aan moeten geloven in de



toekomst. Johan Cruijff zei het vroeger al: "Elk nadeel heeft zijn voordeel", maar ook elk voordeel heeft zijn nadeel... Daar waar je nu een auto vaak op tientallen meters reeds hoort aankomen, daar hoor je de vele E-bikers en scootmobielers vaak pas als ze over je tenenenderen. En daar word je niet blij van... Als dan straks óók nog de lesauto's geluidloos door de stad zoeven en we zelf midden in de stad alleen het geluid horen van fluitende vogels en kwakende kikkers, dan wordt het misschien toch tijd voor het toevoegen van enkele geluiden. Zélf denk ik hierbij aan een luidspreker op het dak

gemonteerd, welke op cruciale momenten, zoals het naderen van kruispunten, parkeren, inhalen etc. muziek uitbraakt van bijvoorbeeld Justin Bieber, of Andre Hazes jr. Nou geloof mij maar... dan wil je wel lopen!! Problematischer lijkt mij het aantal laadpunten waar de auto's van de nodige "prik" kunnen worden voorzien. Nu nog staat er af en toe een "eenzame" laadpaal op een "overbevolkt" parkeerterrein. Meestal snaai ik dan die parkeerplek (heb altijd een SBV-haspeltje achterin de auto liggen, welke ik uitrol richting laadpaal... hebben die pliesies toch niet in de gaten...) Het wordt dan wel erg vol met kabels bij de McDonald's en er zal waarschijnlijk een kerncentrale bijgebouwd moeten worden voor de nodige energie! Maar ja, dat zien we dan wel weer. De verwachting is, dat we in 2035 allemaal in een elektrische auto zullen rijden, je kunt je dat bijna niet voorstellen, maar dachten we dat jaren geleden ook niet van de elektrische tandenborstel??

*Th.K. Uw rijdende reporter.*

## In memoriam Jan van der Zwaag



'Kalmte kan je redden' - Jan  
In memoriam Jan van der Zwaag  
Op 4 augustus jl. is Jan veel te vroeg, op 52-jarige leeftijd, van ons heengegaan. We wisten dat Jan ongeneeslijk ziek was en dat zijn afscheid onherroepelijk zou zijn. Maar dat het zo snel zou gaan...  
Jan heeft heel veel voor ons als SBV en voor het VEC betekend.  
In de tijd van voorzitter en secretaris, de heren Pieter van der Zaag en Jappie van der Veen, heeft Jan een prominente rol gespeeld samen met de heer Sipke van der Meulen. Het is vooral aan het doorzettingsvermogen en de inventiviteit van deze heren te danken dat we met alle partners op het gebied van verkeersveiligheid op het VEC in Drachten zijn gehuisvest.  
Jan was voor onze SBV meer dan een adviseur en een onvermoeibare dirigent, Jan was

vooral een vriend met grote betrokkenheid bij onze stichting.

Voor problemen groot of klein, Jan kwam met een oplossing, maar ook met dringende adviezen om problemen in de toekomst te voorkomen.

We zullen Jan, zijn vriendschap en zijn inbreng zeer gaan missen.

Op 10 augustus jl. hebben we afscheid van Jan genomen in de Andringa State te Marsum, waar ook de regie van Jan voelbaar was.

Het werd een waardige en stijlvolle bijeenkomst waar met veel respect, vriendschap en liefde over Jan is gesproken.

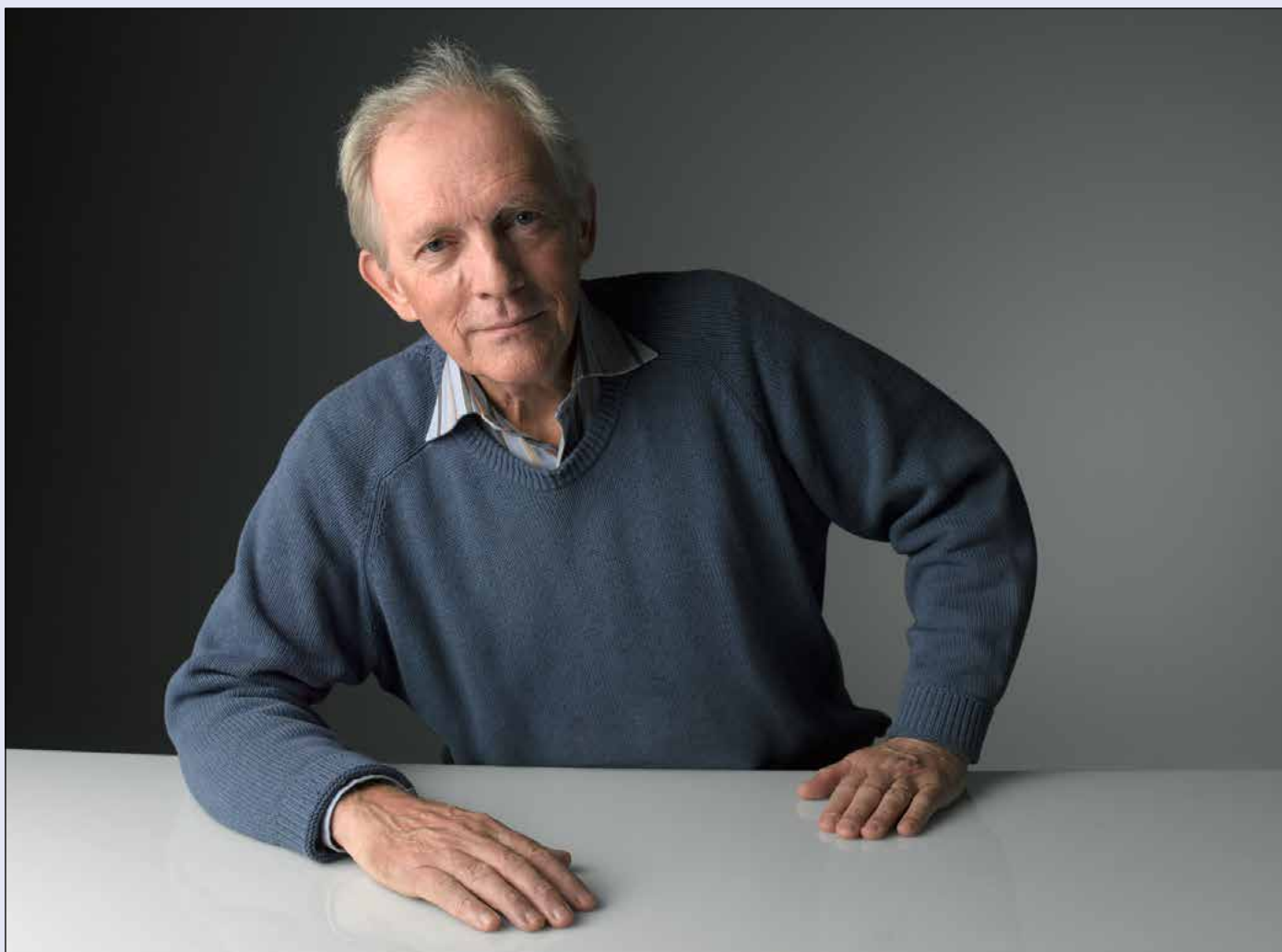
We wensen zijn vrouw Yvonne en zoon Gabe heel veel sterkte om het verlies van Jan, een fijn en bijzonder mens, te dragen.

Namens allen die bij de SBV zijn betrokken,

*Tom Metz vz.*



## **Gastcolumn: Verkeerseducatie "Ga voor reflectie, niet voor spektakel"**



**Jongeren van 12 - 18 jaar (en dan vooral jongens) nemen vaak grotere risico's, ook in het verkeer. Daarnaast vinden zij goedkeuring door leeftijdsgenoten zo belangrijk, dat sommigen zich laten meeslepen in gevaarlijke situaties. Gedragsdeskundige Lauk Woltring over hoe we het gedrag van jongeren op een positieve manier kunnen beïnvloeden.**

Jongens en meiden leren op een andere manier. Ook hun hersenen ontwikkelen zich in een ander tempo. Hoe zorg je ervoor dat je met verkeerseducatie zowel jongens als meisjes bereikt?

### **Het verschil tussen jongens en meiden**

Jongens en meiden gaan anders om met gevaren. Jongens ontwikkelen zich wat onregelmatiger, op het ene terrein liggen ze voor, (visueel, grote motoriek, fantasie) op het andere achter (taal, sociaal, vooruitzien, anticiperen) en zij rijpen wat langzamer. De meeste jongens nemen meer risico, zien minder gevaren, en overschatten hun eigen mogelijkheden en vaardigheden. Zij leren echt door trial and error, door bijkans het gevaar op te zoeken meten zij hun eigen competenties, "Kan ik dit aan?", maar gaan daarin nogal eens te ver, zeker als onderlinge

competitie een rol speelt. De meeste meiden zijn juist meer risicomijdend, eerder onzeker. Hoewel ze in groepen soms meer op elkaar letten dan op het verkeer, en zij rijden soms ook erg nonchalant, als het ware om het gevaar, de zorgen even van zich af zetten". Juist daardoor maken zij soms fouten in het verkeer. Beiden laten ze zich graag afleiden, bijvoorbeeld door hun mobiele telefoon.

### **Een voorbeeld**

Stel je hebt een drukke kruising waarvan de verkeerslichten niet werken. Een jongen gaat de uitdaging aan, zoekt dat



ene gaatje, maar zoekt ook het risico op, "Komt wel goed, ik kan toch altijd nog remmen of sturen?" Als het hem te lang duur rijdt hij op een gegeven moment de kruising gewoon op. Staat er een meisje te wachten voor diezelfde kruising, dan is die heel voorzichtig. Durft niet over te steken. Maar voelt de druk van de toeterende auto's achter zich en steekt op een gegeven moment toch maar over. Zo kunnen jongens en meiden dus in dezelfde situatie bij een ongeval betrokken raken, maar om heel andere redenen. De jongen omdat hij risico neemt, het meisje omdat ze – je zou bijna zeggen terecht - onzeker is en zich onder druk gezet voelt.

#### **Hoe kunnen we rekening houden met deze verschillen bij verkeerseducatie?**

Leg de jongens en meisjes situaties voor die voor hen herkenbaar zijn. Ik noemde reeds de kruising, maar je kunt ook een meisje op een scooter nemen zonder helm omdat ze haar kapsel wil sparen of fietst met een mobieltje of paraplu in de hand en dan dus geen noodstop kan maken. Je moet jongens én meisjes gewoon zeer serieus nemen. De ene jongen is zus, de ander zo, en ook meisjes verschillen onderling enorm. Jongens willen misschien bluffen als er meisjes bij zijn, en meisjes zwijgen eerder of willen vooral niet als bang over komen. Wanneer een groep merkt dat je ze écht serieus neemt en hun mening of waarnemingen werkelijk wil weten, dooft dit gedrag meestal wel uit. Is de onderlinge spanning of manifestatiedrang te groot kun je hen ook vragen om hun reacties anoniem in een envelop te doen en ze dan voorlezen en bespreken zonder naam of sekse.

#### **Focussen in verkeerseducatie?**

"Ga het gesprek aan. Ga doen, beleven, observeren op straat en naspelen. Ga voor reflectie en niet voor spektakel, dat maakt gevaar slechts extra aantrekkelijk of is te erg, en dan gaat afweer een rol spelen ("Dat zal mij niet overkomen, dat doe ik niet"). En ga jongeren ook niet waarschuwen voor van alles, dat houden ze af, ze willen zélf verantwoordelijk zijn. Vooral niet teveel met geheven vingertje werken; spreek vooral hun eigen vaar-

digheden en verantwoordelijkheid aan; dáár hebben zij behoefte aan. Leg hen situaties voor die voor hen herkenbaar zijn, hoe fysieker en reëler, hoe liever, en laat hen dáárin de risico's inschatten, die je dan achteraf samen bespreekt. Fouten maken is leerzaam, zeker in situaties die veilig zijn, bijvoorbeeld in de klas, maar zorg er hier voor dat die klas ook sociaal veilig is, dat niemand 'af' gaat, dat ze tegen over elkaar eerlijk zijn; dat bereik je vooral door gewoon openhartig te zijn, niet veroordelend, eerder samen onderzoekend; "Dát is een interessante opmerking, een interessante misvatting, je bent niet de enige, maar jij bent er open over, vertel eens..." Van fouten kunnen we leren. Doen we dat niet dan zijn ze ook nog eens voor niets geweest. Dat is jammer. Hier zijn goede filmpjes over. Ooit 'Cool' (ANWB) en later 'Keihard Onderuit' van de ROVG (nu ROV), maar allicht zijn er recent filmpjes gemaakt die dezelfde principes hanteren, en anders moeten die worden gemaakt. Genoemde filmpjes gooiden destijds hoge ogen.

#### **Tips voor scholen over verkeerseducatie?**

"Zorg ervoor dat verkeerseducatie niet bestaat uit losse flodders. Hier een module, al ziet die er nog zo mooi uit, daar een lesje, daar een discussie, dat blijven losse flodders in een zee van andere impulsen en mediaboodschappen. Integreer daarom verkeerseducatie in meer omvattende programma's, bijvoorbeeld over weerbaarheid, kanjertraining, Rots & Water e.d. Combineer het met andere onderwerpen, bijvoorbeeld over uitgaan, drank, agressie, pesten, e.d.; het gaat uiteindelijk allemaal om hen begeleiden met het leren omgaan met hun eigen impulsen, een positie innemen en met wat er aan uitdagingen en mogelijkheden op hen af komt. Pas het aan bij de ontwikkeling van jongeren, en dan is het vaak slim om rekening te houden met de verschillen tussen jongens en meiden."

Meer weten over de ontwikkeling van jongeren, hun gedrag en verkeerseducatie? Kijk op [www.lauktwoltring.nl](http://www.lauktwoltring.nl).

#### **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 1141 1033  
willem@stichtingsbv.nl
- Mw. Tessa Witteveen, 06 4409 5726  
tessa@stichtingsbv.nl

#### **ABL**

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

#### **AA&O**

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

#### **B14**

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

#### **Meppel**

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

#### **PGCA**

Secretaris dhr. Patrick van Dijk,  
06 5245 8636  
info@vandijkwinsum.nl

#### **VBR**

Secretaris mw. Geertje Wassenaar  
06 5352 7052  
info@vbrheerenveen.nl





## Betere aanpak drugsgebruik in het verkeer

Weggebruikers kunnen vanaf 1 juli 2017 gecontroleerd worden op drugsgebruik met behulp van een speekseltester. De politie gaat dit nieuwe instrument de komende tijd gefaseerd inzetten in het verkeer. Met behulp van de speekseltester kan beter worden gecontroleerd op drugsgebruik in het verkeer. Vanaf 1 juli gelden wettelijke limieten voor amfetamine, methamfetamine, MDMA, MDEA, MDA, cocaïne, opiaten (morfine/heroïne), cannabis (THC) en GHB-achtige stoffen. Voor een combinatie van drugs of een combinatie van drugs met alcohol gelden nullimieten.

De politie zal de speekseltester inzetten als er aanwijzingen zijn dat een automobilist drugs heeft gebruikt; bijvoorbeeld door bijzonder rijgedrag, vermoedens bij een standaard verkeerscontrole (zoals verwijde pupillen) of het weggrijden na het bezoek aan een coffeeshop in combinatie met andere indicatoren. Op dit moment worden politiemensen nog getraind om het nieuwe instrument te gebruiken. Vandaar dat de inzet van de speekseltester gefaseerd wordt doorgevoerd.

De Wegenverkeerswet is aangescherpt op het gebruik van tien aangewezen drugs

om de verkeersveiligheid te verbeteren en het aantal verkeersslachtoffers te verminderen. Afhankelijk van de werkzame stof hebben drugs in verschillende mate een negatieve invloed op de rijvaardigheid van de bestuurder. Drugs kunnen bijvoorbeeld leiden tot overmoedig rijgedrag, maar ook versuffen of slaperig maken. Gebruik van verschillende drugs of de combinatie van drugs met alcohol leidt tot een nog hoger risico op ernstige verkeersongevallen.

Met een speekseltest is vanaf 1 juli snel en eenvoudig te zien of er één of meer aangewezen drugs zijn gebruikt. Politieagenten kunnen weggebruikers verplichten mee te werken aan het afnemen van speeksel. Als deze test positief is, dan wordt een vervolgonderzoek ingesteld. Een arts of verpleegkundige neemt hiervoor bloed af en het Nederlands Forensisch Instituut (NFI) analyseert bloedmonsters op het type drugs en de hoeveelheid drugs. De uitslag van het bloedonderzoek geldt als bewijsmiddel.

Zo is bekend dat drugs voor langere tijd in het lichaam aanwezig kunnen blijven na het gebruik. Dit is afhankelijk van diverse factoren: de type drugs, de kwali-

teit van de drugs, de frequentie en mate van gebruik en individuele kenmerken, zoals de stofwisseling en het gewicht van de betrokken persoon. Met oog op de geldende nullimieten kan deelname aan het verkeer dan ook nog risicovol zijn als drugs enkele dagen eerder zijn gebruikt.

Net als nu al het geval is, geldt er na 1 juli geen uitzondering voor bestuurders die drugs medicinaal gebruiken. Ook niet als zij bij staande houding aan de politie een medische verklaring kunnen overleggen.

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

## SBV-'baandagen' VEC Drachten 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,- (exclusief BTW) per twee uur.

Ook het plateau is te huur voor €175,- (ex BTW) per dagdeel.

Het reserveren van de baan doet u door een mail te sturen aan Marjolein van Eek via [marjolein@stichtingsbv.nl](mailto:marjolein@stichtingsbv.nl) met daarin de door u gewenste datum, tijd, ruimtes en eventuele overige zaken, zoals huurauto, zaal, docent, et cetera. Bellen mag natuurlijk ook altijd! U krijgt dan altijd een reactie of de betreffende datum en tijd nog beschikbaar zijn.



### SUDOKU

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

### Oplossing vorige Sudoku:

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



## Applicaties

### 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 leeromgeving te creëren, waardoor de betrokkenheid van de leerling vergroot wordt. De instructeur stimuleert 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 van de leerling tijdens de lessen te vergroten door de leerling op zijn sterke kanten te wijzen (resultaat 'de echte Ik'), redelijke doelen te stellen en die doelen 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'-test de verschillende vormen van intelligenties te herkennen, de leerling hiervan bewust te maken en zijn les hierop aan te passen. De cursus duurt 2 dagdelen

### NLP 8 en 15 januari 2018 (€ 260)

Basiskennis NLP tijdens de rijles: 4 dagdelen = 2 dagen De NLP-cursus (neurolingüistisch 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.

## Kinderen steeds vaker betrokken bij verkeersongelukken

Kinderen waren begin dit jaar vaker betrokken bij een verkeersongeluk in vergelijking met dezelfde periode in 2014. Het gaat om een stijging van 18 procent. Het aantal gewonden dat daarbij viel is juist met 21 procent gedaald. Dat blijkt zaterdag uit een analyse van de politie, het Verbond van Verzekeraars en verkeerskundig ict-bureau VIA op basis van politieregistraties. Volgens de betrokken organisaties vinden in werkelijkheid meer ongelukken plaats, vooral met fietsers. Zij spreken mede daarom van een "zeer zorgelijke trend". In de eerste helft van 2017 waren ruim 3.000 kinderen tussen de 4 en 18 jaar betrokken bij een ongeval, van

wie er 1.150 gewond raakten. In de eerste helft van 2014 waren er ruim 2.600 ongelukken, maar vielen wel 1.460 slachtoffers. Het gaat om kinderen en tieners die zelfstandig deelnemen aan het verkeer als voetganger, fietser of bromfietser. De cijfers zijn op basis van politieregistraties.

### Woonplaats

Tussen begin 2014 en eind augustus van dit jaar waren ruim 20.000 kinderen betrokken bij een ongeval. Daarvan liepen 9.500 jongeren letsel op, van hen overleed 1 procent. Meer dan de helft van de jonge betrokkenen zat op een bromfiets, vooral jongens van 16 en 17 jaar.

De meeste ongelukken waarbij kinderen betrokken zijn, gebeuren op schooldagen: bijna drie keer zo vaak als in het weekend. Scholieren, die niet op de brommer gaan, verongelukken vooral in hun eigen woonplaats rond schooltijden. De onderzoekers noemen het opvallend dat een kwart van de ongevallen plaatsvindt in 30-kilometerzones. Bijna twee derde van de ongevallen gebeurt op een 50-kilometerweg. De politie en de verzekeraars pleiten daarom voor gericht verkeerstoezicht en verbetering van de verkeersvoorzieningen op 30- en 50-kilometerwegen.

Bron: nu.nl



## Geef de pen door aan... Wilma Rabe

Tsja daar zit je dan, lekker in de tuin met een glas wijn. Vrije tijd, maar toch nog even een stukje voor De Schakel schrijven, want ik kreeg de pen van Thijs Docter. Zo gaat het vaak, daarom ben ik zelfstandig ondernemer. Zelf mijn eigen agenda beheren, bepalen wat ik wel en niet wil doen, organiseren van werk en vrije tijd. Dat is toch ook wel heel luxe he? Geen baas die bepaalt waar ik moet zijn. Inmiddels ben ik al weer 3 jaar eigen baas. Daarvoor had ik met Geert autorijschool Alert Sneek. We vulden elkaar aan, bespraken de probleempjes, zochten naar oplossingen op elke moment van de dag. Onze drie kinderen mopperden wel eens, als het aan de keukentafel nog steeds over rijlessen ging. Later vonden ze het maar wat leuk dat ze de rijlessen bij pa of ma konden gaan doen. Ook de motorrijlessen deden Gert en Jeroen bij hun vader. Vorig jaar heeft Nyncke alleen mij als instructeur gehad. Ze miste de adviezen van haar vader, maar gelukkig waren er supercollega's die haar graag hielpen...

Over bazen gesproken, de managers van de SBV bepalen in mijn agenda wel een heleboel. Met veel plezier zet ik hun opdrachten erin. Vanaf de start van de docentenpool is mijn agenda wel heel erg veranderd. De afwisseling vind ik erg prettig. 's Morgens rij ik naar een middelbare school voor verkeerslessen. Na de middag een uurtje op pad met een man, die net een nieuwe scootmobiel heeft gekregen. Na wat oefeningen krijgt hij er plezier in en gaan we de wijk een stukje in. Op mijn vouwfiets kan ik hem mooi bijhouden. Dan de auto weer in voor rijlessen en de dag is al weer om. Meestal ben ik in Friesland, maar ook in Groningen of in Drenthe. In Den Helder kennen ze ons inmiddels. Zelfs in de Achterhoek, waar ik in 1962 in Barchem geboren ben, willen ze ons landbouw-



verkeersadvies. In Apeldoorn heb ik met collega Pascal Holthuis een remdemo gedaan.

Als ik terug kijk naar mijn werk als verzorgende heb ik daar ook heel wat verschillende dingen gezien en gedaan. Van Haaksbergen, via Den Haag kwam ik in Sneek terecht. Van leerling naar teamleider en wijkziekenverzorgende. Ik trok het hele land door om scholing te geven, dat leverde mij in 1992 volledig onverwacht de titel "Ziekenverzorgende van het jaar" op. Ik werk nog steeds graag met de oudere weggebruiker. Toevallig had ik deze week 2 mannen, die een nieuwe

scootmobiel kregen, die ik mocht begeleiden. Voor allebei was dit de tweede scootmobiel. Met hun eerste waren ze om gegaan... Gelukkig is er nu de mogelijkheid om ze te begeleiden en ze bewust te maken van de gevaren en van hun grenzen. Na een uurtje oefenen groeit het zelfvertrouwen. Wat is er nou mooier dan dat je ondanks je beperking er toch op uit kunt. Pas nog, reed ik met een mevrouw van 92 in Sint Nicolaasga, ze was al jaren het dorp niet in geweest. Wat een voldoening geeft me dit!! Ik vind het leuk om bezig te zijn met jong en oud. Moeilijk lerende leerlingen op het speciaal onderwijs, brugpiepers op de middelbare scholen, buitenlandse leerlingen die nog bijna geen Nederlands spreken; ze staan nog aan het begin van hun "verkeerscarrière". Kun je ze dan beïnvloeden? Dat wil ik wel graag, want ik schrik elke dag van het gedrag van fietsers. Te vaak gaat het fout. Een buschauffeur die het niet meer op kon lossen, de fietser sloeg vlak voor hem links af... Of de vrachtautochauffeur die achteruit reed, dat meisje vlak achter zijn voertuig kon hij niet zien... Waarom gebeurt dit, waarom zijn we niet met het verkeer bezig waarin je je op dat moment bevindt. Boei-

ende lessen vind ik de lessen over alcohol in het verkeer. Leerlingen hebben vaak niet door dat er best veel volwassenen met drank op achter het stuur zitten. De discussie over wel of niet bij iemand in de auto stappen die alcohol gedronken heeft, is mijn favoriet. Durven ze te zeggen dat ze niet mee gaan, is er een alternatief... En nu aan de keukentafel, onder het genot van een glaasje wijn, bespreek ik met Thijs verkeerszaken, maar het liefst plannen we samen onze vrije tijd.

Ik geef de pen door aan mijn "docentenpool-collega" Frans Lokhorst.