



# De Schakel

Informatieblad voor de aangesloten verenigingen

Nr. 61, juni 2018

In de verkeersveiligheid wordt al een tijd gesproken over de zelfrijdende auto. Enkele jaren geleden dacht men dat dit de oplossing zou zijn voor veel verkeersveiligheidsproblemen in de nabije toekomst. Nu er steeds meer auto's zijn die gedeeltelijk zelfrijdend zijn, merken we dat in deze overgangsfase weer nieuwe problemen ontstaan. De transitie naar de nieuwe systemen is lastig, ook omdat veel mensen die een auto kopen met die ADAS-systemen vaak niet weten hoe ze werken. Als SBV vinden we het belangrijk om u als rijinstructeur mee te nemen naar de toekomst. Ons 25-jarig jubileum dat gehouden wordt

op 21 september, zal daarom ook deels in het teken staan van de nieuwe ontwikkelingen in de auto. Op deze vrijdagmiddag 21 september kunt u op het VEC verschillende systemen bekijken en uitproberen. De uitnodiging hiervoor ontvangt u voor de vakantie. We hopen velen van u te zien op 21 september aanstaande.

Namens het hele SBV-team wens ik u een fijne zomerperiode toe. ♦ Mve

## Kans op ongeval op provinciale weg is groter

**De kans op een ernstig verkeersongeluk is op zeventig Nederlandse wegen drie keer zo groot als op andere wegen. De overgrote meerderheid daarvan (t.w. 64) zijn provinciale wegen.**

Dat blijkt uit een analyse van politiestatistieken door RTL Nieuws een hoogleraar transportbeleid Bert van Wee van de TU Delft.

Ze onderzochten de gegevens over ongevallen op de 550 provinciale- en rijkswegen, dus snelwegen en N-wegen. Van Wee pleit voor meer investeringen in verkeersveiligheid. Hij zoekt de oplossingen vooral in fysieke maatregelen, zoals

het scheiden van rijstroken, het verwijderen van obstakels zoals bomen die dicht langs de weg staan en het weren van landbouwvoertuigen.

Zulke maatregelen zijn echter niet altijd mogelijk, waarschuwen de provincies.

“Het anders inrichten van provinciale wegen betekent in de praktijk vaak dat er meer ruimte nodig is voor de weg. Bijvoorbeeld wanneer de rijbanen gescheiden worden. Door de ligging van de provinciale wegen tussen objecten is zo'n verbreding vaak praktisch niet haalbaar”, aldus een woordvoerder van het Interprovinciaal Overleg (IPO)

Bron: nu.nl



## Applicaties



### Autisme 5 oktober 2018 (€ 170)

Tijdens de cursus wordt uitgebreid stilgestaan bij de theorie omtrent autisme en ADHD. De essentie van een informatieverwerkingsstoornis wordt helder uitgelegd.

De rijinstructeur leert vervolgens welke eenvoudige praktisch te gebruiken methodieken er zijn en kan deze direct inzetten. Dit wordt geoefend aan de hand van diverse casussen. De essentie van de aanpak en begeleiding van mensen met informatieverwerkingsproblematiek zit hem in het zo duidelijk en concreet mogelijk zijn, stap voor stap. Een benadering die trouwens niet alleen voor mensen met informatieverwerkingsproblematiek goed werkt.

**21 september**

**Jubileum SBV**

**Middag  
(15.00-18.00 uur):**

**op het VEC  
Avond bij Van der Valk  
Drachten**

## Column

Dan kom je op een middag thuis met de auto en zie je een iets oudere dame het parkeerterrein op strompelen, een e-bike achter zich aan slepend. De knieën uit de broek, de bril scheef op de holle, het haar in de war en de panty scheef in de bilnaad. Dichterbij gekomen, zie ik dat het de buurvrouw is, die een paar verdiepingen dichterbij de hemel woont. Ze is met de fiets gevallen en is er, al met al, niet mooier op geworden.

Zoals we allemaal wel weten, wordt het steeds drukker op onze aardkloot. Als gevolg van de babyboom in de zestiger jaren van de vorige eeuw en doordat de houdbaarheidsdatum van de mensen steeds langer wordt. De medische wetenschap stelt ons in staat, kwalen die vroeger een onherroepelijke dood tot gevolg hadden, te genezen, of in ieder geval te vertragen. Dat is mooi... maar heeft ook een keerzijde, welke ik net noemde. Een ieder wil zich zo lang mogelijk blijven verplaatsen van A naar B. Zijn de vochtafdrijvende pillen op? Hop... we pakken de scootmobiel, uit het door de schoonzoon op een zondagmiddag in elkaar gespijkerde scootmobielhok. Zin in een avondje bingoën in buurthuis "de Kobbekooi?" Hop...de e-bike van de lader en gaan met die banaan. Dit brengt echter wel met zich mee, dat er steeds meer ongelukken gebeuren met deze, in de Tour de France, reeds verboden fietsen. Kapotte heupen, bulten op de kop, ontworpen knieën, geperforeerde longen en gebroken stuitjes als gevolg.



Wat is het probleem?? De e-bike is snel, zwaar, heeft mede hierdoor, een lange remweg en de bestuurders van deze voertuigen zijn veelal senioren, wiens reactievermogen en fysieke gesteldheid, uitzonderingen daargelaten (Queen Elizabeth, Keith Richards, Jappie van der Veen) niet meer echt top zijn. Het CBR houdt zich bezig met rijbewijzen voor diverse categorieën, vaarbewijzen voor de binnenvaart en brevetten voor o.a. beroepsvliegers... Richard Branson wil met zijn bedrijf Virgin Galactic "outer space" en Elon Musk (de man achter Tesla) wil met SpaceX, zelfs reizen naar Mars mogelijk maken... iets te hoog gegrepen voor de SBV en een brug te ver misschien! Maar de e-bikers iets meer wegwijs maken, dat is toch wel een dingetje, dachten ze daar in Drachten. Tessa, het aanstormend talent van de SBV, stelde samen met wat handlangers een folder samen en ontwikkelde een cursus voor beginnende en gevorderde e-bikers. Enkele docenten zijn reeds volop bezig deze cursussen te verzorgen en zoals het nu lijkt, heeft dit tot gevolg, dat mijnheer Musk haast moet maken met zijn reizen naar Mars, want het wordt nu toch wel héél erg druk op ons aardbolletje!!

## SBV-'baandagen' VEC Drachten 2018

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 137,50 euro (exclusief BTW) per twee uur. Ook het plateau is te huur voor €192,50 (excl. BTW) per dagdeel (= 4 uur). 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, etcetera. Bellen mag natuurlijk ook altijd! U krijgt dan altijd een reactie of de betreffende datum en tijd nog beschikbaar zijn.





## Drive Clean: gratis training op slipbaan voor rijchoolleerlingen



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 2018:

Dinsdag 3 juli  
Dinsdag 25 september  
Dinsdag 30 oktober  
Donderdag 29 november

Ook in 2018 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

De training is op avond van 19.00 uur tot uiterlijk 21.30 uur.

Iedere SBV-rijinstructeur 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](mailto:marjolein@stichtingsbv.nl).

### SUDOKU

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

### Oplossing vorige Sudoku:

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

21 september

**Jubileum SBV**

Middag

(15.00-18.00 uur):

op het VEC

Avond bij Van der Valk  
Drachten



**Gastcolumn:**

## **Wie wil er een automatisch rijdende auto?**



**Onze vorige minister, Melanie Schultz van Haegen, groot aanhanger van de automatisch rijdende auto, wilde er ongetwijfeld een. Misschien omdat ze al iets dergelijks had, een dienstauto met chauffeur, maar ja, bij een nieuwe baan moet je die inleveren. De vraag blijft: Wie wil er een automatisch rijdende auto?**

In de vorige eeuw toonden Japanners en Amerikanen al aan dat het kon; een treintje van automatisch rijdende voertuigen. Aanpassing van de infrastructuur was wel vereist, magneetjes in de rijbaan zorgden ervoor dat het voertuig de weg volgde,

en radarsystemen en draadloze communicatie met auto's voor en achter zorgde voor de rest. Draadloos, gelukkig maar, want bedraad zou wel erg onhandig zijn. The Automated Highway System (AHS) heette het, en Rijkswaterstaat haalde de voertuigen ook naar Nederland voor een demonstratie in de buurt van Alphen aan den Rijn. De AHS liet vooral zien waar men technologisch toe in staat was. Voordelen van dit systeem die belicht werden, waren dat eindelijk menselijke fouten niet meer voor zouden komen, en dat de capaciteit van de snelweg flink zou toenemen. Om met dat laatste begin-

nen, voorwaarde hiervoor was wel dat voertuigen dicht op elkaar zouden rijden. Toen wij dit in 1997 met proefpersonen uitprobeerden in onze rijnsimulator bleek als snel dat deelnemers één seconde volgafstand nog acceptabel vonden, maar 0,25 seconden afstand tot een voorligger, de afstand waarbij de capaciteitswinst zou optreden, helemaal niet konden waarderen. Ook het eerste punt, dat menselijke fouten niet meer voor zouden komen, is maar beperkt waar. Ja, minder fouten zullen vóórkomen, maar software is door mensen geprogrammeerd en dat gaat ook af en toe mis. Probleem is dan



als je met een treintje aan auto's dicht op elkaar zit, er meteen een forse kettingbotsing ontstaat: niet één auto, maar een hele serie. Minder, maar wel veel ernstiger en omvangrijker ongevallen. Computers zijn heel snel en worden niet door situationele factoren beïnvloed, maar er zijn ook gevallen waar dit juist een nadeel is en menselijk inzicht – integratie van diverse informatiebronnen en vooral improvisatie, cruciaal zijn voor een goede afloop. Ik weet niet of de Airbus zelf verzonnen zou hebben om op de rivier de Hudson te landen, maar op 15 januari 2009 bleek dit een goede beslissing te zijn van Captain Sullenberger.

Centraal bij automatisch rijden staat vertrouwen. Om weer terug te keren naar het onderzoek uitgevoerd in 1997: daar werd aan het eind van het experiment een kritieke situatie getest waar de "bestuurders" het stuur over moesten nemen. Ze hadden onderhand ruime ervaring met het rijden in een automatisch voertuig, en alles verliep voorspoedig, maar aan het eind ging het bijna mis met het systeem. Een grote groep bestuurders nam het stuur in deze kritieke situatie niet over. Eigenlijk niet meer dan logisch, of je vertrouwt het systeem, of je vertrouwt het niet. Het is net als met je zoon of dochter die een week hun rijbewijs hebben en hun eerste rit met jou maken, eerst kijk je mee, en snel zie je dat het prima gaat en ga je ook iet anders doen, langer uit het zijraam kijken of dingen opzoeken op je telefoon. Het is dan onzinnig om gestrest te blijven. Met automatisch rijdende auto gaat het net zo, eerst ben je positief verrast door alles wat het voertuig kan en daarmee wint het systeem vertrouwen. Tot het moment dat de sensoren vies bleken, de weg besneeuwd was en de camera net als jij niet door de sneeuw heen kon kijken, of er een bijzondere samenloop van omstandigheden plaatsvond... Iets te hoge verwachtingen had je... In zo'n situatie moeten overigens alle alarmbellen van de auto afgaan, want het continu in de gaten houden van een goed functionerend systeem is een onmenselijke taak, we kunnen dit nou eenmaal niet goed. Het recente ongeval

met de auto van Uber toont dit op trieste manier aan.

Toenmalig minister Schultz wilde met haar steun voor automatische voertuigen vast ook Helmond, waar de automotive industrie sterk vertegenwoordigd is, een technologie boost geven, en dat is begrijpelijk en nuttig. Maar ik vermoed dat het allemaal uiteindelijk wat minder snel zal gaan dan sommigen hopen. Er zijn vooral op het gebied van acceptatie en gedragsaanpassing aan techniek veel hordes te nemen. Niet iedereen is gek op automatisering. Wel zolang vervelende dingen uit handen worden genomen. Ik denk aan mijn eerste auto, die had een choke. Wat een gedoe. Gelukkig werd de choke al snel automatisch en ik heb 'm geen moment gemist. Met schakelen zou het net zo moeten gaan. Maar auto's die automatisch schakelen zijn in Nederland nog steeds sterk in de minderheid. De vraag is waarom? De ruitenwissers mogen automatisch aan het werk zodra er een paar druppels regen vallen. (Hadden we hier behoefte aan? Hoe lastig is het om even de hendel te bedienen?) Maar het schakelpookje bleef. Met de opkomst van de elektrische auto zullen we uiteindelijk wel overstag gaan. Maar de volledig automatisch rijdende auto, dat duurt nog wel even. Het liefst zou je van de ene op de andere dag overgaan, net als het niet verstandig is om geleidelijk over te gaan van links naar rechts rijden...

Automatische voertuigen worden wel geleidelijk ingevoerd. We krijgen dan te maken met gemengd verkeer, een deel rijdt automatisch, een deel niet. Automatisch rijden zal het eerst worden geïntroduceerd in sterk gestandaardiseerde omgevingen zoals op autosnelwegen. Dat brengt andere problemen (nee, geen uitdagingen, gewoon problemen) met zich mee, want dit betekent dat op een gegeven moment de auto de snelweg moet verlaten en de bestuurder bij de les gehaald moet worden. Hoe doe je dat? Dat is anders dan het monitoren van het systeem (zoals bij het ongeluk met de auto van Uber), maar gaat over overdracht op momenten die te verwachten

zijn. Wat zijn mensen aan het doen als ze automatisch rijden, en hoeveel tijd hebben ze nodig om zich bewust te worden van de verkeerssituatie en van hoe die situatie zich ontwikkelt?

Er is veel meer te zeggen over automatisch rijdende voertuigen, en dan bedoel ik niet alleen ethische kwesties (wie rijdt de auto aan, vijf bejaarden of één kind?), maar ook potentieel misbruik. Smokkelen, aanslagen plegen, allemaal mogelijk. En mogen we nu wel dronken achter het stuur? Ter geruststelling, automatisering kan ook positief werken. Het aantal slachtoffers bij de aanslag op de kerstmarkt in Berlijn is juist door automatisering beperkt. Het voertuig greep in, weigerde door te rijden na de aanrijding, een noodprocedure werd in werking gesteld.

Verder zijn er ook grote groepen mensen voor wie een automatisch voertuig een geweldige uitkomst zal zijn. Denk aan de ouder wordende bestuurder voor wie het lastiger wordt om bij duisternis of in onbekend gebied te rijden. Zo'n voertuig kan de mobiliteit verlengen op een aangename 'van deur tot deur'-manier. Uiteindelijk zullen ze wel komen, en er zijn genoeg geïnteresseerden, maar ik vermoed niet dat wij over 10 jaar het stuur uit handen hebben gegeven. Niet de voortschrijding der techniek, maar acceptatie door de potentiële gebruikers zal het tempo bepalen.

Meer over verkeerspsychologie:  
<http://trafficpsychologygroningen.info>  
Een aardig boek over automatische voertuigen: Hod Lipson & Melba Kurman (2016). *Driverless. Intelligent Cars and the Road Ahead*. MIT Press. ISBN: 9780262534475

Het onderzoek uit 1997:  
De Waard, D., Van der Hulst, M., Hoedemaeker, M., & Brookhuis, K.A. (1999a). Driver behavior in an emergency situation in the Automated Highway System. *Transportation Human Factors*, 1, 67-82.  
[https://doi.org/10.1207/sthf0101\\_7](https://doi.org/10.1207/sthf0101_7)

*Dr. Dick de Waard, RUG*



## SBV ondertekent het Convenant afleiding tijdens NVVC te Amersfoort



Tijdens het NVVC op donderdag 26 april te Amersfoort heeft de SBV het Convenant veilig gebruik van smartfuncties in het verkeer van de Verkeersveiligheidscoalitie getekend.

De initiatiefnemers hebben afgesproken te werken met een nieuwe sociale norm voor het gebruik van smartfuncties in het verkeer. Het gaat hierbij om zowel een sociale norm voor bestuurders van voertuigen en hun (sociale) omgeving, maar ook een norm voor producenten en werkgevers die hierop inspeelt.

De convenantpartners onderschrijven met elkaar daarom de volgende sociale norm: Het is normaal om je aandacht op de rijtaak en de weg te houden.

In 2016 is het aantal verkeersdoden en verkeersgewonden opnieuw gestegen. De convenantpartners vinden dit niet acceptabel en maken daarom een gezamenlijk statement ten aanzien van afleiding in het verkeer: We accepteren in Nederland geen slachtoffers waarbij afleiding door het gebruik van smartfuncties in het verkeer een rol speelt.

Daarbij is het gedrag van de individuele verkeersdeelnemer essentieel. Om een juiste gedragsverandering te stimuleren werken de convenantpartners toe naar het volgende gewenste doelgedrag: Je hebt volledige aandacht in het verkeer doordat je alleen gebruik maakt van smartfuncties die je niet afleiden van een veilige uitvoering van de rijtaak. Meer informatie over deze coalitie staat op: <http://www.verkeersveiligheidscoalitie.nl/werkgroepen/convenant/>



## Provincies en gemeenten gaan doortrappen

Ouderen zijn een kwetsbare groep in het verkeer. Als zij betrokken zijn bij een ongeluk, dan heeft dit vaak grotere gevolgen dan bij jongeren. Dit is ook zichtbaar in de cijfers. Speciaal voor ouderen is het programma 'Doortrappen' ontwikkeld. Door samen te werken met bijvoorbeeld fysiotherapeuten, fietsmakers, klaverjasclubjes en de ouderenbonden kunnen ouderen op logische momenten tips krijgen om veilig te fietsen.

In 2017 is deze aanpak met succes getest in Amersfoort, Alphen a/d Rijn, Amsterdam-Noord en Ouder Amstel. En het krijgt nu een vervolg. De provincies Utrecht, Overijssel en Gelderland, de vervoerregio Amsterdam en gemeenten Amersfoort, Enschede en Goes gaan aan de slag met 'Doortrappen'. Ook Veilig Verkeer Nederland, Fietsersbond en VeiligheidNL willen bijdragen aan het programma.

Minister Cora van Nieuwenhuizen (Infrastructuur en Waterstaat): "Ik vind het belangrijk dat we tot op hoge leeftijd lekker kunnen blijven fietsen. Maar natuurlijk wel veilig. Het programma Doortrappen

helpt daarbij. Prachtig als nog meer provincies en gemeenten meedoen."

Het CBS meldde op 25 april dat er in 2017 voor het eerst meer dodelijke slachtoffers vielen op de fiets dan in een auto. In 2017 kwamen 206 fietsers om in het verkeer en 201 automobilisten. Het hoogste aantal fietsslachtoffers in 10 jaar. Driekwart van de fietsslachtoffers is ouder dan 65 jaar.

Dit kabinet investeert 100 miljoen in veilige fietspaden en meer stallingen. Het Rijk werkt samen met gemeenten, provincies en vervoerregios in Tour de Force. Ook organisaties als de ANWB, de RAI Vereniging, de Fietsersbond, Veilig Verkeer Nederland en het SWOV werken mee. In de Agenda Fiets 2017-2020 zijn concrete doelen geformuleerd, waaronder het verbeteren van de veiligheid op de fiets.

Het ministerie ondersteunt gemeenten met handreikingen zoals een aanpak voor het nemen van maatregelen als het verwijderen van paaltjes op het fietspad, of strooiroutes tegen gladde fietspaden, maar denk ook aan vergevingsgezinde schuine stoepanden naast fietspaden, inrichten van fietsstraten en zorgen voor voldoende ruimte voor fietsers bij verkeerslichten.

In het regeerakkoord is verkeersveiligheid uitgeroepen tot een nationale prioriteit. Minister Van Nieuwenhuizen zet in op een aanpak met een slimme combinatie van maatregelen van campagnes, maatregelen om de weg in te richten en technische oplossingen. Indien nodig worden regels aangepast. Dit najaar presenteert zij het Strategische Plan Verkeersveiligheid 2030.

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

### Kantoorgegevens

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

- Mw. Marjolein van Eek, 06 231 64 181  
[marjolein@stichtingsbv.nl](mailto:marjolein@stichtingsbv.nl)
- Mw. Anjo Hiemstra (aanwezig op maandag en vrijdagochtend)  
[anjo@stichtingsbv.nl](mailto:anjo@stichtingsbv.nl)
- Mw. Dirkje Nynke Tibma, (aanwezig op maandag en donderdag)  
[dirkje@stichtingsbv.nl](mailto:dirkje@stichtingsbv.nl)
- Dhr. Willem Vreeling, 06 1141 1033  
[willem@stichtingsbv.nl](mailto:willem@stichtingsbv.nl)
- Mw. Tessa Witteveen, 06 2166 8236  
[tessa@stichtingsbv.nl](mailto:tessa@stichtingsbv.nl)

### ABL

Secretaris mw. Lia Schutte  
(0512) 511 562  
[liaschutte@chello.nl](mailto:liaschutte@chello.nl)

### AA&O

Secretaris dhr. Fokko Werkman  
06 2222 4319  
[info@aawerkman.nl](mailto:info@aawerkman.nl)

### B14

Secretaris dhr. Michel van der Goot  
06 5026 7377  
[info@verkeersschoolvandergoot.nl](mailto:info@verkeersschoolvandergoot.nl)

### Meppel

Secretaris dhr. Nico ten Kate  
(0522) 244 366  
[info@rijtscholenmeppel.nl](mailto:info@rijtscholenmeppel.nl)

### PGCA

Secretaris dhr. Patrick van Dijk,  
06 5245 8636  
[info@vandijkwinsum.nl](mailto:info@vandijkwinsum.nl)

### VBR

Secretaris mw. Geertje Wassenaar  
06 5352 7052  
[info@vbrheerenveen.nl](mailto:info@vbrheerenveen.nl)



**21 september**  
**Jubileum SBV**  
  
**Middag**  
**(15.00-18.00 uur):**  
**op het VEC**  
**Avond bij Van der Valk**  
**Drachten**



## Geef de pen door aan... Marcus van Dam

Vanaf 2013 ben ik met Rijschool Van Dam werkzaam in deze prachtige branche. Na jaren een groothandel met mijn vader in zoetwaren te hebben gehad heb ik deze carrièreswitch gemaakt. Als iemand mij toen had voorspeld dat ik een rijschool zou beginnen had ik diegene zeer verbaasd aangekeken. Nu zeg ik nog regelmatig "Ik had er eigenlijk 10 jaar eerder mee moeten beginnen". Tijdens de opleiding bij Jongepier en mijn onvergetelijke stage, bij de befaamde en immer bescheiden (rijschool van) Willem de Boer te Blauwhuis, kreeg ik steeds meer de overtuiging dat ik mij als rijinstructeur als een vis in het water zou gaan voelen. Ik kocht de eerste lesauto en schreef mij dan ook in bij de KvK voordat ik het laatste praktijkexamen bij het IBKI succesvol afslot. Eind september was het dan zover. Ik had geen halve maatregelen genomen: de website was klaar en ik had heel Beetsterzwaag en omstreken op de hoogte gebracht van het starten van mijn rijschool middels deur-aan-deur bezorgde flyers. De telefoon ging gelukkig snel met de aanmelding van de eerste leerlinge. Dat moment vergeet je niet snel weer. Ik heb, geloof ik, 5 minuten alleen maar gestameld en steeds geroepen: "Echt waar? Wil je bij mij leren autorijden?" Mijn vrouw hoorde het een en ander aan en deelde mij droogjes mede dat het haar niet zou verbazen indien deze leerlinge binnen 5 minuten haar eerste les toch zou afbeelden en een "normale" rijschoolhouder zou inschakelen. Alhoewel mijn vrouw heel vaak gelijk heeft, had ze het in dit geval gelukkig bij het verkeerde eind. Diezelfde week was ik met mijn eerste leerlinge op stap. Het was oorspronkelijk een les van een uur maar doordat ik het besef van ruimte en tijd volledig kwijt was eindigde deze les ruim 2 uur later weer in Beetsterzwaag. Daarna ging het volgens het bekende mond-tot-mondreclameprincipe. Deze leerlinge voetbalde bij het damesteam van VV De Sweach en binnen niet al te korte tijd ging ook de linksback, de middenvelder (of is het veldster?) etc. bij mijn rijschool lessen.

Ook heb ik de eerstvolgende Koninginnedag met de (gepoetste) lesauto reclame gemaakt en daar, met praktisch geen ervaring en nog geen enkele geslaagde leerling, kritische vragen van beschermende vaders beantwoord; "Waarom zou onze Grietsje bij jou gaan lessen?" Ik weet niet meer wat ik geantwoord heb, maar schijnbaar kwam het goed over want Grietsje en 4/5 andere leerlingen, kwamen naar aanleiding van deze dag, lessen. Regelmatig was het nog wennen, zo ook dat het wel handig kan zijn voor het examen even te vragen (en controleren) naar de aanwezigheid van een geldige ID-kaart.



Dan hoef je namelijk niet, zonder dakbord of andere vorm van herkenning, (met illegale snelheid naar Beetsterzwaag te (laag)vliegen om op de minuut weer op tijd te zijn voor het examen bij het CBR. En nu ik toch beland ben bij "minder handige acties"; het bord van de invalidenparkeerplaats bij het CBR in Heerenveen heeft enig tijd een tikje scheef gehangen. Een leerling was in het donker achteruit aan het inparkeren. De parkeersensoren gaven aan dat er ergens een obstakel in aantocht was. De piepjes gingen over in een langere piepen om onder de aandacht te brengen dat het obstakel wel erg dichtbij kwam. De leerling vond het ook tijd zich er mee te bemoeien door te gaan remmen. Ik zei tegen de leerling dat het systeem altijd behoorlijk overdrijft en ook reageert op de stoep en er nog zeker een halve meter achteruit gereden kon worden. Na enig aandringen liet de leerling aarzelend de lesauto weer achteruit rollen gevolgd door een geluid (pok) waaruit bleek dat ik even niet in de gaten had dat we een invalidenparkeerplaats hadden betreden en daardoor ook de aanwezigheid van het invalidenparkeerplaatsbord niet meegenomen had in het coachen van de parkeeractie. En niet te vergeten de leerling die in februari, om 7.00 uur 's ochtends, voor een examen, door de wekker is geslapen. Eerst maar even mobiel bellen, geen gehoor. Dan maar appen. Donders, ook geen succes. Wat steentjes tegen het ruit, ook geen resultaat. De tijd begint inmiddels te dringen. Ben wel door mijn subtiele opties heen en besluit dan maar aan te bellen aan de voordeur net zolang tot de moeder des huizes in ochtendjas en het haar "op half 7" de deur opendoet. De leerling inmiddels ook wakker geworden, roept dat hij de wekker niet gehoord heeft: (Ga weg, echt?) Mem, zorgzaam als ze is, wil ook nog wel even een broodje maken en een kop thee zetten. Nee, zeg ik geen tijd voor, als de bliksem de auto in richting Heerenveen. Daar, nog net op tijd aangekomen, verne-

men we dat de dames en heren examinatoren, in hun oneindige wijsheid, hebben besloten dat de eerste examens niet doorgaan wegens gladheid. Of die leerling die aan het eind van een twijfelachtig examen gevraagd wordt door de examinerator of hij de weg terug weet naar het, vlakbij zijnde, CBR. "Ja hoor dat weet ik wel" antwoordde de leerling. Een zucht van verlichting ging door mij heen! Nog een paar rotondes en we waren home free. Waarop de leerling besluit zijn meerjijdende rijinstructeur nog even wat benauwde momenten te bezorgen en terug naar het CBR te rijden via de allerlastigste (omweg) route die maar te bedenken is. (Ik had al niet een volle haardos toen ik in 2013 begon, maar mede door dit soort acties is het bovenop helemaal uitgedund)

Het leerlingenaantal groeide inmiddels gestaag en de eerste geslaagden kwamen op de weg. Via VV De Sweach, ging het leerlingenbestand richting de supermarkt, etc, etc. Altijd weer prachtig bij de fruitafdeling van de Plus, onder het afwegen van de Kiwi's, een ouder te spreken die reuzebenieuwd was naar de vorderingen van zoon of dochter. "Hoe giet it mei us Silke?" Onze kinderen willen onderhand niet meer mee naar de Plus omdat het altijd zo lang duurt voordat ik weer buiten ben. Het is een prachtige uitdaging geweest een bedrijfje te starten en met veel plezier werkzaam in deze branche te zijn. Het is nu een uitdaging de balans te vinden tussen werk en privé. Je kunt met dit vak, als je niet oplet, dag en nacht bezig zijn. Even nog een appje hier, nog een examen reserveren daar etc. Ik besef wel dat het belangrijk is ook regelmatig meer tijd vrij te maken voor familie en vrienden. (Dit lukt overigens met wisselend succes, want ik doe het werk met bijzonder veel plezier).

De samenwerking met de examinatoren ervaar ik over het algemeen als prettig. Met regelmaat merk je dat de sfeer die de examinerator in de auto neerzet een positieve invloed kan hebben op het resultaat. Enige tijd geleden wist een examinatrice een vrij zenuwachtige leerling dusdanig op zijn gemak te stellen dat de leerling haar tijdens een stopopdracht toevertrouwde dat ze zo op zijn moeder leek.

En zo zijn er legio herkenbare voorbeelden die steeds maar weer bevestigen dat wij een mooi vak uitoefenen met iedere keer weer nieuwe uitdagingen met als einddoel die uiterst gelukkige leerling (en instructeur) die te horen krijgt: "Het was voldoende, je bent geslaagd!"

Ik geef de pen door aan Wim Dragstra.