



# De Schakel

Informatieblad voor de aangesloten verenigingen

Nr. 63, december 2018

In de vorige Schakel kon u uitgebreid lezen over ons 25-jarig jubileum. Een hele tijd, waarin er nog al wat is veranderd binnen de verkeerseducatie. Wat een vooruitziende blik hadden de mannen die destijds de SBV hebben opgericht. Onze organisatie is gegroeid tot een professionele organisatie, met ruim 400 aangesloten rijinstructeurs en 5 man personeel op kantoor en Taeke Fokkema als beheerder van het VEC.

Van al onze leden doet ongeveer 1/3 mee als instructeur aan door de SBV georganiseerde activiteiten, zoals rijvaardigheids-training en scootmobieltraining. En natuurlijk niet te vergeten het onderwijs.

Op het VEC werken we samen met VVN, de Fietsersbond en Responsible Young Drivers (RYD). Dit heeft al tot verschillende mooie samenwerkingsprojecten geleid.

Na 25 jaar is de SBV nog steeds nodig: voor de samenwerking binnen de rijnschoolwereld en om het aantal verkeersslachtoffers in Noord-Nederland omlaag te brengen.

Ook de komende 25 jaar hopen we, samen met u, hier een bijdrage aan te mogen leveren.

Namens alle SBV-medewerkers wens ik u fijne feestdagen en een goed 2019! ♦ Mve

## Stichting Responsible Young Drivers

### Voor en door jongeren

'Responsible Young Drivers (afgekort RYD) is niet alleen de naam van de stichting. Maar een term die wij bij alle jongeren in Nederland willen overbrengen' schrijft Arjen Clijnk, accountmanager bij RYD.

'RYD is een verkeersveiligheidsorganisatie voor en door jongeren. Met het doel om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen. Dit doen we door het uitvoeren van unieke, innovatieve en niet belerende bewustwordingscampagnes.'

De stichting is opgericht in België. Op zaterdag 28 oktober 1989 kwam de Belgische jongen genaamd Tanguy om het leven na een verkeersongeluk. Dit tragische ongeval gaf aanleiding tot actie. De vrienden en familie van Tanguy richtten daarom de stichting Tanguy Moreau de Melen Responsible Young Drivers op. Met als doel het aantal verkeersongevallen onder jongeren te verminderen. In de loop der jaren is de Belgische organisatie flink gegroeid en in januari 2006 werd de stichting Responsible



Pieter Folkertsma



Kevin Oudhuis

Young Drivers Nederland opgericht. De Nederlandse tak van de stichting begon met het opzetten van twee teams: één in Friesland en één in Amsterdam. De huidige directeur: Pieter Folkertsma, werkte bij de oprichting als eerste teamleider van RYD in het Friese team. Na afronding van zijn masteropleiding werd hij aangenomen als COO. In 2012 sloot Kevin Oudhuis (momenteel werkzaam als operationeel directeur) zich aan bij het team. In zes jaar tijd zorgde het tweetal ervoor dat RYD uitgroeide tot een landelijk opererende stichting met een enthousiaste jonge kantoorploeg en maar liefst 120 jongeren in dienst.

In de begindagen van RYD werden er vooral campagnes uitgevoerd waarbij uitgaanspubliek werd gewaarschuwd voor de gevaren van rijden onder invloed met behulp van blaasapparaten. Dit is door de jaren heen uitgegroeid tot een scala aan campagnes waarmee jongeren niet alleen tijdens het uitgaan worden benaderd maar bijvoorbeeld ook op school of in de sportkantine. Zo zijn er onder leiding van Kevin en Pieter onder andere rijsimulatoren ontwikkeld waarmee jongeren in een gecontroleerde Virtual-Reality-omgeving geconfronteerd worden met de risico's van zowel rijden onder invloed als afleiding van de mobiele telefoon op de fiets. Daarnaast mogen ook de educatiepakketten voor scholieren en innovaties als de 'alcoholslagboom' niet worden vergeten



Alcoholslagboom



3D Afleiding Bike simulator



Maar niet alleen de unieke projecten maken RYD tot wat het nu is. De enorme groei is mede te danken aan samenwerkingsverbanden met verschillende organisaties. Zo werkt RYD samen met ROV's, gemeentes en regio's. Ook is zij onderdeel van verschillende campagnes zoals Rijden Zonder Invloed, MONO, Maak Van De Nul Een Punt, BOB(-Sport) en Groenlicht Groningen. In deze laatste werkt zij o.a. samen met de SBV zelf. Deze samenwerkingsverbanden zorgen ervoor dat RYD steeds meer jongeren bewust kan maken van het belang van veilig verkeer.

## Even voorstellen

**Mij is de vraag gesteld of ik mezelf wil voorstellen in de volgende uitgave van De Schakel. Welnu, dat wil ik wel; altijd prettig om kennis met elkaar te maken!**

Ik ben Jelly Helmer, en sinds half september vervang ik Tessa gedurende haar afwezigheid binnen het team van SBV. Ik heb veel werkervaring op verschillende terreinen en noem mijzelf daarom graag een 'allrounder', ik ben van alle markten thuis. Toch heb ik duidelijke speerpunten, nl. organiseren, coördineren, plannen. Ik hou van aanpakken, werk graag planmatig en zoek diversiteit in mijn werk. Nou, ik kan jullie zeggen dat ik als projectleider bij SBV dan heel goed op mijn plek zit! Ik voel me inmiddels thuis in het team (leuk!) en ik geniet van het samenwerken en het contact met de enthousiaste docenten c.q. rijinstructeurs. Vanuit mijn eigen onderneming – Jelly Helpt – vervul ik praktisch eenzelfde rol binnen

een Taleninstituut. Ook hier werken we met een docentenpool en ervaar ik dezelfde enthousiasme en betrokkenheid. Dat is zo fijn werken! Ik woon in Drachten dus kan (!) fijn op de fiets naar kantoor. Onderweg naar kantoor drop ik onze jongens op school: Yoran (12), Dinant (10) en Vigo (7). Mijn man Menno haalt ze dan weer op: als musicus (slagwerker) binnen het Noord Nederlands Orkest is hij vaak 's avonds van huis maar dus 's middags thuis bij de jongens. Op deze manier redden we het mooi met elkaar, zonder kinderopvang. Naast fulltimewerken en een gezellig maar druk gezin, hou ik momenteel weinig tijd over voor uitgebreide hobby's. Maar als het even kan, hou ik mezelf slank door veel te wandelen, bezoek ik graag het theater, en onderhoud ik mijn sociale contacten, want ik ben best wel een



beetje een gezelligheidsdier... Ik ga er vanuit dat jullie hiermee een aardig beeld van me hebben opgedaan. Ik ontmoet jullie graag eens in levende lijve, dus wie weet tot ziens!

*Hartelijke groet, Jelly Helmer*





## Applicaties en RIS-opleiding

**RIS-opleiding: 1 en 15 februari;  
1 en 15 en 29 maart en 12 april (€ 825)**

### **RIJOPLEIDING IN STAPPEN (RIS), STAP- VOOR-STAP NAAR HET RIJEXAMEN**

Nieuw, anders; dát is de Rijopleiding in Stappen (kortweg: RIS). Via deze uitgekende, moderne instructiemethode bereidt u uw leerlingen stapsgewijs voor op het rijexamen. Leidraad vormen de zogeheten scripts, die elk onderdeel van de te verrichten handelingen nauwkeurig beschrijven. Alles logisch geordend en vastgelegd in goed lesmateriaal.

### **VEILIGER OP DE WEG**

Voornaamste doel van de Rijopleiding in Stappen is de veiligheid op de weg te verbeteren. Juist mensen die net hun rijbewijs hebben, zijn namelijk vaak betrokken bij verkeersongelukken. Te vaak. De Rijopleiding in Stappen kan daar verandering in brengen.

### **MODULES EN SCRIPTS**

Het ligt voor de hand: de Rijopleiding in Stappen heeft een stapsgewijze opbouw. Die stappen heten modules, waarvan er vier zijn. Elke module is weer onderverdeeld in scripts, in totaal 46 stuks voor de vier modules. Pas als de leerling alle vaardigheden (vastgelegd in de scripts) van de ene module voldoende beheerst, begint hij aan de volgende. Of hij inderdaad zo ver is, wordt vast-gesteld door middel van een toets. Het complete traject neemt net zo veel tijd in beslag als de traditionele rijopleiding

**DE CURSUSTIJDEN ZIJN VAN 9.00 - 16.00  
UUR OP HET VEC TE DRACHTEN (INCLUSIEF LUNCH)**

Deelnemers kunnen kiezen om op de laatste dag het examen te doen via het CBR, deze telt dan gelijk mee als praktijkbegeleiding. De extra kosten hiervoor zijn gelijk aan een B examen voor het rijbewijs.

De cursus telt mee voor 2 dagen (4 dagdelen) theoretische bijscholing.

### **KOSTEN**

**825,00 BTW VRIJ. INCL. €190,00 KOSTEN  
CERTIFICERING CBR.**

**6 februari Vademecum CBR (€130)**

De onderwerpen van deze cursus

1. Rijschooladministratie
2. Aanvragen examens en tussentijdse toetsen
3. Betalingsregeling
4. Terugbetaling examengeld
5. Bijwonen van examens
6. Het theorie-examen
7. De examencategorieën
8. Nodig voor praktijkexamen
9. Het praktijkexamen
10. Onderzoek rijvaardigheid
11. Voertuigeisen
12. Verklaring van geschiktheid; geldigheidsduur, tussentijdse melding en aanvullend onderzoek
13. Aanrijding / boete / schade tijdens examen
14. Klachtenregeling
15. Identiteitsbewijzen

Tevens zijn in het Vademecum instructiefilms opgenomen.

**Kosten € 130,-**

**Alcohol en drugs 1 maart (€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.

**Cursus Basiskennis NLP tijdens de rijles  
26 maart en 2 april (€ 260)**

Wil je als rijinstructeur inzicht krijgen in je eigen en andermans functioneren met behulp van NLP? Onze tweedaagse

bijscholing geeft dat inzicht: Neuro Linguïstisch Programmeren is een model om effectief te communiceren in contact met anderen.

NLP laat je zien hoe anderen naar de wereld kijken en hoe jouw wereldmodel is opgebouwd. Het maakt zichtbaar hoe mensen informatie filteren, in hun hersenen opslaan, verwerken, en wat ze daar vervolgens mee doen.

In twee dagen krijg je NLP-technieken aangereikt die je direct kunt gebruiken tijdens de rijlessen. Deze cursus telt mee voor vier dagdelen bijscholing in het kader van de verplichte WRM/RIS-theoriebijscholing voor rijinstructeurs.

De bijscholing bevat de volgende hoofdonderwerpen:

- De essenties van NLP
- Uitgangspunten van NLP
- Effectief observeren
- Signalen leren herkennen
- Logische niveaus
- Vier fasen van leren
- Doelen stellen
- De structuur van de subjectieve ervaring
- Ankertechnieken
- Gevoel-omkeertechniek

**Autisme 15 mei (€ 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.

*Voor vervolg zie pagina 5*



## Gastcolumn:

## Foppe Koen

# Keuzes, dilemma's en uitdagingen

Welke keuze je ook maakt, bij iedere keuze voor vervoerswijze krijg je te maken met dilemma's en uitdagingen. Ik begin bij de fiets, mijn favoriete vervoerswijze.

Stel, ik heb een prachtige snelle e-bike, u kent ze wel die speed pedelec. 30 km/u cruisen over de fietspaden is een eitje, no sweat. Wat sneller? Geen probleem, even wat kracht er bij en voor ik het weet, tik ik de 45 km/u aan! Heerlijk alternatief voor de auto op de korte afstanden. Maar nu dit stalen ros tot brommer is gebombardeerd, mag ik niet meer mijn jongste gezellig naar de basisschool brengen. Zij moet op het fietspad, ik op de rijbaan. Ook al fiets ik rustig naast haar en hinder ik niemand, nee, de wet is onverbiddelijk. Of toch niet??



Ons gezellig ochtendritueel is voorbij. Tenzij... ik eerst op de gewone fiets haar naar school breng, snel naar huis fiets, snel in de auto stap en (te) snel door de wijk rijd. Gelukt! Ik ben nog op tijd op 't werk. Dit kan niet de bedoeling zijn.

En dan die mobieltjes, ook op de fiets. Fietsen zonder zo'n apparaat in de hand is bijna de uitzondering! Het fietslicht hoeft 's ochtends bijna niet aan, want de fietser wordt wel door zijn schermpje van het mobieltje verlicht! Moest verboden worden, leidt alleen maar tot ongelukken. En zie daar, halverwege volgend jaar is het afgelopen; verboden! Alle bestuurders mogen dat apparaat niet meer (in de hand) gebruiken.



Maar hoe zit het dan met al die mooie initiatieven: die slimme apps maken die je attenderen op een lekkere hap 200m of een prachtig stuk natuur even verder op? Ik mag mijn mobiel niet meer gebruiken op de fiets, dus... Dilemma. De wereld draait om apps, social media en muziek.

Nu ik toch nog op het fietspad ben, ontmoet ik steeds meer verschillende soorten gebruikers. Soms herken ik ze niet als fiets. Los van de steeds groter wordende verschillen in snelheid, zie je ook soorten bakfietsen, vaak elektrisch aangedreven, want fietst lichter met de kids aan boord, maar ook een soort van 'vrachtfiets' doet z'n intrede.



Het wordt gezellig druk op mijn fietspad. Opa en oma gezellig rustig peddelend

op hun e-bike, schooljeugd met minimaal met z'n drieën naast elkaar, een wielrenner die je echt voorbij moet met minimaal 35 km/u en een scootmobiel. De overheid stimuleert het gebruik van de fiets en ziet graag dat de senior zo lang mogelijk mobiel blijft. Maar dilemma: passen we allemaal op het fietspad? Gaan 'we' dat regelen door de fietspaden te verbreden of soortgenoten naar de rijbaan verbannen? Of toch hopen dat iedereen zich gaat schikken en dat we rekening met elkaar gaan houden?

Biedt educatie en een goede campagne uitkomst?

Hoe ziet dat fietspad van de toekomst er uit? En welke fietser is dan de 'maatstaf'?

Terug naar die auto waar ik vlug ben ingestapt nadat ik de jongste naar school had gebracht.

Levert dit ook keuzestress op? Routekeuze? Nee, ik kan al rijdend mijn route intypen en ik word keurig naar mijn bestemming geleid. Of dat door een 30 km-wijk gaat, 'boeit' het systeem niet. De kortste route heb ik gevraagd! Moeten 'ze' toch eens wat op verzinnen bedenk ik me, zeker als ik een bestel- of vrachtauto zou besturen.

Schakel ik over op autopilot of wil ik zelf lekker sturen? Afhankelijk van de auto die je bezit, zou je die keuze kunnen maken. Voel ik me fit en scherp genoeg om de strijd op de weg aan te gaan of 'laat ik me rijden'? Ik kies voor zelf het stuur in handen te hebben. Maar na enige tijd ga ik me vervelen. De auto rijdt relaxed, weinig geluid, stuurt strak en het verkeer is rustig. Voor ik er erg in heb, blader ik door het menu van alle instelmogelijkheden van de auto! Volkomen legaal, maar reuzegevaarlijk.





Hoezo ogen op de weg. Dit zou me niet overkomen in mijn oldtimer; dat is nog echt autorijden. Geen tijd voor dat soort fratsen (zit er trouwens niet eens in).

Ik ervaar hier een dilemma voor de autobouwer: natuurlijk wil hij een veilige auto bouwen en er voor zorgen dat de bestuurder en andere inzittenden veilig van A naar B reizen. Maar een comfortabele auto waarin de bestuurder steeds meer wordt ontzorgd, leidt misschien tot nieuwe uitdagingen. Hoe zorg ik er voor dat de bestuurder aandachtig met het verkeer bezig is (en blijft); lees de auto veilig bestuurt? Of snel genoeg ingrijpt als de autonome ondersteuning z'n grens heeft bereikt en of de situatie dit vereist?

Het is al vaak benoemd, de overgang van de traditionele auto naar de autonome auto kan wel eens leiden tot meer slachtoffers in het verkeer! Ook de rijopleiding moet hier op inspelen.

Maar ook de autobouwer en dealer hebben hierin een rol. Vaak wordt niet of nauwelijks uitgelegd wat de mogelijkheden zijn van de auto en, belangrijker, hoe je deze optimaal (en veilig) gebruikt waarvoor ze zijn bedoeld.

Zo schiet me te binnen dat ik regelmatig automobilisten op de snelweg zie rijden die, op voor mij volstrekt onlogische momenten, remmen. Waarom denk ik dan, gewoon gas los en er is niets aan de hand! Ineens beseft ik dat je door te

remmen ook de cruisecontrol uitschakelt. Misschien is dat het dus. Maar zo'n remactie leidt niet zelden tot een kettingreactie van remmende voertuigen met soms zelfs filevorming en stilstaand verkeer tot gevolg! Link!

Men weet niet (of is te lui?) hoe je de cruisecontrol op de juiste wijze uitschakelt; ja de rem, dat werkt altijd. Maar sta eens stil bij de mogelijke gevolgen van een zo ogenschijnlijk onbelangrijke actie.

Hoe om te gaan met de appende voetganger? Moet de wegbeheerder er voor zorgen dat de appende voetganger gewaarschuwd wordt voor het rode voetgangersverkeerslicht? Er zijn al systemen in gebruik die rekening houden met de naar de grond kijkende appende voetganger door daar een signaal te projecteren.



Is dit de omgekeerde wereld?

Aan de ene kant probeert die overheid met campagnes de gevaren van afleiding in het verkeer onder de aandacht te bren-

gen en zelfs met wetgeving te verbieden, maar gelijktijdig lijkt ze dit gedrag te faciliteren??

Welke verantwoordelijkheid mag je als wegbeheerder van de weggebruiker verlangen? De tijd ligt inmiddels (gelukkig) ver achter ons waarin de overheid alles wilde regelen. Verkeersveiligheid begint toch eigenlijk vooral bij jezelf?!

Is het allemaal zo somber gesteld? Ne hoor, gelukkig niet. Zie het allemaal als uitdagingen! Kansen om het veiliger te maken op wegen en fietspaden. Gelukkig zijn er veel weggebruikers die wel goed opletten en die medeweggebruikers wel de ruimte geven of een foutje weten op te vangen. Er gaat gelukkig ook heel veel goed! Dank daarvoor!

Misschien moeten we een oude slogan eens uit de kast halen. Mogelijk dat deze iedereen weer tot nadenken zet en gaan we ook weer 'gewoon' in het verkeer opletten! Hoe die slogan luidde? Heel eenvoudig:



Foppe Koen

Secretaris Verkeer- en Vervoersberaad  
Drenthe  
November 2018

## Cursus eerste hulp bij instructieongevallen 6 juni

Tijdens deze bijscholing wordt ingegaan op wat te doen bij een instructie- of verkeersongeval, kleinschalige maar ook de serieuze ongevallen.

Omdat een instructeur relatief vaak getuige is van kleine ongevallen van een leerling en vele kilometers per jaar in het verkeer aanwezig is, is het relevant te weten wat hij als instructeur kan en moet doen voor het slachtoffer. Als het gaat om de ernstige ongevallen zal de instructeur vaak ook als een van de eerste hiermee worden geconfronteerd. Het is juist dan van belang te weten wat hij kan doen of zeker weten wat niet te doen.

Te denken aan veiligheid, afnemen van helm, laten plaatsnemen in een voertuig, stabiliseren van een slachtoffer, taakverdeling en het doen van de juiste melding naar de meldkamer ambulancezorg (112) of het eventueel goed opstarten van een reanimatie.

**Kosten: € 130,-**

**Aanvullende informatie over alle cursussen:**

Plaats: VEC

Tijd: 09.00-16.00 uur

Alle applicaties inclusief lunch





## Drive Clean: gratis training op slipbaan voor rijchoolleerlingen



Ook in 2019 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 2019:

- |    |           |              |
|----|-----------|--------------|
| 1  | dinsdag   | 22 januari   |
| 2  | donderdag | 14 februari  |
| 3  | dinsdag   | 12 maart     |
| 4  | donderdag | 4 april      |
| 5  | dinsdag   | 7 mei        |
| 6  | donderdag | 23 mei       |
| 7  | donderdag | 13 juni      |
| 8  | dinsdag   | 25 juni      |
| 9  | dinsdag   | 17 september |
| 10 | donderdag | 3 oktober    |
| 11 | dinsdag   | 29 oktober   |
| 12 | dinsdag   | 12 november  |
| 13 | donderdag | 28 november  |

### SUDOKU

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

### Oplossing vorige Sudoku:

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

De training is op de 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 20 leerlingen. Deelname is gratis. Opgeven kan via [marjolein@stichtingsbv.nl](mailto:marjolein@stichtingsbv.nl).



## Column

Nét als je aan het warme weer begint te wennen, is ie daar toch weer... de winter met zijn kou, zijn gekleurde Pieten, zijn verplichte winterbanden, zijn lange onderbroeken, zijn reeds vele malen bekeken kerst-

films, met Lau en Tiny en natuurlijk met Piet Paulusma. Heel vaak denk ik, dat hij iets te lang aan een ijslolly heeft lopen likken en dat daardoor zijn hersenen zijn bevroren, maar aan de andere kant maakt hij de winter ook iets dragelijker door zijn eeuwige positieve kijk op het weer. Elk jaar weer voorspelt Piet meters sneeuw en uiterst koude nachten, welke uiteindelijk zullen resulteren in een heuse 11-stedentocht en... zoals reeds vele jaren, zit hij er doorgaans naast... niet een klein beetje... nee, het scheelt vaak een jaargetijde. Ja, ús Piet, daar kun je mee lachen!

Het was weer een bewogen jaar, met vele ups en downs.

We vierden een heus jubileum, we groeiden nóg groter, we moesten het even doen zonder "onze" Tessa en we kregen er een spiksplinternieuwe, leuke Jelly bij.

Nieuwe projecten zoals het virtual reality project betreffende "dode hoek"



info en het Tesla project (Is it a bird, is it a plane? No it's a Tesla) gingen in twee en een halve seconde naar 100 en bleken een schot in de roos en sloegen enorm aan bij de jeugdige deelnemers.

Sommige docenten haakten om diverse redenen af, maar de nieuwe lichter vangt dit reeds moeiteloos op en we zijn dan ook zéér benieuwd, wat het komende jaar ons gaat brengen. Zullen we nóg meer opdrachten in de wacht slepen, wordt het veiliger op de weg, plaatst Nederland zich voor de EK, wordt automatisch rijden/ elektrisch rijden de standaard, gaat de prijs van de kipsaté omhoog, gaat de bijscholing voor instructeurs op de schop...? Allemaal vragen, waar we het komende jaar misschien antwoord op zullen krijgen. Maar één ding is zeker... we krijgen een strenge winter, met af en toe zon, hagel, mist, regen, sneeuw, ijs, wolken, wind en variërende temperaturen.

Ik wens iedereen fijne feestdagen en een gezond en verkeersveilig 2019!  
OANT TAKOM JIER!

*M.vr.gr. Th. K., uw rijdende reporter.*

## 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 per twee uur (excl. BTW).  
Ook het plateau is te huur voor € 192,50 per dagdeel (= 4 uur, excl. BTW).  
Het reserveren van de baan doet u door een mail te sturen aan Marjolein van Eek: [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!  
U krijgt dan altijd een reactie of de betreffende datum en tijd nog beschikbaar is.



### 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)







## Geef de pen door aan... Johann de Haan

35 jaar geleden ben ik begonnen als zelfstandig rijinstructeur. Tegenwoordig werk ik elke dag met veel plezier voor mijn eigen rijnschool; Verkeersschool ALERT. Mensen leren veilig deel te nemen aan het verkeer begon voor mij als een hobby. Het was tijdelijk en ik dacht bij mezelf, ik begin hier eerst mee en we zien later wel verder. Maar dat ik na 35 jaar nog steeds dit vak zou beoefenen had ik nooit verwacht. De tijd is zo snel gegaan dat ik me bijna niet kan voorstellen dat dat al 35 jaar is. Wat meehelpt is dat ik in verschillende categorieën les geef. Hierdoor is de afwisseling groot en blijft het leuk.

Elke categorie heeft zijn eigen charmes. Het leuke aan de categorie B vind ik de interactie met de leerling. Dit geldt ook voor de categorie B automatisch. Dit is soms nog leuker omdat het veel uitdagender is. Hier heb ik het gevoel dat ik mijzelf echt moet bewijzen als instructeur. Dit komt omdat het vaak leerlingen zijn die wat extra aandacht nodig hebben. Een andere categorie waar ik erg kan van genieten is de categorie AM. Omdat de 16-jarige nog geen "ja maar"-mentaliteit hebben. Waarschijnlijk komt dit doordat hun "verkeersrugzak" nog zo goed als leeg is.

De RIS-opleiding wordt weinig gevolgd maar is wel superleuk om te doen. Vaak zijn de leerlingen hier enorm gemotiveerd. Dit komt doordat het RIS-boek al vooruitloopt op de rijlessen. Leerlingen



kunnen zichzelf thuis voorbereiden op de volgende rijles. Het voordeel hiervan is, is dat de leerling precies weet waar hij of zij aan toe is.

Iets wat steeds drukker wordt is de categorie BE. Steeds meer bedrijven investeren in hun personeel en betalen de BE-opleiding voor hun medewerkers. Dit is voor ons als rijnschoolhouders natuurlijk ideaal. Maar wat ik hier zo leuk aan vind, is dat het een dagopleiding is. Je bent een hele dag met de leerling onderweg en je maakt in 1 dag van alles mee van het leren tot het slagen.

Naast dit alles ben ik in de bevoorrechte positie, dat ik van mijn grootste hobby "het motorrijden" mijn werk mocht maken. Dat ik de meeste tijd van het jaar mag doorbrengen op mijn motor. Daarnaast zijn de leerlingen eigenlijk altijd erg gemotiveerd, dit komt omdat zij het vanuit hun zelf willen leren. En zeg nou zelf wat is er nog mooier dan motorrijden

en er nog betaald voor worden ook!

Ondernemen of mensen iets leren? Dat is iets wat ik mijzelf wel eens afvraag. Wat natuurlijk erg lastig is, is het hebben van veel leerlingen en daarnaast ook nog de kwaliteit bieden die een leerling verdient. Voor mij gaat de kwaliteit van een rijles voor de kwantiteit van de rijlessen. Konden we maar met zijn allen een normale prijs voor een rijles hanteren. Tegenwoordig lijken rijnschoolhouders elkaar te concurreren door middel van de goedkoopste te zijn in plaats van

de beste kwaliteit te leveren. Ik geloof dat wanneer wij allemaal de zelfde prijs zouden hanteren, leerlingen een rijnschool zouden kiezen op basis van de kwaliteit in plaats van de prijs die ze voor een rijles betalen. Maar ik denk dat we te bang zijn om gewoon met alle rijnscholen naar de bovag advies prijs te gaan.

Je hoort overal het zelfde we hebben het super druk, wachtlijsten geen personeel te vinden.

Misschien als de prijs naar de bovag norm gaat de kwaliteit om hoog dan heeft iedereen werk en hebben we niet van die lange dagen.

Maar goed het zal wel een droom blijven. Tot die tijd ben ik een gelukkig en gezond mens met een wereldbaan die ik elke dag met veel passie en liefde begin.

Ik geef de pen door aan Sjoerd Heidinga.