



De Schakel

Informatieblad voor de aangesloten verenigingen

Nr. 67, december 2019

Als SBV houden we ons bezig met veilige mobiliteit. Misschien roept het woord mobiliteit het wel op, maar rondom dit thema is er altijd nieuws te melden. Om zo maar een paar onderwerpen te noemen: de problemen bij rijgeschiktheid, het terugbrengen overdag van de maximumsnelheid op snelwegen, het steeds weer verder oplopend aantal verkeersslachtoffers, ontwikkelingen op het gebied van ADAS, de aanpassingen van de WRM... Al die ontwikkelingen zijn bijna niet meer bij te houden.

Bij onze jaarlijkse SBV-avond hebben we ook dit jaar weer geprobeerd een aantal van de thema's nader uit te leggen. En ook in de Schakel proberen we verder in te gaan op actualiteiten. Omdat dit extra dikke nummer voor de kerst uitkomt, is het misschien mooi leesvoer voor de feestdagen. We staan op de drempel van alweer een nieuw jaar, met nieuwe kansen voor iedereen. Namens ons hele team wens ik u allemaal goede feestdagen toe en een goede, veilige start van het nieuwe jaar. ♦ Mve

ROSO-trainingen door bij SBV-rijsscholen

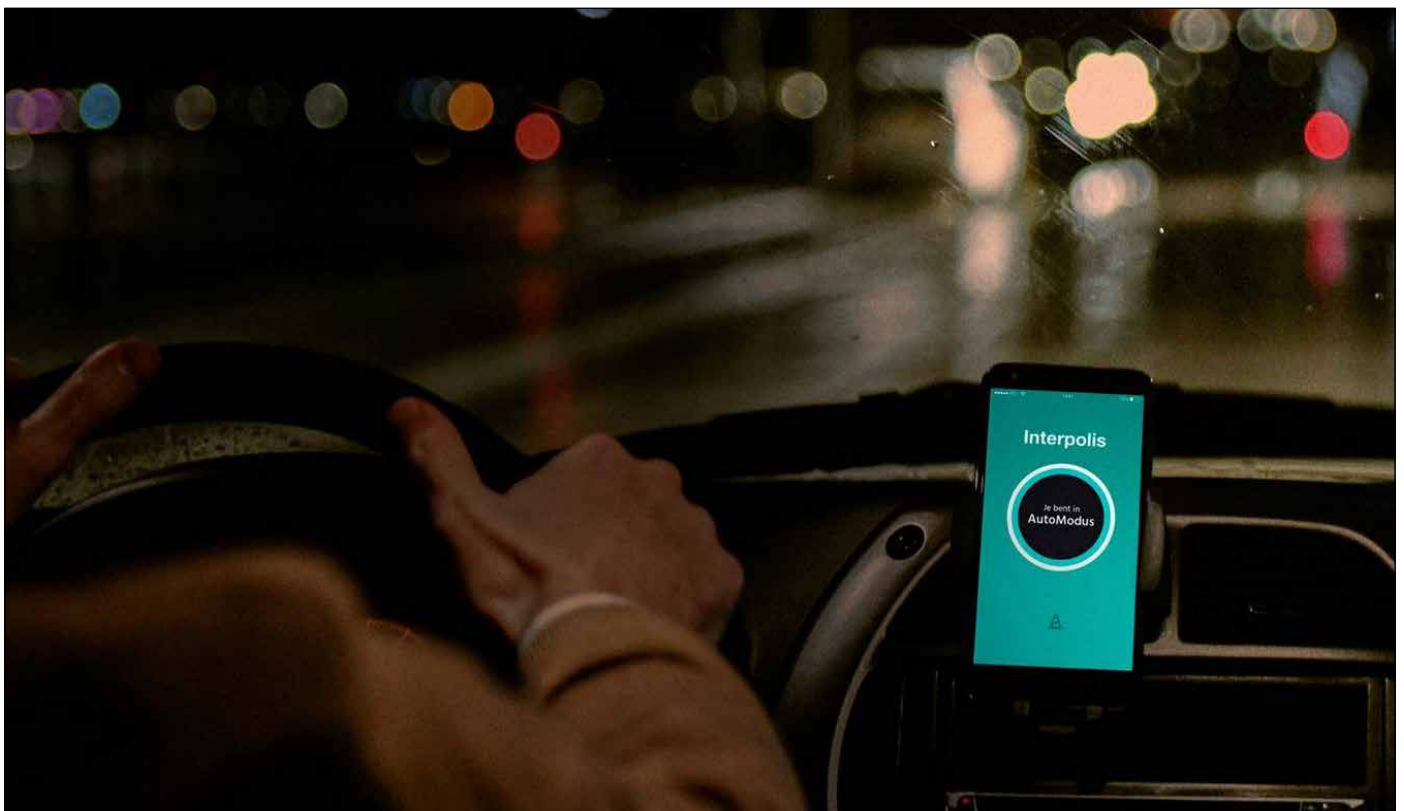
Goed om te weten dat u en andere rijsschoolhouders weer volledig gebruik kunnen maken van de trainingsbaan van het Verkeerseducatiecentrum (VEC) te Drachten. Elke bij de SBV aangesloten rijsschool kan zelf ROSO-trainingen geven. Voor wie de training liever niet zelf geeft, kan de SBV een ROSO-trainer regelen. Voor afspraken, kosten en/of aanvullende informatie kunt u contact opnemen met de SBV (Marjolein)





Gastcolumn: Annemijn Heijstek (Interpolis)

De AutoModus app zorgt ervoor dat je niet wordt afgeleid door je mobiele telefoon tijdens het autorijden



In de drie seconden dat je dat ene Whatsappje leest op je telefoon, ben je een voetbalveld verder. En als je niet door hebt dat het verkeer voor je langzamer is gaan rijden, kan het zomaar gebeuren dat je op de auto voor je botst. Afleiding in het verkeer door gebruik van de telefoon is één van de grootste oorzaken van ongelukken. Verzekeraar Interpolis ontwikkelde een app die ervoor zorgt dat je niet wordt afgeleid door je mobiele telefoon in de auto: de AutoModus app.

Toename verkeersongevallen

De cijfers liegen er niet om: in 2018 waren er 678 dodelijke slachtoffers bij verkeersongevallen. Vijf jaar eerder waren dat er nog 570. Het aantal verkeersslachtoffers neemt dus toe. Ondanks dat het niet de enige oorzaak is, speelt het gebruik van de

smartphone in het verkeer een grote rol in de toename van verkeersongelukken. Uit onderzoek van Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) blijkt dat jonge automobilisten (18-24 jaar) het vaakst betrokken zijn bij een dodelijk auto-ongeluk. Dit hangt deels samen met een gebrek aan rijervaring, maar ook omdat jongeren gevoeliger zijn voor afleiding. Ook Interpolis ziet dit terug in de schadecijfers. Interpolis gelooft dat voorkomen beter is dan verzekeren en heeft als ambitie om het verkeer in Nederland veiliger te maken.

Samen met partners bedenken zij slimme oplossingen om schade te voorkomen. Om een oplossing te bedenken voor dit maatschappelijke probleem sloeg Interpolis de handen ineen met jongeren, Veilig Verkeer Nederland (VVN) en SWOV.

Daaruit ontstond de AutoModus app.

Rijden zonder afleiding

De AutoModus app zorgt ervoor dat je zonder afleiding op je bestemming aankomt. Je kunt gewoon muziek luisteren en navigeren, maar je krijgt geen appjes of belletjes binnen als je in AutoModus rijdt. Met de app kom je niet alleen veilig aan op je bestemming, ook spaar je euro's voor een goed doel. Als je tijdens het rijden je scherm niet aanraakt en niet hands-free belt, spaar je punten. Voor iedere 100 kilometer die je in AutoModus rijdt, doet Interpolis €1,- in een spaarpot. Het gespaarde bedrag doneert Interpolis ieder jaar aan initiatieven die het verkeer in Nederland veiliger maken.

Meer over deze initiatieven lees je op www.ikrijvoornl.nl.



Minder schades dankzij de AutoModus app

Dat de app effectief is, is inmiddels wel bewezen. René Voets, Senior manager Marktmanagement Particulieren bij Interpolis, is supertrots op de behaalde resultaten: 'Meer dan 200.000 Nederlanders hebben de app gedownload. We hebben in de afgelopen jaren twee keer een analyse uitgevoerd op Interpolis-klienten die de AutoModus app gebruiken. We zien dat die groep mensen 20% minder schades rijdt, dan verwacht op basis van hun risicoprofiel. Veel klanten hebben dus al profijt gehad van de app.'

We hebben het voor al die mensen een stukje veiliger gemaakt, en dat is ook wat we willen: Nederland een stukje veiliger maken. En als we minder schades hoeven uit te keren, kunnen wij onze premies beheersbaar houden. Het mes snijdt aan twee kanten.'

De AutoModus app is een handig hulpmiddel tijdens rijlessen

Als rijinstructeur wil je natuurlijk dat je leerlingen veilig aan het verkeer deelnemen, ook als ze na het behalen van hun rijbewijs zelfstandig de weg op gaan. De AutoModus app kan je hierbij helpen.

Daarnaast zorgt de app ervoor dat gebruikers ook als fietser of voetganger veiliger deelnemen aan het verkeer. Uit onderzoek blijkt namelijk dat mensen hetzelfde gedrag vertonen in verschillende verkeersrollen. Dat betekent dat als je jezelf aanleert om je telefoon niet in de auto te gebruiken, je ook minder snel geneigd bent je telefoon te gebruiken als je op de fiets zit of op straat loopt. Om de AutoModus app te kunnen gebruiken, hoef je geen klant te zijn bij Interpolis. Je downloadt de app gratis in de App Store of Google Play Store.

Drive Clean: gratis training op slipbaan voor rijschoolleerlingen



Ook in 2020 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 RYD. 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.

Rij scholen aangesloten bij de SBV kunnen hun leerlingen gratis laten meedoen. Je kan zelf meekomen met je leerling, maar je mag leerlingen die bijna hun rijbewijs halen of net gehaald hebben, ook zelf laten in bijvoorbeeld de auto van hun ouders.

Data voor 2020:

13 februari, 10 maart, 7 april, 7 mei, 26 mei, 11 juni, 23 juni, 1 juli, 17 september, 6 oktober, 20 oktober, 5 november en 24 november.

De training is op de avond van 19.00 uur tot uiterlijk 21.30 uur. Opgeven kan via marjolein@stichtingsbv.nl.



Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030

Veilig van deur tot deur



Na jaren van daling in het aantal verkeersdoden is er de laatste jaren helaas een stagnatie in deze trend. Volgens cijfers van het CBS zijn in 2018 678 mensen omgekomen door verkeersongevallen in Nederland. Dat zijn 65 verkeersdoden meer dan in 2017. Jammer genoeg behoren we niet langer tot de Europese top van meest verkeersveilige landen. De Minister van Verkeersveiligheid Cora van Nieuwenhuizen wil dat iedereen veilig op zijn bestemming kan komen en streeft naar 0 verkeersdoden in 2050. Om deze ambitie waar te maken moet niet alleen op rijkswegen maar ook op provinciale en gemeentelijke wegen de verkeersveiligheid verbeterd worden. Daarnaast ligt er een grote uitdaging in het zorgen voor veiliger gedrag van de verkeersdeelnemers. Bovendien moet er meer aandacht komen voor de risicogroepen in het verkeer zoals kinderen, ouderen en onervaren bestuurders zowel bij deze groepen zelf maar ook andere verkeersdeelnemers zouden meer rekening moeten houden met deze risicogroepen. Maatschappelijk partners, de vervoersregio's en de decentrale overheden delen de ambitie van de minister. Dit heeft geleid tot het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030) dat in december 2018 is opgeleverd.

Het SPV 2030 in het kort

Het plan omvat negen belangrijke risicogebieden die zijn samen te vatten in drie thema's. Ten eerste is het SPV 2030 er op gericht om verbeteringen door te voeren in het verkeerssysteem en bij voertuigen. Hierbij gaat het onder meer om het zorgen voor een veilige infrastructuur ook met oog op de (toenemende) heterogeniteit van voertuigen in het verkeer en technologische ontwikkelingen zoals rijtaakondersteunende systemen. Het tweede thema van het SPV 2030 omvat de risicogroepen: kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers. Deze verkeers-

deelnemers lopen veel risico om bij een ongeluk betrokken te raken omdat zij of zelf niet (meer) voldoende vaardig zijn in het verkeer of omdat andere verkeersdeelnemers onvoldoende rekening houden met deze groep. Tot slot is er in het SPV specifiek aandacht voor het gedrag van de individuele verkeersdeelnemer. Hierbij moet gedacht worden aan de aanpak van rijden onder invloed maar ook het tegengaan van vormen van afleiding en te hard rijden.

Wat gaan we samen doen?

Het SPV 2030 kent een risicogestuurd aanpak. Door de grootste risico's in kaart te brengen en daarop te anticiperen streeft de minister naar een proactief en preventiegericht verkeersveiligheidsbeleid zowel landelijk als lokaal en provinciaal. Momenteel worden de eerste regionale risico-analyses uitgevoerd. De uitkomsten zullen de basis vormen voor uitvoeringsplannen met concrete maatregelen.

Daarnaast wordt er op landelijk niveau een Landelijk Actie Plan 2019 – 2021 (LAP) met 55 acties uitgevoerd. Dit LAP bevat onder meer maatregelen om ervoor te zorgen dat alle wegbeheerders ook risicogestuurd gaan werken. Het Rijk ondersteunt meerjarig onder meer met het Kennisnetwerk SPV de medewegbeheerders bij de aanpak van de infrastructuur. Dit kennisnetwerk (samenwerkingsverband van CROW en SWOV) is in 2019 gestart en borgt de ontwikkeling, het delen en het verspreiden van kennis over de risicogestuurde aanpak en is bij uitstek dé vraagbaak voor gemeenten en provincies.

Maar het SPV is niet alleen van belang voor overheden. Ook het werk van rijinstructeurs wordt er door geraakt. Zo wordt er naar aanleiding van het SPV bekeken of een verbod op het gebruik van een mobile device door de rijinstructeur-

tijdens de rijles moet worden ingevoerd (waarbij handsfree gebruik wel gewoon mogelijk blijft). Daarnaast worden ook de examinering en de eisen aan rijbewijzen per modaliteit opnieuw bekeken om na te gaan hoe de vaardigheden van onervaren bestuurders verbeterd kunnen worden. Bovendien is de samenwerking met bredere (maatschappelijke) partners is cruciaal voor een succesvolle implementatie. Voor de ontwikkeling van maatregelen zoeken (decentrale) overheden nadrukkelijk naar samenwerking met maatschappelijke partners want samen komen we verder! Verkeersveiligheid raakt ons immers allemaal. Als iedereen vanuit zijn eigen rol zijn steentje bijdraagt, zorgen we samen voor een veiliger verkeer!

Over de auteur

Ik ben Marijn Kok en ben werkzaam bij de afdeling Verkeersveiligheid van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Voor vragen en opmerkingen over dit artikel kunt u mailen naar publiek@minienw.nl



Meer informatie over het SPV

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2018/12/05/bijlage-1-het-strategisch-plan-verkeersveiligheid-2030-veilig-van-deur-tot-deur>

Kamerbrief van 7 juni over de voortgang van het SPV 2030:

<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2019/06/07/voortgang-uitvoering-strategisch-plan-verkeersveiligheid-2030>

Kennisnetwerk SPV:
www.kennisnetwerkspv.nl



Campagne stimuleert jongeren vroeg met rijlessen te beginnen

Om meer jongeren te motiveren vroeg met rijlessen te beginnen, start 2toDrive een uitgebreide campagne. Het programma dat 17-jarige automobilisten extra rijervaring laat opdoen werpt namelijk z'n vruchten af, merken de initiatiefnemers, waaronder TeamAlert, CBR en RDW. Het slagingspercentage onder hen is hoger en bovendien zijn ze gemotiveerder.

Er start een communicatiecampagne die tot het einde van het jaar actief zal zijn op sociale media en middelbare scholen. Het doel is om in de toekomst alle Nederlandse jongeren die hun rijbewijs willen halen, te laten deelnemen aan 2toDrive.

Het begeleid rijden voor jongeren werd in 2011 als experiment gestart om de verkeersveiligheid te verbeteren. Jonge bestuurders zijn vaker betrokken bij ongelukken omdat ze minder rijervaring hebben. Met 2toDrive kunnen 17-jarigen extra ervaring opdoen onder begeleiding van een coach. Sinds de definitieve

invoering van 2toDrive in de wet op 15 maart 2018, is de weg vrij voor nog meer jongeren om op deze manier hun rijbewijs te halen.

De opzet lijkt te werken. De afgelopen drie jaar slaagden meer 17-jarigen dan 18-jarigen voor de eerste keer voor hun rijexamen. Het gemiddelde slagingspercentage van de laatste drie jaar is ruim 56 procent; bij de groep van 18 jaar en ouder was dat 48 procent. 17-jarigen lijken gemotiveerder te zijn om de weg op te gaan, ondanks dat het onder begeleiding moet.

Wetenschappelijk aangetoond is het niet, maar de SWOV verwacht dat een uitbreiding van begeleid rijden leidt tot minder slachtoffers onder met jonge, beginnende bestuurders. Cijfers van afgelopen zomer toonden dat zo'n 310.965 jongeren meedoen met het project.

Bron: [verkeerspro.nl](#)

Snelheidsverlaging op snelwegen vanaf maart 2020

De aangekondigde verlaging van de maximumsnelheid naar honderd kilometer per uur op autosnelwegen gaat naar verwachting halverwege maart 2020 in. Dat meldt minister Cora van Nieuwenhuizen.

De verlaging van de maximumsnelheid is één van de maatregelen om de stikstofcrisis te bezweren. De maximumsnelheid op autosnelwegen gaat dan overdag, tussen 06:00 en 19:00, omhoog van de nu geldende 130 naar 100 kilometer per uur. Tussen 19:00 en 06:00 blijft de maximumsnelheid ongewijzigd. De verlaging gaat niet eerder in dan tijdens het weekend van 12 maart tot

en met 16 maart. De planning is om dan de borden langs de snelwegen te vervangen. Mocht dat door (weers)omstandigheden niet mogelijk zijn, dan worden de werkzaamheden verplaatst naar het weekend van 26 maart tot en met 30 maart.

Van Nieuwenhuizen liet het besluit weten in een schrijven aan de Tweede Kamer. Van Nieuwenhuizen: "Het is belangrijk dat voor iedereen helder is wanneer de nieuwe situatie in werking treedt en wat de borden langs de weg betekenen"

Bron: [verkeerskunde.nl](#)

Kantoorgegevens

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

- Mw. Marjolein van Eek, 06 110 71 545
marjolein@stichtingsbv.nl
(aanwezig maandag t/m donderdag)
- Mw. Jelly Helmer, 06 214 13 624
jelly@stichtingsbv.nl
- Mw. Anjo Hiemstra (aanwezig op maandag de hele dag en vrijdagmorgen)
anjo@stichtingsbv.nl
- Mw. Dirkje Nynke Tibma, (aanwezig op maandag en donderdag)
dirkje@stichtingsbv.nl
- Dhr. Willem Vreeling, 06 114 11 033
willem@stichtingsbv.nl
- Mw. Tessa Postma-Witteveen, 06 2166 8236
tessa@stichtingsbv.nl



ABL

Secretaris mw. Claudia Goossen
(06) 509 37 882
rijschool@degoos.nl

B14

Secretaris dhr. Michel van der Goot
06 502 67 377
info@verkeersschoolvandergoot.nl

Meppel

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

PGCA

Secretaris dhr. Patrick van Dijk,
06 524 58 636
info@vandijkwinsum.nl

VBR

Secretaris mw. Geertje Wassenaar
06 535 27 052
info@vbrheerenveen.nl



Veiligheidswinst rijhulpsystemen onvoldoende benut

Om ervoor te zorgen dat rijhulpsystemen daadwerkelijk bijdragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid, zijn maatregelen nodig. Ten eerste moet verkeersveiligheid voorop staan bij de ontwikkelingen van nieuwe systemen, ten tweede moeten automobilisten beter worden geïnformeerd over de mogelijkheden en beperkingen ervan – ook door de rijsschool. Het zijn aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid.

De overheid heeft de ambitie om het aantal verkeersslachtoffers terug te brengen naar nul in 2050 en verwacht daarbij een belangrijke bijdrage van automatisering. Volgens de Onderzoeksraad kunnen rijhulpsystemen worden ingezet om veiligheidswinst te behalen, maar dan moet er meer worden gedaan dan nu het geval is.

De verantwoordelijkheid om de veiligheid van ADAS te verbeteren ligt bij de fabrikanten, redeneert de Raad. Daarom bevelen zij de auto-industrie aan om verkeersveiligheid als beginsel te hebben bij het ontwikkelen van nieuwe systemen, en dus niet het mogelijke concurrerende voordeel. Europese wetgeving moet die omslag naar maatschappelijk verant-

woord innoveren verplicht stellen. Bovendien moeten automobilisten beter worden geïnformeerd over de mogelijkheden en beperkingen van ADAS. Dat is een taak voor autodealers, maar het moet ook ingepast worden in rijlessen en het rijexamen om zo nieuwe bestuurders te informeren.

De huidige Europese wetgeving voor het rijexamen is strak voorgeschreven. Voor lidstaten is er weinig ruimte om het rijexamen zelf in te vullen. In de huidige opzet van het rijexamen dat wordt afgenomen door het CBR wordt niet getoetst op een juist gebruik van diverse rijhulpsystemen die aanwezig zijn in het voertuig. Over het algemeen wordt nieuwe technologie pas opgenomen in het rijexamen als het gemeengoed is. Dat kan beter, vindt de Raad. Het CBR zou vragen over ADAS moeten opnemen in het theorie-examen. Vanwege de verschillen tussen ADAS in auto's kan het gebruik bij het praktijkexamen nog niet verplicht worden gesteld. Een knelpunt waar de Raad rekening mee houdt, is dat veel rijsscholen niet beschikken over voertuigen die uitgerust zijn met ADAS én dat de voertuigen die

het wel hebben vrijwel allemaal automaten zijn. Daardoor heeft de rijbewijsleerling bij slagen een rijbewijs waarmee niet in een handgeschakelde auto mag worden gereden.

De Raad uit zorgen over de bekwaamheid van rijinstructeurs op het gebied van ADAS. Samen met de SWOV en andere partijen doet het CBR onderzoek naar de toekomstige invulling van het gebruik van ADAS bij het rijexamen.

Er zijn een hoop verbeterpunten als het aankomt op de invoering en toepassing van ADAS in het verkeer, concludeert de Raad. Allereerst zijn de systemen nog in ontwikkeling. Ook weten bestuurders vaak niet wat de systemen wel of niet kunnen, waardoor risicovolle situaties ontstaan. Fabrikanten houden bovendien te weinig rekening met de gebruikers van deze systemen. De eisen die de overheid aan auto's stelt, sluiten niet goed aan bij de huidige generatie rijhulpsystemen en er wordt te weinig van ongevallen geleerd om de verkeersveiligheid van rijhulpsystemen te verbeteren. Nu bijsturen is daarom noodzaak, aldus de Raad.

Bron: rijsschoolpro.nl

Applicatie en RIS-opleiding



21 januari Alcohol, drugs en medicijnen in het verkeer

Tijdens deze bijscholing krijgt u inzicht in het alcoholgebruik, drugsgebruik, gebruik van medicijnen, (overma-

tige) 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 die 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.

Aanvullende informatie over alle cursussen:

Plaats: VEC
Tijd: 09.00-16.00 uur

Opleiding ADAS-instructeurs

In de maanden oktober en november heeft de SBV 30 SBV-rijinstructeurs opgeleid tot ADAS-instructeur. Deze mensen hebben zowel theorie als praktijk over ADAS-systemen gevolgd. Met wat ze geleerd hebben, gaan zij zich de komende jaren inzetten voor het verspreiden van kennis over ADAS-systemen. U zult hier beslist nog meer over horen de komende jaren.



Informatieavond SBV – 22-11-2019



Vrijdagavond 22 november vond de jaarlijkse informatieavond van de SBV plaats op in Hotel Drachten. Ditmaal was gekozen voor een seminar met vier hoofdthema's. Allereerst: Rob van Reem van Bovemij over instructierisico's (en voldoende verzekering). Daarna volgde

Chris Hottentot van de ANWB over de ontwikkeling en implementatie van ADAS-systemen en ook over de rol die rij-scholen kunnen gaan spelen in gebruiksvoorlichting/bij-scholing ADAS. Vervolgens kwam het reilen en zeilen van de VRB (Vereniging Rij-scholen Belang) aan de

orde. Bestuurslid Yvette Schelle-de Wit voerde het woord namens de VRB. De informatierondes werden gesloten door Marlou Nivard, examenmanager divisie rijvaardigheid van het CBR. Zij informeerde de aanwezigen over de laatste stand van stand bij het CBR.



SBV-'baandagen' VEC Drachten 2020



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 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.

Docentenpool

In het najaar deed de SBV een oproep voor nieuwe rijinstructeurs voor onze docentenpool. Maar liefst 20 mensen hebben hierop gereageerd. Met alle geïnteresseerden zijn gesprekken gevoerd. Het was een hells karwei om uit die 20 goede kandidaten uiteindelijk een aantal mensen te kiezen. Na veel wikken en wegen heeft de SBV 6 mensen gekozen, die de opleiding Pedagogisch Didactische Aantekening voor Instructeurs (PDA) gaan volgen, om vervolgens aan de slag te gaan in het onderwijs als gastdocent verkeer. We wensen deze mensen heel veel succes met de opleiding en hopen dat ze veel lessen voor ons zullen gaan verzorgen.

Op dit moment zijn er twee instructeurs die de opleiding nog volgen. Zij hopen begin volgend jaar de opleiding af te ronden.



Column

Daar stond ik dan... als een welgestelde Dagobert Duck te pronken met andermans veren.

Een hele dag de beschikking over een Tesla Model X met futuristische vleugeldeuren en andere noviteiten, waarbij vergeleken Batman's Batmobiel en de KITT van de Knight Rider, kruiwagens leken.

En of je het nu onzin, geldverspilling, of stoerdoenerij vind... ik kan toch wel héél erg genieten van al die gadgets, welke tegenwoordig op een auto worden geschroefd.

Als onderdeel van een markt met vele technische snufjes, stond ik uitleg te geven en mensen te vragen naar hun ondervindingen met ADAS, een afkorting voor "Advanced Driver Assistance Systems".

Als een eeneiige tweelingbroer van Elon Musk stond ik te "swetsen en sweren" over de vele mogelijkheden, die deze toeters en bellen opleveren.

Snufjes zoals cruise control, ABS en ESP zijn inmiddels al redelijk ingeburgerd en betaalbaar gemaakt in onze maatschappij, maar er zijn ook systemen, die nog vrij onbekend, (nu nog) te duur, maar wel erg handig en veelal



ook levensreddend zijn. Om enkele voorbeelden te noemen, welke ik persoonlijk erg handig vond... de dode hoek-verklikker, welke je waarschuwt als je, diep in gedachten verzonken, plots van rijstrook wilt veranderen en vergeten bent dat je niet de enige automobilist op de snelweg bent, of de verkeersborden-herkenner, welke je waarschuwt dat de snelheid vanwege werkzaamheden bijvoorbeeld plaatselijk even omlaag gaat. Deze kan je vaak nog net even een boete besparen, als je even niet goed hebt opgelet. Voor sommige onder ons (we noemen geen namen), is een politieauto-herkenner misschien ook een aardige, geldeb-

sparende optie, zéker nu de maximum snelheid binnenkort ook op snelwegen terug gaat naar 100 km/uur...

De mooiste optie, vond ik toch wel Driver Alert, welke de chauffeur waarschuwt, als hij na een avondje doorhalen, dusdanig vermoeid raakt, dat hij de auto aan de kant dient te zetten.

Nog geavanceerder wordt het, als de chauffeur bijvoorbeeld, buiten bewustzijn zou geraken en de auto dit d.m.v. iris-scanning als zodanig her-

kent en de auto op een veilige manier langs de weg parkeert.

Enkele weken later nog even geoefend met collega's, van wie de automobielen reeds voorzien zijn van vele van deze innoverende opties en genoten van het stukje techniek, welke ons allen tóch te wachten staat...

Toekomstmuziek? De toekomst is dichterbij dan je denkt... die begint morgen al!!!

We zullen er aan moeten geloven, of we het nu leuk vinden, of niet.

Vroeger reed men op varkens door de modder en binnenkort parkeren we onze vliegende auto naast de voordeur... DE TIJD HÁLDT GJIN SKOFT!!!

SUDOKU

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

Oplossing vorige Sudoku:

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



**SBV wenst u
fijne kerstdagen
en een
voorspoedig
2020!**



Onderzoek telefoongebruik fietsers bij Drachtster Lyceum



Vier leerlingen uit de zesde klas van het Drachtster Lyceum voeren, in samenwerking met de SBV en de gemeente Smallingerland, een observatieonderzoek

uit naar telefoongebruik op de fiets. De leerlingen gaan bekijken wat de invloed is van verschillende borden op het telefoongebruik van fietsende scholieren.

Hiervoor gebruiken zij de gedragsbeïnvloedingstechniek 'nudging'. Zij zullen de uitkomsten van deze observaties rapporteren in hun profielwerkstuk. Als SBV zijn wij zeer verheugd dat deze leerlingen uit eigen initiatief een verkeersonderwerp hebben gekozen voor hun profielwerkstuk. Om dit project te ondersteunen heeft de SBV een van de nudging-borden laten ontwerpen en ter beschikking gesteld aan de leerlingen.



De Toolkit Permanente Verkeerseducatie

De Toolkit maakt het mogelijk om de juiste middelen voor de juiste doelgroep te vinden op het gebied van verkeerseducatie. Het is belangrijk om verkeersdeelnemers gedurende hun gehele 'verkeersleven' de benodigde kennis, vaardigheden en motivatie bij te brengen voor een veilige deelname aan het verkeer. Dat noemen we 'permanente verkeerseducatie'.

Er zijn veel hulpmiddelen beschikbaar in de vorm van lespakketten, voorlichtingsprojecten, cursussen, opleidingen, enz.

Kwaliteitsimpuls

Deze Toolkit is er om een verdere kwaliteitsimpuls te geven aan het proces van Permanente Verkeerseducatie. Enerzijds is

de Toolkit ervoor om het gebruik van zinvolle producten en projecten stimuleren door te helpen om tot een goede keuze van materialen te komen. Anderzijds is de Toolkit bedoeld om ontwikkelaars van leermiddelen te stimuleren producten en projecten te ontwikkelen die aansluiten op de geformuleerde leerdoelen voor permanente verkeerseducatie en hen gebruik te laten maken van de educatieve checklist bij de ontwikkeling van hun product. Deze checklist is ook door CROW ingezet om producten te toetsen. De hoeveelheid 'sterren' in het oordeel geeft aan of het product goed is gedocumenteerd, of er goed over een aantal ontwikkelvragen is nagedacht en of er aandacht is voor evaluatie en kwaliteitsverbetering.

Voor wie is de pve-Toolkit bestemd?

De Toolkit is in eerste instantie ontwikkeld voor organisaties die een coördinerende of ondersteunende taak hebben op het gebied van verkeerseducatie. Dit zijn vooral de regio's in de vorm van provincies, regionale overlegorganen verkeersveiligheid (rov's) en vervoerregio's, maar daarnaast kan ook gedacht worden aan afdelingen onderwijs en/ of verkeer van gemeenten en onderwijsbegeleidingsdiensten. Verder is de Toolkit ook te gebruiken door 'eindgebruikers' zoals peuterspeelzalen, scholen, ouderbonden e.d.

Bron CROW



Geef de pen door aan... Eric van der Veen

Pim, hartelijk dank voor het doorgeven van de pen aan mij... Mijn naam is Eric van der Veen, 46 jaar jong. Ik ben geboren en getogen in Hallum en sinds 2001 run ik mijn eigen autorijdschool in Hallum en omstreken. In 2001 heb ik eerst 2 jaar op franchisebasis gereden bij de Friesche Rijsschool waarvan Yda de Boer toen eigenares was. Omdat ik in die 2 jaar steeds meer klanten via mijzelf kreeg en mij daarmee wel van genoeg werk kon voorzien heb ik besloten onder mijn eigen naam verder te gaan. Het werk doe ik nog altijd met veel passie en plezier en het is voor mij nog steeds een leuke uitdaging om de jeugd het rijden goed te leren zodat ze veilig op weg kunnen. Het omgaan met jongeren houdt je jong en daagt je ook uit om anders te denken.

Vanaf mijn 23e ben ik samen met mijn vrouw Anita Wagenaar en we hebben 2 kinderen waarvan de oudste sinds begin dit jaar het rijbewijs ook al heeft. Anita (manager bij Woningcorporatie Elkien) en ik proberen ons werk zoveel mogelijk in 4 dagen af te krijgen zodat we naast ons leuke maar ook drukke werk veel vrije tijd over houden om in de mooie maanden lekker met de caravan er op uit te trekken en veel buiten in de natuur door te brengen. Er zijn weken bij dat we gemakkelijk 50 kilometer wandelen! De zomervakanties brengen we al ongeveer 20 jaar in Oostenrijk door waar we ook graag de bergen in trekken, mountainbiken zwemmen etc etc. zolang het maar lekker buiten is. En ook in de winter zijn we graag in de Alpen maar dan op de lange latten...



Rijden in en op alles wat wielen heeft heb ik van jongs af aan altijd al leuk gevonden (wat ik ook in mijn zoon terug zie) en inmiddels ben ik op de bus na in het bezit van alle rijbewijzen. Op mijn 18e het autorijbewijs gehaald waarna ik een week na het slagen samen met mijn vader les ging nemen voor het motorrijbewijs bij Gerrit van Dijk aan het Europaplein. Toen ik slaagde moest er natuurlijk ook een motor komen. 4 jaar lang heb ik een rood zwarte Honda CBR 1000F gereden waarmee ik ook samen met vrienden op vakantie ging. Op mijn 19e met mijn maat van toen naar Bordeaux in Zuid- Frankrijk. We reden dwars door het centrum van

Parijs vlak langs de Eiffeltoren zonder navigatie en met een simpel routekaartje op de tank geplakt, een fantastische ervaring als je nog zo jong bent al denk ik dat mijn ouders zich wel eens achter de oren hebben gekrabbd. Na bijna 80.000 kilometer op de Honda heb ik de motor ingeruild voor mijn eerste eigen auto: een zilvergrijze Audi 80...

Toen ik net rijinstructeur was, ben ik samen met een kleine groep rijinstructeurs gestart met de RIS- opleiding via het CBR. Wij behoorden met dat groepje tot de eerste rijinstructeurs in Nederland die hiermee starten en officieel RIS-gecertificeerd werden. De methode pas ik nog altijd dagelijks toe omdat het zowel mijzelf als de leerlingen veel structuur geeft en ik ben nog altijd van mening dat deze manier van lesgeven nog steeds voor elke leerling erg goed werkt. RIS-toetsen en -examens af laten nemen bij het CBR doe ik al jaren niet meer.

De afgelopen jaren heb ik 2 collega-rijinstructeurs opgeleid voor de B-praktijk en een daarvan is onze vele jaren jongere neef Kevin Kammenga die inmiddels al bij zijn Pa&Ma op de truck lesgeeft (Vrachtautorijdschool Wagenaar) We weten allemaal dat het vak wat we met zijn allen uitoefenen niet altijd gemakkelijk is. Vooral in de beginjaren kost het wel wat energie om je draai en specifieke aanpak te vinden en ik denk dus dat er wel veel collega's nieuwsgierig zijn hoe het Kevin afgaat en wat zijn verhaal is.

Hierbij geef ik dan ook de pen door aan Kevin...