



De Schakel

Informatieblad voor de aangesloten verenigingen

Nr.69, juni 2020

Corona, langzamerhand kunnen we het woord niet meer horen. Wie had destijds gedacht dat een ziekte ons gewone leven dusdanig kon ontregelen dat alles wat normaal was ineens niet meer normaal bleek te zijn. Toch went het ook wel weer deels. Voor jullie als rijtscholen zijn de lessen wekenlang compleet weggevallen. Dat gaf onzekerheid, tegelijk hoorde ik van meerdere mensen dat ze het ook wel fijn vonden even te kunnen uitrusten. Heel veel mensen hebben de tijd gebruikt om hun huis en administratie op orde te brengen.

Voor ons als SBV vielen ineens alle verkeerslessen weg. Gelukkig gaf ons dat de ruimte op achterstallig werk te kunnen oppakken en de vernieuwing van verkeerslessen en andere projecten. Tegelijk hebben we weer activiteiten gepland voor het najaar, in de hoop dat deze wel kunnen doorgaan. Ik wens u allen veel sterkte in deze bijzondere tijd en wellicht een fijne vakantie, thuis of elders.

Veel leesplezier! ♦ Mve

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.





Gastcolumn: Ellie Feddema

Wat zijn het rare tijden. Even een paar regels schrijven werd mij gevraagd. Prima, doe ik. Maar nu ik hier zo zit te bedenken waar ik over zal schrijven, want dat zou toch moeten gaan over verkeer, verkeersveiligheid e.d. komen er eigenlijk alleen maar corona-gerelateerde gedachten in mijn hoofd op.

Maar eerst zal ik mij even voorstellen. Mijn naam is Ellie Feddema en ik ben Coördinator Verkeerseducatie. Dit doe ik voor de gemeenten Achtkarspelen, Dantumadiel en Noardeast-Fryslân. Normaal gesproken zou ik het nu druk hebben met het regelen van de praktijk verkeersexamens. Deze zouden hebben moeten plaatsvinden in Buitenpost, Surhuisterveen, Stiens, Kollum en Dokkum, Hier zouden honderden kinderen aan mee hebben gedaan. Daarna zou ik al die examens nakijken, en dan de vooral goede uitkomsten hiervan terugkoppelen naar de scholen. Maar alles is gebleven bij "zouden moeten en hadden" want alles is geannuleerd. Ook een paar cursussen die we tussendoor nog hadden gepland zijn afgezegd.

Met z'n allen hopen we natuurlijk dat er spoedig andere tijden komen want onze wereld is heel klein nu. We voeren gesprekken die steeds minder inhoud hebben: hamertenen, hielspoor, schimmelinfecties, zelfs de slaapzak is al voorbij gekomen (blijkt dat racefietsers hier nogal eens aan lijden). We beginnen meer dan ooit ons eigen gelijk te geloven, want wie spreekt je tegen binnen de muren van je eigen huis. Je kunt je natuurlijk hopeloos verliezen in Temptation Island of YouTube proberen uit te kijken. Iedereen zit en werkt thuis. Ieder huishouden is een eilandje in deze



coronatijd. Het is voor de dingen waar je anders niet aan toe komt ideaal. Je huis en hoofd zijn helemaal opgeruimd, En ook is het coronavirus goed geweest voor het milieu, de lucht is in geen jaren zo schoon geweest en we horen de vogels fluiten omdat deze niet worden overstemd door vliegtuigen en wegverkeer. Misschien kunnen we hier een les uit trekken. Maar we zijn nu wel een beetje klaar met de coronaverhalen. We willen weer naar buiten, uit eten met onze vrienden en familie, mensen afluisteren in de trein en ons verbazen over de gesprekken die worden gevoerd. Weer

met elkaar sporten en daarna een drankje doen en even lekker slap ouwehoeren.

Laten we hopen dat er spoedig een vaccin of medicijn komt. President Trump weet al zeker het juiste medicijn te hebben gevonden, hij slikt het en weet zeker dat het hem geen schade zal berokkenen. Ik denk ook dat dat wel zal meevallen, want aan deze clown valt weinig te vernielen.

Laat ik hiermee maar afsluiten en hopen dat we gauw weer aan de slag mogen en we elkaar binnenkort in goede gezondheid mogen treffen.



Afscheid Taeke Fokkema

Na ruim 10 jaar nam op 8 juni Taeke Fokkema, de beheerder van het VEC afscheid. Voordat Taeke op het VEC kwam was er geen beheerder.

Omdat het VEC steeds meer gasten ontving en er ook kantoren kwamen van verschillende verkeersveiligheidsorganisaties was er wel behoefte aan een beheerder.

Taeke heeft al die jaren als gastheer opgetreden. Voor elke gast had hij een praatje. De koffiepot was nooit leeg en ook de theekan niet.

Daarnaast zorgde Taeke, handig als hij was, er voor dat alles op het VEC functioneerde, van kopieerapparaat tot sproei-installatie, van alarm tot de brandblussers.

Elke peuk rondom het gebouw werd door hem opgeruimd, mensen werden aangesproken hierop als hij het zag.

Het parkeerterrein, het plateau en de slipbaan, maar ook de struiken en het gras werden door Taeke verzorgd.

Als spin in het VEC-web was hij echt de gastheer. Tegen de kerst ging hij altijd in het weekend, samen met zijn vrouw Petra extra naar het VEC om het gebouw in kerst sfeer te brengen.



Niets was hem te veel. Door mensen die het VEC bezochten werd hij ook altijd geroemd om de gastvrijheid.

Voor iedereen stond Taeke klaar: om post te halen, om mensen van de bus of trein te halen, om pakketjes te brengen, enveloppes te vullen.

Taeke dacht met iedereen mee en was altijd bereidwillig.

Als vast "bewoners" van het VEC zullen we Taeke enorm gaan missen. Taeke, wij wensen jou, samen met je vrouw, kinderen en kleinkinderen nog heel veel fijne jaren in goede gezondheid toe.

Dank voor alles wat je voor ons allemaal gedaan hebt. We hopen je nog eens te zien op het VEC!!

Smartphonegebruik in het verkeer neemt toe

Uit de tweejaarlijkse Interpolis Barometer, uitgevoerd door SWOV, blijkt dat het telefoongebruik achter het stuur licht is toegenomen. Maar liefst 69 procent van de respondenten gaf aan de telefoon in het verkeer te gebruiken.

In de Barometer 2019 gaf 66% van de automobilisten aan hun telefoon te gebruiken in het verkeer. In 2017 was dit nog 62%. Van de fietsers gaf 56% in 2019 aan hun telefoon te gebruiken, tegenover 54% in 2017. Ook 243 mensen met een e-bike gaven aan hun telefoon weleens te gebruiken op de fiets (46%). Voetgangers gebruiken hun telefoon het meest terwijl

ze onderweg zijn; 84% in 2019 (tegenover 82% in 2017).

Spelletjes

Ondanks dat driekwart van de volwassenen aangeeft telefoongebruik in het verkeer gevaarlijk te vinden, blijft een groot deel dat desalniettemin toch doen. Dit betreft dan ook het lezen van berichten (42%) en berichten sturen (36%). De studie geeft aan dat de telefoon ook gebruikt wordt voor navigatie of muziek, maar niet of hierbij de telefoon in een houder zit. De telefoon wordt ook gebruikt voor het spelen van spelletjes tijdens de verkeersdeelname, 1 op de 12

volwassenen maakt zich hier schuldig aan.

Jongeren

Jongeren gebruiken hun telefoon vaker in het verkeer dan volwassenen. Waarschijnlijk komt dit omdat jongeren vaker automatisch en min of meer onbewust hun telefoon pakken. De jongeren in het onderzoek geven ook aan het telefoongebruik minder gevaarlijk te vinden. Opvallend is dat 83% van de jongeren aangeeft dat hun sociale omgeving positief staat tegenover het telefoongebruik in het verkeer. Bij volwassenen is dit 58%.

Bron: CROW



Applicaties en RIS-opleiding

Cursus Basiskennis NLP tijdens de rijles (9 en 16 september) € 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.



- Effectief observeren
 - Signalen leren herkennen
 - Logische niveaus
 - Vier fasen van leren
 - Doelen stellen
 - De structuur van de subjectieve ervaring
 - Ankertechnieken
 - Gevoelomkeertechniek
- De bijscholing bevat veel praktijkoefeningen in workshopachtige omgeving (vandaar 4 dagdelen).

De bijscholing bevat de volgende hoofdonderwerpen:

- De essenties van NLP
- Uitgangspunten van NLP

Locatie: VEC
Tijd: 09.00 uur tot 16.00 uur.
Telt voor 2 dagen = 4 dagdelen.

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@rijsscholnmeppel.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

SUDOKU

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

Oplossing vorige Sudoku:

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



Naar een algemene snelheidslimiet van 30 km/uur binnen de bebouwde kom?

Binnen de bebouwde kom geldt sinds 1957 een algemene snelheidslimiet van 50 km/uur, tenzij dat anders is aangegeven. Een belangrijk voorbeeld van die uitzonderingssituatie zijn de wegen en straten in de bebouwde kom waar een Zone 30 van kracht is (een regeling die sinds 1984 bestaat). Deze gebieden hebben een verblijfsfunctie waar langzaam en gemotoriseerd verkeer mengen. Omwille van de veiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers – voetgangers en fietsers – moet de snelheid in die gebieden laag zijn: maximaal 30 km/uur. Een goed ingericht 30km/uur-gebied heeft, in vergelijking met 50km/uur-wegen, een positief effect op de verkeersveiligheid. Bij een snelheid van 30 km/uur of lager is de kans op een dodelijk ongeval relatief klein.

Waar geen Zone 30 geldt – en dus 50 km/uur de limiet is – moeten volgens de geldende CROW-richtlijnen kwetsbare verkeersdeelnemers worden gescheiden van gemotoriseerd verkeer door middel van vrijliggende infrastructuur (met name fietspaden). Een groot deel van de 50km/uur-wegen is 25 jaar na de start van Duurzaam Veilig (DV) echter nog niet op die manier ingericht en dat is vanuit het DV-gedachtegoed onwenselijk. Het streven is om functie en inrichting van de verkeersinfrastructuur goed op elkaar af te stemmen, zodat in de toekomst niemand meer hoeft te fietsen op een rijbaan waar gemotoriseerd verkeer 50 km/uur mag rijden. De vraag is of het veranderen van de algemene snelheidslimiet van 50 naar 30 km/uur daarbij kan helpen. Nu is 50 km/uur de algemene limiet en moet een wegbeheerder aantonen dat een limiet van 30 km/uur gewenst is, en vervolgens de weginrichting daarbij aanpassen. Een algemene limiet van 30 km/uur zou betekenen dat wegen binnen de bebouwde kom in principe een limiet van 30 km/uur hebben (ongeacht de inrichting) en dat wegbeheerders moeten aantonen

dat een limiet van 50 km/uur (of 70 km/uur) gewenst is. De inrichting van 50- en 70 km/uur-wegen zou dan bovendien aan expliciete eisen moeten voldoen.

In deze studie is de hoofdvraag of het wenselijk én haalbaar is om de algemene snelheidslimiet binnen de bebouwde kom te verlagen naar 30 km/uur en zo ja, onder welke voorwaarden dat dient te gebeuren. Om deze vraag te beantwoorden, is in dit rapport een inventarisatie gemaakt van de voor- en nadelen en de mogelijkheden. Hierbij is gekeken naar stedenbouwkundige trends, effecten op verkeersveiligheid en doorstroming, consequenties voor weg-categorisering, regelgeving en weginrichting, en de wensen van belangengroepen

Resultaten

Voordeel: slachtofferreductie

Cijfermatig is nagegaan welke effecten kunnen optreden als de helft van de straten met een 50km/uur-limiet wordt omgezet naar een 30km/uur-limiet. Naar schatting zal het aantal ernstige slachtoffers (doden en gewonden) binnen de bebouwde kom dan substantieel dalen, variërend tussen 22% en 31%. Door de maatregel daalt het aantal doden met ongeveer 60. De aanname bij deze schatting is dat de straten die een 30km/uur-limiet krijgen zo zijn ingericht dat de gereden snelheden aan deze limiet voldoen.

Nadelen: minder goede doorstroming en sluisverkeer

Met een verkeersmodel van een verstedelijkte regio is nagegaan wat de effecten van een limietverlaging zijn op de doorstroming en routekeuze. Er zijn drie varianten beschouwd:

1. Variant 1: het hele onderliggend wegennet krijgt een 30km/uur-limiet. Er ontstaan kortere routes, waardoor het aantal voertuigkilometers afneemt. De kortere routes lopen ook door verblijfsgebieden, omdat deze geen

grotere weerstand meer hebben dan de omliggende wegen, met de verlaagde limiet. De reistijd neemt toe, enerzijds doordat er langzamer gereden moet worden, anderzijds door meer vertraging bij de kruispunten.

2. Variant 2: stedelijke verbindingswegen houden een 50km/uur-limiet, de rest van het onderliggend wegennet krijgt een 30km/uur-limiet.

Op het onderliggend wegennet concentreert het verkeer zich wat meer op de stedelijke verbindingswegen. Hierdoor neemt het aantal voertuigkilometers op deze wegen toe en is er een afname op de straten met limiet van 30 km/uur. De reistijd neemt vooral toe op de stedelijke verbindingswegen, enerzijds door meer verkeer, anderzijds door meer vertraging bij kruispunten.

3. Variant 3: stedelijke verbindingswegen houden een 50km/uur-limiet, kruispunten op de radialen tussen de binnenring en snelweg krijgen meer capaciteit, de rest van het onderliggend wegennet krijgt een 30km/uur-limiet.

In deze variant ontstaat er een betere verkeersafwikkeling tussen de binnenring en de snelweg en omgekeerd. Het reistijdverlies zoals dat optreedt in variant 2, wordt hierdoor gedeeltelijk gecompenseerd.

Complicerende factor: regelgeving

Volgens de huidige systematiek kunnen eisen worden gesteld aan de inrichting van straten waar een andere snelheidslimiet geldt dan de algemene snelheidslimiet (van 50 km/uur). Aan straten waar de algemene snelheidslimiet geldt, worden geen specifieke eisen gesteld. Bij invoering van een algemene limiet van 30 km/uur zouden volgens die systematiek opeens alle eisen aan die straten vervallen. Dat is vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid niet wenselijk. Een alternatieve systematiek kan zijn dat zowel eisen worden gesteld



aan de plaatsing van limietborden (zoals nu) als aan de straten waarin de algemene snelheidslimiet van 30 km/uur geldt. In dat geval heeft het begrip 'algemene snelheidslimiet' weinig betekenis meer, omdat alle straten binnen de bebouwde kom dan aan specifieke eisen moeten voldoen, ongeacht de gekozen snelheidslimiet.

Zienswijzen belanghebbenden

Uit een interviewronde met belangengroepen blijkt dat een groot deel daarvan positief staat tegenover een verlaging van de algemene snelheidslimiet naar 30 km/uur, al moet daarbij opgemerkt worden dat er geen draagvlak is voor een verlaging van de limiet op alle wegen. Ook een aanzienlijk deel van (een steekproef uit) de bevolking denkt er zo over. Beide groepen denken wel verschillend over de precieze uitwerking.

Grijze wegen

Binnen de bebouwde kom zijn er in principe twee soorten wegen: gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Daarnaast zijn er in de praktijk ook 'grijze gebiedsontsluitingswegen': wegen met een snelheidslimiet van 50 km/uur waarop erftoegang en doorstroming met elkaar concurreren. Ook is langzaam verkeer op deze grijze wegen vaak niet fysiek gescheiden van gemotoriseerd verkeer. Er zijn verschillende manieren om grijze gebiedsontsluitingswegen veiliger te maken. Zo kunnen infrastructurele maatregelen – denk aan drempels, plateaus en wegversmallingen – een lagere snelheid afdwingen. Door eisen van met name de brandweer en busmaatschappijen aangaande een ongehinderde doorgang, is dit in de praktijk echter vaak niet mogelijk.

Een tweede mogelijkheid is door in de wegcategoryering stedenbouwkundige aspecten mee te wegen met doorstroming, bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Door 'veilige snelheden' als uitgangspunt te nemen, kan de wegcategoryering beter worden aangepast aan de lokale omstandigheden. Daarbij kunnen andere wensen worden meegenomen,

zoals het autoluw maken van straten of gebieden.

Een derde manier om grijze gebiedsontsluitingswegen aan te pakken, is een verlaging van de snelheidslimiet op die wegen. Aan de ene kant profiteert de erftoegangsfunctie van de grijze weg daarvan: uitwisselen verloopt veiliger bij lagere snelheden. Aan de andere kant gaat de doorstromingsfunctie achteruit: de autobereikbaarheid (voor personen en goederen) zou erdoor kunnen verminderen. Uit simulaties blijkt dat een deel van de automobilisten zal kiezen voor een andere route: via wegen met een hogere limiet, waar dan meer congestie zal optreden, of via een bestaande Zone 30, omdat die minder weerstand oproept dan de limietwijziging op de grijze weg.

Conclusies en aanbevelingen

Gezien de genoemde nadelen en complicaties lijkt het niet wenselijk en haalbaar om de algemene limiet binnen de bebouwde kom te verlagen naar 30 km/uur. Wel zal er een lagere snelheidslimiet moeten gaan gelden op 50 km/uur-wegen waar fietsers nog steeds niet fysiek gescheiden zijn van het gemotoriseerde verkeer – en waar ook op langere termijn de aanleg van een fietspad niet mogelijk is. Op basis van deze studie zijn de volgende conclusies en aanbevelingen geformuleerd:

- Er zal een nieuwe wegcategory moeten worden ingesteld: de 30 km/uur-gebiedsontsluitings-weg (GOW30).
- Straten waar geen fietspad kan worden aangelegd worden automatisch aangewezen als GOW30.
- Grijze gebiedsontsluitingswegen kunnen duurzaam veilig worden ingericht (dus als 30 km/uur-weg met gemengd verkeer en aangepaste weginrichting, of als 50 km/uur-weg met vrijliggende fietspaden). Dit soort wegen zal altijd een 'dubbele functie' behouden. Met de nieuwe wegcategory GOW30 kunnen gemeenten de verkeersfuncties stromen en uitwisselen (erftoegang bieden) op een veilige manier combineren. De inrichting van de GOW30 zal

anders zijn dan van straten in een Zone 30. Belangrijk is wel dat de in te stellen snelheidslimiet van 30 km/uur geloofwaardig is.

- Vanuit het punt van geloofwaardige limieten én bereikbaarheid blijven in grote stedelijke gebieden veilige, ontsluitende toegangswegen nodig waar het gemotoriseerd verkeer vlot stroomt. Op straten waar een snelheidslimiet van 50 km/uur of 70 km/uur zal blijven gelden dient in de eerste plaats een fysieke scheiding van fietsers en gemotoriseerd verkeer te worden gerealiseerd. Straten die een fietspad krijgen, dienen vervolgens verder te worden ingericht conform CROW-richtlijnen.
- Een verdere inrichting van de aangewezen GOW30-straten is gewenst. De voorwaarden hierbij zijn:
 - o goede inpassing van GOW30 in de wegcategoryering;
 - o een duidelijke set van minimeisen voor de inrichting van de GOW30;
 - o regelgeving die het verschil tussen GOW30 en GOW50 ondersteunt;
 - o voldoende deskundigheid en middelen op gemeentelijk niveau.

Bron: SWOV

Reserveer alvast

**donderdag 19 november:
SBV-dag:
workshops voor rijinstructeurs op
het VEC, met o.a. CBR, Green Dino,
Dation en nog veel meer.**



Column

Drie maanden geleden schreef ik mijn laatste verhaaltje, in de veronderstelling dat het de volgende keer wel eens over de maximum snelheid op autosnelwegen zou kunnen gaan. Hoe anders is het gelopen... de maximum snelheid? Wat is daar dan mee? Alles wat eerst nog als zéér belangrijk en ingrijpend nieuws werd gezien, werd stilletjes aan verdrongen door een virus, dat ons leven volledig op zijn kop zette en ontwrichtte. De flauwe grappen rolden over het internet en de vele whatsappgroepen, maar al snel sloeg dit om in verbazing, verbijstering en afgrijzen toen bekend werd, dat er sportevenementen werden afgezegd, concerten werden geannuleerd en nog veel erger het werk met zijn daarbij behorende inkomen gedeeltelijk, of geheel wegviel. Over de vele doden werd nog niet echt gerept, omdat men ervan uitging dat het veelal om

reeds ernstig zieke mensen ging, maar het kwam toch serieus, steeds dichterbij. Een voordeel had het ook... over onzinnige zaken als "Zwarte Piet" werd niet meer gerept en de boeren, die met hun grote tractoren voor veel commotie hadden gezorgd, hoorde je ineens óók niet meer zo hard schreeuwen... nee we kregen ineens te maken met restricties tijdens examens, die later zelf volledig werden uitgesteld, met vakanties, welke werden geannuleerd, met kinderen, die niet meer naar school mochten en niet naar opa en oma konden... Competities werden afgebroken, "kampioenen" aangewezen, of niet... (breek me de bek niet open). Bedrijven hadden het zwaar, huwelijken kwamen onder druk, de verveling en ergernis sloegen toe en alternatieven werden gezocht en veelal gevonden. Er is over dit alles genoeg gesproken en geschreven en de meeste

bedrijven, zo ook de rijsscholen zijn weer voorzichtig los, onder bepaalde voorwaarden, wel of niet onzinnig. Ik zie ze rijden... met mondkapjes voor (baat het niet, het schaadt ook niet), de elastiekjes strak om de dikke koppen, voortdurend in de weer met handgel en ontsmettende doekjes. De SBV is ook weer voorzichtig begonnen met zijn activiteiten en het "gewone" leven komt weer langzaam op gang op anderhalve meter. We zullen de gevolgen nog wel even blijven merken, maar zolang we enigszins gezond blijven (ik weet, het is een doodoener) zullen we altijd weer komen bovendrijven. Volgende keer, hoop ik weer op wat meer vrolijkheid en voor nu: blijf gezond, blijf sociaal, blijf lief en blijf rechts rijden!

M.vr.gr. Th.K. Uw weer rijdende reporter.

Minder verkeer, minder ongelukken: verkeer toch onveiliger

Door de coronamaatregelen is het rustiger op de weg en neemt het aantal ongelukken af, maar toch wordt het er niet veiliger op. Bij de ongelukken raken gemiddeld meer mensen gewond of zijn er meer dodelijke slachtoffers, blijkt uit recente ongevallencijfers. 'Het verkeer is anders dan normaal, maar niet minder gevaarlijk,' zegt landelijk projectleider Infrastructuur Paul Broer. 'Opletten in het verkeer, nu nog meer dan anders, is van groot belang.'

Broer had niet verwacht dat het verkeer onveiliger zou worden. 'In deze coronatijd is er aanmerkelijk minder verkeer en minder ongevallen. Dat zie je ook terug in de cijfers, maar tot je schrik zie je ook dat dat niet geldt aan de slachtofferkant.'

Aantal ongelukken gehalveerd

De cijfers zijn op een rijtje gezet door verkeerskundig ICT-bedrijf VIA en de politie. Sinds de invoering van de coronamaatregelen verdwenen de files van de wegen, en halveerde het aantal ongevallen ten opzichte van het gemiddelde in de jaren 2017-2019. Het

aantal gewonden en doden per ongeval stijgt tijdens de coronaperiode. Er zijn 14 procent meer slachtoffers per ongeval dan in dezelfde periode in 2017-2019.

Opvallende toenames

Het ongevallenonderzoek is gericht op de verschillen tussen de coronaperiode (week 12 t/m 17) en de 'normale' periode (in 2017 t/m 2019). Een aantal opvallende zaken is naar voren gekomen. Wat de precieze oorzaak is van de toename van het aantal slachtoffers bij ongelukken, wordt nog verder onderzocht. Wel ziet Broer opvallende zaken. 'Je ziet een toename van slachtoffers onder fietsers en voetgangers en ook kinderen. Dat gebeurde in de periode dat het gemotoriseerde verkeer enorm terugviel en tegelijkertijd kinderen veel meer gingen buiten spelen. Je zag ook dat meer mensen gingen fietsen.'

Elk jaar zijn er in het voorjaar, als het weer mooi weer wordt, tijdens weekenden meer ongevallen met motorrijders. 'Ook dat zien we dit jaar terug', zegt Broer. 'Nu nog meer dan vorig jaar.' De projectleider merkt ook op

dat er meer ongelukken zijn met bestelauto's. 'Dat is ook verklaarbaar, mensen bestellen immers nu meer online en dus maken de bestelauto's nog meer kilometers dan normaal.'

Rustige weg, harder rijden?

Ook onder de groep jonge automobilisten is het aantal ongelukken gestegen. 'In de leeftijd 18 tot 20 jaar is een bijzondere stijging', zegt Broer. 'In diezelfde leeftijdsgroep zagen we eerder een toename van het aantal invorderingen van rijbewijzen na extreme snelheidsovertredingen. Misschien grijpt een deel van die groep de rustige wegen aan om hard te gaan rijden. Heel gevaarlijk; de kans dat het misgaat, is zeker aanwezig.' De coronatijd vergt meer oplettendheid van weggebruikers concludeert Broer. 'Deze week gaan de kinderen gaan weer naar school, mensen gaan meer de straat op. Er zijn weer meer verplaatsingen, dat heeft effect op het verkeer. Het is anders en het verkeer is voorlopig nog niet normaal. Mensen moeten blijven opletten, juist nu.'

Bron: verkeerskunde.nl



Afscheid Tom Metz



Terwijl we langzaam proberen ons het nieuwe normaal eigen te maken met waarschijnlijk nog wel een tijd de 1.50 meter afstand zit ik 10 jaar SBV te overdenken.

Al in 2010 raakte ik betrokken bij de SBV als beoogd opvolger van toen voorzitter burgemeester Van der Zaag, samen met Jaap van der Veen en Haje Haisma vormden zij toen het dagelijks bestuur. Jaap en Haje waren vanaf het begin betrokken bij de SBV en hebben de basis gelegd en de groei van de SBV in gang gezet. Helaas is Haje aan een ernstige ziekte te jong overleden. Meine Boersma werd penningmeester.

Op 1 januari 2012 werd ik voorzitter. Samen met Jaap van der Veen, Meine Boersma en ondersteunt door Sijtze Aukema hebben we mooie jaren beleefd. Met Marjolein, Willem, Anjo en later Tessa hadden en hebben we een prachtig team betrokken medewerkers. In 2014 hebben we afscheid genomen van Meine Boersma en Sijtze Aukema en kwam Miranda Dijker als penningmeester in het DB.

In 2015 nam Mister SBV Jaap van der Veen afscheid na ruim 20 jaar SBV. Appie Pal nam zijn plaats in en sindsdien staat het bestuur meer op afstand van de werkvloer. Met veel steun van de provincie Fryslân en met name van Jan van der Zwaag die ons met raad en daad terzijde stond en met een stimulerende Sipke van der Meulen zijn we in de afgelopen jaren gegroeid en kwamen Dirkje Nynke, Rixt Sinnema (tijdelijk in 2017) en Jelly Helmer ons team versterken.

Naast de hoogtepunten waren er ook dieptepunten. Het overlijden van Gert Dinkla in 2014 was zo'n dieptepunt. Gert was samen met collega's en o.a. Marjolein nauw betrokken bij de invoering van het T-rijbewijs.

Een ander dieptepunt was het overlijden van Jan van der Zwaag in 2017. Op indrukwekkende wijze had Jan zijn afscheid geregisseerd.

Gert en Jan, mannen met een groot SBV-hart, met veel respect denken we aan hen terug.

De vergaderingen met het bestuur en de adviseurs heb ik steeds als zeer positief

ervaren. Een woord van dank aan alle bestuursleden en adviseurs van de provincies Groningen, Drenthe en Fryslân, de adviseurs namens de BOVAG, FAM en VRB.

Trots kunnen we als SBV zijn op de ontwikkelingen die we al die jaren doormaken.

Steeds opnieuw worden bestaande projecten vernieuwd en nieuwe ontwikkeld. Prachtig is het te zien dat bijvoorbeeld de scootmobielcursus na een moeizame start, na een aantal jaren een groot succes is. Ook ontwikkelingen zoals die met ADAS worden op de voet gevolgd en worden instructeurs speciaal opgeleid om met ADAS te werken.

Dat brengt me bij onze vele instructeurs die zich met hart en ziel en professioneel inzetten voor het uitvoeren van de vele projecten. Daarmee zijn jullie met inmiddels meer dan 30 vrouwen en mannen van onschatbare waarde voor de SBV. Ook de samenwerking met de andere VEC bewoners, VVN, Responsible Young Drivers en Fietsersbond is altijd prima geweest.

Veel projecten worden in onderlinge samenwerking uitgevoerd.

En dan natuurlijk Taeke Fokkema, beheerder van het VEC, gastheer, manusje-van-alles en wat niet, maar toch ook SBV'er. Taeke gaat met pensioen en ook hier is een dankjewel op zijn plaats. Niets was je teveel altijd stond je voor iedereen klaar. Taeke bedankt het ga je goed.

Tot slot alle medewerkers, instructeurs, bestuursleden, adviseurs en alle relaties dank voor 10 prachtige SBV-jaren.

Peter van der Hoef, mijn opvolger veel succes met je fantastische collega's Miranda en Appie en het team onder leiding van Marjolein.

Het ga de SBV, het ga jullie allen goed.

Tom Metz



Geef de pen door aan... Dorien Hielkema

Mijn naam is Dorien Brouwer-Hielkema. Ik ben geboren op 6 juni 1989 als dochter van Koos en Froukje Hielkema in Heerenveen. Niet lang na mijn geboorte zijn we verhuisd naar de Herenwal, vlakbij het station. Dit was destijds het adres van de Verkeersschool. Ik ben letterlijk opgegroeid op de rijkschool. Ik heb er een hele leuke jeugd gehad en de rijkschool had altijd mijn interesse. Mijn moeder zegt nog wel eens dat ik liever bij een instructeur in de smeerput onder een vrachtwagen zat dan dat ik afspraak met vriendinnetjes van school. Toch was ik niet van plan om in het vak te gaan: ik reed fanatiek paard en dat ging best goed dus ik droomde van een eigen dressuurstal.

Na de HAVO wilde ik niet bij de paarden vandaan en dus werkte ik parttime op de rijkschool, deed de WRM-opleiding van Jongepier en reed mijn paarden. De opleiding vond ik vreselijk. Ik kwam net van de "gezellige HAVO" en nu zat ik als meisje van 19 in een heel ander gezelschap. Ik had er weinig aansluiting en wist zeker dat ik echt geen rijles wilde geven. Het administratieve werk op de rijkschool vond ik wel heel leuk en ik behaalde vlot mijn WRM B. Toen iemand van de rijinstructeurs ziek werd vroeg mijn vader of ik niet even wilde lessen. Na die 14 dagen lesgeven was ik om en vond ik het toch wel heel leuk! Ik ging door voor de opleiding C, D en E. In 2009 was ik de jongste vrouwelijke vrachtwageninstructrice. Mijn



vader was apetrots en ik had de smaak te pakken! De rijlessen op de vrachtwagen waren mijn favoriet: ik gaf les op de vrachtwagen en bus, zat deels op kantoor en reed in de weekenden busritten naar o.a. Duitsland. Ik had echt mijn draai gevonden.

Sinds 2011 ben ik hoofdzakelijk op kantoor aan het werk gegaan als opleidingscoördinator, het plannen, regelen

en organiseren is helemaal mijn ding. Rijlessen geef ik nog steeds, ideaal immers als je zelf de gaten of problemen in de planning kan oplossen.

Nog steeds zit ik graag in een vrachtwagen of bus, passagiers- of bestuurdersstoel.

Inmiddels ben ik getrouwd met Jordy Brouwer. Jordy heeft een eigen transportbedrijf dus ik kan op alle vlakken mijn hart ophalen. Sinds de geboorte van onze dochter Donna werk ik iets minder en zijn de weekendritten niet meer zo handig. Hopelijk heeft Donna ook een beetje diesel in haar bloed en wil ze straks met ons mee.

Oh, en die paarden? Die staan er nog steeds en zijn tussen alle drukte door een schitterende hobby!

Ik geef de pen door aan:
Cor Eriks

Reserveer alvast

donderdag 19 november:

SBV-dag:

workshops voor rijinstructeurs op het VEC, met o.a. CBR, Green Dino, Dation en nog veel meer.