

Inleiding

Beste deelnemer aan de Educatieve Maatregel Gedrag en verkeer (EMG),

De EMG is een cursus waarin je veilig leert deel te nemen aan het verkeer. De cursus bestaat uit een individueel voorgesprek en drie cursusdagen, verspreid over ongeveer zeven weken. Je wisselt ervaringen uit met andere deelnemers en gaat actief aan de slag met opdrachten, zowel tijdens de cursus als thuis. In dit boekje vind je informatie over deze opdrachten.

De training wordt gegeven door een trainer met jarenlange ervaring met het geven van informatie over deelname aan het verkeer. De trainer neemt ten aanzien van het CBR een onafhankelijke positie in. Dat betekent dat er geen persoonlijke informatie wordt doorgegeven aan het CBR. Alleen in het geval van een contra-indicatie (iemand hoort niet in de EMG te zitten) of wanneer iemand zich niet aan de regels houdt, wordt dat door de trainer doorgegeven aan het CBR. Het CBR bekijkt dan wat de gevolgen hiervan zijn.

De regels voor cursusdeelname:

- Op tijd bij alle cursusonderdelen aanwezig zijn;
- Alle onderdelen van de cursus volgen;
- Actief en opbouwend aan de cursus deelnemen;
- Niet onder invloed van alcohol of drugs zijn tijdens de cursus.

Een leerzame cursus toegewenst!



Inhoud

Opdrachten tijdens trainingsdag 1	6
Thuisopdrachten na trainingsdag 1	12
Opdrachten tijdens trainingsdag 2	14
Thuisopdrachten na trainingsdag 2	15
Opdrachten tijdens trainingsdag 3	17
Infobladen	20



Achtergrondinformatie: waarom de EMG?

De meeste mensen hebben hun rijbewijs al gehaald op jonge leeftijd. Vanaf dat moment mag je deelnemen aan het verkeer en ga je gewoontegedrag ontwikkelen. Dat gewoontegedrag zorgt ervoor dat je je soepel en zeker door het verkeer heen beweegt. Je kunt je dan rijgedrag eigen maken dat je zelf als veilig en goed beoordeelt, maar dat in de ogen van de medeweggebruikers (en/of de wetgever) als onveilig en soms zelfs agressief kan worden ervaren.

De Educatieve Maatregel Gedrag en verkeer (EMG) is een cursus die wordt opgelegd aan bestuurders die de verkeersregels (herhaaldelijk binnen één rit) hebben overtreden, vaak als gevolg van het verkeerd aangeleerde gewoontegedrag. De EMG is bedoeld voor iedereen die op enig moment een afweging heeft gemaakt waardoor de verkeersveiligheid in gevaar is gebracht. Dit kan opzettelijk zijn en puur voor eigen gewin, maar het kan ook komen door een eenmalige inschattingsfout.

De EMG is niet bedoeld als strafmaatregel maar als ondersteuning bij het totstandbrengen van gedragsverandering waardoor men in de toekomst geen risicovol verkeersgedrag vertoont. Het gaat er om dat men door het volgen van de EMG bewust wordt van de mogelijke gevolgen van het onveilige gedrag, met als doel om herhaling ervan te voorkomen.

Na het deelnemen aan de EMG vertoon ik geen verkeersgevaarlijk rijgedrag meer

Interview: Persoonlijke motieven en gevolgen

Kennismaking

Naam gesprekspartner: _____

- Het is niet nodig om elke vraag afzonderlijk te beantwoorden. De voorbeeldvragen zijn bedoeld als inspiratie bij het interview.
- Denk niet te lang na over formuleringen, er zijn geen goede of slechte antwoorden.
- Maak je antwoorden zo persoonlijk mogelijk door bijvoorbeeld namen/plaatsen te beschrijven.

Korte Kennismaking

Naam: _____

Leeftijd: _____

Werk/Studie: _____

Hobby: _____

Merk Auto: _____

Reden van aanhouding: _____

Set 1
Rijden en rijbewijs

Sets met
standaardvragen
opdracht 1: Wat vind je
belangrijk?

1 Wat betekenen (auto/motor)rijden en je rijbewijs voor jou in je dagelijkse leven (werk, hobby, familie, vrienden)?

2 Hoe belangrijk is je rijbewijs voor jou op een schaal van 1 (onbelangrijk) tot 10 (belangrijk)?

3 Hoe omschrijf je jouw eigen rijstijl?

4 Wat vind je belangrijk aan jouw manier van rijden?

5 Wat vinden anderen uit jouw omgeving van jouw rijstijl?

Voorbeelden van
antwoorden

- Zonder auto kan ik niet, want ...
- Mijn auto/motor/bromfiets / rijbewijs geeft me vrijheid; daar ben ik erg aan gehecht
- Ik zet geen stap buiten de deur zonder auto/motor/bromfiets
- Ik vind het belangrijk mijn eigen weg te kunnen gaan zonder afhankelijk te zijn van anderen
- Mijn vrouw/man vindt wel dat ik vaak te hard rijd
- Voor mij is rijden gewoon een middel om van punt A naar punt B te gaan
- Ik vind auto/motorrijden prettig, je bent helemaal op jezelf en hebt zelf het stuur in handen
- Ik kan me gedragen zoals ik wil in mijn auto/op mijn motor/bromfiets
- Ik vind het comfort en gemak van de auto heel belangrijk
- Je moet het verkeer niet hinderen, dus ik hou wel van doorrijden
- Ik ben een prima chauffeur, het geeft mij een goed gevoel alles onder controle te hebben
- Ik maak graag indruk op anderen met mijn auto/motor
- Ik vind het heerlijk om in mijn auto te rijden; ik ben van alle gemakken voorzien: ik kan naar mijn eigen muziek luisteren, bellen zonder dat anderen meeluisteren etc.
- Ik ben een zeer ervaren rijder

Set 2
Rijden en de aanhouding

6 Welke overtredingen/rijgedrag waren de aanleiding om je te verwijzen naar de EMG?

7 Wat was de reden van dit rijgedrag?

8 Wat betekent het voor jou om aangehouden te zijn en naar de EMG te moeten?

9 Wat vindt jouw directe omgeving hiervan?

10 Wat verwacht je van de EMG en wat kan deze voor jou betekenen?

11 Wat zijn voor jou de gevolgen van de aanhouding (financieel, werk, privé)

Voorbeelden van
antwoorden

- Zonder auto/motor/bromfiets kan ik niet, want ...
- Ik heb veel te hard gereden
- Door mijn werk is het heel gewoon om veel en snel te rijden
- Mijn vriend(in)/vrouw/man vindt het absoluut stom wat ik gedaan heb
- Ik schaam me er voor dat ik betrapt ben en naar deze cursus moet
- Ik baal als een stekker; kost me handenvol geld en tijd
- Ik verwacht dat ik na het volgen van de EMG bewuster ben van mijn rijgedrag
- Als mijn werkgever hierachter komt heb ik een groot probleem
- Zonder die aanhouding was het een keer helemaal misgegaan met mij

Voor- en nadelenbalans

In tweetallen

De centrale vraag is nu: welke voor- en nadelen kunnen we bedenken voor gevaarlijk rijgedrag? Bijvoorbeeld: hard rijden kan als voordeel hebben dat je toch nog net op tijd komt, en als nadeel dat je jezelf en anderen in gevaar brengt. En welke voordelen en nadelen heeft geen richting aangeven terwijl je van rijbaan verandert? Probeer voor elke optie zoveel mogelijk voor- en nadelen te bedenken.

In totaal heb je 15 minuten voor deze opdracht. Let goed op de tijd en zorg dat jullie beiden aan bod komen.

Thuisopdracht

Nadat met de hele cursusgroep alle voor- en nadelen zijn besproken maak je de voor- en nadelenbalans voor jezelf af. Neem dit formulier mee naar huis en noteer thuis welke voor- en nadelen nog meer voor jou persoonlijk gelden. Wat daarbij belangrijk is, is om dit met iemand in je omgeving te bespreken. Iedereen heeft wel iemand met wie hij belangrijke of moeilijke dingen kan bespreken. Wie is dit voor jou? Schrijf hieronder eerst de naam op van deze persoon.

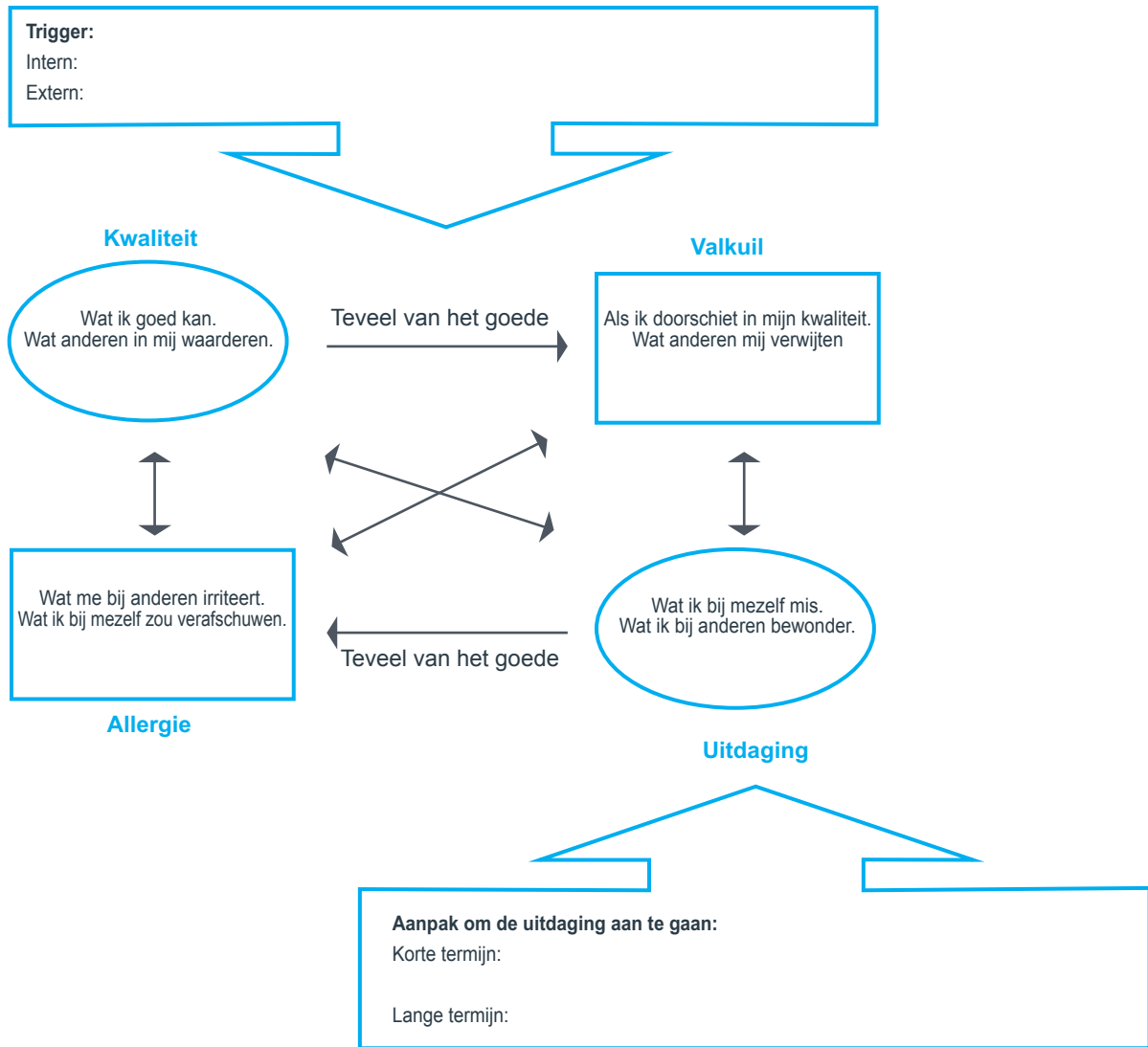
Naam andere persoon: _____

Kijk thuis samen met de andere persoon naar de voor- en/of nadelen. Laat deze persoon aangeven welke voor- en/of nadelen hij/zij zelf ervaart bij jouw rijgedrag. Vul daarna samen de voor- en nadelenbalans zo compleet mogelijk in.

Voor- en nadelenbalans

	<p>Voorbeeld: overschrijden van de snelheidslimiet, geen richting aangeven, enz.</p> <p>Vul in voor jouw persoonlijke situatie: _____</p>		<p>Voorbeeld: houden aan de snelheidslimiet, wel richting aangeven, enz.</p> <p>Vul in voor jouw persoonlijke situatie: _____</p>	
	voordelen	nadelen	nadelen	voordelen
voor mij				
voor de ander				

Kernkwadrant



Verkeersdagboek (vervolg):

	Resultaat (de reden)	Effect
Dag 1		
Dag 2		
Dag 3		
Dag 4		
Dag 5		
Dag 6		
Dag 7		

Functieanalyse

Risicovol, gevaarlijk rijgedrag	Interne risicosituaties Afhankelijk van...	Externe Risicosituatie afhankelijk van...	Voor- en nadelen van dit rijgedrag op...	
Om welk gedrag gaat het?	Wat je denkt vlak voor dit gedrag	Wie rijdt er met je mee	Voordelen korte termijn	Nadelen korte termijn
Meestal/zelden	Hoe je je voelt vlak voor dit gedrag	Waar je rijdt	Voordelen lange termijn	Nadelen lange termijn
De hele rit door? Ja/Nee/Wisselend		Wanneer je rijdt		

Plan van aanpak:

1 Wat zou je willen veranderen aan je rijgedrag? (of ben je aan het veranderen)

2 Wat zijn de belangrijkste redenen om dit te doen?

1.

2.

3.

3 Hoe ga je dit doen?

4 Heb je een reminder? Welke?

5 Wie betrek je in je plan?

6 Welke voordelen zal dit je opleveren?

7 Welke zijn je valkuilen?

8 Hoe kan je deze voorkomen?

9 Hoe belangrijk is dit plan voor jou?

10 Hoe groot is het vertrouwen dat het je zal lukken?

Spijker op z'n kop

1 Mijn voornemen:

2 Zoals ik jou in deze training heb leren kennen zie ik jou dat wel doen, omdat:

3 Zoals ik jou in deze training heb leren kennen, zie ik jou dat niet doen omdat:

4 Als dat zijn/haar belemmering is, dan is mijn tip voor hem/haar:

5 Drie gouden tips:

1.

 2.

 3.

-

Aan mijzelf gerichte brief:

Je schrijft jezelf een brief waarin je antwoord geeft op de volgende vier vragen:

1. Wat zijn voor jou de voordelen om het risicovol rijgedrag niet meer te stellen?
2. Welke concrete afspraken maak je met jezelf om risicovol gedrag te voorkomen?
3. Wat heb je (verder) in de EMG cursus geleerd?
4. Welke gouden tips heb je van je mededeelnemers gekregen?

Na afloop lever je deze brief in bij de trainer. Over enkele maanden ontvang je deze brief per post. Je kunt dan zelf nagaan of de door jou gemaakte afspraken in alle situaties haalbaar zijn, of dat je de afspraken met jezelf verder dient aan te scherpen om zo het gevaar van herhaling te voorkomen.

Veel succes gewenst!



Infoblad 1

Gewoontegedrag

Wanneer je als bestuurder deelneemt aan het verkeer heb je te maken met veel situaties waarop je moet reageren. De meesten van ons herinneren zich wel de eerste keer dat je in een auto zat en je realiseerde hoeveel handelingen je moest verrichten om de auto goed te besturen. En niet alleen die auto – maar er zijn ook nog eens verkeersborden waar je op moet letten en andere weggebruikers. In het begin kost het heel wat energie om een en ander goed op elkaar af te stemmen. Gelukkig went dat na verloop van tijd en merk je dat je bepaalde handelingen onder de knie krijgt en je minder hoeft na te denken over bepaalde situaties – je raakt aan situaties gewend en het lijkt als vanzelf te gaan.

Marc (38) heeft een drukke baan als voorman. 's Morgens zit hij al om 06:30 uur in de auto op weg naar een bouwlocatie. Daarom is het voor hem belangrijk dat zijn leven 'op rolletjes loopt': als hij 's morgens opstaat, zet hij nog half slapend het koffiezetapparaat aan, neemt hij een douche, grist de autosleutels van het sleutelhaakje en drinkt al rijdend zijn eerste kop koffie. Hij weet meestal feilloos de wegen te vinden waar het minste oponthoud is, want hij moet doorrijden zonder teveel gedoe. Hij krijgt vanaf 06:30 zijn eerste telefoontjes, waarvan hij al rijdend snel aantekeningen maakt in zijn telefoon. Dat levert hem voordeel op, want zo bespaart hij veel tijd en kan hij toch zijn werk goed doen – want dat is heel belangrijk voor hem.

Als de werkdag erop zit rijdt Marc zo snel mogelijk naar huis, dan heeft hij zelf ook nog wat aan de avond. Die terugrit levert hem dagelijks veel ergernis op – veel bestuurders die niet actief reageren op de gaatjes in het verkeer en het verkeer ophouden. Files. Als hij alleen maar de maximumsnelheid kan halen, wordt hij over het algemeen onrustig. Het schiet maar niet op. Daar gaat zijn avond. Dan maar een sigaret, alweer de laatste uit het pakje waar hij vanmorgen aan is begonnen...

Ieder mens ontwikkelt bepaalde gewoonten in zijn leven. Dat begint al in de kindertijd, waarin je bepaalde gewoonten meekrijgt in je opvoeding. Gewoonten kunnen bijvoorbeeld zijn: je handen wassen voor het eten, de huisdeur op slot doen als je overdag weggaat, of op een vast moment je boodschappen doen. Gewoonten kunnen prettig zijn omdat als iets bij je past, je dan niet meer opnieuw over iets hoeft na te denken en energie overhoudt voor andere zaken. Zo kan Marc 's morgens onder de douche wakker worden terwijl er toch al koffie in de maak is – hij vindt dat prettig, want zo maakt hij optimaal gebruik van zijn tijd. Gewoonten hebben daarmee vaak positieve kanten.

Gewoonten kunnen echter ook negatieve kanten hebben. Marc heeft als gewoonte een sigaret op te steken als hij druk is of als hij zich even wil afreageren en hij merkt de laatste tijd dat hij minder lucht heeft als hij bij het voetballen zijn tegenstander eruit wil lopen.

In het verkeer is ook sprake van gewoontegedrag. Maar liefst 95% van ons gedrag in het verkeer is gewoontegedrag. Dat betekent dat je in – voor jou – normale situaties niet meer

voor het eerste hoeft te beredeneren hoe je het beste kunt handelen. Je bent dan sterk geneigd om op die manier te rijden die bij je past en jou voordeel oplevert. Zo leidt herhaling tot gewoonte. Dat noemen we vaak ervaring en dat geeft zelfvertrouwen. Dat verklaart ook waarom mensen kunnen verschillen in de snelheid die zij het liefste aanhouden: de een ervaart de minste stress als hij langzamer rijdt dan de toegestane maximumsnelheid, terwijl een ander zich prettiger voelt als hij sneller rijdt dan de toegestane snelheid..

Als 95% van ons verkeersgedrag gewoontegedrag is, is 5 % 'beredeneerd gedrag'. In situaties die voor een bestuurder onbekend zijn of complexer van aard, nemen we meer tijd en stappen we uit ons gewoontegedrag.

Een nadeel van gewoontegedrag kan echter zijn dat een bestuurder de neiging heeft om teveel te vertrouwen op de eigen ervaring en inschatting. Dat kan leiden tot eerder afgeleid zijn in het verkeer, of meerdere handelingen tegelijkertijd verrichten (Marc telefoneert tijdens het autorijden). Daarnaast kan het ook zijn dat de bestuurder een eigen rijstijl ontwikkelt die weliswaar voor zichzelf heel voorspelbaar is, maar niet altijd voor andere weggebruikers. Dat kan bijvoorbeeld blijken uit geen richting meer aangeven bij een zijwaartse verplaatsing, een autogordel niet (of laat) omdoen of bepaald rijgedrag ontwikkelen wat risicovol is.

Mensen hebben de neiging om hun gedrag pas aan te passen als het meer nadelen dan voordelen oplevert. Een flinke boete of het moeten volgen van een Educatieve Maatregel kan zo'n moment zijn.

Tijdens een rit naar huis had Marc te maken met veel oponthoud op een 80 km-weg. Omdat hij een afspraak had om op tijd thuis te zijn speurde hij naar mogelijkheden om zijn voorliggers in te halen. Hij besloot hij meerdere malen auto's in te halen waarbij hij de doorgetrokken streep overschreed en gaf dan geen richting aan, omdat hij handsheld met een collega telefoneerde.

Het is echter lastig om te veranderen in gedrag, omdat je dan opnieuw moet nadenken en het vaak in eerste instantie zo vreemd of onnatuurlijk voelt. Wil je je gedrag veranderen, dan moet je er van overtuigd zijn dat je dat niet voor niets doet en dat er voor jou iets belangrijks tegenover kan staan, zoals bijvoorbeeld het behouden van je rijbewijs of zorgen voor minder risicosituaties op de weg.

Veranderen gaat het gemakkelijkst als je er eerst goed bij stil staat:

- wat wil ik dan veranderen en wat is daarvan het belang voor mijzelf?
- wat zijn voor mij voordelen van ander, nieuw gedrag – en hoe ga ik om met eventuele minder leuke kanten van het nieuwe gedrag?
- hoe kan ik ervoor zorgen dat ik er aan gewend raak?
- Wat kan ik doen om niet meer in de verleiding te komen om terug te vallen in het oude gedrag?

Het helpt vaak als je je voornemens ondersteunt met het maken van een plan. Marc besloot voortaan zijn telefoon uit te doen als hij op de weg zat en de telefoon in de bagageruimte van zijn auto te leggen. Ook nam hij zich voor voortaan altijd richting aan te geven, al merkte hij dat dat in het begin lastig was en al van richting veranderde zonder de richtingaanwijzer te hebben gebruikt. Hij vertelde dat thuis en vroeg zijn vriendin hem hierop te attenderen als zij bij hem in de auto zat.

Infoblad 2 Snelheid

In deze bijlage vind je meer informatie over snelheid. Het gaat hierbij over remmen, reactietijd, remafstand, waarneming en veiligheidsvoorzieningen in de auto.

Een bestuurder van een voertuig heeft twee mogelijkheden om een hindernis te ontwijken: of hij rijdt erlangs, of hij stopt. Uitwijken is niet altijd mogelijk. Er moet voldoende ruimte zijn, geen andere obstakels en je moet ook voldoende stuurbeheersing hebben. Bij het plotseling veranderen van richting gaan er verschillende krachten op het voertuig spelen die ervoor kunnen zorgen dat men de controle verliest.

Remmen

Remmen is het uitoefenen van wrijvingskracht. De belangrijkste wrijvingskracht vormt het wegdek. De aard van het wegdek heeft invloed op de remweg. Bij hevige regenval vertraagt een auto vier keer minder dan op een droog wegdek. En bij ijszel of sneeuw zelfs acht keer minder. Daardoor word je remweg dus een stuk langer.

Remafstand

De volledige stopafstand van een voertuig wordt sterk bepaald door de manier waarop de bestuurder reageert. Op de eerste plaats speelt zijn concentratie een belangrijke rol. Hoe snel reageert hij? Men spreekt van een gemiddelde reactietijd binnen een normale verkeerssituatie van ongeveer 1 seconde. Tijdens die reactietijd blijft het voertuig met de aanvankelijke snelheid verder rijden en worden er heel wat meters afgelegd, maar is het rempedaal nog niet ingedrukt.

Cijfergegevens

De volledige stopafstand van een voertuig is samengesteld uit de som van de afstand afgelegd tijdens de reactietijd van de bestuurder en de remafstand die het voertuig nodig heeft.

Onderstaande tabel geeft een benadering in meters van de exacte remafstand die een auto nodig heeft bij droog wegdek.

Snelheid	Reactie-afstand	Remafstand	Totale stopafstand
30 km/u	8 m	4,5 m	12,5 m
50 km/u	14 m	12 m	26 m
100 km/u	28 m	48 m	76 m
120 km/u	33 m	69 m	102 m

Nat wegdek

Bij een glad wegdek zal de stopafstand aanzienlijk toenemen. In het algemeen kun je stellen dat de afgelegde remweg op een glad wegdek het dubbele is van de remweg bij een droog wegdek. Bij 50 km/u wordt de totale stopafstand dan 38 meter, tegen 26 meter bij een droog wegdek. Bij 120 km/u zitten we al gauw aan 171 meter, tegen 102 meter bij droog weer.

Hou er trouwens rekening mee dat ABS de remafstand niet verkleint, maar er alleen voor zorgt dat de wielen niet blokkeren, om zo verlies van controle over het stuur te vermijden.

Afstand houden

Belangrijk is dat je een voldoende veilige afstand houdt ten opzichte van de andere weggebruikers. Wil je een goed overzicht houden en tijd en ruimte hebben om te kunnen reageren, hou dan de 'twee seconden regel' aan.

Je kiest daarbij een vast punt als referentie (bijvoorbeeld een brug, verlichtingspaal, ...). Als de achterbumper van je voorligger daar passeert zeg je rustig 'eenentwintig, tweeëntwintig'. Als je dan met je voorste bumper aan dat referentiepunt bent aangekomen, zit je op een veilige afstand. Op een nat wegdek neem je beter drie seconden.

1.1 Snelheid en kracht

Door de snelheid krijgt een voertuig een bepaalde kracht met zich mee. Die kracht laat zich vooral voelen bij een botsing met een ander voertuig of obstakel. Die botskracht kun je vergelijken met een vrije val van een bepaalde hoogte. De schok bij een botsing met een snelheid van 50 km/u komt overeen met een val van de 3e verdieping. Bij een snelheid van 100 kilometer per uur is dat al gegroeid tot de 13e verdieping.

Deze botsingskracht heeft ook invloed op de inzittenden en alle voorwerpen die zich in de wagen bevinden. Zo wordt je 'gewicht' bij een botsing veel groter. Ook deze kracht kan men berekenen op basis van de formules van Newton. Men stelt bijvoorbeeld dat je je eigen gewicht met factor 15 moet vermenigvuldigen bij een frontale botsing tegen 50 km/u. Dit betekent dat een man van 75 kilo bij een botsing van 50 kilometer per uur opeens 1125 kilo weegt. Een kind van 12 kilo weegt dan 180 kilo. Passagiers die in het voertuig hun baby op de schoot nemen, zijn ervan overtuigd dat ze het kind bij een botsing zullen kunnen tegenhouden. Bovenstaande berekening geeft hen echter ongelijk.

Voetgangers en fietsers

Bij een **ongeval met kwetsbare weggebruikers** (fietsers, voetgangers) speelt de botskracht ook een belangrijke rol. Voetgangers en fietsers zijn onbeschermd en krijgen de kracht rechtstreeks op hun lichaam. Internationaal onderzoek heeft vastgesteld dat een rijnsnelheid van 30 km/u de bovengrens vormt voor een minimum aan dodelijke slachtoffers. Bij hogere snelheden neemt de kans op een dodelijke afloop enorm sterk toe.

Interessant in deze context is de combinatie van remafstanden en botsingskracht. Een wagen die in een druk stadscentrum 30 km/u rijdt, heeft een volledige stopafstand van 12,5 meter. Dit is duidelijk te overzien. Indien eenzelfde wagen 50 km/u zou rijden, wordt de stopafstand al gauw het dubbele (26 meter). Belangrijker is te weten dat op het moment dat de eerste wagen na een noodstop volledig stilstaat, én ervan uitgaande dat de andere wagen op hetzelfde moment zou beseffen dat hij moet remmen, deze na 12,5 meter nog steeds 50 km/u rijdt. Stond er op die 13 meter een voetganger, dan was de kans op een dodelijk ongeval bijna 1 op 2.

1.2 Snelheid en waarneming

Visuele waarneming is essentieel voor het besturen van een voertuig. Ons visueel systeem is echter niet aangepast aan snelle verplaatsingen. Bij het zich verplaatsen met hoge snelheden zal de visuele waarneming beperkt worden. Vooral de vernauwing van het blikveld is een belangrijke factor.

Onderzoek heeft aangetoond dat bij hogere snelheden het menselijke gezichtsveld – het deel van de omgeving dat iemand in één oogopslag kan waarnemen – vernauwt. In stilstand bedraagt dit veld ongeveer 180°, bij 130 km/u wordt dit gereduceerd tot een zesde hiervan: 30°. Dit fenomeen noemt men tunnelblik. Hoe hoger de gereden snelheid, hoe minder informatie we dus kunnen opnemen.

1.3 Veiligheid in voertuigen

Al geruime tijd zijn er maatregelen genomen om de veiligheid van wagens te vergroten. Waar tot voor kort de overheid vooral de leidende functie had, neemt de auto-industrie meer en meer zijn verantwoordelijkheid inzake veiligheid op en maakt er, althans in sommige gevallen, zelfs een verkoopargument van. Denk maar aan voorzieningen als airbags, ASP en EPS.

Dergelijke voorzieningen hebben wel een nadeel. Uit een studie van het Zwitserse Office Fédéral des Routes blijkt dat veiligere wagens de chauffeur vaak aanzetten tot het nemen van meer risico's. Hoe comfortabeler de wagen is, hoe meer nadruk men legt op veilige systemen en allerlei voorzieningen, hoe minder goed we het reële risico inschatten en hoe vaker mensen risico's nemen.

Het is dus belangrijk dat een chauffeur zich wel bewust is van de veiligheidssystemen die zich in de wagen bevinden, maar deze beschouwt en gebruikt als een extra veiligheidsmarge om ongevallen te helpen voorkomen, niet als een mogelijkheid om de grenzen van zijn rijgedrag te verleggen.

Infoblad 3

Criteria EMG

De Educatieve Maatregel Gedrag en verkeer (EMG) is een cursus die wordt opgelegd aan bestuurders die de verkeersregels (herhaaldelijk binnen één rit) in ernstige mate overtreden.

Criteria voor verwijzing

Voor een verwijzing naar de EMG is er een vermoeden dat de betreffende bestuurder onvoldoende rijvaardig is voor het besturen van een motorrijtuig. Dit vermoeden wordt gebaseerd op door de politie geconstateerde feiten en omstandigheden. Het gaat om de volgende categorieën gedragingen (waarbij er sprake kan zijn van overlap tussen categorieën):

1. *Gevaarzettend rijgedrag waardoor:*

- a. andere weggebruikers en obstakels rakelings worden gepasseerd;
- b. andere weggebruikers worden klem gereden of de weg wordt afgesneden.

2. *Gebrek aan inzicht in risico's in het verkeer, zoals:*

- a. onvoldoende anticiperen op het gedrag van andere weggebruikers;
- b. niet adequaat reageren op bijzondere verkeerssituaties, zoals filevorming;
- c. niet tijdig onderkennen van de invloed van externe factoren, zoals het weer, de toestand van de weg, het tijdstip, de aanwezigheid van scholen, voetgangersoversteekplaatsen, de specifieke eigenschappen en de toestand van het eigen motorrijtuig en van andere voertuigen en van de vervoerde lading, of van interne factoren, zoals het 'hand held' bellen, afleiding door audiovisuele middelen of vermoeidheid;
- d. uitvoeren van gevaarlijke inhaalmanoeuvres en inhalen nabij voetgangersoversteekplaatsen, waarbij voetgangers duidelijk in gevaar zijn gebracht;
- e. met een te hoge snelheid naderen van en inhalen nabij voetgangersoversteekplaatsen of in andere onoverzichtelijke situaties, zoals kruisingen en spoorwegovergangen;
- f. aanhouden van, gelet op de snelheid waarmee gereden wordt, een te korte en derhalve onveilige volgafstand;
- g. geen rekening houden met de belangen van andere weggebruikers, zoals het:
 1. geen gelegenheid geven tot invoegen bij een rijbaanversmalling, na inhalen, vanaf de invoegstrook;
 2. blokkeren van doorgangen en dubbel parkeren.

3. *Incorrect samenspel met andere verkeersdeelnemers in het verkeer, dat blijkt uit:*

- a. rijden met een niet aan de snelheid van de overige gelijksoortige verkeersdeelnemers aangepaste snelheid;
- b. onnodig remmen en stoppen;
- c. snijden: het niet juist afmaken van de inhaalmanoeuvre door te snel en te abrupt naar rechts te gaan;
- d. op te korte afstand volgen van voorliggers;
- e. onjuist invoegen op autowegen en autosnelwegen;
- f. onjuist invoegen bij vermindering van het aantal rijstroken.

4. Duidelijk een gedrag tentoonspreiden dat in strijd is met de essentiële verkeersregels en verkeerstekens terzake van:
- a. de plaats op de weg, waaronder begrepen spookrijden;
 - b. het inhalen;
 - c. het verlenen van voorrang;
 - d. het naar links of rechts afslaan;
 - e. het gebruik van lichten en geven van signalen;
 - f. het rijden op auto(snel)wegen: bijvoorbeeld het rijden op de vluchtstrook of het negeren van het rode kruis boven een rijstrook;
 - g. het negeren van een rood verkeerslicht;
 - h. het als bestuurder van een motorrijtuig, niet zijnde een bromfiets, overschrijden van de toegestane maximumsnelheid met 50 km/u of meer op wegen binnen de bebouwde kom;
 - i. het als bestuurder van een motorrijtuig, niet zijnde een bromfiets, overschrijden van de toegestane maximumsnelheid met 31 km/u of meer op wegen binnen de bebouwde kom bij wegwerkzaamheden.