

Rijprocedure T

Uitgave 2014

Deze rijprocedure is afgestemd met:

Aequor
AOC Raad
BMWT
BOVAG
Branchevereniging VHG
STOAS Wageningen Vilentum Hogeschool
Cumela Nederland
Eigen Verladers Organisatie (EVO)
Gert Dinkla
FAM
Fedecom
FEHAC CBV
HMT
IBKI
LTO Nederland
Mechan-Connect Group BV
Politie
RDW
Stichting Bevordering Verkeerseducatie (SBV)
Transport en Logistiek Nederland (TLN Nederland)
VRB
Veilig Verkeer Nederland

Redactieadres

CBR, afdeling Productmanagement CCV
Postbus 1810, 2280 DV Rijswijk
E-mail: rijprocedureT@cbr.nl

©Copyright 2014 CBR

Uitgeprinte exemplaren zijn niet-beheerste uitgaven

Inleiding

Vanaf 1 januari 2015 moeten bestuurders van land- en bosbouw trekkers (LBT) of van motorrijtuigen met beperkte snelheid (MMBS) op de openbare weg een rijbewijs van de categorie T hebben. In deze rijprocedure wordt het meest wenselijke rijgedrag van deze bestuurders beschreven. Om te worden toegelaten tot het wegverkeer, moet de kandidaat tijdens het praktijkexamen T dit gedrag binnen de gestelde normering laten zien. Het praktijkexamen T wordt afgenomen met een LBT met een gekoppelde aanhangwagen.

De inhoud van deze Rijprocedure is gebaseerd op de actuele verkeerswetgeving en op de geldende exameneisen voor het rijbewijs T.

Het gewenste verkeersgedrag bestaat voor een belangrijk deel uit de juiste toepassing van de verkeersregels. In de gevallen waarin de verkeersvoorschriften zich beperken tot hoofdregels, is de gewenste uitvoering van de diverse verkeersgedragingen beschreven op grond van de wettelijke exameneisen.

In de Rijprocedure wordt ook ruim aandacht besteed aan defensief en sociaal rijgedrag. Daarbij neemt het rekening houden met de belangen van andere weggebruikers een belangrijke plaats in. Ook wordt het belang van milieubewust rijgedrag onderkend.

Het is de bedoeling bestuurders goed voor te bereiden op de dagelijkse praktijk. Door aandacht te besteden aan zelfstandig rijden en zelfreflectie kan de kandidaat beter inspelen op de eisen die het huidige verkeer aan hem stelt.

Deze Rijprocedure bevat geen handelingsanalyses en is ook geen lesplan. De instructeur dient de inhoud van de Rijprocedure te beschouwen als het leerdoel voor zijn leerlingen. Door de beschrijving van het gewenste rijgedrag weet hij wat van zijn leerling wordt verwacht tijdens het examen. De manier van opleiden wordt geheel overgelaten aan zijn deskundigheid. De examinator beoordeelt het rijgedrag van de examenkandidaat op basis van de Rijprocedure. Tijdens het praktijkexamen stelt hij vast of, en zo ja in welke mate, het getoonde rijgedrag afwijkt van wat in de Rijprocedure is opgenomen. Afhankelijk van de aard en de ernst van het afwijkende gedrag en het aantal malen dat dit voorkomt, zal hij de kandidaat wel of niet rijvaardig verklaren.

Omdat de Rijprocedure in de eerste plaats bedoeld is voor de instructeur en de examinator, is er gekozen voor een beschrijving van het rijgedrag aan de hand van de examenonderdelen en de onderwerpen van beoordeling, die worden toegepast bij het CBR-praktijkexamen.

Hoofdstuk 1 gaat over de bediening en beheersing van het voertuig en milieu- en energiebewust (rij)gedrag.

In hoofdstuk 2 wordt het gewenste, aangepaste, besluitvaardige en sociale rijgedrag beschreven dat vereist is voor een veilige deelname aan het verkeer.

In hoofdstuk 3 worden slechts die onderwerpen van beoordeling behandeld die voor de betreffende examenonderdelen van toepassing zijn.

De onderwerpen van beoordeling in de hoofdstukken 1 en 2 hebben een algemeen karakter en zijn van toepassing op alle examenonderdelen die in hoofdstuk 3 worden beschreven (de hoofdstukken 1 en 2 hebben een 'paraplufunctie'). Een overzicht van alle examenonderdelen en onderwerpen van beoordeling is opgenomen in bijlage 1 van deze Rijprocedure.

De verkeersregels en verkeerstekens worden in de Rijprocedure niet beschreven of toegelicht. Vereist is dat de gebruiker van deze procedure de verkeerstheorie volledig beheerst.

Inhoudsopgave

Inleiding	2
1 Rijklaar maken en bediening/beheersing en Milieu- en energiebewust (rij)gedrag	5
Rijklaar maken	5
Bediening/beheersing.....	6
Milieu- en energiebewust (rij)gedrag.....	9
2 Op juiste en veilige manier deelnemen aan het verkeer.....	11
Verkeersinzicht.....	11
Aangepast en besluitvaardig rijgedrag.....	11
Belangen andere weggebruikers	12
3. Onderdelen van verkeersdeelneming	14
3.1 Wegrijden / stilzetten.....	14
Wegrijden na een stop buiten het verkeer	14
Wegrijden na een stop in het verkeer	15
Stilzetten aan de kant van de weg	15
3.2 Rijden op rechte en bochtige weggedeelten.....	17
3.3 Gedrag nabij en op kruispunten.....	22
3.4 Invoegen - uitvoegen	27
3.5 Inhalen / zijdelings verplaatsen	30
3.6 Gedrag nabij en op bijzondere weggedeelten.....	35
In- /uitrit	35
Erf.....	36
Overweg.....	37
Voetgangersoversteekplaats	39
Tram-/bushalte	40
Ronde	41
3.7 Bijzondere verrichtingen	44
Vorbereidings- en controlehandelingen.....	44
Het op juiste en veilige manier aan- en afkoppelen van de aanhangwagen.....	45
Het op juiste en veilige manier in- of uitstappen	46
Het behoorlijk in rechte lijn achteruitrijden tot een aangegeven punt	46
Het behoorlijk achteruit rijden naar een (denkbeeldige) inrit, garage of laad- of losplaats.....	46
Het op de juiste manier keren d.m.v. steken	46
Het voertuig op een helling stilzetten en weer optrekken	46
Handelingen uit te voeren na beëindiging van de rit	46
Examen technische toepassing.....	47
Toepassing hoofdstuk 1.....	48
Toepassing hoofdstuk 2.....	50

Toepassing hoofdstuk 3.....	51
3.1 Wegrijden / stilzetten.....	52
3.2 Rijden op rechte en bochtige weggedeelten.....	52
3.3 Gedrag nabij en op kruispunten.....	54
3.4 Invoegen - uitvoegen.....	56
3.5 Inhalen / zijdelings verplaatsen.....	57
3.6 Gedrag nabij en op bijzondere weggedeelten.....	59
3.7 Bijzondere verrichtingen.....	61
Bijlage.....	63

1 Rijklaar maken en bediening/beheersing en Milieu- en energiebewust (rij)gedrag

Hoofdstuk 1 van deze Rijprocedure is van toepassing op alle in hoofdstuk 3 omschreven onderdelen.

Rijklaar maken

Voordat de bestuurder met het voertuig aan het verkeer deelneemt, moet het voertuig rijklaar gemaakt worden. Hierbij worden stoel, spiegels/camera en stuur afgesteld zoals in dit deel is omschreven. De aanwezige veiligheidsgordel moet op de voorgeschreven manier worden gebruikt.

Zit- en stuurhouding

De bestuurder moet ontspannen achter het stuur kunnen zitten. Daarbij moet hij alle handelingen kunnen verrichten, zonder zich daarbij onnodig veel te moeten verplaatsen.

Van een goede zithouding is sprake als de stoel optimaal is afgesteld op de bestuurder. Dit is het geval als:

- de bovenbenen zo veel mogelijk op de zitting rusten
- het stuurwiel nog goed met beide handen vastgepakt kan worden als de bestuurder met zijn rug volledig tegen de rugleuning zit
- het linkerbeen bij een geheel ingedrukt koppelpedaal nog licht gebogen is
- er goed zicht is op de weg

Stuurbehandeling

We onderscheiden de doorgeef- en de overpakmethode. De doorgeefmethode verdient de voorkeur. De overpakmethode kan echter goed worden gebruikt bij snel sturen met lage snelheden.

Bij het terugsturen wordt het stuurwiel met beide handen begeleidt tot de wielen weer in de rechthoek stand staan.

Bij stilstand wordt zonder dat het nodig is niet aan het stuur gedraaid (z.g. 'droogsturen').

Van een goede stuurhouding is sprake als:

- het stuurwiel niet krampachtig wordt vastgehouden
- met de handen een stand van ongeveer 'kwart voor drie' wordt ingenomen
- de armen licht gebogen zijn
- de handen aan de buitenkant van het stuurwiel zijn geplaatst en de duimen op het stuur zijn geplaatst

Afstellen spiegels/camera

De spiegels/camera zijn goed afgesteld, als optimaal zicht wordt verkregen.

De buitenspiegels/camera zijn juist afgesteld als:

- in de linkerbuitenspiegel nog juist de linkerkant van de voertuig(combinatie) zichtbaar is en een zo groot mogelijk deel van het weggedeelte links naast en achter de voertuig(combinatie) kan worden overzien
- in de rechterbuitenspiegel nog juist de rechterkant van de voertuig(combinatie) zichtbaar is en een zo groot mogelijk deel van het weggedeelte rechts naast en achter de voertuig(combinatie) kan worden overzien.

Opmerkingen

- de spiegels/camera moeten voor aanvang van de rit worden afgesteld
- vermijdt bij het afstellen aanraking van het glas zoveel mogelijk

Gebruik gordel

De aanwezige gordels worden op de voorgeschreven manier gebruikt.

Dit betekent dat ze 'strak' aan het lichaam worden gedragen ten behoeve van een optimale veiligheid. Denk hierbij vooral aan het onderste deel (heup) van de gordel.

Bediening/beheersing

Bedrevenheid in de bediening is de basis voor een complete beheersing van het voertuig onder alle omstandigheden. In deze rijprocedure wordt de bediening behandeld van een handgeschakelde versnellingsbak. Daar waar met een ander voertuig wordt gereden wordt deze bediend volgens de bedieningsvoorschriften van het voertuig.

Een groot aantal technische handelingen moet de bestuurder als een automatisme uitvoeren.

De bestuurder moet zelfstandig apparatuur in en/of uit kunnen schakelen voor o.a. de ruitontwaseming, de ruitenwissers en verlichting.

Hierbij mag de aandacht op de weg niet verminderen of de beheersing van het voertuig in gevaar komen. Bekendheid met de positie en werking van de diverse bedieningsorganen en schakelaars is daarom absoluut nodig.

Motor starten

- parkeerrem moet in werking zijn
- aandrijflijn in neutraal stand
- (koppelingspedaal geheel intrappen)
- contact maken, zonder te starten. Controleren of alle daarvoor in aanmerking komende lampjes branden (lamptest)
- motor starten volgens bedieningsvoorschrift
- controle van het dashboard (lampjes, meters e.d.)
- controle remdruk (rempedaal intrappen)
- (als de motor draait koppelingspedaal langzaam op laten komen, tenzij direct daarna ingeschakeld wordt)
- nodige apparatuur inschakelen

Motor afzetten

Bij het maken van een 'langere' (verkeers)stop ter bescherming van het milieu:

- parkeerrem in werking stellen
- schakelhendel in neutraalstand zetten
- overbodige stroomverbruikers uitschakelen
- motor afzetten
- koppelingspedaal loslaten

Bij het verlaten van het voertuig de sleutel of keycard verwijderen en meenemen. Daarna het voertuig afsluiten.

Bediening koppeling, schakelmechanisme en gastoevoer

De bediening van de koppeling, het schakelmechanisme en de gastoevoer moeten goed, soepel en veilig worden uitgevoerd.

Koppeling

De koppeling brengt de verbinding tot stand (of verbreekt die) tussen motor en aangedreven wielen. De koppeling wordt zo bediend dat slijtage wordt beperkt en dat het (ont)koppelen vloeiend verloopt.

Bediening

Het koppelingspedaal wordt bediend met de bal van de linkervoet en wordt altijd helemaal ingetrapt. Als de hiel hierbij zo veel mogelijk steunt op de vloer, bevordert dit een juiste dosering. De voet is alleen met het pedaal in aanraking tijdens het bedienen.

Als het koppelingspedaal niet bediend wordt, rust de voet niet op of boven het pedaal. Bij voorkeur de voet links naast het koppelingspedaal laten rusten.

Alleen bij het wegrijden, bij het langzaam rijden of het erg langzaam achteruitrijden kan de snelheid worden geregeld met behulp van de koppeling.

Als wordt afgeremd, wordt pas ontkoppeld vlak voordat het stationair toerental wordt bereikt.

Schakelmechanisme

Met goed en op tijd overschakelen (zowel versnellend als vertragend) wordt een optimale krachtoverbrenging verkregen van de motor naar de aangedreven wielen.

Schakelen algemeen

Het op de juiste manier en zonder schokken uitvoeren van de schakelhandelingen inclusief de bediening van het koppelingspedaal voorkomt technische schade.

De schakelhendel wordt soepel bediend en de motortoerentallen worden beperkt als de motor koud is. De bestuurder vermijdt overbodig schakelen, zowel naar een hogere als naar een lagere versnelling.

De gegevens uit het instructieboekje van het voertuig t.a.v. schakelmomenten en de motortoerentallen moeten zoveel mogelijk worden gerespecteerd, zowel bij het op- als terugschakelen.

Het kiezen van de juiste versnelling is daarom afhankelijk van de bedieningsvoorschriften.

Inschakelen bij wegrijden

- koppelingspedaal helemaal intrappen
- schakelhendel rustig in de juiste versnelling schakelen.

Technische manier wegrijden

- koppelen onder een zo laag mogelijk toerental
- koppelingspedaal tot het aangrijpingspunt laten opkomen en daar even stilhouden
- op dit moment de parkeerrem, als deze is ingeschakeld, buiten werking stellen
- daarna het koppelingspedaal rustig verder laten opkomen met gelijktijdige verhoging van het toerental
- de snelheid rustig opvoeren

Opschakelen

Als de snelheid en het motortoerental voldoende zijn verhoogd:

- hand aan de schakelhendel, voet plaatsen op het koppelingspedaal
- vervolgens in één beweging het koppelingspedaal helemaal intrappen onder gelijktijdige vermindering van de gastoevoer
- daarna rustig in de volgende passende versnelling schakelen (bij het inschakelen niet forceren maar rustig druk blijven uitoefenen tot het inschakelen als vanzelf gaat)
- koppelen en gelijktijdig het toerental opvoeren

Terugschakelen

Als de snelheid en/of het motortoerental voldoende zijn verminderd:

- hand aan de schakelhendel, voet plaatsen op het koppelingspedaal
- vlot en geheel ontkoppelen
- daarna rustig in een lagere passende versnelling schakelen (bij het inschakelen niet forceren, maar rustig druk blijven uitoefenen tot het schakelen als vanzelf gaat)
- onmiddellijk gevolgd door het opvoeren van het toerental en het koppelen

Opmerking

Door het beheersen van het motortoerental bij het (ont)koppelen, worden de verschillen tussen snelheid en gekozen versnelling tot een minimum beperkt waardoor het schokken bij het schakelen wordt vermeden.

Gastoevoer

De gastoevoer regelt (indirect) de hoeveelheid brandstof naar de motor en dus het toerental. In combinatie met o.a. de gekozen versnelling bepaalt dit de snelheid en de trekkracht van de motor.

Het gaspedaal wordt bediend met de rechtervoet. Voorkomen moet worden dat de gastoevoer schoksgewijs gaat of dat de motor doorraast.

Bediening van de remmen

De aanwezige remmen moeten technisch juist en op tijd worden gebruikt.

Bij het bedienen van de remmen is het belangrijk dat de bestuurder deze bewust doseert en gebruikt. Hierbij houdt hij rekening met de belading van het voertuig, de conditie van het voertuig, de omstandigheden en de weg.

Het blokkeren van de wielen wordt voorkomen.

Bij het stoppen moet de eindschok achterwege blijven.

Stoppen / tot stilstand komen

- het rempedaal met de bal van de voet bedienen
- niet onnodig schakelen
- op tijd gas loslaten i.v.m. de remmende werking van de motor en de brandstofbesparing

- in gekoppelde toestand remmen
- ontkoppelen even voor het stationaire toerental wordt bereikt
- zonder te schokken tot stilstand komen
- als het voertuig stilstaat de versnelling neutraal zetten, behalve als aansluitend weer wordt weggereden
- zo nodig de parkeerrem gebruiken

Het remmen zo efficiënt mogelijk over de benodigde afstand verdelen.

Parkeerrem

- wordt bediend met de hand/voet
- wordt alleen gebruikt tijdens stilstand

De bediening van de verlichting en apparatuur

Als van de verlichting en/of elektrische apparatuur gebruik moet worden gemaakt, geldt dat:

- dit (op eigen initiatief) gebeurt en op de juiste manier
- dit niet langer duurt dan nodig of wenselijk is.

Dit onderwerp behandelt het voeren van de juiste verlichting en het gebruiken van de (hulp)apparatuur in het voertuig zoals:

- ruitontwaseming
- claxon
- ruitenwissers
- interieurverwarming
- airconditioning
- navigatiesysteem

De bestuurder moet bekend zijn met het interieur, de indeling van het dashboard en de functies van de diverse bedieningsorganen.

Rijden bij nacht en bij omstandigheden die het zicht ernstig belemmeren.

Omstandigheden die het zicht ernstig kunnen belemmeren, zijn in dit verband:

- mist
- sneeuwval
- regen
- verblindend zonlicht
- onvoldoende daglicht in tunnels
- onvoldoende daglicht door schaduwwerking van bomen

Beheersing van het voertuig

Het gaat bij dit onderwerp om de totale voertuigbeheersing.

We spreken van totale voertuigbeheersing als de bestuurder bij het uitvoeren van de diverse handelingen het voertuig volledig en zelfstandig onder controle houdt.

Deze handelingen betreffen de technische bediening in combinatie met het uit te voeren kijkgedrag en de vereiste stuurvastheid. Verkeers- of wegsituaties worden op tijd onderkend en er wordt op tijd gereageerd. Dit wordt gecombineerd met een juiste voertuigbediening waarbij de kandidaat onder alle verkeersomstandigheden het voertuig technisch onder controle heeft.

Karakter en toestand van het voertuig

Voor een goede voertuigbeheersing is het nodig bekend te zijn met het karakter en de toestand van dat voertuig. De snelheid van het voertuig bepaalt in belangrijke mate de koersstabiliteit, het stuurkarakter en het gedrag in bochten (middelpuntvliedende kracht).

Een goede stuurbediening en stuurvastheid zijn steeds vereist.

Een bestuurder moet proberen met zo min mogelijk stuurcorrecties de meest ideale (bochten) lijn te rijden.

Kantelen

Kantelen van het voertuig kan ontstaan door

- te hard en/of abrupt remmen
- de wegverkanting en zachte bermen
- verkeerde belading
- abrupt uitwijken
- te snel door een bocht rijden
- technische staat voertuig: banden en vering

Lading

De bestuurder moet er rekening mee houden dat hij verantwoordelijk is voor zijn lading, dit houdt in:

- het goed vastzetten van de lading
- het op de juiste manier verdelen over de laadvloer
- zware lading zo laag mogelijk plaatsen
- niet overbeladen
- weten waar het zwaartepunt ligt

Slipgevaar

Bij een situatie met verhoogd slipgevaar zal de bediening van het voertuig hierop moeten worden afgestemd. Voorkomen moet worden dat het voertuig in een slip raakt.

Slippen ontstaat als de wrijvingsweerstand tussen band en wegdek wordt overschreden.

Dit kan worden veroorzaakt door:

- te hard/abrupt remmen
- wegverkanting, hellingen
- te snel loslaten van de koppeling
- te snel accelereren
- te abrupt sturen
- te snel een bocht rijden
- soort en toestand van de banden

Ook soort en toestand van het wegdek of een (plotselinge) verandering daarin kunnen van invloed zijn op het ontstaan van een slip.

Stuurvastheid

Een permanente stuurvastheid is vereist. Bij de technische bediening en bij de bediening van de hulpapparatuur houdt de bestuurder steeds de juiste koers aan met het voertuig.

De bestuurder rijdt altijd met zo min mogelijk stuurcorrecties de meest ideale lijn. Het kijkgedrag, andere gedragingen en/of het uitvoeren van de diverse handelingen mogen de besturing van het voertuig niet nadelig beïnvloeden.

Milieu- en energiebewust (rij)gedrag

[Van bestuurders van mag een 'milieu-, energie- en kostenbewust' \(rij\)gedrag worden verwacht.](#)

De bestuurder weet hoe hij zich milieu, energie- en kostenbewust moet gedragen en past dit in de praktijk toe.

Ritvoorbereiding

Het is belangrijk dat een uit te voeren rit zo wordt gepland, dat het milieu zo min mogelijk belast wordt.

Voertuigomstandigheden

De technische staat van het voertuig heeft invloed op de hoeveelheid (schadelijke) gassen dat wordt uitgestoten. Ook bandenspanning is belangrijk. Het regelmatig controleren en op druk houden van de banden maakt hiervan deel uit.

Voertuigbediening

De huidige voertuigtechniek voorziet in een motormanagement systeem dat een zo efficiënt mogelijk gebruik van de brandstof regelt. Ondanks deze moderne motormanagement systemen, heeft de bestuurder zelf ook invloed op het brandstofverbruik. De keuze van de versnelling wordt aan de bestuurder overgelaten.

Het rijden in een relatief hoge versnelling vermindert het brandstofgebruik. Zolang dit niet in strijd is met

de veiligheid in de betreffende verkeersopgave en geen ontoelaatbaar effect heeft op de doorstroming, zal geschakeld moeten worden volgens de bedieningsvoorschriften van het voertuig.

Bij het accelereren zal doortastend gas gegeven worden.
Nooit de motor laten warmdraaien, terwijl het voertuig stilstaat.
Het is belangrijk om het rollend vermogen van het voertuig te benutten.

Bij stops in het verkeer waarbij te verwachten is dat langer dan één minuut stilgestaan wordt, wordt de motor afgezet. Hierbij is het van belang dat de veiligheid niet in het gedrang komt en dat, als dat nodig is, ook direct weer weggereden kan worden.
Het juiste gebruik van cruisecontrol vergroot het rijden met een constante snelheid. Als deze aanwezig en toepasbaar is, is het gebruik van de cruisecontrol gewenst.

Anticiperend rijgedrag

Zoveel mogelijk rijden met een constante snelheid vermindert het brandstofgebruik. Hiervoor is het nodig om ver en bewust vooruit te kijken. Als in een verkeersopgave op tijd een verandering wordt waargenomen, kan de bestuurder hierop ook op tijd inspelen. Ook het rekening houden met situaties die zich kunnen gaan ontwikkelen is heel belangrijk.
Het in stand houden van een goed ruimtekussen is een basisvereiste.

2 Op juiste en veilige manier deelnemen aan het verkeer

In dit hoofdstuk wordt het meest wenselijk rijgedrag in algemene zin beschreven. Verwezen wordt naar artikel 5 WVV 1994 en naar maatschappelijk aanvaarde normen voor sociaal en defensief rijgedrag.

Hoofdstuk 2 van deze Rijprocedure is van toepassing op alle in hoofdstuk 3 omschreven onderdelen.

Verkeersinzicht

Om op een juiste en veilige manier aan het verkeer deel te kunnen nemen, is o.a. verkeersinzicht nodig. Dit betekent dat een bestuurder kennis, vaardigheden en houding zo weet toe te passen in het verkeer dat hiermee een zo optimaal mogelijk verkeersveilig gedrag wordt bereikt.

De volgende vier factoren spelen hierbij een rol:

1) De mens, denk hierbij bijvoorbeeld aan:

- gedrag en verkeersmentaliteit
- eigen kennis, inzicht en kunde
- kennis en inzicht van het gedrag van anderen verkeersdeelnemers
- motivatie
- beperkingen

2) De weg en omgeving, denk hierbij bijvoorbeeld aan:

- slechte, brokkelige rijbaankanten
- voorwerpen op de rijbaan
- stoffen op de rijbaan, zoals zand, grind, split, bladeren en olie
- takken, uithangborden, luifels enz. die uitsteken over de rijbaan
- smalle doorgangen bij wegwerkzaamheden, bruggen, in- of uitritten, op- en afritten, enz

3) Het voertuig, denk hierbij bijvoorbeeld aan:

- losliggende en/of uitstekende lading op voertuigen
- (dubbel) uitgevoerde spiegels/camera op (les)voertuigen
- de aanwezige raam- en deurstijlen
- voorladers, hefarmen en andere uitrustingsstukken/werktuigen
- de aard van het voertuig en het acceleratievermogen

4) Omstandigheden van atmosferische zoals:

- regen
- mist
- sneeuwval
- laag staande zon
- lichtschittering door de zon in combinatie met een nat wegdek

Een bestuurder met voldoende verkeersinzicht kenmerkt zich door het op tijd kunnen onderkennen van de invloed die de verschillende factoren (elk afzonderlijk of in samenhang) op het verkeer hebben of kunnen hebben.

Hij kan met dit inzicht inspelen op:

- concrete verkeerssituaties
- situaties die zich gaan ontwikkelen
- situaties die zich op een bepaalde manier kunnen gaan ontwikkelen
-

Aangepast en besluitvaardig rijgedrag

Dit onderwerp heeft betrekking op het tempo waarmee gereden wordt en de vlotheid waarmee de verkeersopgave wordt uitgevoerd in relatie tot het overige verkeer en/of de betreffende wegsituatie.

Dit onderwerp gaat ook over besluitvaardigheid. Dit is in het verkeer nodig om handelingen uit te voeren en om te reageren op verkeerssituaties.

Aangepast gedrag

De bestuurder rijdt steeds met een tempo dat is aangepast aan de totale verkeers- en wegsituatie. Hierbij houdt hij altijd rekening met de maximumsnelheid en het tot stilstand kunnen brengen van het motorvoertuig. De bestuurder die zich voldoende aangepast door het verkeer beweegt, hindert het overige verkeer niet onnodig en zorgt dat het verkeer zoveel mogelijk kan doorrijden (doorstroming). Zo wordt er niet zonder dat het nodig is zó langzaam gereden dat daardoor andere weggebruikers opgehouden kunnen worden.

Besluitvaardig gedrag

Uit het gedrag moet een zekere mate van besluitvaardigheid blijken.

Weifelend verkeersgedrag moet worden vermeden, behalve in ongewone of onverwachte situaties. Nadat de beslissing is genomen, wordt de handeling in principe uitgevoerd.

Afwijkend en onzeker gedrag zal bij de andere weggebruikers leiden tot twijfel. Onnodig voorrang verlenen, voor laten gaan of langer wachten dan gezien de situatie nodig is, wordt onder normale omstandigheden vermeden.

Belangen andere weggebruikers

Dit onderwerp gaat in op defensief en sociaal gedrag in combinatie met gevaarherkenning. Dit is een belangrijke vaardigheid om snel in te kunnen schatten wanneer een verkeerssituatie wel of geen actie van een bestuurder vereist.

Defensief rijgedrag houdt in dat een ongeval of het risico op een ongeval zo veel mogelijk wordt voorkomen.

Een defensief rijdende bestuurder zorgt voor voldoende vrije ruimte rondom het voertuig (ruimtekussen).

De bestuurder vangt fouten op door:

- af te remmen
- uit te wijken
- te stoppen
- een signaal te geven
- soms zelfs de snelheid te verhogen

Raak niet opgewonden en toon geen agressie. Een goede bestuurder heeft begrip voor de fouten andere weggebruikers en draagt zo bij aan een veilig verkeersbeeld.

Ten behoeve van andere weggebruikers worden knipperende zwaai en/of waarschuwingslichten gevoerd als dit door bepaalde verkeers- en/of weersomstandigheden wordt vereist.

Dit geldt met name:

- als wordt stilgestaan op minder overzichtelijke plaatsen
- als wordt gestopt en het zicht als gevolg van duisternis of weersomstandigheden onvoldoende is om het voertuig op tijd op te merken
- bij het uitvoeren van bijzondere verrichtingen en werkzaamheden

Het gebruik van zwaai- of knipperende waarschuwingslichten betekent niet dat men een verkeersovertreding mag begaan!

Sociaal gedrag houdt in, dat de bestuurder bereid is om andere weggebruikers te helpen in situaties waar dit nodig of wenselijk is.

Sociaal gedrag kenmerkt zich door:

- het respecteren van het belang/veiligheid van andere weggebruikers
- het bewust zijn van de eigen, individuele verantwoordelijkheid voor een veilig verkeerbeeld

Voorbeelden van sociaal gedrag zijn:

- in geval van een rijbaanversmalling ruimte laten voor inhalende bestuurders (ritsen)
- volgwagens die kennelijk behoren tot een uitvaartstoet vóór laten gaan en zoveel mogelijk onbelemmerde doorgang verlenen
- in- of uitvoegruijnte creëren

- passeermogelijkheid creëren
- rijden door plassen vermijden als anderen daar last hebben
- een bestuurder in staat stellen een uitrit/ parkeervak te verlaten
- rekening houden met rij-, trekdieren

Centraal staat steeds het bevorderen van een zo veilig en gunstig mogelijke verkeerssituatie.

Opmerkingen

Aan gevaarlijke situaties in het wegverkeer liggen in 92 procent van de gevallen menselijke fouten ten grondslag. Straf fouten van de ander niet af, maar help elkaar!

Tot slot

De wettelijke bepalingen worden nageleefd tenzij door het niet nakomen van een wettelijk voorschrift een ongeval kan worden voorkomen.

Zijn verkeerstekens of verkeersregels in strijd met elkaar, dan wordt dat teken of die regel in acht genomen, waarmee de verkeersveiligheid het meest is gediend.

Met andere woorden GEEF JE VERSTAND VOORRANG.

3. Onderdelen van verkeersdeelneming

3.1 Wegrijden / stilzetten

In dit onderdeel zijn drie vormen van wegrijden en het stilzetten opgenomen:

- wegrijden na een stop buiten het verkeer
- wegrijden na een stop in het verkeer
- stilzetten aan de kant van de weg

Wegrijden na een stop buiten het verkeer

Het wegrijden vanuit parkeerstand geldt als een bijzondere manoeuvre.

Daarbij mag het overige verkeer niet meer dan nodig worden gehinderd. Als hinder toch onvermijdelijk is, moet deze tot een minimum worden beperkt. Deze handeling wordt voorzichtig uitgevoerd. De algehele verkeerssituatie moet bij het wegrijden worden onderkend en vooral kijkgedrag en snelheid moeten daar goed op worden afgestemd.

Hierbij is van belang:

- de snelheid waarmee andere bestuurders naderen en de afstand waarop zij zich bevinden
- het soort verkeersdeelnemer(s) dat nadert
- de verkeersintensiteit, het beschikbare weggedeelte, de weersomstandigheden en het zicht

Vanwege de afmetingen van de LBT en MMBS en het motorvermogen in relatie tot het gewicht zal het wegrijden relatief langzaam gaan.

Andere belangrijke elementen zijn:

- de snelheid waarmee eventuele andere bestuurders naderen
- de afstand die andere bestuurders verwijderd zijn
- het soort verkeersdeelnemer(s) dat nadert
- de verkeersintensiteit ter plaatse
- het beschikbare weggedeelte
- de weersomstandigheden
- het zicht

Buiten de bebouwde kom wordt doorgaans met hogere snelheden gereden. Daardoor is goed inschatten van de snelheid en afstand van naderend verkeer dan nog belangrijker.

Belangen andere weggebruikers

Zo min mogelijk hinder voor het overige verkeer veroorzaken.

Dit geldt ten aanzien van alle verkeer, ongeacht uit welke richting dat nadert. Deze verplichting heeft dan ook een ruimere strekking dan de wettelijke bepaling om het overige verkeer alleen maar voor te laten gaan.

Kijkgedrag

Voor en tijdens het wegrijden op de juiste manier kijken.

Voordat vanaf de rijbaankant wordt weggereden moet de bestuurder eerst kijken of dat op een verantwoorde en veilige manier kan.

Hierbij moet hij rekening houden worden met twee factoren:

- de overige weggebruikers
- beperkt uitzicht, met name de dode hoeken voor en naast het voertuig

Bij het wegrijden wordt het 'uitzwenken' van eventuele verwisselbare uitrustingsstukken en/of de achteroverbouw van het voertuig gecontroleerd middels de spiegels/camera.

Bij het wegrijden van achter een obstakel wordt extra gelet op het overig verkeer. Dit in verband met het beperkte uitzicht.

Tijdens het wegrijden observeert de bestuurder achteropkomend verkeer.

Voor laten gaan

Het overige verkeer voor laten gaan.

Deze verplichting geldt voor alle weggebruikers, ook als ze uit tegenovergestelde richting komen.

Plaats op de weg / plaats van handeling

Na het wegrijden de juiste plaats op de rijbaan innemen.

Bij het wegrijden van achter een geparkeerd voertuig of ander obstakel houdt de bestuurder een zo vloeiend mogelijke lijn aan, waarbij een veilige tussenafstand tot het geparkeerde voertuig of obstakel wordt aangehouden.

Snelheid

Het wegrijden vanuit parkeerstand gebeurt met een veilige snelheid.

Geven van / reageren op signalen

Nadat de bestuurder zich ervan heeft vergewist dat op veilige manier kan worden weggereden, geeft hij richting aan.

Voordat de bestuurder wegrijdt, geeft hij op tijd richting aan. De richtingaanwijzer wordt uitgeschakeld, zodra de juiste plaats op de rijbaan is ingenomen.

Wegrijden na een stop in het verkeer

Deze vorm van wegrijden wordt niet beschouwd als een bijzondere manoeuvre. Het is wel een handeling die veelvuldig voorkomt en de nodige aandacht vraagt.

Belangen andere weggebruikers

Tijdens het wegrijden rekening houden met andere weggebruikers.

Hierbij wordt zo min mogelijk hinder veroorzaakt. Dit geldt in het bijzonder ten opzichte van fietsers en bromfietzers.

Kijkgedrag

Bij het wegrijden goed opletten.

Tijdens het stilstaan blijft de bestuurder attent, ook ten opzichte van de weggebruikers naast en achter het voertuig.

Bij het wegrijden en versnellen observeert de bestuurder het overige verkeer. Dit in verband met plotseling wijzigende verkeersomstandigheden, zoals voorliggers die afremmen of van richting veranderen.

Bij het verhogen van snelheid wordt vooral ook gelet op inhalende bestuurders.

Snelheid

Het wegrijden gebeurt met een veilige snelheid.

Stilzetten aan de kant van de weg

Het stilzetten aan de kant van de weg geldt als een bijzondere manoeuvre.

Daarbij mag het overige verkeer niet onnodig worden gehinderd. De algehele verkeerssituatie moet bij het stilzetten op tijd worden onderkend en vooral kijkgedrag, snelheid en het geven van een signalen moeten daar goed op worden afgestemd.

Van belang is hierbij:

- de afmetingen en gewicht van het eigen voertuig
- het zicht

- de weersomstandigheden
- de verkeersintensiteit

Belangen andere weggebruikers

Zo min mogelijk hinder voor het overige verkeer veroorzaken.

Kijkgedrag

Voor en tijdens het uitvoeren van de manoeuvre goed opletten.

Het kijken wordt afgestemd op het soort manoeuvre dat wordt uitgevoerd en op de concrete situatie van dat moment.

Voor laten gaan

Het overige verkeer voor laten gaan.

Dit geldt ten opzichte van alle weggebruikers ongeacht uit welke richting zij naderen.

Plaats op de weg / plaats van handeling

De manoeuvre wordt uitgevoerd op een plaats waar voldoende gelegenheid en zicht is.

Snelheid

Het stilzetten met een veilige en verantwoorde snelheid uitvoeren.

De naderingssnelheid is juist, als onder alle omstandigheden op normale manier het voertuig tot stilstand kan worden gebracht.

Geven van / reageren op signalen

Nadat de bestuurder gecontroleerd heeft dat stilzetten veilig kan, wordt richting aangeven.

Voordat de manoeuvre wordt uitgevoerd, geeft de bestuurder op tijd richting aan. De richtingaanwijzer wordt uitgeschakeld, zodra de juiste plaats op de rijbaan is ingenomen. Er mag geen verwarring ontstaan voor andere weggebruikers.

3.2 Rijden op rechte en bochtige weggedeelten

Bij het berijden van wegen dient rekening te worden gehouden met een aantal factoren, zoals:

- de wegstructuur (al dan niet verdeeld in meerdere rijbanen met rijstroken en/of al dan niet voorzien van fiets- en voetpaden)
- het soort weg
- de plaats waar de weg is gelegen (binnen of buiten de bebouwde kom)
- de bebakening, markering, signalering, wegverharding, e.d.
- andere omstandigheden zoals verkeersdrukte, het weer, aanwezige bebouwing, zicht
- de afmetingen en constructie van het voertuig

In dit onderdeel worden uitsluitend de bochten in het wegverloop behandeld. Bochten tijdens het afslaan worden bij het onderdeel kruispunten benoemd. Als het een afbuigende voorrangssituatie betreft, waarbij door alle weggebruikers de doorgaande voorrangsweg wordt gevolgd, dan is het onderdeel rijden op rechte en bochtige wegen aan de orde.

Ook betreft dit onderdeel situaties waarbij tegemoetkomende en elkaar (links of rechts) inhalende bestuurders gebruik maken van dezelfde rijbaan.

Tegemoetkomen is slechts van toepassing als de beschikbare ruimte onvoldoende is om elkaar ongehinderd te passeren.

In een dergelijke situatie hebben beide bestuurders dezelfde verplichting (art. 5 WVV) ten opzichte van elkaar.

Bij het inhalen zijn meerdere bestuurders betrokken. De bestuurder die inhaalt heeft de verplichting deze manoeuvre op een veilige manier uit te voeren.

De bestuurder die wordt ingehaald is wel betrokkene, maar hoeft slechts onder bepaalde omstandigheden te reageren op die situatie. Ingehaald worden komt bij deze voertuigen vaker voor vanwege de lagere snelheden waarmee gereden wordt.

Zowel bij 'tegemoetkomen' als bij 'ingehaald worden' is het van groot belang dat de beschikbare ruimte voldoende is voor twee voertuigen naast elkaar. Door de breedte bij grote voertuigen zal de beschikbare ruimte een nog grotere rol spelen. Zeker als bij zo'n manoeuvre meerdere grote voertuigen betrokken zijn.

Ook kan bij het 'tegemoet komen' en 'ingehaald worden' van grote voertuigen door de wegsituatie, de windsnelheid, de snelheid en de grootte van het voertuig, een extra zuigkracht ontstaan.

Betrokken bestuurders dienen zo te handelen dat de manoeuvre veilig en verantwoord verloopt.

Enkele kenmerkende verschillen bij het volgen van bochten ten opzichte van rijden op rechte weggedeelten zijn:

De waarneming en de beoordeling van een bocht

Door goed en op tijd inschatten van bochtverloop, rijbaan- en/of rijstrookbreedte, wegverkanting, soort en toestand van het wegdek e.d., kan het rijgedrag hierop worden aangepast.

Vooraf op smalle wegen komen in de binnenbocht vaak zichtbelemmerende obstakels voor. Het is dan extra moeilijk om de scherpte van die bocht goed te bepalen.

Het zicht op de aanwezigheid van een bocht en het verloop daarvan, wordt veelal vergemakkelijkt door de 'taal van de weg' (wegbebakening, bochtschilden, bempalen). Belijningen op het wegdek verhogen ook de waarneembaarheid.

Het zicht in de bocht

Anders dan op rechte weggedeelten kan de zichtafstand in bochten beperkt worden door de straal van de bocht in combinatie met begroeiing of bebouwing.

Ook de afstand tussen (eventuele) zichtbeperkende objecten speelt daarbij een rol.

Een bocht is overzichtelijk als vóór het inrijden van de bocht:

- verkeer en eventuele voertuigen of andere obstakels die stilstaan in de bocht goed te zien zijn
- de toestand van het wegdek kan worden beoordeeld
- het einde van de bocht te zien is

Alle andere bochten zijn onoverzichtelijk.

Bochten worden met een veilige snelheid en gas ondersteunend gereden. Pas als de bocht geheel te overzien is en de situatie dit toestaat, kan de snelheid worden verhoogd.

Een factor die een bocht extra gevaarlijk maakt, is de aanwezigheid van een zogenaamde 'nabocht'. In dat geval blijft de straal van die bocht niet constant, maar wordt die op een bepaalde plaats (aanmerkelijk) kleiner. De kans bestaat dat deze straalverandering te laat wordt opgemerkt waardoor het voertuig uit de koers raakt.

Nog meer dan anders is hierbij de snelheid van belang. Deze wordt immers meestal bepaald aan de hand van de indruk die voor of bij het ingaan van de bocht verkregen is.

Rijden van bochten

Snelheid, straal van de bocht en massa van het voertuig zijn van invloed op de koersstabiliteit. Het rijden met aanhangwagen(s) met meerdere starre assen bemoeilijkt het rijden van bochten.

Ook wegverkanting kan in bochten een rol spelen.

Belangen andere weggebruikers

Steeds zo rijden dat er geen gevaar of (zo min mogelijk) hinder voor het overige verkeer ontstaat of kan ontstaan.

De bestuurder moet altijd letten op andere weggebruikers. De veiligheid en de doorstroming zijn altijd belangrijk en moeten goed in de gaten gehouden worden.

Bij het tegemoetkomen en ingehaald worden dient rekening gehouden te worden gehouden met alle betrokkenen.

Daarbij zijn tussenruimte en snelheid van groot belang.

Als naar rechts wordt uitgeweken, ook rekening houden met weggebruikers die zich aan de rechterzijde van de weg bevinden.

Tegemoetkomen

Situaties die extra aandacht kunnen vragen, zijn:

- een geringe rijbaanbreedte, al dan niet in combinatie met intensief (brom)fietsverkeer. Vaak betekent dit dat in deze situaties nog meer vertraagd of zelfs gestopt moet worden. Denk hierbij ook aan de meer kwetsbare weggebruikers.
- een te geringe rijbaanbreedte om zonder meer door te kunnen rijden. Zo nodig stoppen en in onderling overleg (bijvoorbeeld via oogcontact of handgebaren) de situatie oplossen.
- als beide bestuurders op hun weggedeelte geconfronteerd worden met obstakels.

Ingehaald worden

Ingehaald worden komt veel voor met een LBT. Als door een inhaalmanoeuvre gevaar of hinder ontstaat of kan ontstaan voor tegemoetkomende bestuurders, probeert de bestuurder die ingehaald wordt de onveilige situatie op te lossen door:

- snelheid te verminderen
- uit te wijken
- eventueel te stoppen

Vooraf bij het rijden in file met lage snelheid, kan de bestuurder worden geconfronteerd met inhalende fietsen, bromfietsen en motorfietsen. Afhankelijk van de beschikbare ruimte halen deze voertuigen links of rechts in. De bestuurder moet hier attent op zijn en zó sturen dat de beschikbare ruimte niet verkleind wordt. Als dit mogelijk is, probeert hij zelfs die ruimte wat te vergroten door op tijd uit te wijken.

Kijkgedrag

Het is noodzakelijk dat de bestuurder met regelmaat goed let op de situatie voor, naast en achter het voertuig en hoe deze zich ontwikkelt. Er wordt steeds rekening gehouden met eventueel achteropkomend verkeer.

Bij het naderen van een bocht en bijzondere wegsituaties zoals wegversmallingen, weefvakken e.d. controleert de bestuurder op tijd de situatie achter en naast het voertuig door regelmatig in de spiegels/camera te kijken.

Door de constructie van het voertuig kan het weggedeelte vlak achter het voertuig onoverzichtelijk zijn. Bij het berijden van een bocht in het wegverloop kan een groot deel van deze dode hoek worden waargenomen door op het juiste moment in de juiste buitenspiegel te kijken.

Zo kan ook het inlopen van de wielen worden gecontroleerd.

Om een bocht goed te kunnen rijden, zal deze op tijd opgemerkt en overzien moeten worden. Daarom is het zien van het bochtverloop essentieel. Bij onoverzichtelijke bochten moet goed opgelet worden. Aan de hand van het zicht wordt vervolgens de snelheid bepaald.

Voordat versneld of vertraagd wordt, kijkt de bestuurder in de spiegels/camera zodat hij rekening kan houden met achteropkomend verkeer.

[De bestuurder moet voor en tijdens het tegemoetkomen en het ingehaald worden, goed opletten.](#)

Daardoor kan op tijd de aard en omvang van het voertuig waarmee de bestuurder geconfronteerd wordt worden onderkend en kan de manier van rijden zo nodig worden aangepast.

Voordat bij het tegemoetkomen of het ingehaald worden naar rechts wordt uitgeweken, kijkt de bestuurder wat er rechts naast zijn voertuig rijdt. Extra aandacht voor de dode hoek is hierbij belangrijk.

Voor laten gaan

[Weggebruikers die daar recht op hebben, worden altijd voorgelaten \(bijvoorbeeld voorrangsvoertuigen, blinden, e.d.\)](#)

Plaats op de weg / plaats van handeling

[De bestuurder moet op de rijbaan zoveel mogelijk rechts houden.](#)

De bestuurder blijft op veilige afstand van de berm, een aaneengesloten rij geparkeerde auto's (portierbreedte) en eventuele tegenliggers e.d.

De bestuurder probeert in principe in een rechte lijn op de eigen rijstrook te rijden, maar hij houdt wel rekening met de mogelijke aanwezigheid van (brom)fietsers op de rijbaan en stemt zijn plaats op de weg daarop af.

Zo hoeft de bestuurder niet telkens naar rechts te gaan als aan de rechterzijde op enige afstand van elkaar voertuigen staan geparkeerd. Ook wordt op brede wegen zonder noodzaak niet naar rechts tussen (brom)fietsers uitgeweken.

Als een rijbaan in rijstroken is verdeeld, volgt de bestuurder zoveel mogelijk de rechterstrook. Normaal gesproken rijdt de bestuurder bij rijstroken van voldoende breedte in het midden van de rijstrook. Op buitenwegen, waarvan de rijbaan niet breder is dan één normale rijstrook, rijdt hij op het midden van de weg.

Bij het rijden of volgen van bochten moet door middel van een vloeiende stuurbeweging de juiste plaats op de rijbaan worden aangehouden of ingenomen.

Hierbij zijn de grootte van het voertuig, de wielbasis en de draaicirkel mede bepalend. Bij het rijden en volgen van bochten houdt de bestuurder rekening met obstakels, verkeersvoorzieningen, e.d.

Behalve de verkeerstekens die moeten worden opgevolgd, kan de bestuurder ook worden geconfronteerd met andere tekens die op, langs of boven de rijbaan zijn aangebracht. Deze hebben tot doel het verkeer te geleiden of te informeren.

[Bij het tegemoetkomen van een voertuig of wanneer de bestuurder wordt ingehaald, wijkt hij zoveel mogelijk uit naar rechts, zodat er voldoende ruimte \(ruimteknissen\) tussen de beide voertuigen overblijft. Hierbij houdt hij wel rekening met eventuele zachte bermen, overhangende takken, verkeersborden en andere obstakels. Het uitwijken dient in een vloeiende lijn te gebeuren.](#)

Tegemoetkomen

Wijk zelf slechts zoveel uit als veilig is in relatie tot het eigen gewicht en de toestand van de rijbaankant. Rijd in principe niet in de berm.

De situatie moet altijd samen worden opgelost, waarbij de bestuurder het beste zelf initiatief kan nemen.

Is de tegenligger ook een zwaar voertuig, maak dan zo mogelijk gebruik van in-/uitritten of andere mogelijkheden om uit te wijken.

Maak als laatste pas gebruik van de berm, alleen als deze veilig is, en rijd daarbij stapvoets.

Ingehaald worden

Als een bestuurder links of rechts wordt ingehaald, wordt als dat kan uitgeweken om de inhalende bestuurder ruimte te geven.

Als tijdens het rijden naast het voertuig een gevaarlijk smalle inhaalruimte ontstaat, gaat de bestuurder zo rijden dat het onmogelijk wordt voor andere bestuurders om in te halen. Maak gebruik van eventueel aanwezige uitwijkmogelijkheden om filevorming achter het voertuig op te lossen.

Volgafstand houden

[Bij het volgen van een andere weggebruiker voldoende afstand houden.](#)

Als uitgangspunt geldt hierbij tenminste de 'twee seconden regel'. Hierbij is de volgafstand gelijk aan de afstand die bij een bepaalde snelheid in twee seconden wordt afgelegd.

Het gaat hier om de minimaal vereiste tussenafstand van twee voertuigen die met ongeveer dezelfde snelheid achter elkaar blijven rijden onder optimale omstandigheden.

In de volgende voorbeelden kan al niet meer gesproken worden van optimale omstandigheden:

- als de bestuurder achter ondoorzichtige voertuigen met ongeveer dezelfde snelheid rijdt
- als de bestuurder achter kwetsbare verkeersdeelnemers rijdt
- ter hoogte van wegwerkzaamheden
- bij slecht zicht
- bij het naderen van werkende verkeerslichten buiten de bebouwde kom

In al die gevallen altijd 'de volgafstand vergroten'.

Bij het aanhouden van deze veilige volgafstand kan:

- het voertuig op tijd tot stilstand worden gebracht
- er veilig worden uitgeweken
- er voldoende zicht op de gehele weg en het verkeer worden verkregen

Bij het houden van volgafstand, afhankelijk van wegsituatie en/of verkeersdrukke, houdt de bestuurder ook rekening met inhalend verkeer dat wil tussenvoegen. In geval van een wegversmalling, krijgt invogend verkeer de ruimte.

Tijdens het rijden in file houdt hij de tussenafstand zoveel mogelijk constant.

Snelheid

[De snelheid zo regelen, dat daardoor geen gevaar of onnodige hinder ontstaat of kan ontstaan.](#)

De snelheid wordt steeds afgestemd op de situatie en het overige verkeer ter plaatse. Dit betreft o.a. aard en gesteldheid van de weg, weersomstandigheden, verkeersdrukke en wegwerkzaamheden.

Als de bestuurder een bocht nadert, past hij voor het insturen van de bocht zijn snelheid aan aan de wegsituatie, verkeerssituatie en massa van de voertuigcombinatie. Dit doet hij op zo'n manier dat de bocht veilig en verantwoord gereden kan worden.

Bij het uitkomen van de bocht wordt de snelheid weer zoveel mogelijk aangepast.

[Bij het tegemoetkomen de snelheid aanpassen.](#)

Op smallere weggedeelten rijdt de bestuurder met een lagere snelheid. Bij het tegemoet komen wordt als dat nodig is, eventueel in combinatie met uitwijken, gestopt.

[Bij het ingehaald worden de snelheid niet verhogen.](#)

De bestuurder die wordt ingehaald, mag tijdens het inhalen de snelheid niet verhogen als hierdoor een gevaarlijke situatie ontstaat of kan ontstaan.

Het kan zelfs verstandig zijn gas terug te nemen om daardoor de inhaalmanoeuvre van de ander te verkorten.

Reageren op verkeerslichten en aanwijzingen

[Gevolg geven aan verkeerslichten.](#)

Verkeerslichten op rechte weggedeelten kunnen o.a. zijn geplaatst bij wegwerkzaamheden, bruggen, op toeleidende wegen richting een invoegstrook (doseerlichten) en bijvoorbeeld ten behoeve van rijstrooksignalering.

[Aanwijzingen, gegeven door daartoe bevoegde personen, opvolgen.](#)

Reageren op overige tekens

[Gevolg geven aan verkeerstekens.](#)

Tekens ter geleiding van het verkeer of tekens die een betere doorstroming bevorderen, worden gerespecteerd door de bestuurder. Dat geldt ook voor strepen die niet de functie hebben om een rijbaan in rijstroken te verdelen maar waarvan overschrijding toch ongewenst is. Er wordt ook rekening gehouden met tekens die een waarschuwend karakter hebben, met name als deze zijn geplaatst ten aanzien van het wegdek en wegverloop. De manier van rijden wordt daarop aangepast.

Het opvolgen van, of rekening houden met, een verkeersteken gebeurt steeds op een verantwoorde manier. Nooit mag als gevolg daarvan gevaar of onnodige hinder ontstaan of kunnen ontstaan voor het overige verkeer.

Tekens die een verkeersgeleiding of een betere doorstroming bevorderen, moeten in principe worden opgevolgd. Met grote voertuigen zal de noodzaak om dergelijke strepen te overschrijden eerder aan de orde zijn dan bij andersoortige voertuigen.

De bestuurder houdt rekening met tekens die een waarschuwend karakter hebben, zoals slecht wegdek, gevaarlijke kruising of scherpe bocht. De manier van rijden wordt daarop afgestemd.

Geven van / reageren op signalen

[Op de juiste manier geven van en reageren op signalen](#)

Signalen mogen niet langer duren dan nodig is. Zo nodig reageert de bestuurder op signalen van andere bestuurders.

Wordt bij een afbuigende voorrangssituatie het (doorgaande) wegverloop gevolgd, dan is het wenselijk richting aan te geven.

Let op motorvoertuigen waarmee bepaalde werkzaamheden worden uitgevoerd. Door middel van een zwaai- of knipperlicht wordt een potentieel gevaarlijke situatie aangegeven.

Ook moet de bestuurder rekening houden met de voorgeschreven signalen van andere weggebruikers. Dit kunnen o.a. zijn:

- een bestuurder die richting aangeeft om links of rechts te willen afslaan
- een werkend remlicht van een voorrijdend voertuig
- knipperende waarschuwingslichten
- een op de rijbaan geplaatste gevarendriehoek
- achteruitrijverlichting

Let vooral in of nabij onoverzichtelijke bochten op signalen van het overige verkeer.

Vertragen, remmen, stoppen

[Als de omstandigheden dit eisen op tijd afremmen en zo nodig stoppen.](#)

De bestuurder stemt de manier van afremmen af op de betreffende situatie.

3.3 Gedrag nabij en op kruispunten

Een kruispunt wordt met de nodige voorzichtigheid genaderd. De snelheid waarmee het kruispunt wordt genaderd en het kijkgedrag zijn van groot belang. Zo kan niet alleen aan de voorrangsverplichting worden voldaan, maar kan ook beter worden gereageerd als de andere weggebruiker zijn voorrangsverplichting niet nakomt.

Sommige kruispunten zijn uitgevoerd als een klein plein (minirotonde). Deze bijzondere uitvoering is benoemd onder het onderdeel 'bijzondere weggedeelten'.

Speciale aandacht is vereist als de inrichting van het kruispunt complexer is.

Bijvoorbeeld bij:

- wegen met gescheiden rijbanen
- wegen met vrijliggende fiets- en/of voetpaden
- fiets- en fiets/bromfietspaden met verkeer in twee richtingen
- wegen, waarvan de hoofdrijbaan wel als voorrangsweg is aangeduid, en de secundaire rijbanen niet

De bestuurder moet het kruisingsvlak zo snel mogelijk vrijmaken.

Door de afmetingen en de constructie van het voertuig is het uitzicht en in sommige gevallen het beschikbare weggedeelte voor andere weggebruikers beperkt.

Afslaan gebeurt op kruispunten.

Bij sommige kruispunten is onder het bord voorrangsweg of het bord voorrangskruispunt het onderbord 'afbuigende voorrang' aangebracht. In combinatie met een bepaalde wegmarkering wordt tevens het wegverloop ter plaatse geaccentueerd. Als bij een afbuigende voorrangssituatie van het doorgaande wegverloop afgeweken wordt, is afslaan aan de orde.

Afslaan betekent dat er meestal een bocht moet worden gereden. Daarbij zijn de beheersing van het voertuig in combinatie met de gereden snelheid en de plaats op de weg van groot belang.

Het moment waarop de beslissing om af te slaan wordt genomen, moet zo zijn dat alle voorbereidende handelingen op verantwoorde en correcte manier uitgevoerd kunnen worden.

Vooral op grotere kruispunten zijn de voorsorteervakken (afgescheiden door blokmarkering) vaak opvallend lang. Hierbij is geen sprake van uitvoegen maar van voorsorteren.

Belangen andere weggebruikers

Bij het naderen en oprijden van een kruispunt steeds zo veilig mogelijk handelen.

Alleen zó kan correct worden gereageerd op onjuist weggedrag van anderen en op onverwachte omstandigheden.

Voor een vlotte doorstroming van het verkeer of het bevorderen van een veiligere verkeerssituatie kan het wenselijk of nodig zijn om een niet-voorrangsgerechtigde toch voorrang te verlenen of voor te laten.

Hoewel op kruispunten aan voetgangers wettelijk gezien geen voorrang hoeft te worden verleend, dient onder bepaalde omstandigheden nadrukkelijk met hun belang rekening te worden gehouden.

Bij het afslaan geen gevaar of meer dan noodzakelijke hinder voor andere weggebruikers veroorzaken.

Dit geldt ten opzichte van alle verkeer, ongeacht waar dit zich bevindt of van welke richting dit nadert.

Kijkgedrag

Bij het naderen en het oprijden van een kruispunt goed opletten.

Bij nadering van een kruispunt stelt de bestuurder in een zo vroeg mogelijk stadium vast:

- de aard van het kruispunt (voorrang verlenen of krijgen)
- of het kruispunt door ander verkeer genaderd of bereden wordt
- de algehele situatie op en nabij dat kruispunt (soort en toestand wegdek, opstelruimte, uitzicht) ook gezien vanuit de andere weggebruiker

Aan de hand daarvan kan de bestuurder de naderingssnelheid bepalen.

De bestuurder moet hierbij ook kijken naar de situatie naast en achter het voertuig om eventueel te kunnen reageren op afwijkend gedrag van anderen.

Even voor het oprijden van het kruispunt kijkt de bestuurder nogmaals in de richting van waaruit ander verkeer kan naderen om vast te stellen of het kruispunt kan worden opgereden. Hierbij moet de bestuurder zich vooral bewust zijn van andere weggebruikers die zich mogelijk in de 'dode hoeken' (achter de spiegels, naast en ook kort voor het voertuig) bevinden. Het kijken moet gericht zijn op bewust waarnemen en moet afgestemd zijn op de aard van het kruispunt. Bij het oprijden van het kruispunt wordt dit zo vaak herhaald als nodig is.

Als de kruisende weg gescheiden rijbanen heeft, kijkt de bestuurder vóór het oprijden naar het midden van het kruispunt om te zien of daar voldoende opstelruimte is.

[Ter voorbereiding op het afslaan, moet op tijd gekeken worden naar de verkeerssituaties voor, naast en achter het voertuig en/of op verantwoorde manier kan worden afgeslagen.](#)

Het waarnemen moet zijn afgestemd op de verkeerssituatie.

Evenals de kijktechniek bij het onderdeel kruispunten moet ook bij het afslaan het kijken gericht zijn op het bewust waarnemen en moet zo vaak als nodig worden herhaald.

De bestuurder controleert, vlak voor het moment van insturen, het uitzwaaien van de achteroverbouw.

Zo kan het totale verkeersbeeld worden gezien, dus ook het verkeer rechts of links naast het voertuig.

Vóór het kruisen van parallelwegen, fietspaden of fietsstroken, vrij liggende paden e.d. controleert de bestuurder via de buitenspiegel en in de dode hoek of dit weggedeelte veilig en zonder hinder gekruist kan worden.

De bestuurder kijkt terwijl het voertuig in een rechte lijn rijdt.

Extra aandacht is vereist bij fietspaden e.d. waarop verkeer in beide richtingen rijdt.

De bestuurder moet op zo'n manier kijken dat hij ook de dode hoek in z'n geheel kan observeren zonder dat hij daarbij te lang of te ver over de schouder kijkt. Als de controle van de dode hoek niet correct wordt uitgevoerd, kan ongewenste koersverandering optreden. Bovendien ziet de bestuurder dan niet wat er vóór het voertuig gebeurt.

Bij het links afslaan, met name in situaties buiten de bebouwde kom, moet de bestuurder even voor het ingaan van de bocht in de linker buitenspiegel en de dode hoek kijken in verband met eventueel inhalende bestuurders.

De situatie links en rechts naast het voertuig wordt geobserveerd d.m.v. de spiegels/camera (inlopen achterwielen, weggebruikers in dode hoek) vanaf het moment van insturen totdat de bestuurder de juiste plaats op de rijbaan van de ingereden weg heeft ingenomen.

Na het afslaan, bij het opvoeren van de snelheid, kijkt de bestuurder goed in de spiegels / camera en houdt hij vanwege de traagheid van het eigen voertuig rekening met achteropkomend verkeer en eventueel inhalende bestuurders.

Voordat hij de nieuw te volgen weg wordt inrijdt, kijkt de bestuurder of er op die weg obstakels zijn en of een inhaalmanoeuvre wordt uitgevoerd door een andere bestuurder waardoor hij met een tegenligger geconfronteerd zou kunnen worden.

Voorrang verlenen / Voor laten gaan

[Voorrang verlenen aan bestuurders die daar recht op hebben.](#)

Een voorrangsgerechtigde bestuurder wordt op zo'n manier benaderd dat hij er vertrouwen in heeft dat aan hem voorrang wordt verleend.

Als de bestuurder stopt om voorrang te verlenen, dan stopt hij op die manier dat de andere bestuurder ongehinderd zijn weg kan vervolgen.

Vooral bij het voorrang verlenen aan grote voertuigen wordt rekening houden met de grotere ruimte die

zij nodig hebben. Weggebruikers die daar recht op hebben, worden voorgelaten (bijvoorbeeld voorrangsvoertuigen, blinden, trams e.d.)

Bij het naar links of rechts afslaan het daarop rechthebbende verkeer voor laten gaan. Enige hinder kan in bepaalde gevallen bij het voorsorteren niet vermeden worden. Hier zal zorgvuldig en bewust mee omgegaan moeten worden.

Vaak is een tot de weg behorend fiets- bromfietspad zo van de rijbaan afgeleid, dat het daardoor wordt gezien als afzonderlijk kruispunt. Meestal is dat herkenbaar aan de haaiantanden op het fietspad. Hierbij geldt dan niet de wettelijke verplichting (betreffende het afslaan) de fietsers en bromfietsers voor te laten gaan.

Plaats op de weg / plaats van handeling

Een kruispunt niet blokkeren.

Als voor een kruispunt moet worden gestopt, dan rijdt de bestuurder niet verder door dan de weg- of verkeerssituatie toelaat.

De bestuurder rijdt alleen een kruispunt op als:

- hij kan doorrijden of het kruispunt kan worden vrijgemaakt
- opstellen tussen de kruisende verkeersstromen mogelijk is.

Als een kruispunt door verkeerslichten of -tekens wordt geregeld, kan het in bepaalde situaties in verband met de doorstroming verstandig zijn om kortstondig op het kruispunt stil te staan.

Soms is het nodig om even te stoppen op een kruisend fietspad of een voetgangersoversteekplaats om rijzicht te krijgen op de kruisende weg. Daarbij lukt het niet altijd om (brom)fietsers en voetgangers niet te hinderen.

Bij aanwezigheid van bord B7 stopt de bestuurder op zo'n manier voor de stopstreep dat er optimaal rijzicht is en aan de voorrangsverplichting kan worden voldaan. Is er geen stopstreep, dan stopt hij op zo'n plaats dat hij het kruispunt zo goed mogelijk kan overzien en veilig kan oprijden

Voordat de bestuurder afslaat, kan in de meeste gevallen, nadat de voorbereidende handelingen van kijken en richting aangeven zijn uitgevoerd, het best zó worden voorgesorteerd dat het maken van een juiste bocht mogelijk is.

Voorsorteren is vereist in situaties waarbij door niet voorsorteren:

- een onveilige situatie ontstaat of kan ontstaan
- een vlotte doorstroming van het verkeer wordt of kan worden belemmerd

De manier waarop het rijden van bochten wordt ingeschat, is bij grote voertuigen van groot belang.

Bij rechterbochten zijn er een aantal mogelijkheden:

- op de toeleidende weg rechts rijden en op de rechterweghelpt uitkomen. (Normaal bij kleinere voertuigen)
- op de toeleidende weg zo naar links gaan dat meteen op de rechterweghelpt kan worden uitgekomen
- op de toeleidende weg rechts blijven zodat gedeeltelijk op de linker weghelpt wordt uitgekomen en vervolgens weer zo spoedig mogelijk naar de rechter weghelpt gaan
- een combinatie van het 2e en 3e gedachtestreepje

Welke mogelijkheid de bestuurder kiest zal o.a. afhankelijk zijn van wegsituatie, verkeersdrukke en zicht. Verkeersinzicht speelt hierbij een doorslaggevende rol. Daarnaast geldt steeds dat afmetingen en constructie van het voertuig mede bepalen wat mogelijk is (wielbasis, achteroverbouw en uitzwaai).

Fietsstrook (onderbroken streep)

Van de fietsstrook wordt alleen gebruik gemaakt als dit vanwege de verkeerssituatie en/of de verkeersdrukke wenselijk of nodig is. Stoppen op deze strook wordt zoveel mogelijk voorkomen.

Suggestiestrook (zonder symbolen)

Dit is een deel van de rijbaan waarvan gesuggereerd wordt dat dit bestemd is voor fietsers en bromfietsers. Bij het rechts afslaan mag deze strook worden gebruikt.

Tekens ter geleiding van het verkeer:

Bochtaangevende vlakken, verdrijvingsvlakken, druppels e.d. of tekens welke de doorstroming bevorderen, worden zoveel mogelijk gerespecteerd. Dit geldt ook voor doorgetrokken strepen die de rijbaan niet in rijstroken verdelen.

De grootte van het voertuig in combinatie met weg- en verkeerssituatie kan een reden zijn hiervan af te wijken.

Opmerkingen

Haaiantanden bestemd voor de kruisende bestuurders zijn niet bedoeld voor geleiding van het verkeer. Bij het rijden van de bocht moet in een vloeiende stuurbeweging de juiste plaats op de rijbaan worden aangehouden c.q. ingenomen.

Volgafstand houden

[Voldoende afstand houden zodat op tijd kan worden gestopt.](#)

Als een voorligger de indruk wekt te zullen gaan afslaan, extra afstand houden.

Snelheid

[Een kruispunt met veilige en verantwoorde snelheid naderen en oprijden.](#)

De naderingssnelheid is juist als onder alle omstandigheden op een normale manier aan de voorrangsverplichting kan worden voldaan en gevolg kan worden gegeven aan verkeerslichten, verkeerstekens en/of aanwijzingen.

Kruispunten die op korte afstand van elkaar liggen met een zo gelijkmatig mogelijke snelheid naderen. Het rijden met steeds wisselende snelheden vermijden.

Ook bij de nadering van kruispunten waar de bestuurder zelf voorrang heeft de snelheid verminderen – zeker als het verkeer op de zijweg door bijvoorbeeld een te hoge snelheid niet de indruk wekt voorrang te verlenen.

[Bij het afslaan met zo'n snelheid rijden dat de manoeuvre veilig kan worden uitgevoerd.](#)

De bestuurder moet de snelheid daarbij aangepast hebben aan de complete verkeerssituatie. Zo kan:

- de bocht op de juiste manier worden uitgevoerd
- worden voldaan aan de verplichting daarop rechthebbend verkeer voor te laten gaan
- zo nodig op tijd worden gestopt

Als snelheid moet worden verminderd, gebeurt dit in principe in voorgesorteerde positie en voordat wordt ingestuurd. Na de bocht snelheid aanpassen aan de omstandigheden.

Reageren op verkeerslichten en aanwijzingen

[Op de juiste manier reageren op de voor de gekozen rijrichting bestemde verkeerslichten.](#)

Als de bestuurder het gele verkeerslicht zo dicht genaderd is, dat door stoppen of afremmen gevaar ontstaat of kan ontstaan voor het achteropkomende verkeer, doorrijden.

Bij verkeerslichten waarvan het gele licht knippert, is extra voorzichtigheid geboden.

[Aanwijzingen gegeven door bevoegde personen opvolgen.](#)

Reageren op overige tekens

[Verkeerstekens die volgens wettelijk voorschrift moeten worden opgevolgd, naleven.](#)

Als op een kruispunt de te volgen richting of manier van rijden is geregeld door verkeerstekens moet de bestuurder deze opvolgen. Ook moet hij rekening houden met tekens die een waarschuwend karakter hebben zoals 'gevaarlijk kruispunt' en dergelijke.

[Bij het afslaan gevolg geven aan tekens die een gebod of verbod inhouden.](#)

Voorsorteerstrook

Bij het voorsorteren maakt de bestuurder zoveel mogelijk gebruik van de voorsorteerstrook. Als voor één richting meerdere stroken beschikbaar zijn, wordt de keuze afgestemd op het aanwezige verkeer, op de situatie ter plaatse en op de constructie en afmetingen van het voertuig. De rijstrookkeuze wordt ook afgestemd op de richting die na het afslaan gevolgd gaat worden.

Als een voorsorteerstrook is bestemd voor alle bestuurders in dezelfde richting, dan is met betrekking tot het wel of geen beschikbare ruimte laten voor fietsers en bromfietzers naast het voertuig, de positie afhankelijk van de situatie ter plaatse.

De bestuurder blijft een eenmaal gekozen voorsorteerstrook zo veel mogelijk volgen. Dat bevordert een rustig verkeersbeeld.

Geven van / reageren op signalen

[Bij het afslaan eerst kijken en vervolgens op tijd richting aangeven.](#)

Onder op tijd richting aangeven wordt verstaan: richting aangeven op een moment dat ander verkeer ruim van tevoren kan zien dat het de bedoeling is om af te slaan zodat zij daar het eigen rijgedrag op kunnen afstemmen. Na de bocht het richting aangeven beëindigen.

Richting aangeven moet op zo'n manier worden gedaan dat het voor andere weggebruikers duidelijk is wat de bestuurder van plan is.

Op signalen van andere weggebruikers wordt op tijd en op de juiste manier gereageerd.

Vertragen, remmen, stoppen

[Als de omstandigheden dit eisen, op tijd afremmen en zonodig stoppen.](#)

Deze verplichting geldt bijvoorbeeld als een andere bestuurder geen voorrang verleent. In zo'n geval niet doorrijden, maar probeer om een aanrijding te voorkomen en de situatie zo veilig mogelijk op te lossen.

3.4 Invoegen - uitvoegen

Bij het invoegen is het belangrijk dat de snelheid van het verkeer dat van de invoegstrook de doorgaande rijbaan oprijdt zo veel mogelijk gelijk is aan de snelheid van het verkeer op die doorgaande rijbaan.

Bij het uitvoegen wordt onder normale omstandigheden pas op de uitrijstrook snelheid verminderd. Zo kan het verkeer op de doorgaande rijbaan ongehinderd zijn weg vervolgen.

Zonder invoegstrook zou het oprijden en verlaten van de doorgaande rijbaan vaak tot gevaarlijke situaties leiden.

Bij het invoegen en het uitvoegen moet een aantal handelingen op de juiste manier worden uitgevoerd, zodat geen gevaar of onnodig hinder voor het overige verkeer wordt veroorzaakt.

De belangrijkste handelingen zijn:

- het kijkgedrag
- het regelen van de snelheid
- het juiste gebruik van het beschikbare weggedeelte

Goed gebruik van de invoegstrook maakt het oprijden van de doorgaande rijbaan makkelijker, zonder dat het verkeer op die rijbaan onnodig wordt gehinderd.

Goed gebruik van de uitrijstrook maakt het verlaten van de doorgaande rijbaan makkelijker, zodat het verkeer op de doorgaande rijbaan ongehinderd zijn weg kan vervolgen.

Belangen andere weggebruikers

Er mag geen onnodig hinder ontstaan voor andere bestuurders.

Invoegen in de volgorde waarin met andere bestuurders de invoegstrook is opgereden. Zo wordt geen ruimte benut waarop eigenlijk een voorligger heeft geanticipeerd.

Kijkgedrag

Bij het invoegen goed opletten.

Het is belangrijk dat de bestuurder al in een zo vroeg mogelijk stadium op de toeleidende weg naar de invoegstrook het verkeer op de doorgaande rijbaan observeert. Zo kan worden hij vaststellen of er invoegmogelijkheden zijn. Tijdens het rijden op de invoegstrook regelmatig de situatie achter en naast het voertuig observeren, door te kijken in de spiegels/camera.

Vlak vóór het oprijden van de doorgaande rijbaan bovendien controleren of er geen voertuig in de 'dode hoek' zit.

Controleer alleen de dode hoek als er een reële invoegmogelijkheid is. Zo blijft er zicht op eventueel vertragend of afremmend verkeer dat vóór de invoegende bestuurder rijdt.

Als de toeleidende weg overgaat in de doorgaande rijbaan extra aandacht besteden aan bestuurders die zich naar rechts verplaatsen.

Bij het uitvoegen goed opletten.

Het is belangrijk dat de bestuurder al in een zo vroeg mogelijk stadium op de doorgaande rijbaan het verkeer op de uitrijstrook (eventueel gecombineerd met een invoegstrook) observeert.

Bij het naderen van een uitrijstrook in de spiegels/camera kijken.

Zo kan achteropkomend verkeer dat ook wil uitvoegen, gezien worden.

De bestuurder moet op die manier kijken dat ook de dode hoek in z'n geheel geobserveerd kan worden zonder dat daarbij te lang of te ver over de schouder wordt gekeken. Door het onjuist observeren van de dode hoek kan een ongewenste koersverandering optreden. Bovendien ziet de bestuurder dan niet wat er vóór het voertuig gebeurt.

Voor laten gaan

Bij het oprijden van de doorgaande rijbaan, het verkeer op die rijbaan voor laten gaan. Bij het uitvoegen verkeer op de uitrijstrook voor laten gaan.

Plaats op de weg / plaats van handeling

De invoegstrook over zoveel lengte benutten als nodig is.

Ook als er op de doorgaande rijbaan geen verkeer is, de invoegstrook over zoveel lengte gebruiken als nodig is. Zo kan op de voorgeschreven manier worden gekeken en de snelheid worden opgevoerd.

De bestuurder rijdt in een vloeiende lijn van de invoegstrook de doorgaande rijbaan op. Als in verband met verkeersdrukke op de doorgaande rijbaan moet worden gestopt op de invoegstrook, wordt bij voorkeur op het eerste gedeelte van die strook gestopt. Het resterende deel kan dan alsnog gebruikt worden om op de juiste manier in te voegen.

Het is niet toegestaan om in één beweging door te gaan van de invoegstrook naar een andere rijstrook dan de meest rechtse. Als de invoegstrook overgaat in een vluchtstrook, bij het invoegen in principe geen gebruik maken van die strook.

De bestuurder moet vermijden dat hij te dicht invoegt achter een ander voertuig dat op de doorgaande rijbaan rijdt.

Uitvoegen aan het begin van de uitrijstrook.

Voor het uitvoegen: op tijd de rijstrook gaan berijden die grenst aan de uitrijstrook. Vanuit die positie, na uitvoering van de voorbereidende handelingen (kijken en richting aangeven) de uitrijstrook oprijden.

De bestuurder rijdt in een vloeiende lijn de uitrijstrook op. De bestuurder moet vermijden dat hij te dicht uitvoegt achter een ander voertuig dat op de uitrijstrook rijdt .

Volgafstand houden

Tijdens invoegen en uitvoegen voldoende afstand houden.

De volgafstand wordt vooral bepaald door het soort voertuig dat gevolgd wordt en de snelheid waarmee wordt gereden.

Bij het uitvoegen, waarbij vaak sprake is van sterke snelheidsvermindering, is afstand houden belangrijk.

Snelheid

De snelheid waarmee zowel op de toeleidende weg als op de invoegstrook gereden wordt, moet zoveel mogelijk worden afgestemd op de snelheid van het verkeer op de doorgaande rijbaan, ondanks de mogelijke beperking als gevolg van het acceleratievermogen.

De eerste invoegmogelijkheid kan worden benut als de snelheid zoveel mogelijk is aangepast. Bij langzaam rijdend fileverkeer wordt de snelheid zo geregeld dat bij voorkeur niet op de invoegstrook gestopt hoeft te worden.

De snelheid waarmee op de doorgaande rijbaan wordt gereden in principe aanhouden tot op de uitrijstrook.

Op de uitrijstrook past de bestuurder de snelheid verder aan de omstandigheden aan, op zo'n manier dat het overige verkeer zo min mogelijk wordt gehinderd of in gevaar wordt gebracht.

Geven van / reageren op signalen

Op tijd voordat vanaf de invoegstrook de doorgaande rijbaan wordt opgereden, een teken met de richtingaanwijzer geven.

Het richting aangeven mag nooit als dwangmiddel gebruikt worden.

Het richting aangeven beëindigen zodra met het gehele voertuig de blokmarkering overschreden is.

Als de bestuurder invoegt in een stilstaande of zeer langzaam rijdende file, dan 'vraagt' hij aan het begin van de invoegstrook daartoe de gelegenheid door middel van de richtingaanwijzers.

Bij het uitvoegen op tijd richting aangeven.

De richtingaanwijzer buiten werking stellen ter hoogte van de plaats waar de strook zich van de doorgaande rijbaan afscheidt.

Vertragen, remmen, stoppen

Als de omstandigheden dit eisen, op tijd afremmen en zonodig stoppen.

De manier van afremmen moet steeds zijn afgestemd op de betreffende situatie.

3.5 Inhalen / zijdelings verplaatsen

Inhalen / voorbijgaan en rijstrook wisselen / zijdelings verplaatsen is aan de orde binnen dit onderdeel. Deze gedragingen hebben veel van elkaar weg en zijn gerelateerd aan hetzelfde soort basisgedrag.

Inhalen gebeurt door weggebruikers onderling. Obstakels worden niet ingehaald, maar voorbijgegaan.

Onder obstakels worden o.a. verstaan:

- geparkeerde voertuigen
- containers op de rijbaan, afzettingsmiddelen
- andere voorwerpen die niet aan het verkeer deelnemen

Inhalen/voorbijgaan is een handeling die bijzondere aandacht verdient. Uitwijkmogelijkheden voor het overige verkeer kunnen door het inhalen/voorbijgaan met een LBT of MMBS worden beperkt. Er kan daarbij gemakkelijk hinder of zelfs gevaar ontstaan.

Hierbij wordt namelijk meestal afgeweken van de basisregel om zoveel mogelijk rechts te houden wat ook betekent dat vaak een ander deel van de rijbaan wordt gebruikt.

Een inhaalmanoeuvre mag niet langer duren dan nodig is.

De inhalende bestuurder zal weer zo snel mogelijk de normale plaats op de weg in moeten nemen.

Inhalen moet in de totale verkeerssituatie mogelijk en verantwoord zijn.

Belangrijke criteria bij de beoordeling daarvan zijn onder andere:

- de wegsituatie (breedte, verharding, e.d.)
- de mogelijkheid snelheid te maken om de manoeuvre zo kort mogelijk te laten duren
- de overzichtelijkheid van de weg
- de beschikbare ruimte in verband met o. a. ander verkeer
- de snelheid van de in te halen weggebruiker

In principe wordt links ingehaald.

Bij het rijstrook wisselen en zijdelings verplaatsen wordt ingegaan op die verplaatsingen die geen direct verband houden met manoeuvres als afslaan, inhalen en in- en uitvoegen.

Het wisselen van rijstrook en andere zijdelingse verplaatsingen zijn bijzondere manoeuvres.

Rijstrook wisselen of zijdelings verplaatsen zijn handelingen die bijzondere aandacht verdienen.

Ze kunnen zowel naar links als naar rechts plaatsvinden.

Op rijbanen die niet zijn verdeeld in rijstroken spreken we over een zijdelingse verplaatsing.

Afhankelijk van hoe groot de zijdelingse verplaatsing is, kan gevaar of hinder ontstaan voor het overige verkeer.

Bij een rijstrookwisseling of andere zijdelingse verplaatsing kan eerder en/of meer hinder ontstaan voor andere weggebruikers door:

- de omvang van het voertuig
- het snelheidsverschil met het overige verkeer
- de ondoorzichtigheid van het voertuig

Belangen andere weggebruikers

Er mag geen gevaar of hinder ontstaan of kunnen ontstaan voor andere weggebruikers.

Deze verplichting geldt voor alle weggebruikers ongeacht:

- waar deze zich bevinden
- vanuit welke richting zij naderen
- hoe zij bij de inhaalmanoeuvre (kunnen) worden betrokken

Inhalen

Zorg ervoor dat bij het inhalen van een weggebruiker die een beperkt zicht naar achteren heeft die weggebruiker het inhalende voertuig op tijd kan opmerken.

Wanneer rechts wordt ingehaald bij fileverkeer of een blokmarkering, dan zoveel mogelijk de eigen rijstrook blijven houden (keep your lane) en extra attent zijn op bestuurders die naar rechts van rijstrook

(willen) wisselen of die de uitrijstrook willen oprijden.

[Bij het wisselen van rijstrook of bij het zijdelings verplaatsen mag geen gevaar of hinder ontstaan of kunnen ontstaan voor het overige verkeer.](#)

Het is niet toegestaan om bij het wisselen van rijstrook een plaats in te nemen waarop een andere bestuurder zich nadrukkelijk voorbereidt. Met grote voertuigen zal het veroorzaken van enige hinder niet altijd te voorkomen zijn.

Kijkgedrag

[Voordat wordt ingehaald/voorbijgereden, kijken of dit op een veilige en verantwoorde manier kan waarbij aandacht is vereist voor de dode hoeken.](#)

De bestuurder moet op zo'n manier kijken dat hij ook de dode hoek in z'n geheel kan observeren zonder dat hij daarbij te lang of te ver over de schouder kijkt. Door het onjuist observeren van de dode hoek kan ongewenste koersverandering optreden. Bovendien ziet de bestuurder dan niet wat er vóór het voertuig gebeurt.

Inhalen

Voordat de bestuurder gaat inhalen, moet hij zich er van overtuigen of dit op een verantwoorde manier kan. Door op tijd in de linker en rechter buitenspiegels/camera te kijken wordt een juist beeld gevormd van de verkeerssituatie achter en naast het voertuig.

De bestuurder blijft ingehaalde weggebruikers volgen in de rechterbuitenspiegel/camera. Door luchtverplaatsing van het voertuig kan de stuurvastheid van deze weggebruikers worden beïnvloed.

Vorbijgaan

Bij het voorbijgaan van een obstakel moet de bestuurder zich er op tijd van overtuigen of dat obstakel voorbij gereden kan worden zonder gevaar of hinder voor andere weggebruikers te veroorzaken.

Daarom moet hij regelmatig en op tijd naar voren en in de linker en rechter buitenspiegels/camera kijken. Dat kijken moet zo vroeg gebeuren dat er eventueel ruim voor het obstakel gestopt kan worden.

Even voordat de bestuurder weer de juiste plaats op de rijbaan inneemt, kijkt hij bij het naar rechts gaan eerst in de rechter buitenspiegel/camera.

[Vóórdat van rijstrook wordt gewisseld of een andere zijdelingse verplaatsing wordt uitgevoerd, goed opletten.](#)

De bestuurder moet zo kijken dat hij ook de dode hoek in z'n geheel kan observeren zonder dat daarbij te lang of te ver over de schouder wordt gekeken. Door het onjuist observeren van de dode hoek kan ongewenste koersverandering optreden. Bovendien ziet de bestuurder dan niet wat er vóór het voertuig gebeurt.

Als in één en dezelfde manoeuvre een zijdelingse verplaatsing wordt uitgevoerd over meerdere rijstroken moet per rijstrook gekeken worden.

Voor laten gaan

[Als de bestuurder bij het inhalen/voorbijgaan op het voor het overige verkeer bestemde weggedeelte komt, moet hij dat verkeer voor laten gaan.](#)

Een bestuurder die inhaalt moet het achteropkomende verkeer dat hem inhaalt voor laten gaan. Als bij het voorbijgaan gestopt moet worden, dan moet de bestuurder het voertuig ruim op tijd achter het voorbij te rijden obstakel tot stilstand brengen.

Nadat de rijlijn zo is ingezet dat een tegenligger er niet meer langs kan, wordt niet meer teruggegaan naar rechts. In dat geval zal hinder voor de tegenligger niet te voorkomen zijn. Goed anticiperen en op tijd de juiste beslissing nemen, lost veel problemen op.

[Bij het wisselen van rijstrook of het zijdelings verplaatsen het overige verkeer voor laten gaan.](#)

Plaats op de weg / plaats van handeling

[Vóór, tijdens en na het inhalen/voorbijgaan de juiste plaats op de rijbaan innemen. In bepaalde situaties/omstandigheden wordt niet ingehaald. Inhalen gebeurt links. In bepaalde gevallen is rechts](#)

[inhalen toegestaan, gewenst of vereist.](#)

Inhalen

Met een juiste plaats op de rijbaan wordt bedoeld: op zo'n plaats dat de weggebruiker die ingehaald wordt veilig kan worden ingehaald.

Hierbij speelt de onderlinge tussenruimte een belangrijke rol.

Daarbij is o.a. van belang:

- het soort verkeersdeelnemer, dat wordt ingehaald (kinderen, bejaarden, gehandicapten)
- het beschikbare weggedeelte
- het overige verkeer
- de snelheid van de weggebruiker die wordt ingehaald
- de snelheid waarmee de bestuurder zelf rijdt
- de weersgesteldheid en het uitzicht

Bij het inhalen moet de bestuurder uitwijken op het moment dat hij nog enige tijd rechtuit rijdt voordat hij de achterzijde van het in te halen voertuig bereikt.

De inhaalmanoeuvre in een vloeiende lijn uitvoeren.

Nadat de bestuurder in de buitenspiegels heeft geconstateerd dat de achterzijde ruim voldoende voorbij de voorkant van de ingehaalde weggebruiker is, gaat hij in vloeiende lijn naar rechts.

Wegsituaties waarbij inhalen gevaarlijk is, vooral van voertuigen op meer dan twee wielen zijn o.a.:

- onoverzichtelijke kruispunten die bestaan uit wegen van gelijke orde waarbij het verkeer niet wordt geregeld door verkeerslichten
- kruispunten op voorrangswegen waarop het uitzicht naar een zijweg van rechts belemmerd wordt door het in te halen voertuig
- onoverzichtelijke bochten en hellingen, tenzij de rijbaan in rijstroken is verdeeld en de bestuurder bij het inhalen niet op een voor de tegenliggers bestemde rijstrook komt
- overwegen die slechts zijn voorzien van een knipperlichtinstallatie

Juist in deze situaties kan de inhalende bestuurder met ander verkeer worden geconfronteerd.

Vorbijgaan

Bij het voorbijgaan gelden de volgende bijzonderheden:

- uitwijken in vloeiende lijn zodat, in ieder geval voordat het betreffende obstakel is bereikt, in rechte lijn gereden wordt
- zo nodig op tijd stoppen zodat daarna weer in vloeiende lijn verder kan worden gereden
- zodra het obstakel voorbij is gereden, in vloeiende lijn naar rechts gaan

Tijdens het voorbijgaan voldoende tussenruimte (ruimtekuksen) houden.

Bij meerdere obstakels op betrekkelijk korte afstand van elkaar gaat de bestuurder niet onnodig steeds weer naar rechts, tenzij dit nodig is i.v.m. bijvoorbeeld tegemoetkomend verkeer.

[Het wisselen van rijstrook of het zijdelings verplaatsen dient vloeiend te gebeuren.](#)

Bij een (verplichte) rijstrookwisseling moet de manoeuvre op tijd worden uitgevoerd.

Bij meerdere rijstroken naast elkaar voor verkeer in dezelfde richting, moet de bestuurder in een bocht de gekozen rijstrook blijven volgen. Na de bocht en nadat enige tijd rechtuit is gereden eventueel van rijstrook wisselen.

Het wisselen van rijstrook of de te maken zijdelingse verplaatsing wordt in vloeiende lijn uitgevoerd.

Snelheid

[Het inhalen gebeurt met zo'n snelheid dat de duur van de manoeuvre beperkt blijft.](#)

[Bij het voorbijgaan van obstakels de snelheid aanpassen aan de situatie.](#)

Inhalen

Als een inhaalmanoeuvre traag wordt uitgevoerd kan gevaar ontstaan voor het overige verkeer, met

name op rijbanen met verkeer in beide richtingen. Door te traag rijden wordt namelijk langer dan nodig is gebruikgemaakt van het weggedeelte bestemd voor het tegemoetkomend verkeer. Toch zal rekening gehouden moeten worden met het beperkte acceleratievermogen van het voertuig. Enige hinder is voor het achteropkomende verkeer niet altijd te vermijden.

De bestuurder moet ook rekening houden met de snelheid waarmee gereden wordt; dit in relatie tot de te bewaren tussenruimte (ruimtekuksen). Dit geldt vooral bij fietsstroken waarop verkeer aanwezig is. Naarmate de tussenruimte beperkter is, met een geringer snelheidsverschil inhalen. Dit geldt in het bijzonder ten aanzien van kwetsbare weggebruikers.

Vooraf voertuigen op twee wielen zijn minder stabiel, zeker als deze bereden worden door o.a. bejaarden, kinderen en mindervaliden. Bij het inhalen van deze bestuurders is, afhankelijk van de beschikbare tussenruimte, een afgestemde snelheid nodig.

Voorbijgaan

In verband met de snelheid zijn bij het voorbijgaan de volgende aspecten van belang:

- rijbaanbreedte, uitzichtmogelijkheden en aanwezigheid/gedrag van andere weggebruikers maken snelheidsvermindering vaak nodig
- als de gewenste tussenruimte (ruimtekuksen) niet haalbaar is, wordt de snelheid nog meer verminderd

Rijstrook wisselen

Als bij het rijstrook wisselen de snelheid voldoende is afgestemd op het overige verkeer, mag van rijstrook worden gewisseld.

Reageren op overige tekens

[Niet inhalen als dat verboden is door verkeerstekens.](#)

De bestuurder houdt ook rekening met andere tekens op borden, zoals bij voetgangersoversteekplaatsen, gevaarlijke kruispunten en bochten. Tevens de op het wegdek aangebrachte verkeerstekens respecteren.

Bij het voorbijgaan geldt dat de bestuurder soms in strijd met een verkeersteken moet handelen. Het gaat dan om uitzonderlijke gevallen, waarbij de doorstroming in het geding is. Daarbij moet hinder voor anderen tot een minimum worden beperkt. Bijvoorbeeld: de geparkeerde vrachtauto die staat te lossen naast een doorgetrokken streep.

[Niet van rijstrook wisselen als dit verboden is door verkeerstekens.](#)

De bestuurder houdt hierbij ook rekening met andere tekens zoals een vooraanduiding van een wegversmalling.

Geven van / reageren op signalen

[Als het inhalen/voorbijgaan een belangrijke zijdelingse verplaatsing met zich meebrengt, richting aangeven.](#)

Een belangrijke zijdelingse verplaatsing is van veel factoren (soort obstakel, rijbaanbreedte e.d.) afhankelijk. Hierbij is richting aangeven niets anders dan communiceren met andere weggebruikers. Het richting aangeven moet dan ook niet vaker en/of langer duren dan nodig is.

Op tijd richting aangeven nadat is gekeken of veilig kan worden ingehaald.

'Op tijd' betekent hier: op zo'n tijdstip dat nog rechtuit wordt gereden en ander verkeer in een vroeg stadium geïnformeerd wordt over de inhaalmanoeuvre. Kort na het richting aangeven beginnen met het inhalen.

Voordat wordt teruggegaan naar de juiste plaats op de rijbaan richting aangeven.

Het richting aangeven wordt beëindigd als de zijdelingse verplaatsing is voltooid.

[Vóór het wisselen van rijstrook richting aangeven.](#)

De bestuurder geeft richting aan nadat is gekeken of de rijstrookwisseling zonder gevaar of hinder voor

andere weggebruikers kan worden uitgevoerd en vóór van rijstrook wordt gewisseld.
Richting aangeven beëindigen zodra de rijstrookwisseling is voltooid.

Als van rijstrook moet worden gewisseld bij intensief verkeer, bijvoorbeeld bij een rijbaanversmalling, vraag dan ruim op tijd hiervoor de gelegenheid door eerder gebruik van de richtingaanwijzer. Het aangeven van richting mag nooit leiden tot het afdwingen van ruimte.

Vertragen, remmen, stoppen

[Als de omstandigheden dit eisen, op tijd afremmen en zo nodig stoppen.](#)

Het afremmen steeds op de betreffende situatie afstemmen.

3.6 Gedrag nabij en op bijzondere weggedeelten

Bijzondere weggedeelten zijn weggedeelten die als gevolg van hun functie en/of inrichting duidelijk afwijken van andere weggedeelten.

Van bestuurders die een dergelijk weggedeelte naderen c.q. berijden, wordt doorgaans ook een ander, meer op die bijzondere situatie afgestemd rijgedrag verlangd.

In deze procedure worden als bijzondere weggedeelten omschreven:

- in- /uitrit
- erf
- overweg
- voetgangersoversteekplaats
- tram-/bushalte
- rotonde

In- /uitrit

Het berijden van een in- /uitrit geldt als een bijzondere manoeuvre.

Bij deze manoeuvre kan de bestuurder geconfronteerd worden met:

- verkeer dat van links of rechts nadert
- tegemoetkomend en achteropkomend verkeer
- verkeer links en rechts van het voertuig
- verkeer dat de uitrit wil inrijden
- verkeer dat de inrit wil uitrijden

Als wordt weggereden vanuit een situatie die op een in- /uitrit lijkt, dan handelen als bij een in- /uitrit.

Belangen andere weggebruikers

Het overige verkeer niet hinderen.

Daarbij is het niet van belang waar dit verkeer zich bevindt, vanuit welke richting het nadert of tot welke categorie verkeersdeelnemers het behoort.

Kijkgedrag

Goed letten op van links-, rechts- of tegemoetkomend verkeer.

Dat geldt ook voor het verkeer op bijvoorbeeld het fiets- of voetpad.

Bij het oprijden van de rijbaan, via de spiegels/camera het achteropkomend verkeer observeren.

Voor laten gaan

Het overige verkeer voor laten gaan.

Als in- en uitrijdende bestuurders tegelijkertijd de in- /uitrit willen gebruiken, dan laat de inrijdende bestuurder de uitrijdende bestuurder voorgaan.

Dit bevordert de doorstroming en zal het inrijden vergemakkelijken.

Plaats op de weg / plaats van handeling

Bij het verlaten van de uitrit zo spoedig mogelijk in vloeiende lijn de juiste plaats op de rijbaan innemen.

De bestuurder moet bij het naar rechts gaan de bocht zó maken, dat in één vloeiende beweging de juiste plaats op de rijbaan wordt ingenomen, ongeacht de wegsituatie en de ligging van de uitrit ten opzichte van de doorgaande weg.

Behalve als opstellen tussen de kruisende verkeersstromen mogelijk is, (bijvoorbeeld bij gescheiden rijbanen) moet de bestuurder pas de weg oprijden als kan worden doorgereden en het kruisende weggedeelte kan worden vrijgemaakt.

Bij het inrijden van de inrit handelen zoals bij het afslaan is omschreven.

Snelheid

Het berijden van een in- /uitrit gebeurt met een veilige snelheid.

Geven van / reageren op signalen

Als naar links of rechts de weg wordt opgereden, op tijd richting aangeven.

Als naar links of rechts de inrit wordt ingereden, op tijd richting aangeven.

De bestuurder stelt de richtingaanwijzer buiten werking zodra de juiste plaats op de rijbaan is ingenomen.

Vertragen, remmen, stoppen

Als de omstandigheden dit eisen: op tijd afremmen en zonodig stoppen.

Erf

Een erf heeft vooral een verblijfsfunctie. De wegen binnen een erf zijn niet bestemd voor doorgaand verkeer.

Alle weggebruikers mogen van een erf gebruik maken en hebben in gelijke mate recht op dat gebruik. Zo mogen voetgangers zich binnen een erf overal bewegen.

Binnen een erf is defensief rijgedrag van groot belang. Bestuurders van voertuigen moeten zich voortdurend bewust zijn van het bijzondere karakter van het erf.

De in- en uitgangen van een erf hebben meestal de vorm van een in- en uitrit.

Er zijn ook situaties waarbij de uitgang van een erf op enige afstand van de doorgaande weg is gelegen.

De aansluiting op die doorgaande weg heeft dan het karakter van een kruispunt.

Bestuurders van zware voertuigen moeten erven zoveel mogelijk vermijden.

Belangen andere weggebruikers

De manier van rijden afstemmen op de speciale functie van het erf en op het gedrag van de gebruikers.

Zo laat de bestuurder ten opzichte van andere gebruikers door zijn rijgedrag blijken dat hij rekening met hen wil houden.

Op elke plaats in het erf kan de bestuurder met die andere weggebruikers worden geconfronteerd. Dat kunnen wandelende bejaarden tot spelende kinderen zijn. Zij mogen immers van het gehele erf gebruik maken.

Kijkgedrag

Binnen een erf voortdurend goed opletten.

Belangrijk daarbij is het gezichtsveld zo breed en ver mogelijk te houden.

Alleen dan is het mogelijk om op de juiste manier te reageren. Bijvoorbeeld in geval van een plotseling overstekend kind.

Het kijkgedrag op een erf is hetzelfde als daarbuiten.

Dit wordt omschreven in de examenonderdelen in deze rijprocedure (zoals bijvoorbeeld kijkgedrag bij kruispunten of inhalen).

Voorrang verlenen / Voor laten gaan

De daarop rechthebbende weggebruikers voorrang verlenen of voor laten gaan.

De manier van rijden moet zo zijn, dat aan bovenstaande verplichtingen kan worden voldaan.

Plaats op de weg / plaats van handeling

Zoveel mogelijk rechts rijden.

Dit is mede afhankelijk van de inrichting van het erf.
Aangeraden wordt steeds een plaats op de weg in te nemen die naar omstandigheden zo verantwoord mogelijk is.

Snelheid

Binnen een erf maximaal stapvoets rijden (15 km/uur).

Daardoor is veilig rijgedrag, afgestemd op het voetgangersverkeer mogelijk.
Door stapvoets te rijden heeft de bestuurder de mogelijkheid om op juiste manier te reageren op datgene waarmee hij wordt geconfronteerd en krijgen andere weggebruikers de gelegenheid te reageren op de situatie.

Reageren op overige tekens

Verkeerstekens die volgens wettelijk voorschrift moeten worden opgevolgd, in acht nemen.

Het is belangrijk dat vooral bestuurders van motorvoertuigen zich realiseren dat ze een bijzonder weggedeelte binnenrijden.
Het rijgedrag zal hier dan ook voortdurend op moeten worden afgestemd.

Geven van / reageren op signalen

Op dezelfde manier signalen geven als buiten het erf.

Door het bijzondere karakter van een erf moet extra rekening worden gehouden met signalen van andere weggebruikers.

Vertragen, remmen, stoppen

Bij noodzaak op tijd afremmen en stoppen.

Overweg

Een overweg wordt voorzichtig genaderd en bereden. Ongevallen op een overweg zijn meestal zeer ernstig.

Een overweg kan op verschillende manieren beveiligd zijn. De bestuurder moet zich realiseren dat waarschuwings- en beveiligingsapparatuur defect kan raken.
Het is belangrijk om rekening te houden met het verblindend effect van de laagstaande zon waardoor het rode licht van de overweg geheel onzichtbaar kan worden.

Belangen andere weggebruikers

Er mag geen gevaar/hinder ontstaan/kunnen ontstaan.

Dit geldt in het bijzonder bij aanwezigheid van ander verkeer of op een overweg van bijzondere aard of inrichting (smal, onbeveiligd).

Kijkgedrag

Bij het naderen van een overweg, in een zo vroeg mogelijk stadium, goed opletten.

De bestuurder moet, mede aan de hand van de aanwezige tekens e.d., op tijd vaststellen welk soort overweg genaderd wordt.
Om er zeker van te zijn dat er geen trein in aantocht is, kijkt de bestuurder vóór het oprijden van een overweg goed naar links en naar rechts.

De bestuurder moet nadat een trein is gepasseerd, vóór het oprijden goed opletten of er niet nog een trein van de andere kant nadert.

Voor laten gaan

Bij overwegen laten weggebruikers een spoorvoertuig voorgaan.

Plaats op de weg / plaats van handeling

Stoppen op een overweg is verboden. Deze alleen oprijden als kan worden doorgereden en de overweg geheel kan worden vrijgemaakt.

Als er na de overweg een kruispunt is of er in file wordt gereden, moet de bestuurder ervoor zorgen dat de overweg vrij blijft.

Omdat bij een overweg vaak sprake is van een helling is de kans dat de motor afslaat groter. Het is belangrijk om dit risico zo veel mogelijk te beperken. Denk aan het benutten van het rollend vermogen van het voertuig en zorg ervoor dat het meest kritieke moment van het wegrijden op enige afstand van de overweg ligt.

Snelheid

Een overweg met aangepaste snelheid naderen en oprijden.

Dit geldt vooral bij niet- of minder goed beveiligde overwegen. Aanpassen van de snelheid houdt o.a. verband met:

- de aard van de overweg (al dan niet beveiligd)
- het uitzicht
- oneffenheid van het wegdek
- de rijbaanbreedte

Reageren op verkeerslichten en aanwijzingen

Gevolg geven aan verkeerslichten.

Het teken van de begeleider van een spoorvoertuig opvolgen.

Bij automatische halve overwegbomen (AHOB) gaat het rode licht pas uit nadat de bomen helemaal omhoog zijn gebracht. Pas dan mag worden opgereden. In andere situaties mag een overweg pas worden opgereden wanneer het rode licht gedoofd is.

Een geel knipperlicht (eventueel met pijl) duidt op een gevaarlijk punt. Voorzichtigheid is dan geboden. Het stopteken van een begeleider kan worden gegeven met een bord, rode vlag of rode lamp.

Bij driekleurige verkeerslichten met daarin een pijl gelden de normale verplichtingen voor de aangegeven richting.

Reageren op overige tekens

Gevolg geven aan verkeerstekens.

De bestuurder moet rekening houden met andere verkeerstekens, bijvoorbeeld tekens die een waarschuwend karakter hebben.

Elke bewaakte overweg is voorzien van een belsignaal.

Met name in geval van dichte mist e.d., wordt de bestuurder via dat belsignaal extra geattendeerd op de aanwezigheid van een overweg als een trein nadert.

Op tijd op het belsignaal reageren, betekent dat rustig kan worden afgeremd.

Ook in minder overzichtelijke situaties kan de naderende bestuurder via een belsignaal voor een overweg worden gewaarschuwd.

Geven van / reageren op signalen

Remlichten en/of knipperende waarschuwingslichten van andere voertuigen vragen om extra aandacht.

Vertragen, remmen, stoppen

Als de omstandigheden dit eisen: op tijd afremmen en zonodig stoppen.

Bij het afremmen moet de bestuurder zich steeds bewust zijn van het bijzondere karakter van een overweg.

Afhankelijk van de situatie kunnen zich door te laat of niet op juiste manier afremmen ontwikkelingen voordoen, welke juist op een overweg ongewenst of gevaarlijk zijn.

Voetgangersoversteekplaats

Een voetgangersoversteekplaats wordt voorzichtig genaderd en bereden.

Voetgangers zijn in het huidige verkeer uiterst kwetsbaar. Daarom zijn beschermende maatregelen nodig. Eén daarvan is het aanleggen van oversteekplaatsen voor voetgangers en bestuurders van gehandicaptenvoertuigen.

Het staat de voetganger en de bestuurder van een gehandicaptenvoertuig vrij om van de oversteekplaats gebruik te maken. Alleen als van een voetgangersoversteekplaats gebruik wordt gemaakt, kan van de beschermende werking geprofiteerd worden.

Belangen andere weggebruikers

Een voetgangersoversteekplaats voorzichtig naderen.

De bestuurder nadert een voetgangersoversteekplaats voorzichtig. Hierdoor maakt hij duidelijk dat hij voetgangers en/of bestuurders van een gehandicaptenvoertuig die van die oversteekplaats gebruik (willen) maken heeft opgemerkt en dat hij rekening met hen houdt.

Zulk rijgedrag attendeert ook achteropkomende bestuurders zodat ook zij op tijd hun manier van rijden kunnen aanpassen.

Bepaalde handelingen worden op of nabij een voetgangersoversteekplaats extra voorzichtig uitgevoerd. Zo moet de bestuurder een voertuig dat stilstaat voor een oversteekplaats om een andere reden dan voetgangers voor te laten gaan, heel voorzichtig voorbij rijden.

Kijkgedrag

Als de bestuurder een voetgangersoversteekplaats nadert moet hij goed opletten.

Ook hier moet de bestuurder rekening houden met mogelijke dode hoeken (bijvoorbeeld spiegels die het uitzicht beperken). In combinatie met de te rijden snelheid kan dan zo nodig op tijd snelheid worden vermindert of worden gestopt.

De bestuurder kijkt ook naar de situatie naast en achter het voertuig om eventueel te kunnen reageren op afwijkend gedrag van anderen.

Vooral voetgangers of bestuurders van een gehandicaptenvoertuig die zich op korte afstand van de voetgangersoversteekplaats bevinden, krijgen extra aandacht.

Uit hun gedrag en manier van kijken, kan de bestuurder misschien afleiden of zij al dan niet op het punt staan via die oversteekplaats over te steken.

Voor laten gaan

Voetgangers en bestuurders van een gehandicaptenvoertuig die op een oversteekplaats oversteken of kennelijk op het punt staan over te steken, voor laten gaan.

Snelheid

Een voetgangersoversteekplaats wordt met een veilige snelheid genaderd.

Het is hierbij belangrijk dat door de manier waarop bestuurders naderen, bij weggebruikers die willen oversteken de indruk ontstaat dat zij inderdaad ook de gelegenheid krijgen om veilig over te steken.

Reageren op verkeerslichten en aanwijzingen

Gevolg geven aan verkeerslichten bij voetgangers- en andere oversteekplaatsen.

Het stopteken van de verkeersbrigadier wordt opgevolgd.

Bij (voetgangers)oversteekplaatsen kunnen twee- of driekleurige verkeerslichten zijn geplaatst. Tweekleurige verkeerslichten (geel/rood) zijn vaak geplaatst bij oversteekplaatsen die slechts incidenteel door voetgangers worden gebruikt.

Vertragen, remmen, stoppen

Als de omstandigheden dit eisen, op tijd afremmen en zonodig stoppen.

Er zijn ook oversteekplaatsen die niet zijn uitgevoerd als voetgangersoversteekplaats. Deze plaatsen zijn gemarkeerd door kanalisatiestrepen en er staan soms verkeerslichten. De bestuurder moet zijn weggedrag ook op deze situatie afstemmen.

Tram-/bushalte

Een tram-/bushalte is aangelegd ten behoeve van in- en uitstappende passagiers.

De halteplaats is aangeduid met een bord (tram-/bushalte).

Een tram-/bushalte kan zowel rechts langs de rijbaan als langs een verkeersheuvel midden op de rijbaan liggen.

In dat laatste geval moeten de in- of uitstappende passagiers de rijbaan oversteken om van of naar het voetpad of de tram/bus te gaan.

Vaak is het gehaaste gedrag van passagiers hierbij oorzaak van gevaarlijke situaties.

Belangen andere weggebruikers

Tijdens het voorbijrijden van een tram-/bushalte, vooral bij grotere concentraties wachtende mensen, rekening houden met (onverwachte) situaties die gevaar kunnen opleveren.

De bestuurder stemt zijn manier van rijden af op de wegsituatie.

In-/uitstappende passagiers lopen vaak onoplettend de rijbaan op. Vooral bij grote drukte en weinig ruimte kunnen kinderen en bejaarden gemakkelijk van het voetpad of trottoir raken.

Bij aanwezigheid van één of meerdere trams of bussen bij de halteplaats, rekening houden met de mogelijkheid dat passagiers plotseling vóór of achter tram of bus de weg oplopen.

Kijkgedrag

Goed opletten bij het naderen/voorbijrijden van een tram-/bushalte.

Dit geldt vooral bij smallere rijbanen en/of minder grote opstelruimten voor wachtende personen.

Als bij een halteplaats een tram, bus of ander voertuig stilstaat, let dan op in-/uitstappende passagiers. Door allerlei oorzaken is hun aandacht vaak op andere zaken gericht dan het verkeer.

Dit en andere factoren, zoals gehaast gedrag e.d., kan tot gevaarlijke situaties leiden.

Wees ook bedachtzaam op het weggrijden van tram of bus.

Observeer het achteropkomend verkeer met de spiegels/camera.

Voor laten gaan

Bij het voorbijrijden van een stilstaande tram of bus de passagiers gelegenheid geven in of uit te stappen.

Een bestuurder van een bus die binnen de bebouwde kom met zijn richtingaanwijzer te kennen geeft weg te willen rijden, de gelegenheid geven.

In-/uitstappende passagiers moeten, als zij zich op de rijbaan bevinden, die rijbaan ongehinderd kunnen oversteken.

De bestuurder van de bus moet de gelegenheid krijgen om te kunnen weggrijden.

Houd hierbij rekening met de omvang van de bus en de ruimte die dit voertuig nodig heeft ook als de bus van voren genaderd wordt.

Plaats op de weg / plaats van handeling

Bij het voorbijrijden van een tram-/bushalte waar mensen wachten voldoende tussenruimte laten.

Snelheid

Bij het naderen van een tram-/bushalte waar een tram of bus stilstaat en/of wachtende mensen staan de snelheid afstemmen.

Naarmate de tussenruimte minder wordt, met een lagere snelheid rijden.

Geven van / reageren op signalen

Goed reageren op de richtingaanwijzer van de bus bij een bushalte.

Vaak kan door het uitgaan van de remlichten van de bus al worden afgeleid dat de bestuurder van plan is weg te rijden.

Vertragen, remmen, stoppen

Als de omstandigheden dit eisen, op tijd afremmen en zonodig stoppen.

Niet zonder dat het nodig is op zo'n manier remmen dat daardoor gevaar of hinder voor het overige verkeer ontstaat of kan ontstaan.

Zo wordt ook het achteropkomend verkeer op tijd geïnformeerd.

Rotonde

Een rotonde is een knooppunt van wegen (anders dan een kruispunt) waarop het verkeer in een rondgaande beweging verwerkt wordt.

Een rotonde wordt aangegeven door een verkeersbord.

Op een rotonde zijn tegenliggers in theorie uitgesloten.

Op rotondes is vooral de inrichting en het gewenste gedrag afwijkend. Juist dát aspect maakt van zo'n traditionele rotonde een bijzonder weggedeelte.

Belangen andere weggebruikers

Geen gevaar of onnodig hinder voor andere weggebruikers veroorzaken.

Dit geldt ten opzichte van alle verkeer, ongeacht waar het verkeer zich bevindt of vanuit welke richting dat nadert.

Kijkgedrag

Bij het naderen, oprijden, berijden en verlaten van de rotonde goed opletten.

Op en voor een rotonde moeten een groot aantal handelingen worden uitgevoerd. Daarbij zijn vaak andere weggebruikers betrokken. Daarom is het belangrijk dat bestuurders voortdurend alert zijn op veranderende verkeerssituaties.

De bestuurder van een groot voertuig moet zich altijd bewust zijn van de beperkingen met betrekking tot het observeren van het voor, naast en achter het voertuig gelegen weggedeelte (dode hoeken) en het verkeer dat daar (eventueel) rijdt. Dat kan door de situatie goed te observeren door regelmatig te kijken in alle gewenste richtingen.

Naderen

Als de bestuurder een rotonde nadert, moet hij in een zo vroeg mogelijk stadium vaststellen:

- aard van de rotonde (de aanwezigheid van verkeerstekens e.d.)
- of de rotonde door ander verkeer genaderd of bereden wordt
- of er (brom)fietsverkeer is dat van rechts nadert
- de hele situatie op en nabij de rotonde (soort en toestand wegdek, uitzicht, bijzondere omstandigheden e.d.).

De bestuurder kijkt in de spiegels/camera naar de situatie achter en naast het voertuig.

Vlak voor het oprijden van de rotonde kijken om vast te stellen of de rotonde kan worden opgereden.

Oprijden

Hierbij is het belangrijk te weten wat er vlak voor en vooral ook naast en achter het voertuig gebeurt.

Dus: het overige verkeer observeren door naar voren en naar links te kijken en in de spiegels/camera het naast en achterliggende verkeer observeren.

Op de rotonde

Bij het verplaatsen naar een andere rijstrook goed kijken of hierbij andere bestuurders niet gehinderd worden. Vooral in die situaties is het belangrijk dat het weggedeelte achter en naast het voertuig regelmatig wordt gecontroleerd.

Door in de spiegels/camera en de dode hoek te kijken kan de bestuurder zien of hij op dat moment niet rechts of links wordt ingehaald.

Dat kijken moet zo gebeuren dat het wordt afgestemd op de situatie en ook de dode hoek in z'n geheel geobserveerd kan worden zonder dat daarbij te lang of te ver over de schouder wordt gekeken. Door het onjuist observeren van de dode hoek kan ongewenste koersverandering optreden. Bovendien ziet de bestuurder dan niet wat er vóór het voertuig gebeurt.

Bij het verlaten

Bij het verlaten van de rotonde moet de bestuurder extra kijken naar de dode hoeken. Vooral bij fietsstroken, vrij liggende (brom)fietspaden en voetpaden.

Voorrang verlenen / Voor laten gaan

[Voor het oprijden van en bij het berijden van een rotonde wordt aan de wettelijke voorrangverplichtingen voldaan.](#)

De bestuurder laat bij het verlaten van de rotonde het verkeer dat de rotonde blijft volgen voorgaan. Denk hierbij ook aan het verkeer op een vrij liggend fietspad.

Plaats op de weg / plaats van handeling

[De rijrichting, de wegconstructie, de voertuigconfiguratie en de verkeersintensiteit zijn bepalend voor de te volgen rijstrook en de plaats op de rijbaan.](#)

Suggestiestroken (zonder symbolen) en fietsstroken (onderbroken strepen) in principe niet berijden. Bij afslaan kunnen andere normen gelden. Deze zijn opgenomen bij het onderdeel kruispunten.

Als rotondes net zoals de toe leidende weg **niet** zijn voorzien van vakindeling met pijlen:

Bij het verlaten van de eerste afslag

- op tijd op de toe leidende weg de meest rechterijstrook gaan berijden
- bij nadering van de rotonde de handelingen verrichten die vóór het afslaan naar rechts moeten worden uitgevoerd
- vanuit deze positie de rotonde oprijden, volgen en verlaten

Bij het verlaten van de tweede of volgende afslagen

- op tijd op de toe leidende weg de meest rechterijstrook gaan berijden
- vanuit die positie de rotonde oprijden
- zodra de afslag direct voor de gekozen afslag is gepasseerd de handelingen verrichten die vóór het afslaan naar rechts moeten worden uitgevoerd
- de rotonde verlaten

Deze procedure is niet altijd van toepassing:

- op een asymmetrische rotonde
- op rotondes met verkeerslichten
- bij rijstroken voorzien van pijlen

Als het niet mogelijk is deze procedure te volgen, de manier van rijden afstemmen op de situatie. Het berijden van de rotondes moet vloeiend gebeuren.

Snelheid

[Vlakkig en op de rotonde de snelheid zo regelen dat alle handelingen op een veilige manier kunnen worden uitgevoerd.](#)

Reageren op verkeerslichten en aanwijzingen

[Op een juiste manier reageren op de, voor de gekozen rijrichting bestemde, verkeerslichten.](#)

Bij verkeerslichten waarvan het gele licht knippert extra voorzichtig zijn.

Reageren op overige tekens

Op een juiste manier reageren op tekens op het wegdek en/of andere verkeerstekens.

Als de rijbaan van de toeleidende weg naar de rotonde is verdeeld in rijstroken met daarin pijlen, zo vroeg mogelijk de juiste rijstrook gaan volgen. Dit is vooral afhankelijk van de richting die gekozen wordt.

Ook op de rotonde steeds die rijstrook volgen waarin de pijlen overeenstemmen met de gekozen richting.

Geven van / reageren op signalen

Op tijd richting aangeven als op de rotonde van rijstrook wordt gewisseld of als de rotonde verlaten wordt.

De richtingaanwijzer wordt steeds buiten werking gesteld zodra er van rijstrook is gewisseld of zodra er is afgeslagen.

Als de rotonde genaderd wordt met de bedoeling de eerste afslag op de rotonde te verlaten dan bij nadering van de rotonde richting aangeven naar rechts.

Bij driekwart ronden van de rotonde, op de toe leidende weg op tijd richting aangeven naar links. De richtingaanwijzer buiten werking stellen zodra vanuit voorgesorteerde positie de rotonde is opgereden.

Soms is het zinvol om de richtingaanwijzer in werking te laten, voor een betere communicatie met het andere verkeer. Dit is afhankelijk van o.a. de te volgen rijrichting.

Op rotondes met meer dan één rijstrook voor dezelfde richting kan de bestuurder het richting aangeven zo uitvoeren dat er geen verwarring kan ontstaan bij andere weggebruikers.

Bij nadering van en rijdend op de rotonde is het belangrijk rekening te houden met de door andere bestuurders aangegeven richting.

Vertragen, remmen, stoppen

Als de omstandigheden dit eisen, op tijd afremmen en zonodig stoppen.

Steeds afremmen op een op de situatie afgestemde manier.

3.7 Bijzondere verrichtingen

De bijzondere verrichtingen moeten als bijzondere manoeuvres worden aangemerkt. Bij de uitvoering daarvan wordt dan ook het overige verkeer voor gelaten.

De rijprocedure T kent de volgende bijzondere verrichtingen:

- voorbereidings- en controlehandelingen
- aan- en afkoppelen
- in- en uitstappen
- in een rechte lijn achteruit rijden
- naar een (denkbeeldige) inrit, garage of laad- of losplaats
- keren d.m.v. steken
- hellingproef

Uitvoering

De bestuurder is verantwoordelijk voor een veilige, risicobeperkende en milieubewuste uitvoering van de bijzondere verrichting.

Hij zal zelf van te voren moeten nadenken over de effecten van zijn keuze op de hiervoor genoemde zaken, en moet opletten dat hij bijvoorbeeld geen plek uitkiest met onvoldoende gelegenheid of zicht op het overige verkeer.

Ook is het belangrijk om een uitvoeringskeuze te maken die niet meer belasting voor het milieu oplevert dan nodig is. Denk hierbij aan een oplossingsvariant waarbij bijvoorbeeld zo min mogelijk (met een stationair draaiende motor) gewacht hoeft worden of waarbij de omgeving niet onnodig belast wordt met motorlawaai.

Voor en tijdens de uitvoering van elke bijzondere verrichting moet de bestuurder er zich ook van overtuigen dat deze kan worden uitgevoerd zonder het overige verkeer onnodig te hinderen of schade te veroorzaken. De manier van kijken wordt daarbij afgestemd op het soort verrichting dat wordt uitgevoerd en de concrete situatie die op dat moment aan de orde is.

Draaien van het stuur als het voertuig stilstaat moet worden voorkomen.

Vorbereidings- en controlehandelingen

De voorbereidings- en controlehandelingen worden samen als één bijzondere verrichting aangemerkt. Deze verrichtingen omvatten al die handelingen die uitgevoerd moeten worden om vast te stellen of de voertuigcombinatie goed onderhouden is en of met de rit kan worden begonnen.

In het kader van veilig en kosten- en milieubewust rijgedrag moet de bestuurder bekend zijn met de functie(s) van de diverse bedieningsorganen, voertuigonderdelen, controlelampjes, meters, schakelaars, navigatiesysteem e.d. en de plaats waar deze zich bevinden.

Het is voor de bestuurder belangrijk een bepaalde vaardigheid te bezitten in het uitvoeren van die handelingen. Een veilig, kostenbewust en energiezuinig rijgedrag begint al bij de planning en voorbereiding van een rit.

Deze controle omvat de volgende onderwerpen:

- certificaat van overeenstemming (CvO)
- constructieplaat (aanhangwagen)
- afmetingen
- gewichten
- laadvermogen
- soort lading

De bestuurder moet de relevante gegevens aan de hand van de voertuigbescheiden kunnen opzoeken en vaststellen.

Algemeen

Proefremmen met de bedrijfsrem na het weggrijden bij geringe snelheid.

Controle buiten het voertuig (LBT)

- lekkages en evt. obstakels onder en om het voertuig
- carrosserie, plaatwerk, ruiten en ruitenwissers en ruitensproeiervloeistof
- spiegels/camera's
- banden, velgen, wielmoeren
- reflectoren en markeringsborden

- koelvloeistof en koppelingsvloeistof
- motorolie (als er geen elektronische registratie op het dashboard is)
- de accu
- de stuurinrichting
- brandstof
- veersysteem incl. bevestigingen (als deze aanwezig is)
- vergrendeling motorkap
- stofkapjes op de (lucht/hydrauliek) aansluitingen
- luchtdroger en condenswater
- laad- en losmiddelen
- verlichting, richtingaanwijzers en remlichten
- waarschuwingslichten

Controle in het voertuig (LBT)

- instellen van de zitplaats en het stuur voor een juiste stuurhouding
- afstellen van de spiegels en de veiligheidsgordel
- uitzicht vrij en ruiten (schoon en heel)
- starten van de motor
- claxon
- remmen controleren op druk
- instrumentencontrole
- ruitenwissers en ruitensproeier
- verwarming, ventilatie en evt. airconditioning
- boordgereedschap, reservelampen en zekeringen op aanwezigheid
- losliggende voorwerpen in de cabine

Voor het beantwoorden van vragen m.b.t. voertuigafhankelijke gegevens mag de bestuurder de bijbehorende handleiding raadplegen.

Controle van de aanhangwagen

- banden, velgen, wielmoeren en wieldeksels, ophanging reservewiel
- (mechanische) parkeerrem (als deze aanwezig is) of wielkeggen
- carrosserie
- laad- en losmiddelen
- visuele controle van de werking van de reminrichting
- lekkages en evt. obstakels onder en om het voertuig

Controle belading van de aanhangwagen

- sluiting
- bevestiging en sluiting van (eventueel) afdekzeil
- inzicht tonen in de veiligheidseisen m.b.t. de belading en stopmateriaal (de soort en de plaats van de lading zijn van invloed bij het voorkomen van kantelgevallen)
- in het bijzonder aandacht voor de belading van de middenasaanhangwagens en aanhangwagens met stijve dissel i.v.m. de koppelingsdruk

Het op juiste en veilige manier aan- en afkoppelen van de aanhangwagen

Starten vanuit parkeerstand:

- zet de LBT recht voor de triangel/dissel
- koppeling open zetten (zo nodig), kijken of er een stuurcorrectie nodig is
- zo nodig rangeerventiel lossen (triangel vrij zetten)
- rustig aankoppelen/onder de koppeling rijden, dan eerst de voetrem los (geen druk meer op de koppelingspen), vervolgens de parkeerrem van de LBT vastzetten
- controleer juiste stand van de borgingsveiligheid, slangen aankoppelen en stroomleiding aansluiten
- steunpoten omhoog brengen (zo nodig)
- wielkeggen verwijderen en opbergen en/of mechanische handrem lossen. Bij het gebruik van middenasaanhangwagens heeft het de voorkeur om wielkeggen te gebruiken omdat bij gebruik van de mechanische handrem de borging wordt bemoeilijkt.
- (controleer de kentekenplaat), verlichting en de richtingaanwijzers
- controleer de controlelampjes en de (lucht) druk van het remsysteem van de combinatie
- profremmen: vooruit rijden en middels de bedrijfsrem controleren of de aanhangwagen goed mee remt, controleer met behulp van de manometers het eventuele luchtverlies en visueel

lekkages van slangen

Afkoppelen moet op een **veilige plaats** gebeuren (middenaanhangwagen, ondergrond, temperatuur).

- verlichtingskabel loskoppelen (niet aan het snoer trekken), (lucht- en/of hydrauliek-)slangen loskoppelen
- stofkapjes van de (lucht- of hydrauliek)) aansluitingen sluiten
- er voor zorgdragen dat de slangen niet geknikt worden en niet de grond raken –als de aanhangwagen niet is uitgerust met veerremcilinders, mechanische handrem vastdraaien en/of wielkeggen plaatsen
- bij een middenas-aanhangwagen steunpoten laten zakken
- koppelingsspen/borging omhoog zetten
- LBT losrijden

Het op juiste en veilige manier in- of uitstappen

Voordat de bestuurder uitstapt de parkeerrem in werking stellen. Bij zowel het in- als uitstappen moet de bestuurder de daarvoor bestemde handvatten en alle treden gebruiken.

Bij het uitstappen is springen gevaarlijk i.v.m. spierscheuringen. Een groot deel van de arbeidsongeschiktheid is het gevolg van letsels door uitspringen. Bij zowel in- als uitstappen, het portier zo openen dat er geen gevaar of hinder voor het overig verkeer kan ontstaan. Het portier meteen weer sluiten.

Het behoorlijk in rechte lijn achteruitrijden tot een aangegeven punt

Het voertuig stilzetten evenwijdig aan en op redelijke afstand van de rijbaankant. Daarbij de voorwielen in 'rechtuit stand'. Vervolgens recht achteruit rijden, waarbij zo weinig mogelijk wordt gestuurd. Bij achteruitrijden met een 'gestuurde' aanhangwagen is dat niet altijd mogelijk. Het schuren van de banden langs de trottoirbanden moet de bestuurder voorkomen.

Het behoorlijk achteruit rijden naar een (denkbeeldige) inrit, garage of laad- of losplaats

De bestuurder bepaalt aan de hand van de omstandigheden ter plaatse of hij de insteek van links dan wel van rechts wil beginnen. Deze verrichting kan op vlakke dan wel bij op- en aflopende weggedeelten worden uitgevoerd. Als gebruik wordt gemaakt van een helling, denk dan aan het voorkomen van schades aan steunpoten, stootbalken en carrosserie.

Het op de juiste manier keren d.m.v. steken

Keren met gebruikmaking van een zijstraat. Daarbij steekt de bestuurder de aanhangwagen achterwaarts in een zijstraat om daarna weer weg te rijden in de gewenste richting.

Het voertuig op een helling stilzetten en weer optrekken

Stilzetten zoals in deze procedure is omschreven. Voetrem vasthouden en in de wegrijdversnelling schakelen. Zo nodig de parkeerrem in werking stellen en zo mogelijk ontgrendeld vasthouden waarna de voetrem losgelaten kan worden. In een vloeiende lijn, zonder schokken wegrijden en opschakelen in de aangepaste versnellingen. Hierbij handelen zoals in het onderdeel wegrijden / stilzetten is beschreven. Na het wegrijden door middel van de spiegels observeren en de snelheid hierbij afstemmen op het overige verkeer.

Handelingen uit te voeren na beëindiging van de rit

- motor afzetten
- de benodigde veiligheidsmaatregelen treffen, waaronder parkeerrem, sleutels uitnemen en deuren afsluiten.

Examen technische toepassing

In de Rijprocedure T wordt het meest wenselijke rijgedrag omschreven. Dat gebeurt in hoofdstukken, examenonderdelen en onderwerpen van beoordeling.

Het CBR beoordelingssysteem kenmerkt zich door een beoordeling per examenonderdeel. Een compensatiemogelijkheid tussen de verschillende examenonderdelen is technisch niet mogelijk. In de examentechische toepassing van de Rijprocedure T is echter wel de mogelijkheid gecreëerd om rekening te houden met het totaalbeeld van de prestatie. Dit biedt voldoende aanleiding om in voorkomende gevallen het totaalbeeld te laten prevaleren.

Hoofdstuk 1 gaat over de technische bediening van het voertuig, waarbij de noodzakelijke handelingen volkomen automatisch en vloeiend uitgevoerd moeten worden. Hierbij moet zeker rekening gehouden worden met de voertuigconstructie, soort lading en de manier van belading.

Hoofdstuk 2 gaat over verkeersinzichtelijk, aangepast/besluitvaardig en sociaal/defensief gedrag dat positief is afgestemd op de gedragingen van andere weggebruikers. Vanwege de grootte van het voertuig en de beperkingen ervan moet rekening worden gehouden met de belangen van andere weggebruikers. De kandidaat moet een bepaalde houding - mentaliteit - bezitten om verantwoord met een LBT of MMBS aan het verkeer te kunnen deelnemen.

Hoofdstuk 3 bestaat uit examenonderdelen die betrekking hebben op de toepassing van de verkeersregels en het uitvoeren van de bijzondere verrichtingen. Kennis, inzicht en het praktisch toe kunnen passen van de verkeersregels is hier nadrukkelijk vereist. Daarnaast moet de kandidaat de bijzondere verrichtingen veilig en vloeiend kunnen uitvoeren.

Elk examenonderdeel wordt omschreven door middel van onderwerpen van beoordeling. Deze examenonderdelen vormen samen de basis van het binnen het CBR geldende beoordelingssysteem. De kandidaat zal het onderlinge verband tussen kennis, inzicht en vaardigheden moeten laten zien om een positief resultaat te bereiken.

Hiervoor is een hoog (z.g. 'geautomatiseerd') beheersingsniveau vereist.

De Rijprocedure is geheel toe te passen door de opleiding. Het voert echter te ver om alle aangehaalde aspecten bij het examen te betrekken. De examinerator zal onderscheid moeten maken tussen datgene wat meer voor de opleiding van belang is en dat wat bij de beoordeling hoort.

In de examenpraktijk wordt de examinerator geconfronteerd met gedrag dat afwijkt van de Rijprocedure. Herkenning daarvan gebeurt op basis van wat er in deze procedure is opgenomen. De Rijprocedure geeft echter niet aan hoe er, beoordelingstechnisch gezien, moet worden omgegaan met afwijkend gedrag. Daarin voorziet deze examen technische toepassing.

Bij de beoordeling van een examenonderdeel, worden alle relevante onderwerpen van beoordeling betrokken, ook de onderwerpen uit hoofdstuk 1 en 2.

In deze richtlijn wordt per examenonderdeel aangegeven welke onderwerpen van beoordeling daarbij essentieel zijn.

De mate waarin niet of niet goed uitgevoerde handelingen bij de beoordeling een rol spelen, is afhankelijk van een aantal factoren (AEX):

- de aard
- de ernst
- het aantal malen

Met de 'aard' wordt de concrete handeling of nalatigheid bedoeld.

Met 'ernst' wordt bedoeld de mate waarin bij de uitvoering van een handeling - of het niet voldoen aan een bepaalde verplichting - wordt afgeweken van het voorgeschreven gedrag.

Bij het 'aantal malen' is het belangrijk dat de betreffende handeling, in relatie tot het examenonderdeel, vaak of minder vaak in het examen aan de orde komt of kan komen.

Bij de beoordeling van het rijgedrag wordt rekening gehouden met:

- ingewikkelde verkeerssituaties
- beperkingen van het eigen voertuig
- het verkeersinzicht van de kandidaat en het vermogen dat inzicht in combinatie met de vaardigheid te kunnen afstemmen op de actuele verkeerssituaties
- een sociaal, defensief en milieubewust verkeersgedrag

- de weg-, weers- en verkeersomstandigheden

Daarbij is het mogelijk dat afwijkend rijgedrag in bepaalde omstandigheden toch als acceptabel wordt beschouwd.

Voor de beoordeling van de rijvaardigheid is zeker het totaalbeeld van het examen van belang. Daarbij staat centraal of het verantwoord is de kandidaat als toekomstig (beroeps)chauffeur zelfstandig aan het verkeer te laten deelnemen.

De examinerator zal dit nadrukkelijk bij zijn eindafweging betrekken.

Daardoor is het mogelijk dat, alhoewel één of misschien zelfs meerdere handelingen onvoldoende zijn uitgevoerd, de algehele prestatie van de kandidaat van dien aard is dat deze toch rijvaardig kan worden verklaard.

Als echter bij de eindafweging alle relevante aspecten zijn betrokken en de examinerator één of meer examenonderdelen als onvoldoende aanmerkt, betekent dit dat de kandidaat gezakt is.

In dat geval wordt bij de notering van de onvoldoende examenonderdelen ook aangegeven welke onderwerpen van beoordeling daartoe aanleiding gaven.

Vanuit de Rijprocedure wordt dus een 'vertaalslag' gemaakt naar het USF.

In de handleiding medewerkers rijvaardigheid en de uitvoeringsvoorschriften T (CCV) staan nog een aantal uitgangspunten met betrekking tot het CBR examensysteem, de beoordeling van rijvaardigheid, de administratieve afhandeling, e.d.

Toepassing hoofdstuk 1

Essentieel zijn:

- bediening koppeling, schakelmechanisme, gastoevoer
- bediening van de remmen
- milieu- en energiebewust rijgedrag
- beheersing voertuig

De omschrijvingen die in dit hoofdstuk staan zijn ook van toepassing op alle in hoofdstuk 3 opgenomen examenonderdelen. Vooral het belang van de soort lading en de manier van belading geeft extra gewicht aan de belangrijkheid van hoofdstuk 1.

In het CBR beoordelingssysteem wordt het rijklaar maken niet apart beoordeeld. Alleen de eventuele gevolgen van het onvoldoende rijklaar maken worden als verwijtbaar gedrag aangemerkt.

Het rijklaar maken en de bediening van het voertuig vormen samen de basis van de vaardigheid om op een juiste en veilige manier aan het verkeer te kunnen deel te nemen. Dit basisgedrag heeft serieuze plaats in de beoordeling waarbij het afwijkend gedrag op dit punt direct in de beoordeling wordt meegenomen. Een kandidaat, die structureel afwijkend gedrag laat zien in het basisgedrag, zal niet kunnen slagen voor het examen.

Hierbij kan het gaan om het vertonen van regelmatig afwijkend gedrag in één examenonderdeel of dezelfde afwijking in meerdere examenonderdelen. Belangrijk blijft of dit afwijkende gedrag ook als verwijtbaar moet worden aangemerkt.

Bediening koppeling

Hierbij geldt dat:

- een juiste dosering noodzakelijk is, vooral bij het wegrijden; het te snel of niet snel genoeg laten opkomen van het koppelingspedaal wordt als onjuist aangemerkt
- het onnodig, of langer dan nodig is, rijden met een geheel of gedeeltelijk ingetrapte koppeling achterwege moet blijven

Bediening schakelmechanisme

Het groene gebied (koppelgebied) van de toerenteller respecteren.

Onjuist schakelen is aan de orde als:

- niet op het juiste moment naar een hogere of lagere versnelling wordt geschakeld
- in een verkeerde versnelling wordt geschakeld
- de kandidaat niet de juiste versnelling, bij de snelheid waarmee op dat moment gereden wordt, weet te vinden
- er sprake is van overbodig op- en terugschakelen

Bediening gastoevoer

Hiervoor geldt dat:

- vooral bij het rijden met lage snelheid een juiste dosering van de gastoevoer noodzakelijk is
- de bediening van het gaspedaal is afgestemd op de te kiezen of gekozen versnelling en het gebruik van de koppeling
- onregelmatig gas geven achterwege moet blijven

Bediening van de remmen

Het betreft hier de technische bediening. Het in een bepaalde situatie niet of te laat afremmen, houdt hiermee geen verband. In die gevallen is het onderwerp vertragen, remmen, stoppen uit hoofdstuk 3 aan de orde.

Met remorganen worden de bedrijfsrem of parkeerrem bedoeld. Ze moeten gebruikt worden zoals is weergegeven in deze procedure.

Voor een juiste bediening geldt dat:

- in gekoppelde toestand wordt geremd
- het remmen gelijkmatig verdeeld moet worden over de benodigde afstand
- de eindschok achterwege blijft
- de uit te oefenen remkracht wordt aangepast aan de toestand van het wegdek
- langdurig remmen met de bedrijfsrem vermeden moet worden

Bediening verlichting en andere (hulp)apparatuur

Als de omstandigheden dit eisen, moet de kandidaat de juiste verlichting en (hulp)apparatuur uit eigen beweging bedienen. Daarbij blijft de aandacht bij het besturen van het voertuig. Is dat niet het geval, dan kan dit snel leiden tot ander verwijtbaar gedrag.

Beheersing van het voertuig

Onvoldoende beheersing is aan de orde wanneer de kandidaat het voertuig onvoldoende beheerst op het gebied van:

- bediening
- stuurbehandeling

Bediening

Bij onvoldoende beheersing gaat het niet alleen om de kandidaat die bij de bediening van koppeling, schakelmechanisme, gastoevoer of remorganen fouten maakt. Het gaat om degene die, als gevolg van een slechte bediening, geen 'meester' is over het voertuig.

Onvoldoende bediening in relatie tot voertuigbeheersing leidt ertoe dat voertuigtechnische handelingen verkeerd worden uitgevoerd. Door bijvoorbeeld onjuist remmen, te laat/vroeg ontkoppelen en niet op tijd schakelen raakt het voertuig bij het afslaan uit de gewenste koers.

Het gaat hierbij niet om een enkel, op zichzelf staand incident, maar om het structureel afwezig zijn van de vaardigheden op het gebied van de bediening. Dit leidt in relatie tot de examenonderdelen ook tot ander verwijtbaar gedrag.

Een dergelijk slechte bediening zal vaak in uiteenlopende situaties (dus bij verschillende examenonderdelen) aan de orde zijn. In geval van onvoldoende bediening wordt het onderwerp van beoordeling bediening/beheersing aangevinkt bij de betreffende examenonderdelen.

Stuurbehandeling

Rugklachten van chauffeurs zijn vaak een gevolg van een onjuiste zit- en stuurhouding. Daarnaast leidt een onjuiste stuurhouding in het algemeen tot een ongewenste stuurbehandeling. De kandidaat moet daarom de 'doorgeefmethode' hanteren en weten waar, in bijzondere gevallen, hiervan afgeweken mag worden.

Het gaat hierbij niet om een enkele, op zichzelf staande stuurbehandeling, maar om het structureel afwezig zijn van de juiste stuurbehandeling. Dit leidt in relatie tot de examenonderdelen ook tot een ander verwijtbaar gedrag.

Onvoldoende stuurvastheid zal tijdens het examen uit een aantal slecht uitgevoerde 'stuurhandelingen' blijken, als de kandidaat in uiteenlopende situaties moeite heeft met het innemen van de juiste plaats op de rijbaan en verplaatsingen vaak niet in vloeiende lijn uitvoert.

Ook kan het bij de niet stuurvaste kandidaat voorkomen dat het voertuig door het kijkgedrag, of bij de bediening (technische of overige) uit de koers raakt.

In geval van onvoldoende stuurvastheid worden naast het onderwerp van beoordeling bediening/ beheersing ook de onderwerpen van beoordeling die hierdoor foutief worden uitgevoerd aangevinkt.

Vanwege het structurele karakter dat bij onvoldoende voertuigbeheersing aanwezig is, zal dat gedrag vaak bij meerdere examenonderdelen voorkomen.

Milieubewust rijgedrag

Als het milieu- en energiebewuste rijgedrag afwijkt van het meest wenselijke zal de examinerator aan de hand van het huidige AEX normeringsysteem deze afwijking wegen. Afwijkend gedrag in het onderwerp van beoordeling milieu- en energiebewust gedrag kan doorslaggevend zijn voor de uitslag van het gehele examen.

Als voertuigbediening en/of rijgedrag structureel in strijd zijn met 'milieu- en energiebewust rijden' dan is sprake van verwijtbaar gedrag en zal dat leiden tot een onvoldoende resultaat.

Toepassing hoofdstuk 2

Ook de hierin opgenomen onderwerpen van beoordeling hebben een algemene strekking. Het gaat om de onderwerpen 'aangepast en besluitvaardig gedrag' en 'belangen andere weggebruikers'. Gedrag dat onder deze onderwerpen valt, moet structureel aan de orde zijn om als verwijtbaar te kunnen worden aangemerkt.

Essentieel zijn:

- aangepast en besluitvaardig gedrag
- belangen andere weggebruikers

Verkeersinzicht wordt niet rechtstreeks bij de beoordeling betrokken. Het ontbreken daarvan zal in de praktijk vaak automatisch leiden tot concreet verwijtbaar ander gedrag bij een onderwerp van beoordeling wat daarop betrekking heeft. Anticiperen op de weg- en verkeerssituaties bepalen voor een groot deel de manier van rijden. Steeds weer eerst stoppen, dan pas kijken en handelen levert hierbij in ieder geval geen positieve bijdrage.

Aangepast en besluitvaardig gedrag

Bij aangepast en besluitvaardig gedrag gaat het om twee verschillende rijkenmerken:

- aangepast rijgedrag
- besluitvaardig rijgedrag

Aangepast gedrag

Aangepast gedrag is het rijden met een zoveel mogelijk aan het andere verkeer, de eigen voertuigbeperkingen en de omstandigheden aangepast tempo. Daarbij wordt ook rekening gehouden met de soort lading en de manier van belading. Het is onmogelijk dit in km/uur uit te drukken. Het verkeersbeeld verandert immers voortdurend. Steeds moet het tempo zijn afgestemd op de actuele verkeers- en wegsituatie.

Ook het bij geen (of weinig) verkeersaanbod rijden met een tempo dat niet overeenstemt met het tempo dat in die situatie met dat voertuig gebruikelijk is, betekent onvoldoende aangepast gedrag.

Daarnaast moet de kandidaat bij de uit te voeren handelingen een zekere vlotheid aan de dag leggen. Vlot wordt in deze echter niet als 'snel' en 'vlug' geïnterpreteerd. De niet-aangepast rijdende kandidaat beweegt zich vaak niet alleen te traag door het verkeer, ook de meeste handelingen (kijken, schakelen, remmen, e.d.) worden vaak te traag uitgevoerd.

Het gaat bij aangepast gedrag niet om de kandidaat die met een te hoge snelheid rijdt en daardoor handelingen die van hem verwacht worden niet op een veilige en verantwoorde manier kan uitvoeren. Dit gedrag valt onder het onderwerp snelheid.

De niet-aangepast rijdende kandidaat wordt tijdens het examen op zijn onjuiste gedrag gewezen, zodat de kandidaat zich verbeteren kan.

Besluitvaardig gedrag

De kandidaat moet over een zekere besluitvaardigheid beschikken.

Uit het hele gedrag moet een bepaalde zekerheid blijken die erop gericht is de verkeersveiligheid en doorstroming positief te beïnvloeden.

De niet-besluitvaardige kandidaat twijfelt regelmatig of bepaalde handelingen nu wel of niet moeten worden uitgevoerd. Vervolgens wordt vaak op een verkeerd moment een manoeuvre ingezet. Dergelijk gedrag zal dan ook dikwijls leiden tot concreet verwijtbaar ander gedrag.

Als de kandidaat niet besluitvaardig is, moet dat blijken uit het gehele rijbeeld.

Vanwege het structurele karakter zal dit gedrag bij meerdere examenonderdelen moeten voorkomen of veelvuldig binnen hetzelfde examenonderdeel om als verwijtbaar te kunnen worden aangemerkt.

Als onvoldoende aangepast of niet voldoende besluitvaardig gedrag aan de orde is, betekent dit een onvoldoende examen.

Behalve het onderwerp van beoordeling aangepast/besluitvaardig gedrag worden ook die onderwerpen van beoordeling aangevinkt die daarvan het gevolg zijn.

Belangen andere weggebruikers

Zowel in hoofdstuk 2 als bij elk van de in hoofdstuk 3 omschreven onderdelen is dit onderwerp opgenomen. In hoofdstuk 2 gaat het om sociaal rijgedrag. In hoofdstuk 3 gaat het vooral om niet of niet volledig geregelde gedragingen in het verkeer.

De kandidaat zal het als vanzelfsprekend moeten beschouwen, dat naast het opvolgen van verkeersregels, ook sociaal rijgedrag nodig is voor veilig wegverkeer.

Zonder aspecten als aangepast en besluitvaardig te kort te doen, moet uit diens gedrag de bereidheid blijken rekening te willen houden met het belang van anderen in het verkeer. Zo zal, als de veiligheid dit vereist, altijd gereageerd moeten worden op door anderen gemaakte fouten (defensief gedrag).

Het onderwerp van beoordeling Belangen andere weggebruikers uit hoofdstuk 2 zal een meer structureel karakter hebben in tegenstelling tot de Belangen uit hoofdstuk 3.

Toepassing hoofdstuk 3

Anders dan de hoofdstukken 1 en 2 hebben de in dit hoofdstuk opgenomen gedragingen alleen betrekking op het examenonderdeel waarin zij zijn opgenomen.

Diverse examenonderdelen bestaan uit meerdere/verschillende handelingen. Gezamenlijk vormen die dan de basis voor het te beoordelen examenonderdeel.

Ten aanzien van alle in dit hoofdstuk opgenomen examenonderdelen gelden met betrekking tot onderstaande onderwerpen van beoordeling de volgende uitgangspunten:

De **algemene tekst** aan het begin van elk onderdeel is bedoeld om bepaalde wetenswaardigheden en uitgangspunten te formuleren. Hierdoor wordt de strekking van het onderdeel mede bepaald.

- **Belangen andere weggebruikers** is pas dan aan de orde, als bepaald (verwijtbaar) gedrag niet expliciet is omschreven in een ander onderwerp van beoordeling of wanneer een onderwerp van beoordeling wel wordt uitgevoerd maar de andere weggebruiker onnodig wordt gehinderd door de manier van uitvoering. Belangen andere weggebruikers is een essentieel onderwerp van beoordeling.
- **Kijkgedrag** wordt alleen bij de beoordeling betrokken als er een directe relatie bestaat met de verplichting van voorrang verlenen/voor laten gaan. In andere gevallen komt kijkgedrag uitsluitend voor notering in aanmerking als er een directe relatie is met de veiligheid. Om het voorgeschreven kijkgedrag als onvoldoende aan te kunnen merken, moet absoluut vaststaan dat de kandidaat niet, niet voldoende of onjuist gekeken heeft.
- **Snelheid** is bij de beoordeling slechts aan de orde, als met te hoge snelheid wordt gereden en als met een te lage snelheid het in- en uitvoegen, inhalen of rijstrook wisselen wordt uitgevoerd.
- **Reageren op overige verkeerstekens** heeft slechts betrekking op de tekens die een gebod of verbod inhouden. Het negeren van andersoortige tekens leidt automatisch tot een ander concreet verwijtbaar onderwerp van beoordeling.
- **Plaats op de weg/plaats van handeling** geldt ten aanzien van de concreet op de weg in te nemen

plaats. Plaats van handeling duidt op de plek waar een handeling (bijvoorbeeld inhalen) wordt uitgevoerd of begonnen.

- **Geven van signalen** kan met name aan de orde zijn als de richtingaanwijzer niet op tijd in of buiten werking wordt gesteld. Met name de mogelijke gevaarstelling wordt in de beoordeling betrokken. Het hierbij afwijkende gedrag moet structureel aan de orde zijn, wil het als verwijtbaar worden aangemerkt.
- **Vertragen, remmen, stoppen** heeft een meer algemene achtergrond. Het wordt onder andere gehanteerd als de kandidaat niet op tijd afremt of stopt in verband met de algemene, ook in art. 19 RVV 1990 aangegeven verplichting op tijd tot stilstand te komen en bijvoorbeeld om een fout van een andere weggebruiker op te vangen (defensief gedrag). Dus niet als de kandidaat bijvoorbeeld in gebreke blijft bij het voorrang verlenen/voor laten gaan of het gevolg geven aan verkeerstekens. Ook kan dit aan de orde zijn als er zonder dat het nodig is zo wordt afgeremd dat daardoor gevaar of hinder ontstaat of kan ontstaan.

Binnen elk examenonderdeel zijn bepaalde onderwerpen van beoordeling van wezenlijk belang voor een goede en veilige uitvoering. Deze worden als essentieel aangemerkt. De andere, niet als zodanig gekwalificeerde onderwerpen van beoordeling, worden wel bij de beoordeling betrokken, maar zijn (normaliter) minder van invloed.

3.1 Wegrijden / stilzetten

Essentieel zijn:

- belangen andere weggebruikers
- kijkgedrag
- voor laten gaan

Bij de beoordeling van dit onderdeel wordt het wegrijden na een stop binnen en buiten het verkeer betrokken evenals het stilzetten. Bij het vanaf een parkeerterrein de rijbaan oprijden, wordt gehandeld zoals bij het wegrijden vanuit een uitrit.

Kijkgedrag

Onderscheid wordt gemaakt tussen niet, niet voldoende of op onjuiste manier kijken. Niet kijken zal in het algemeen als meer verwijtbaar gedrag worden aangemerkt. Niet voldoende kijken is aan de orde als wel op de juiste manier gekeken wordt, maar niet aansluitend daarop wordt weggereden. Onjuist kijken is bijvoorbeeld aan de orde als op zo'n manier wordt gekeken, dat niet al het verkeer wordt opgemerkt.

Het goed kunnen observeren van het eventuele verkeer, bij zowel het wegrijden als het stilzetten is ook afhankelijk van onder andere de weg- en weersituatie, de verkeersdrukte en het beperkte zichtveld. Afhankelijk van de omstandigheden kan er aanleiding zijn om bepaalde nuanceringen aan te brengen in de beoordeling.

Bij het wegrijden na een stop in het verkeer, bijvoorbeeld bij een verkeerslicht, is sprake van goed kijkgedrag als de kandidaat tijdens stilstand, net vóór en tijdens het wegrijden het overige verkeer observeert.

Voor laten gaan

De hierbij geldende verplichting heeft een ruimere strekking dan alleen bestuurders voor te laten gaan. Afhankelijk van de situatie kan de kandidaat al snel met voetgangers worden geconfronteerd. De hele manier van rijden van de kandidaat moet op de situatie en het voertuig zijn afgestemd. Enige hinder is bij zowel het wegrijden als stilzetten niet altijd te voorkomen.

3.2 Rijden op rechte en bochtige weggedeelten

Essentieel zijn:

- belangen andere weggebruikers
- kijkgedrag
- voor laten gaan
- plaats op de weg/plaats van handeling
- volgafstand houden
- snelheid
- vertragen, remmen, stoppen

Het is belangrijk om na te gaan welke onderwerpen van beoordeling toepasbaar zijn op een bepaalde gedraging. Dit is beschreven onder de diverse onderwerpen van beoordeling.

Kijkgedrag

In uitzonderlijke gevallen zal het kijkgedrag op rechte en bochtige weggedeelten aan de orde zijn. Bijvoorbeeld bij een verplichting om voor te laten gaan, het uitwijken of het voorkomen van een onveilige situatie.

Voor laten gaan

Evenals het kijkgedrag zal in uitzonderlijke gevallen het voor laten gaan op rechte en bochtige weggedeelten aan de orde zijn. Bijvoorbeeld bij voorrangsvoertuigen en blinden.

Plaats op de weg / plaats van handeling

Zoveel mogelijk rechts houden, betekent dat dit afgestemd moet worden op de wegsituatie, voertuigconstructie en eventueel andere omstandigheden. Bij de beoordeling ervan worden alle omstandigheden dan ook nadrukkelijk betrokken.

Een enkele keer niet aanhouden van de juiste plaats op de rijbaan heeft, tenzij er een gevaarlijke situatie ontstaat, weinig invloed op de beoordeling. Dit wordt anders als de kandidaat regelmatig blijkt geeft moeite te hebben met het kiezen of aanhouden van de juiste plaats.

Voor de beoordeling is het óók van belang of dit al dan niet het gevolg is van de stuurvastheid van de kandidaat. Als dat namelijk het geval is, zullen vaak ook andere stuurhandelingen foutief worden uitgevoerd. In die situatie is ook het onderwerp voertuigbeheersing in het geding.

Onjuiste bochten zijn o.a. bochten waarbij de bochtlijn niet vloeiend overgaat naar de juiste plaats op de rijbaan. Als de kandidaat regelmatig niet in een vloeiende stuurbeweging bochten kan rijden en telkens moet corrigeren, dan is dit een vorm van niet stuurvast zijn.

Het niet, niet voldoende of niet op tijd uitwijken bij het tegemoetkomen, vooral buiten de bebouwde kom, kan gauw tot gevaarlijke situaties leiden.

Het uitwijken zal voornamelijk bij het tegemoetkomen van andere bestuurders aan de orde zijn. Bij het ingehaald worden is de inhalende bestuurder de initiatiefnemende partij. Bij beide manoeuvres moet de kandidaat ervoor zorgen dat er voldoende ruimte blijft tussen hem en het tegemoetkomende en inhalende voertuig. Hij moet zelf slechts zoveel uitwijken als verantwoord is in relatie tot het gewicht van het eigen voertuig en de toestand van de rijbaankant. Als de tegenligger ook een groot voertuig is, zo mogelijk gebruik maken van in- of uitritten of andere mogelijkheden om uit te wijken. Als laatste mogelijkheid gebruik maken van de berm mits dit veilig is.

Zo'n positie op de rijbaan innemen dat naast het voertuig geen gevaarlijke inhaalruimte ontstaat waardoor anderen als het ware worden uitgenodigd om in te halen. Vooral bij het naderen van kruisingen en rotondes. Denk hierbij aan (brom)fietsers.

Volgafstand houden

Bij het over enige afstand volgen van een bestuurder is de volgafstand van belang.

Het in acht nemen van de z.g. 'twee seconden regel' is essentieel. Het betreft immers een minimale volgafstand in optimale omstandigheden die in bepaalde gevallen, bijvoorbeeld in slechte weersomstandigheden, weinig zicht en drukte, vergroot moet worden. Het aanhouden van onvoldoende volgafstand wordt in de regel als verwijtbaar aangemerkt. Afhankelijk van de situatie en de tijdsduur waarin e.e.a. geschiedt, kan een dergelijke gedraging in een enkel geval als minder ernstig worden beoordeeld.

Snelheid

Bij het rijden met te hoge snelheid wordt de kandidaat daar op gewezen.

Er mag in een bocht niet onnodig vertraagd of geremd worden. Als dit regelmatig gebeurt, dan is ook het onderwerp van beoordeling voertuigbeheersing aan de orde.

Vertragen, remmen, stoppen

Het niet, onnodig of te laat afremmen, is een vorm van onjuist gedrag. Als het op zo'n manier gebeurt

dat daardoor gevaar of onnodige hinder ontstaat of kan ontstaan, is er sprake van verwijtbaar gedrag. De gehele rijstijl moet er op gericht zijn om deze vorm van remmen te voorkomen. De kandidaat hoort op basis van het gewicht, belading en uitzicht, rekening te houden met de benodigde stopafstand.

Vooral in bijzondere omstandigheden tijdens het tegemoetkomen kan vertragen, remmen, stoppen aan de orde zijn. De kandidaat moet anticiperen door op tijd af te remmen of te stoppen. Het daarbij in gebreke blijven, kan leiden tot ongewenste en/of gevaarlijke situaties.

3.3 Gedrag nabij en op kruispunten

Essentieel zijn:

- belangen andere weggebruikers
- kijkgedrag
- voorrang/voor laten gaan
- plaats op de weg / plaats van handeling
- snelheid
- reageren op verkeerslichten/aanwijzingen

Het onderscheid tussen voorrang verlenen en voor laten gaan blijft hierbij onverkort van kracht. De definitie van voorrang verlenen (1. am RVV 1990) zorgt voor een verschil in reikwijdte van beide begrippen. Zo zal bij het voor laten gaan (18 RVV 1990), het onderwerp van beoordeling 'Belangen andere weggebruikers' ook aan de orde kunnen zijn bij onnodige hinder van dat verkeer.

Bij het afslaan kan ook plaats op de weg/plaats van handeling belangrijk zijn, vooral als dit meerdere malen aan de orde is bij het maken van bochten. De nadruk in de beoordeling bij het afslaan moet liggen op het inzicht van de kandidaat. Liever iemand die nadenkt en bij wie eens een bocht mislukt, dan iemand die elke bocht op dezelfde manier rijdt zonder rekening te houden met wegsituaties en aanwezige andere weggebruikers. Deze laatste kenmerkt zich door een vast aangeleerd bochtenpatroon, alleen gericht op voldoende afstand tussen wielen en de stoeprand.

Bij het inrijden van een inrit worden in principe dezelfde normen aangehouden. Omdat afslaan ook op kruispunten gebeurt, moeten zowel de handelingen die met afslaan verband houden als de handelingen die met het gedrag op kruispunten aan de orde zijn, goed worden uitgevoerd.

Kijkgedrag

Afwijkend kijkgedrag zal meerdere malen aan de orde moeten zijn om dat gedrag als verwijtbaar te kunnen aanmerken. Het een enkele keer niet goed opletten zal vrijwel nooit direct leiden tot verwijtbaar kijkgedrag.

Als door borden wordt aangegeven dat er voorrang verleend moet worden zal het kijkgedrag nadrukkelijker moeten worden afgestemd op dat kruispunt.

Belangrijk is de manier waarop en de frequentie waarmee bij het afslaan gekeken wordt. Voor de beoordeling is vooral ook het aantal keren dat in gebreke wordt gebleven van belang. Het is belangrijk dat de manier waarop gekeken wordt, is afgestemd op de algehele weg- en verkeerssituatie waarbij ook goed rekening wordt gehouden met de dode hoeken.

Als positie wordt gekozen om naar links of rechts af te slaan, controleert de kandidaat de verkeerssituatie voor, naast en achter het voertuig. Direct voor het ingaan van de bocht volgt de nacontrole op de achteroverbouw van de aanhangwagen.

Daarnaast moet de kandidaat het inlopen van de achterwielen van de aanhangwagen controleren. Zo zal vooral op weggedeelten binnen de bebouwde kom waarop zich voetgangers, fietsers en bromfietzers bevinden, verlangd worden dat deze controle wordt uitgevoerd.

Voorrang verlenen / Voor laten gaan

Het al of niet verlenen van voorrang en alle daarmee samenhangende factoren moeten soms wel eens zo worden beoordeeld dat enige hinder niet altijd te vermijden is. Met name als dit het belang van doorstroming dient, kan enige soepelheid in de beoordeling aan de orde zijn.

De manier van naderen is hierbij mede bepalend.

Als gelijktijdig met de kandidaat andere bestuurders dat kruispunt via andere wegen naderen, mag van een eventuele 'doorrijmogelijkheid' gebruik worden gemaakt, mits dat op een verantwoorde manier gebeurt. Dat geldt ook als een voorrangsgerechtigde bestuurder geheel uit eigen beweging afremt of stopt.

Alhoewel het onnodig voorrang verlenen, vooral als dat vaker voorkomt, verwijtbaar is, valt dat gedrag niet onder dit onderwerp. Tegen de voorrangsregel als zodanig wordt immers niet gezondigd. In dat geval is het onderwerp aangepast/besluitvaardig aan de orde.

Vanwege de grootte van de LBT of MMBS kan het voorkomen dat zelfs van de voorrang wordt afgezien, als daardoor de doorstroming kan worden bevorderd. Als de veiligheid ten opzichte van de overige weggebruikers in acht wordt genomen, kan door een handgebaar aan anderen de gelegenheid gegeven worden door te gaan.

Sommige voorrangsfouten hebben te maken met de grootte van het voertuig en daarbij is te soepel oordelen misplaatst.

Enige voorbeelden zijn:

- bij het naar rechts afslaan, komt het voertuig op een andere weghelft en verleent de kandidaat aan een daar rijdende bestuurder geen voorrang, tenzij de andere verkeersdeelnemer uit eigen beweging te kennen geeft af te zien van zijn recht op voorrang.
- een voorrangsweg oprijden waarbij, door het geringe acceleratievermogen en lagere maximum snelheid, een andere bestuurder zijn snelheid aanzienlijk moet verminderen.

Bij het afslaan wordt het verkeer dat daarop recht heeft voorgelaten. Als dat echter uit eigen beweging stopt, zonder daartoe als het ware gedwongen te zijn, dan mag van de geboden gelegenheid gebruik worden gemaakt.

Het voor laten gaan van ander verkeer kan al bij het voorsorteren aan de orde zijn.

De bestuurder moet zich echter realiseren dat daarbij, afhankelijk van weg en/of verkeerssituaties, het veroorzaken van enige hinder niet altijd te voorkomen valt.

Plaats op de weg / plaats van handeling

De beoordeling 'blokkeren van kruispunten en/of stilstaan op kruisende fiets- en voetpaden' vergt in een aantal gevallen een bijzondere aanpak. Inzicht speelt dan een belangrijke rol.

De plaats op de rijbaan die de bestuurder voor het afslaan gaat innemen, is sterk afhankelijk van de situatie ter plaatse en de beperkingen van het eigen voertuig. Het is dan ook aan de kandidaat om te laten zien dat hij bewust een positie inneemt die daarop is afgestemd. Het 'zoveel mogelijk' links of rechts gaan rijden om voor te sorteren zal dan ook eerder uitzondering dan regel zijn.

Om zicht te houden op het eventueel achteropkomende verkeer moet de kandidaat, voordat hij afslaat, zijn voertuig zoveel mogelijk in de rechthoek houden, vooral als hij moet stoppen. Ook de stuurwielen staan hierbij in rechthoek.

Onjuiste bochten zijn o.a. bochten waarbij de bochtlijn niet vloeiend overgaat naar de juiste plaats op de rijbaan. Als de kandidaat regelmatig niet in een vloeiende stuurbeweging bochten kan rijden, dan is dit een vorm van niet stuurvast zijn.

Ook hier geldt dat het een enkele keer niet aanhouden van de juiste plaats op de rijbaan (bochten te ruim of te krap), nauwelijks van invloed is op de beoordeling tenzij er een gevaarlijke situatie ontstaat. De mate waarin en de frequentie waarmee zijn bepalend.

Snelheid

Een aantal factoren is bepalend. Zo moet bij het naderen van een kruispunt de snelheid worden afgestemd op de weg- en verkeerssituatie, het voertuig zelf, de soort lading en manier van belading. Daarbij zijn het zicht op de kruising, weer, toestand van het wegdek e.d. van groot belang.

Voor de beoordeling van (vooral) verwijtbare snelheid zijn van belang de hoogte van de snelheid en/of het aantal keren dat met te hoge snelheid een kruispunt wordt genaderd of opgereden. Als door borden wordt aangegeven dat er voorrang verleend moet worden, zal de snelheid daar nadrukkelijk op moeten worden afgestemd. Blijft de kandidaat daarbij in gebreke, dan is dat weer van grote invloed op de beoordeling.

Vooraf in bochten kan het rijden met te hoge snelheid gevaarlijk zijn. In dat geval op tijd corrigeren. Examentechnisch blijft het onderwerp 'snelheid' in het geding.

Voorop staat dat de snelheid voor het ingaan van de bocht zo is aangepast, dat de bocht veilig en

verantwoord kan worden gereden. De snelheid moet zo gelijkmatig mogelijk te zijn. Het komt erop neer dat in de bocht niet onnodig wordt geremd, vertraagd of teruggeschakeld. Als dit regelmatig gebeurt, dan is het ook het onderwerp van beoordeling voertuigbeheersing aan de orde.

Reageren op verkeerslichten en aanwijzingen

Bij het (al dan niet) stoppen voor het gele licht kunnen bepaalde factoren aan de orde zijn. Zo zijn de snelheid waarmee gereden wordt en de afstand die de kandidaat van het verkeerslicht verwijderd is als het licht geel wordt, belangrijk. Ook het gewicht waarmee gereden wordt moet in de beslissing om te stoppen meegenomen worden. Soms verdient het de voorkeur om door te rijden vooral als kort achter de kandidaat 'zwaar' verkeer rijdt.

Als een kandidaat niet stopt voor het gele verkeerslicht, worden de op dat moment geldende omstandigheden in de beoordeling betrokken.

Geven van / reageren op signalen

Het 'op tijd' richting aangeven is afhankelijk van een aantal factoren. Hierbij kunnen onder andere de verkeersdruk, de bereden weg, de onderlinge afstand van zijwegen en de snelheid waarmee gereden wordt belangrijk zijn. Het gaat om een goede communicatie naar andere weggebruikers.

3.4 Invoegen - uitvoegen

Essentieel zijn:

- belangen andere weggebruikers
- kijkgedrag
- voor laten gaan
- plaats op de weg/plaats van handeling

Ook kan, afhankelijk van de omstandigheden, het onderwerp van beoordeling **snelheid** essentieel zijn.

Invoegen en uitvoegen 'volgens het boekje' is met grote voertuigen niet altijd mogelijk. Vooral als bij het invoegen een achter de kandidaat rijdende bestuurder eerder invoegt en meteen begint met inhalen. In een dergelijk geval is gebruik maken van 'overwicht' nodig. Vanzelfsprekend is ook hier de factor inzicht van doorslaggevende betekenis.

Kijkgedrag

Belangrijk is de manier waarop en de frequentie waarmee gekeken wordt. Het kijkgedrag moet afgestemd zijn op de algehele weg- en verkeerssituatie.

Als het kijkgedrag van de kandidaat zo is dat daardoor het voertuig uit de koers raakt, is ook het onderwerp beheersing van het voertuig (stuurvastheid) in het geding.

Voor laten gaan

Zowel bij het invoegen als bij het uitvoegen moet de bestuurder het andere verkeer voor laten gaan.

Plaats op de weg / plaats van handeling

Als in verband met verkeersdruk op de doorgaande rijbaan moet worden gestopt op bijvoorbeeld een korte 'doodlopende' invoegstrook, wordt bij voorkeur op het eerste gedeelte van die strook gestopt. Als in een dergelijke situatie aan het einde van de strook wordt gestopt, kan niet meer met juiste snelheid worden ingevoegd. Het gevolg is ook dat (nog) langer zal moeten worden gewacht op een invoegmogelijkheid. Dit met alle risico's van dien.

Wat betreft de in te nemen plaats op de invoeg- of uitrijstrook, moet het wel of niet aanwezig zijn van verkeer op de doorgaande rijbaan in de beoordeling worden betrokken. De breedte van de invoegstrook in relatie tot de breedte van het eigen voertuig is vooral belangrijk bij de aanwezigheid van grote voertuigen op de doorgaande rijbaan. Zo zal in dit geval het te veel links rijden op de invoegstrook als verwijtbaar worden aangemerkt.

Als het verkeer dat op de rechter rijstrook van de doorgaande rijbaan rijdt uit eigen beweging op een meer links gelegen strook gaat rijden, mag de kandidaat gebruik maken van de geboden gelegenheid om in te voegen.

Als er, rijdend op een lange invoeg- of uitrijstrook waarvan de rijbaan uit meerdere rijstroken bestaat, van

strook gewisseld wordt, is bij afwijkend gedrag het onderdeel rijstrook wisselen aan de orde.

Volgafstand houden

Ook voor en tijdens het invoegen is het houden van de voorgeschreven volgafstand een belangrijk onderwerp van beoordeling. Echter in de gevallen waarin er sprake is van druk verkeer op de doorgaande rijbaan kan het, om verantwoord in te voegen, nodig zijn om even binnen de 'twee secondenregel' te komen met betrekking tot het verkeer op de doorgaande rijbaan. Als daarna de voorgeschreven volgafstand weer geleidelijk wordt opgebouwd, kan dit niet als verwijtbaar gedrag worden aangemerkt.

Snelheid

Het volgende gedrag kan als verwijtbaar worden gezien: Als in relatie tot het op de doorgaande rijbaan rijdende verkeer, ondanks de beperking van het acceleratievermogen, met zo'n afwijkende snelheid wordt ingevoegd dat het overige verkeer in moeilijkheden komt. Daarbij wordt de snelheid afgestemd op de lengte van de invoegstrook, voorliggers en de vooraf ingeschatte invoegmogelijkheid.

3.5 Inhalen / zijdelings verplaatsen

Essentieel zijn:

- belangen andere weggebruikers
- kijkgedrag
- voor laten gaan
- plaats op de weg/plaats van handeling

Inhalen/voorbijgaan, rijstrook wisselen en zijdelings verplaatsen is aan de orde binnen dit examenonderdeel. Deze gedragingen hebben veel van elkaar weg en zijn gerelateerd aan hetzelfde soort basisgedrag.

Het onderwerp van beoordeling 'Snelheid' is niet essentieel. Het wordt echter bij het van rijstrook wisselen wel meegenomen. De kandidaat moet er vooral zorg voor dragen dat de snelheid afgestemd is op de verkeerssituatie vóórdat het wisselen van rijstrook wordt ingezet. Bij het inhalen/voorbijgaan wordt ook het gevolg van een onjuist geregelde snelheid beoordeeld. Dit is te noteren onder de onderwerpen van beoordeling 'Voor laten gaan' of 'Belangen andere weggebruikers'.

Rijstrook wisselen en zijdelingse verplaatsingen zijn aan de orde als een zijdelingse verplaatsing wordt uitgevoerd zonder dat er sprake is van afslaan, inhalen/voorbijgaan en in- of uitvoegen..

Bij het afslaan kan het voorkomen dat de rijbaan van de weg die verlaten wordt, evenals die van de op te rijden weg, uit meerdere rijstroken bestaat. Als bij die manoeuvre niet de eigen (oorspronkelijk gebruikte) rijstrook wordt aangehouden en daarbij verwijtbaar gedrag voorkomt, is het onderdeel inhalen/zijdelings verplaatsen aan de orde.

Het RVV 1990 spreekt voor wat betreft het voor laten gaan van ander verkeer over de situatie waarin gewisseld wordt van rijstrook. De Rijprocedure gaat verder en betreft daarbij ook de zijdelingse verplaatsingen die niet leiden tot een rijstrookwisseling.

Ten aanzien van beide gedragingen geldt dan ook, dat het overige verkeer wordt voor gelaten.

Kijkgedrag

Ook hier wordt afwijkend gedrag met inachtneming van alle eventueel bijkomende factoren beoordeeld. Zo speelt de mate waarin wordt uitgeweken, afhankelijk van weg- en/of verkeerssituaties, een rol. Ook is het belangrijk onder welke omstandigheden en met welke frequentie dat gedrag aan de orde is.

Bovendien kan bij een kandidaat die regelmatig in de spiegels/camera kijkt en blijkt geeft op de hoogte te zijn van de eventuele aanwezigheid van ander verkeer, afwijkend kijken als niet, of minder verwijtbaar worden beschouwd.

Voor laten gaan

Dit onderwerp refereert wat betreft het inhalen/voorbijgaan niet aan een expliciet wettelijk geregelde verplichting. Toch moet het als normaal worden gezien dat, als bij het inhalen of voorbijgaan de kandidaat op het voor tegemoetkomend verkeer bestemde weggedeelte komt, dat verkeer voorgelaten wordt. Ook achteropkomende bestuurders die de kandidaat aan het inhalen zijn, worden voorgelaten.

Vooraf bij inhalen is het taxeren van de afstand tot eventuele tegemoetkomende bestuurders en de snelheid waarmee die naderen belangrijk. Door de grootte van het voertuig, de bij het inhalen of

voorbijgaan benodigde ruimte en tijd kan het voorkomen dat tegenliggers gehinderd worden. Hier moet men in de beoordeling genuanceerd mee omgaan. De handelwijze mag echter niet ontaarden in asociaal rijgedrag.

Tijdens het voorbijrijden van voorwerpen zowel rechts als links op de rijbaan moet, in geval van tegenliggers, met 'gezond verstand' gehandeld worden. Dat geldt ook voor de beoordeling van soortgelijke situaties.

Ten aanzien van het wisselen van rijstrook en het zijdelings verplaatsen geldt, ongeacht de mate waarmee die verplaatsing wordt uitgevoerd, de verplichting het andere verkeer voor te laten.

In de praktijk zal vaak, zonder dat de kandidaat een bepaalde opdracht heeft ontvangen, een zijdelingse verplaatsing moeten worden uitgevoerd, bijvoorbeeld als gevolg van een veranderende weg- of verkeerssituatie. Daardoor zal in veel gevallen ook een beroep worden gedaan op het verkeersinzichtelijk vermogen van de kandidaat.

Plaats op de weg / plaats van handeling

De beoordeling van dit onderwerp strekt zich uit over de hele manoeuvre. Dus vanaf het moment van verplaatsen tot en met het moment dat de normale plaats op de rijbaan weer is ingenomen. De hele inhaalmanoeuvre moet op een vloeiende manier worden uitgevoerd.

Het met te beperkte tussenruimte inhalen van andere weggebruikers, met name bestuurders op twee wielen, is snel gevaarlijk. Daarbij is extra aandacht vereist voor de grotere kwetsbaarheid van onder andere kinderen, bejaarden en fietsers. Als de kandidaat (gezien de omstandigheden) niet voldoende veilige tussenruimte (ruimte-kussen) hanteert, wordt deze handeling als verwijtbaar gedrag aangemerkt.

Ook bij het inhalen op plaatsen waar dat beter achterwege kan blijven, kunnen bijkomende factoren gelden. In dat verband zijn rijbaanbreedte, uitzicht, weersomstandigheden e.d. van belang.

Als - voordat wordt uitgeweken - de voorgeschreven 'volgafstand' niet in acht wordt genomen, valt dit onder plaats op de weg.

Eventueel gevaarlijke situaties kunnen worden voorkomen door op tijd corrigerend op te treden.

Bij het voorbijgaan van obstakels kan de bestuurder worden geconfronteerd met bijvoorbeeld kinderen die tussen die obstakels door plotseling de rijbaan oplopen. Het met (te) beperkte tussenruimte voorbijrijden van obstakels is mede daarom een gevaarlijke handeling.

Bij het voorbijgaan van obstakels is enige hulp van de examinator toegestaan als er maar 'net' ruimte is. De 'rechte lijn' moet bereden worden voordat de doorgang bereikt is.

Snelheid

De snelheid moet in alle gevallen afgestemd worden op de beschikbare ruimte. De grote kwetsbaarheid, mogelijke instabiliteit en onvoorspelbaarheid van onder andere kinderen, bejaarden en fietsers moeten bij de afstemming worden betrokken. Ook hier geldt, als de kandidaat (gezien de omstandigheden) niet met een veilige snelheid rijdt, dat dit als verwijtbaar gedrag wordt aangemerkt.

Voordat van rijstrook wordt gewisseld, moet de snelheid op die manoeuvre aangepast zijn.

Binnen dit examenonderdeel kan compensatie gezocht worden als er afwijkend gedrag aan de orde is of er meer gelegenheid is voor hertoetsing bij een twijfelachtige prestatie.

Het gaat hierbij om soortgelijke gedragingen. Hierdoor is het gemakkelijker om compensatie te vinden of om te hertoetsen bij een twijfelachtige prestatie.

Geven van / reageren op signalen

Richting aangeven is niet verplicht bij alle verplaatsingen, dit in tegenstelling tot het voor elke verplaatsing uit te voeren kijkgedrag. Het in andere dan de voorgeschreven gevallen richting aangeven, moet zoveel mogelijk beperkt blijven.

3.6 Gedrag nabij en op bijzondere weggedeelten

In het examenonderdeel bijzondere weggedeelten is 'Belangen andere weggebruikers' essentieel. Per bijzonder weggedeelte zal worden aangegeven welke overige onderwerpen van beoordeling essentieel zijn.

De in de Rijprocedure gehanteerde opsomming met betrekking tot bijzondere weggedeelten is niet limitatief. Het is mogelijk dat tijdens het examen een andersoortig weggedeelte als bijzonder weggedeelte kan worden aangemerkt. Een dergelijk gedeelte moet dan wel voldoen aan de in de Rijprocedure aangehaalde criteria en derhalve qua functie en/of inrichting duidelijk afwijken van andere weggedeelten. Het betreft dus plaatsen waar, anders dan bijvoorbeeld bij een verkeersdrempel waar slechts snelheid behoeft te worden geminderd, een duidelijk andersoortig rijgedrag van de bestuurder is vereist.

Inrit / uitrit

Het verlaten van een uitrit, waarbij gevolg gegeven moet worden aan artikel 54 RVV 1990, valt onder dit onderdeel. Alvorens de inrit in te rijden eerst het kruispunt afwerken. Handelingen die met het afslaan en kruispunten hebben te maken, beoordelen bij het onderdeel kruispunten.

Essentieel zijn:

- kijkgedrag
- voor laten gaan
- snelheid

Kijkgedrag

Het is heel belangrijk om het kijken af te stemmen op de omstandigheden. Er zal extra aandacht moeten zijn voor eventuele voetgangers e.d. bij het kruisen van het trottoir.

Voor laten gaan

Omdat hier een bijzondere manoeuvre uitgevoerd wordt, zal al het overige verkeer voorgelaten moeten worden.

Als er sprake is van het gelijktijdig inrijden of uitrijden van de in- of de uitrit hebben beide bestuurders dezelfde verplichting.

Het niet 'voor laten gaan' zal dan alleen de inrijdende bestuurder te verwijten zijn. Ingeval de uitrijdende bestuurder niet juist reageert, is het onderwerp van beoordeling vertragen, remmen, stoppen aan de orde.

Snelheid

Snelheid is belangrijk, afhankelijk van de mate waarin en de omstandigheden waaronder.

Erf

Bij het berijden van een erf worden alle uitgevoerde handelingen onder dit onderdeel beoordeeld. Hier geldt dat het rijgedrag wordt afgestemd op de afwijkende functie van het erf en in het bijzonder op datgene waarmee de bestuurder kan worden geconfronteerd (spelende kinderen, e.d.).

Essentieel zijn:

- kijkgedrag
- voorrang / voor laten gaan
- snelheid

Kijkgedrag

Herkenning van onjuist kijkgedrag gebeurt op basis van hetgeen in de desbetreffende examenonderdelen is omschreven. Bij de beoordeling worden dezelfde nuanceringen toegepast.

Voorrang verlenen / Voor laten gaan

De voorrangsregeling en de verplichting voor te laten gaan binnen het erf is niet afwijkend en hoort ook door de kandidaat te worden toegepast.

Overweg

Essentieel zijn:

- kijkgedrag
- snelheid
- reageren op verkeerslichten / aanwijzingen

Kijkgedrag

Kijkgedrag is vooral belangrijk bij de overweg die alleen met een automatische knipperlichtinstallatie (AKI) is uitgevoerd. Dit neemt niet weg dat bij andersoortige overwegen goed gekeken moet worden. Juist storingen in de apparatuur e.d. kunnen voor gevaarlijke situaties zorgen. Ook het verblindende effect van een laagstaande zon kan tot gevaarlijke situaties lijden.

Plaats op de weg / plaats van handeling

De kandidaat moet het blokkeren van spoorwegovergangen voorkomen. Moet er een stop in het verkeer worden gemaakt, dan opstellen vóór of geheel ná de spoorwegovergang, waarbij ook rekening wordt gehouden met eventuele overwegbomen.

Snelheid

De bij kijkgedrag aangegeven factoren gelden ook hierbij. Zo kan een ruime, overzichtelijke, goed beveiligde overweg met een andere snelheid worden opgereden dan één die alleen is uitgerust met een AKI, waarbij het zicht tevens nog slecht is. Het goed regelen van de snelheid is hier belangrijk i.v.m. het verschuiven en/of springen van de lading.

Reageren op verkeerslichten en aanwijzingen

Een door middel van een AHOB of op andere manier beveiligde overweg wordt alleen opgereden als het rode knipperlicht gedoofd is. Een kandidaat zal in dat soort situaties echter gauw geneigd zijn het eigen rijgedrag af te stemmen op dat van medeweggebruikers.

Voetgangersoversteekplaats

Essentieel zijn:

- voor laten gaan
- snelheid

Uiteraard ligt een goed kijkgedrag aan de basis van een juiste manier van handelen, maar dat geldt voor alle in het verkeer uit te voeren handelingen. Kijkgedrag als zodanig, extreme afwijkingen uitgezonderd, wordt niet bij de beoordeling betrokken.

Voor laten gaan

Deze verplichting moet ruim worden geïnterpreteerd. Zonder ook maar even de pas te hoeven bijstellen, moet men veilig en ongehinderd kunnen oversteken. Het is echter niet zo dat omwille van het voor laten gaan gestopt moet worden voor bijvoorbeeld een voetganger die zich aan de andere zijde van de rijbaan, dus nog op grote afstand van de kandidaat bevindt.

De kandidaat moet rekening houden met negatieve gedragingen van tegenliggers en inhalende bestuurders. In die gevallen moet de kandidaat zijn 'gezonde verstand' gebruiken. Voorkom onder andere het ontstaan van een z.g. 'afdekongeval'.

Snelheid

Deze wordt afgestemd op de situatie ter plaatse. Dat betekent dat bij een ruime, overzichtelijke situatie zonder overstekende voetgangers met een andere snelheid gereden kan worden, dan wanneer de (weg/verkeers) situatie anders is of als voetgangers (gaan) oversteken.

Tram-/bushalte

Essentieel zijn:

- voor laten gaan
- snelheid

Snelheid

Ook hier moet de snelheid aangepast worden aan de situatie ter plaatse.

Voorspelbare situaties, zoals bij een halte wachtende of overstekende mensen, zijn belangrijke factoren waarmee een kandidaat rekening moet houden.

Rotonde

Bij het naderen, berijden en verlaten van een rotonde worden alle uitgevoerde onderwerpen van beoordeling onder dit onderdeel beoordeeld.

Essentieel zijn:

- kijkgedrag
- voor laten gaan
- plaats op de weg/plaats van handeling
- reageren op verkeerslichten/aanwijzingen

Kijkgedrag

Alle op de rotonde uitgevoerde kijkgedragingen, ongeacht met welk doel of in welke situatie zij aan de orde zijn, behoren onder dit onderwerp van dit onderdeel van de bijzondere weggedeelten.

Plaats op de weg / plaats van handeling

De in te nemen plaats nabij en op de rotonde is afhankelijk van de weg- en voertuigconstructie en het verkeersaanbod, waarbij de criteria 'veiligheid en doorstroming' belangrijk zijn.

Bij aanwezigheid van voorsorteervakken met pijlen moeten deze zoveel mogelijk worden gerespecteerd.

3.7 Bijzondere verrichtingen

Essentieel zijn:

- bediening en beheersing voertuig
- kijkgedrag
- voor laten gaan

Het onderwerp van beoordeling 'plaats op de weg/plaats van handeling' kan essentieel worden als door de keuze van de plaats van handeling een onveilige situatie of schade ontstaat of kan ontstaan.

Op voldoende afstand van de plaats waar een bijzondere verrichting moet worden uitgevoerd, geeft de examinator aan de kandidaat de bedoelingsopdracht.

Deze opdracht moet zo zijn dat de kandidaat in principe zelf bepaalt hoe hij de opdracht uitvoert. Dat wil zeggen dat de kandidaat naar eigen inzicht mag bepalen waar hij het voertuig tot stilstand brengt om de bijzondere verrichting te beginnen.

In de beoordeling moet de examinator zeker de moeilijkheidsgraad meewegen.

Hierbij spelen de breedte en mogelijkheden van de weg een belangrijke rol en ook de mogelijkheden van het voertuig.

De bijzondere verrichtingen worden in principe geheel gekoppeld uitgevoerd. D.w.z. niet met slippende koppeling rijden.

Als achteruit gereden moet worden, is het toegestaan dat de kandidaat de combinatie 'strekt' om de meest ideale rijlijn te kunnen volgen. Dit strekken moet wel een verbeterde positie als gevolg hebben.

Bij het recht achteruitrijden wordt gestopt met de achterzijde zo dicht mogelijk bij een van tevoren aangegeven punt. Dit punt moet voor de kandidaat duidelijk zichtbaar zijn. Tijdens het uitvoeren van een

verrichting, waarbij de afstand van achterzijde voertuig tot een punt/obstakel moet worden geschat, is uitstappen om te gaan kijken, voor dat dit punt/obstakel bereikt wordt, zeer belangrijk.

Achteruit rijden moet in principe met behulp van de spiegels gebeuren. Door de ramen kijken is echter toegestaan.

Bij het achteruit rijden het raakpunt van de trekboom en banden van het trekkend motorvoertuig in de gaten houden en niet overschrijden.

Als globale vuistregel is dit aan de orde als de banden van het trekkende motorvoertuig de trekboom van de aanhangwagen raken. Hier op tijd corrigeren.

Overschrijden van het raakpunt is op dat moment hoorbaar, maar de schade is achteraf niet zichtbaar met alle gevaarlijke gevolgen van dien.

Manoeuvreren blijkt volgens de schadecijfers een groot aandeel te hebben bij geregistreerde schadegevallen. De kandidaat zal de aangegeven bijzondere verrichtingen dan ook op een veilige en vloeiende manier moeten kunnen uitvoeren. Voor het aan- en afkoppelen geldt ook dat dit praktijkgericht en vlot moet gebeuren.

Blokindeling voor de bijzondere verrichtingen

- 1 aan- en afkoppelen
- 2 in- en uitstappen
- 3 in rechte lijn achteruitrijden
- 4 middels een bocht achteruit rijden naar een (denkbeeldig) inrit, garage of laadperron
- 5 keren d.m.v. steken
- 6 hellingproef

Van de bijzondere verrichtingen 3 t/m 6 moeten er bij elk examen twee worden uitgevoerd.

De gekozen verrichtingen mogen in een gecombineerde opdracht worden gegeven.

Aan- en afkoppelen moet altijd zo gebeuren dat het trekkende voertuig voor het aankoppelen en na het afkoppelen is/wordt geparkeerd naast of achter de aanhangwagen.

Bijlage

De zeven onderdelen verkeersdeelneming die in hoofdstuk 3 van de Rijprocedure worden beschreven vormen de examenonderdelen van het praktijkexamen.

- 1 wegrijden / stilzetten
- 2 rijden op rechte en bochtige weggedeelten
- 3 gedrag nabij en op kruispunten
- 4 invoegen – uitvoegen
- 5 inhalen – zijdelings verplaatsen
- 6 gedrag nabij en op bijzondere weggedeelten
- 7 bijzondere verrichtingen

Voor elk van die examenonderdelen worden voor de bepaling van de rijvaardigheid de volgende onderwerpen van beoordeling gehanteerd:

- 1 rijklaar maken en bediening / beheersing
- 2 milieubewust rijgedrag
- 3 aangepast en besluitvaardig rijden
- 4 belangen andere weggebruikers
- 5 kijkgedrag
- 6 voorrang verlenen / voor laten gaan
- 7 plaats op de weg / plaats van handelen
- 8 afstand houden
- 9 snelheid
- 10 reageren op verkeerslichten / aanwijzingen
- 11 reageren op overige tekens
- 12 geven van / reageren op signalen
- 13 vertragen / remmen / stoppen

De onderwerpen van beoordeling 1 en 2 zijn beschreven in hoofdstuk 1 van deze Rijprocedure, de onderwerpen 3 en 4 in hoofdstuk 2.

De onderwerpen 5 t/m 13 worden, voor zover van toepassing, behandeld in elk van de zeven onderdelen verkeersdeelneming van hoofdstuk 3.