Samen veilig vooruit

Rijprocedure B

www.cbr.nl

Deze rijprocedure is een uitgave van het CBR en afgestemd met:

- **BOVAG:** BOVAG Rijscholen
- **VRB:** Vereniging Rijschool Belang
- **FAM:** Federatie Autorijschool Management
- **CBR:** CBR
- **IBKI:** Examinering en certificering voor de mobiliteitsbranche
- **OTCRij:** Opleidings- en Trainingscentrum Rijden
- **Politieacademie:** Rijvaardigheid & Rijveiligheid

Redactieadres
CBR divisie Rijvaardigheid
t.a.v. afdeling productmanagement
Postbus 4046
6803 EA Arnhem
E-mail: rijvaardigheid.productmanagement@cbr.nl

De tekst van deze uitgave is afgestemd met BOVAG, VRB, FAM, OTCRij, Politieacademie en IBKI. Het is derden toegestaan deze uitgave te gebruiken voor verveelvoudiging. Voornoemd gebruik geschiedt echter volledig voor rekening en risico van deze derden. Hoewel bij deze uitgave uiterste zorg is nagestreefd, kan het CBR geen aansprakelijkheid aanvaarden voor eventuele (druk)fouten en/of onvolledigheden.

Uitgeprinte exemplaren zijn niet-beheerste uitgaven

©Copyright CBR januari 2024

Inleiding

In deze Rijprocedure wordt het meest wenselijke rijgedrag van bestuurders van een personenauto (categorie B) beschreven. Om te kunnen worden toegelaten tot het wegverkeer, moet dit gedrag binnen de gestelde normering ook van de kandidaat voor het praktijkexamen B worden verwacht.

De inhoud van deze Rijprocedure is gebaseerd op de actuele verkeerswetgeving (Wegenverkeerswet 1994, Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 en de Regeling Voertuigen), op de geldende exameneisen en op het leerdoelendocument voor het rijbewijs B, zoals dat is opgesteld in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. 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 verkeersmanoeuvres beschreven op grond van de wettelijke rijexameneisen.

Daarnaast wordt in de Rijprocedure ruime aandacht besteed aan defensief en sociaal rijgedrag. Het rekening houden met de belangen van andere weggebruikers neemt daarbij een belangrijke plaats in. Ook wordt het belang van milieubewust rijgedrag onderkend.
De hoge ongevalskans van beginnend bestuurders is voor de minister van Infrastructuur en Milieu aanleiding om van beginnend bestuurders te eisen beter op de dagelijkse praktijk voorbereid te zijn. In de GDE matrix wordt gesproken van hogere orde vaardigheden. Door tijdens de rijopleiding al aandacht te besteden aan het zelfstandig rijden met een navigatiesysteem en aan zelfreflectie, wordt bereikt dat de kandidaat beter kan inspelen op de eisen die het huidige verkeer aan hem stelt.
Omdat de Rijprocedure in de eerste plaats bestemd is voor de instructeur en de examinator, hebben de samenstellers 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 het rijklaar maken, de bediening en beheersing van het voertuig en milieubewust rijgedrag.
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.
Een overzicht van alle onderdelen en onderwerpen van beoordeling is opgenomen in bijlage 1 van deze Rijprocedure.
De onderwerpen 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').
De examinator betrekt dus bij elk onderdeel van verkeersdeelneming de onderwerpen van beoordeling uit hoofdstuk 1 en 2.
De verkeersregels en verkeerstekens worden in de Rijprocedure niet beschreven of toegelicht. Vereist is dat de gebruiker van deze Rijprocedure de verkeerstheorie volledig beheerst.
Nadrukkelijk wordt erop gewezen dat deze Rijprocedure geen handelingsanalyses bevat en ook geen lesplan is. De instructeur dient de inhoud van de Rijprocedure te beschouwen als het leerdoel voor zijn leerlingen. Door de gedetailleerde beschrijving van het gewenste rijgedrag weet hij wat van zijn leerling tijdens het examen wordt verwacht. De wijze van opleiden wordt uiteraard 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 gedrag 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.

Ook voor anderen dan instructeurs en examinatoren kan de Rijprocedure een nuttige functie hebben. Voor de rijbewijsbezitter bijvoorbeeld is de Rijprocedure een compleet naslagwerk aan de hand waarvan hij zijn eigen rijvaardigheid kritisch kan bezien.
Voertuigen zijn uitgerust met rijhulpsystemen. Deze worden ook wel ADAS (Advanced Driver Assistance Systems) genoemd. Een overzicht met veel voorkomende rijhulpsystemen staat in 'het ADAS Woordenboek' van de ADAS alliantie.

Voor het meest wenselijk gebruik van deze rijhulpsystemen zijn er in 2023 algemene richtlijnen opgenomen in hoofdstuk 1 en 2 van deze rijprocedure. Deze richtlijnen zijn ontwikkeld op basis van de volgende uitgangspunten:

1. De bestuurder is altijd zelf verantwoordelijk voor het uitvoeren van de rijtaak, dus niet de auto of de rijhulpsystemen.
2. Een goede rijvaardigheid van de bestuurder blijkt uit veilig, comfortabel, sociaal en aangepast rijden. Dit mag met en zonder rijhulpsystemen.
3. Van de rijhulpsystemen weet de bestuurder redelijkerwijs waarvoor deze dienen, hoe deze werken en hoe hij deze zo goed mogelijk kan gebruiken.
4. De bestuurder weet dat:
   a. namen van rijhulpsystemen kunnen verschillen tussen auto's (types en merk);
   b. ondanks dat rijhulpsystemen dezelfde functionaliteit hebben, de uitvoering of manier van bedienen tussen auto's (types en merk) kunnen verschillen;
   c. weg-, weers- en verkeersomstandigheden van invloed kunnen zijn op de werking van de rijhulpsystemen.
5. De bestuurder weet wat een rijhulpsysteem kan én dat het rijhulpsysteem grenzen heeft aan wat het kan.
6. De bestuurder kan zich doelbewust door de rijhulpsystemen laten informeren of ondersteunen (met uitzondering van noodsystemen).
7. De bestuurder onderkent het risico van negatieve gedragsaanpassingen van zichzelf als gevolg van het rijhulpsysteem. Bijvoorbeeld een kleinere volgafstand omdat in noodsituaties de auto toch wel afremt.

Inhoudsopgave

1. Rijklaar maken, bediening/beheersing en milieubewust rijgedrag 6
Rijklaar maken en bediening/beheersing 6
Rijklaar maken 6
Zit- en stuurhouding 6
Stuurbehandeling 6
Afstellen spiegels 7
Gebruik autogordel 7
Bediening/beheersing 7
Motor starten 7
Motor afzetten 8
Bediening koppeling, schakelmechanisme en 'gas'toevoer 8
Bediening van de remmen 9
Algemene opmerkingen bediening voertuig 10
De bediening van de verlichting en apparatuur 10
Beheersing van het voertuig 11
Milieubewust rijgedrag 11
Rijhulpsystemen 13
2. Op juiste en veilige wijze deelnemen aan het verkeer 14
Verkeersinzicht 14
Aangepast en besluitvaardig gedrag 16
Belangen andere weggebruikers 16
Rijhulpsystemen 18
3. Onderdelen van verkeersdeelneming 19
3.1 Wegrijden 19
Wegrijden na een stop buiten het verkeer 19
Wegrijden na een stop in het verkeer 20
3.2 Rijden op rechte en bochtige weggedeelten 21
3.3 Gedrag nabij en op kruispunten 27
3.4 Invoegen - uitvoegen 33
3.5 Inhalen / zijdelings verplaatsen 38
3.6 Gedrag nabij en op bijzondere weggedeelten 44
In- /uitrit 44
Erf 45
Overweg 46
Voetgangersoversteekplaats 48
Tram-/bushalte 50
Rotonde 51
3.7 Bijzondere verrichtingen 55
In- en uitstappen 56
Voorbereidings- en controlehandelingen 56

In rechte lijn achteruit rijden 57
Achteruit rijden van een bocht 57
Parkeren in een haaks of schuin vak 58
Fileparkeren 58
Omkeren door te steken 59
Omkeren door een halve draai 59
Hellingproef 59
Toepassing 61
Inleiding toepassing 61
Toepassing hoofdstuk 1 63
Toepassing hoofdstuk 2 66
Toepassing hoofdstuk 3 68
3.1 Wegrijden 69
3.2 Rijden op rechte en bochtige weggedeelten 70
3.3 Gedrag nabij en op kruispunten 72
3.4 Invoegen - uitvoegen 74
3.5 Inhalen / zijdelings verplaatsen 75
3.6 Gedrag nabij en op bijzondere weggedeelten 77
3.7 Bijzondere verrichtingen 80
Bijlage 1 83

1. Rijklaar maken, bediening/beheersing en milieubewust rijgedrag

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

De ontwikkelingen in voertuigen gaan snel. In hoofdstuk 1 zijn de handelingen voor veel voorkomende bedieningsorganen beschreven. Bijvoorbeeld de handelingen bij het bedienen van de remmen of bij het starten van de motor.

Rijklaar maken en bediening/beheersing

Rijklaar maken

Voordat er met het voertuig aan het verkeer wordt deelgenomen, moet het rijklaar gemaakt worden. Hierbij worden stoel, spiegels en stuur afgesteld op de in dit deel omschreven wijze. De aanwezige veiligheidsgordel moet op de voorgeschreven wijze gebruikt worden.

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.

Bij de meeste auto's kan het stuur op hoogte en in afstand tot de bestuurder afgesteld worden. Zo wordt voor de bestuurder een optimale positie t.o.v. het stuur in combinatie met de afstelling van stoelzitting en rugleuning gewaarborgd. Tijdens het rijden dient het stuur en/of de stoel niet versteld te worden. Bij een goede zit is er voldoende steun en voel je wat er met de auto gebeurt. Een goed afgestelde hoofdsteun geeft maximale bescherming voor nek en hoofd tijdens een aanrijding, vooral bij een zogenaamde kop/staartbotsing. Daarom dient een aanwezige hoofdsteun goed te worden afgesteld ten opzichte van de lengte van de bestuurder en eventuele passagiers. Als er een mogelijkheid is om de hoofdsteun te kantelen dient de ruimte tussen hoofd en hoofdsteun zo klein mogelijk gemaakt te worden.

Van een goede zithouding is sprake wanneer stoel en hoofdsteun optimaal zijn afgesteld op de bestuurder. Dit is het geval indien:

- de bovenbenen over een zo groot mogelijke afstand op de zitting rusten
- bij geheel aangesloten rug in de rugleuning het bovenste punt van het stuurwiel nog juist goed met beide handen vastgepakt kan worden
- het linkerbeen bij geheel ingedrukt koppelingspedaal nog licht gebogen is. Ook bij een auto met automatische transmissie is het linkerbeen licht gebogen
- er goed zicht is op de weg
- de bovenzijde van de hoofdsteun op gelijke hoogte is met de bovenkant van het hoofd.

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 het stuurwiel met beide handen begeleiden tot de wielen weer in de rechtuit stand staan.
Bij het achteruit rijden mag het bovenlichaam dusdanig gedraaid worden dat de rechterhand het stuur niet meer vast heeft.

Van een goede stuurhouding is sprake wanneer

- het stuurwiel niet krampachtig met beide handen 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

Opmerkingen

- het op de deur laten rusten van de linkerarm vermijden. Dat kan de bewegingsmogelijkheden ten opzichte van het stuur beperken

- beide handen aan het stuur houden, tenzij de schakelhandel, handrem of schakelaars bediend worden
- draaien aan het stuur, waarbij de beide handen elkaar kruisen vermijden. Dit beperkt namelijk de stuurmogelijkheden.

Afstellen spiegels

De spiegels zijn goed afgesteld, wanneer optimaal zicht wordt verkregen.

De binnenspiegel is juist afgesteld indien:
- in het verticale midden van de spiegel het verticale midden van de achterruit zichtbaar is
- de hoogte zodanig is afgesteld dat optimaal zicht wordt verkregen.

De buitenspiegels zijn juist afgesteld indien:
- de (eventueel denkbeeldige) horizon op ongeveer 1/4 deel van de bovenzijde in die spiegels zichtbaar is
- in de linkerbuitenspiegel nog juist de linkerzijkant van de auto zichtbaar is en een zo groot mogelijk deel van het weggedeelte links naast en achter de auto kan worden overzien
- in de rechterbuitenspiegel nog juist de rechterzijkant van de auto zichtbaar is en een zo groot mogelijk deel van het weggedeelte rechts naast en achter de auto kan worden overzien.

Opmerkingen
- het afstellen van de spiegels dient voor aanvang van de rit te gebeuren
- bij het afstellen wordt aanraking van het glas zoveel mogelijk vermeden
- waar spiegel staat of bedoeld wordt kan ook camera-monitorsysteem worden gelezen

Gebruik autogordel

De aanwezige autogordels worden op de voorgeschreven wijze 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. Hulpmiddelen om van de gordel zo min mogelijk hinder te ondervinden (knijpers e.d.) zijn uit veiligheidsoogpunt sterk af te raden.

Bediening/beheersing

Bedrevenheid in de bediening is de basis voor een complete beheersing van het voertuig onder alle omstandigheden.

Een groot aantal technische handelingen zal als een soort automatisme dienen te worden uitgevoerd. Vanzelfsprekend moet de bestuurder in staat zijn zelfstandig apparatuur voor o.a. de voor- en zijruitontwaseming, de achterruitverwarming, de ruitenwissers en verlichting in en/of uit te schakelen.

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 van o.a. rijhulpsystemen is derhalve absoluut noodzakelijk.

Motor starten

- parkeerrem dient in werking te zijn
- schakelhandel in neutraal stand. Bij een auto met automatische transmissie de schakelhandel in parkeerstand
- nog geen stroomverbruikers inschakelen
- koppelingspedaal geheel intrappen. Bij een auto met automatische transmissie het rempedaal 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 en weggereden wordt.

Motor afzetten

- parkeerrem in werking stellen
- schakelhandel in neutraalstand zetten. Bij een auto met automatische transmissie de schakelhandel in parkeerstand zetten.
- overbodige stroomverbruikers uitschakelen
- motor afzetten
- koppelingspedaal loslaten.

Bij het maken van een te verwachten 'langere' verkeersstop (langer dan 1 minuut) ter bescherming van het milieu de motor afzetten. Als het voertuig beschikt over een start-stop systeem, dan kan dit systeem ervoor zorgen dat de motor automatisch uitgeschakeld en weer ingeschakeld wordt.

Bij het verlaten van de auto tevens de sleutel, keycard of iets dergelijks verwijderen en meenemen. Daarna de auto afsluiten.

Bediening koppeling, schakelmechanisme en 'gas'toevoer[1]

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

Koppeling

De koppeling brengt de verbinding tot stand (of verbreekt die) tussen motor en aangedreven wielen. De bediening zal met gevoel moeten worden uitgevoerd om slijtage te beperken en het (ont)koppelen vloeiend te laten verlopen.

Bediening

Het koppelingspedaal wordt bediend met de bal van de linkervoet en wordt altijd geheel ingetrapt.
De voet is alleen met het pedaal in aanraking tijdens het bedienen.
Wanneer 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, pas ontkoppelen even voordat het stationair toerental wordt bereikt.

Bij een auto met een automatische transmissie regelt de auto het koppelen en ontkoppelen.

Schakelmechanisme

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

Bij een auto met een automatische transmissie regelt de auto het schakelmechanisme.

Schakelhandel losjes vasthouden. Minimum en maximum toerental van de motor wordt in geen van de versnellingen overschreden.
Dit in overeenstemming met het instructieboekje van de betreffende auto. Zolang de motor koud is, wordt het toerental beperkt. Milieuaspecten spelen hierbij ook een rol.

Opmerkingen:

- schakelhandel niet krampachtig bedienen
- overbodig schakelen vermijden
- te langzaam rijden in een te hoge versnelling kan motorschade veroorzaken evenals te lang doortrekken in een versnelling
- de keuze van de juiste versnelling is van belang om de trekkracht van de motor optimaal te kunnen benutten.

Inschakelen bij wegrijden

Koppelingspedaal geheel intrappen.
Schakelhandel rustig in eerste of achteruit versnelling schakelen.

[1] In de rijprocedure wordt voor de leesbaarheid gesproken over gastoevoer, gas geven etc.. Dit geldt voor verschillende transmissiesoorten en brandstoffen.

Bij een auto met automatische transmissie moet het rempedaal ingetrapt worden en de schakelhandel in vooruit- of achteruitstand worden gezet.

Technische wijze wegrijden
Koppelen onder gelijktijdige verhoging van de gastoevoer. Als de koppeling pakt, zowel koppelings- als gaspedaal een moment stilhouden. Indien de parkeerrem in werking is deze buiten werking stellen. Koppelingspedaal verder laten opkomen met gelijktijdige verhoging van de gastoevoer (toerental).

Een auto met automatische transmissie komt in beweging als het rempedaal wordt losgelaten. In sommige gevallen kan het nodig zijn om hierbij de gastoevoer te verhogen.

Opschakelen
In één beweging het koppelingspedaal geheel intrappen met gelijktijdige vermindering van de gastoevoer, schakelhandel via de neutraalstand rustig in volgende versnelling schakelen, koppelen en gelijktijdig gastoevoer verhogen.
Opmerking: bij het schakelen schokken vermijden.

Terugschakelen
Onder vermindering van de gastoevoer, in één beweging het koppelingspedaal geheel intrappen, schakelhandel via neutraal- stand rustig in de gewenste versnelling schakelen, koppelen en gastoevoer aanpassen.
Bij een stop in het verkeer wordt direct na het tot stilstand komen in de eerste versnelling geschakeld, het koppelingspedaal blijft dan natuurlijk ingetrapt.
Bij een stop van langere duur: schakelhandel in neutraal zetten en koppelingspedaal loslaten. Zo nodig parkeerrem in werking stellen. Auto's uitgerust met het "stop/start -systeem" zullen dan de motor uitschakelen. Zodra het koppelingspedaal weer wordt ingetrapt start de motor weer.

Gastoevoer
De gastoevoer regelt (indirect) de hoeveelheid brandstof naar de motor en zodoende 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. Als de hiel hierbij zo veel mogelijk steunt op de vloer, bevordert dit een juiste dosering. Voorkomen moet worden dat de gastoevoer 'schoksgewijs' gaat of dat de motor 'doorraast'.

Bediening van de remmen
De aanwezige remmen moeten technisch juist en tijdig worden gebruikt.

De auto kan op de volgende manieren worden afgeremd:
- door de gastoevoer te verminderen
- door gebruik te maken van de remmen.

Technische beheersing van de remmen uit zich in het bewust doseren en gebruiken daarvan. In combinatie met de bediening van de remmen mag worden teruggeschakeld, waarbij voorkomen wordt dat er sterk op de koppeling wordt afgeremd.
Als geremd moet worden: in beginsel niet terugschakelen. Dit is een onnodige handeling die bovendien extra slijtage aan het voertuig kan veroorzaken.
Tijdens het remmen het blokkeren van de wielen voorkomen. Bij langere stops zo nodig de parkeerrem in werking stellen.

Afremmen door de gastoevoer te verminderen
Bediening:
- het gaspedaal tijdig en doelmatig bedienen om de snelheid van het voertuig vloeiend te vertragen. Dit ook in het geval van regeneratief remmen.

Afremmen door gebruik van de bedrijfsrem
Bediening:
- het rempedaal wordt met de bal van de rechtervoet bediend
- het remmen zo gelijkmatig mogelijk over de beschikbare afstand verdelen
- indien wordt geremd tot de auto stilstaat, de remdruk net vóór het tot stilstand komen

zodanig verminderen dat de 'eindschok' achterwege blijft
- in beginsel wordt tot kort voor stilstand, in gekoppelde toestand geremd.

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

Algemene opmerkingen bediening voertuig
Indien voor een bocht een andere versnelling wordt gekozen dient voor het ingaan van die bocht geschakeld en gekoppeld te zijn.
Het tweede deel van de bocht vloeiend met een 'licht trekkende motor' rijden. Remmen in de bocht zoveel mogelijk voorkomen.

Indien behoorlijk geaccelereerd moet worden (bijvoorbeeld bij het invoegen) meer gas geven en later doorschakelen naar een hogere versnelling.

Indien de omstandigheden het toelaten kan bij het uitvoegen eventueel eerder gas teruggenomen worden i.v.m. energiezuinig rijden. Terugschakelen op de doorgaande rijbaan vermijden.

De bediening van de verlichting en apparatuur
Wanneer van de verlichting en/of elektrische apparatuur gebruik moet worden gemaakt, geldt dat:
- dit (op eigen initiatief) gebeurt op de juiste wijze
- de bediening ervan niet ten koste gaat van de aandacht voor het verkeer en de beheersing van het voertuig
- dit niet langer duurt dan noodzakelijk of wenselijk is.

Dit onderwerp behandelt het voeren van de juiste verlichting en het gebruiken van de in de auto aanwezige (hulp)apparatuur zoals:
- voor- en zijruitontwaseming
- claxon
- ruitenwissers
- achterruitverwarming
- interieurverwarming
- airconditioning
- navigatiesysteem
- rijhulpsystemen.

Bekendheid met het interieur, indeling van het dashboard en de functies van de diverse bedieningsorganen is noodzakelijk.

Rijden bij nacht en bij omstandigheden die het zicht ernstig belemmeren.
Gedurende de wettelijk aangegeven periode en tijdens andere daarvoor in aanmerking komende omstandigheden, moet de juiste verlichting worden gevoerd.

In beginsel wordt dimlicht gevoerd.
Groot licht mag slechts gevoerd worden gedurende de nacht en kan bijvoorbeeld gewenst zijn, wanneer het zicht in relatie tot de gereden snelheid beperkt is.
Bij het voeren van groot licht mag geen hinder ontstaan voor anderen.

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
- rijden in parkeergarages.

Wanneer de meeste bestuurders verlichting voeren, mag men ervan uit gaan dat dit inderdaad noodzakelijk is. Hierbij geldt dat verlichting niet alleen gevoerd wordt om beter te zien, maar vooral ook om beter gezien te worden.

Opmerkingen

- extra aandacht is nodig voor stilstaande en langzaam rijdende voertuigen
- bij tegemoetkomen van voertuigen die verlichting voeren is het beter langs dan in die lichten te kijken verblinding wordt zo voorkomen
- bermpaaltjes en kantlijnen kunnen een goed oriëntatiemiddel zijn.

Beheersing van het voertuig

Het gaat bij dit onderwerp om de totale voertuigbeheersing. Daarvan is sprake 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. Het tijdig onderkennen van een verkeers- of wegsituatie en het reageren daarop in combinatie met een juiste voertuigbediening komt de beheersing van het voertuig ten goede. De bestuurder bedient onder normale verkeersomstandigheden de auto technisch juist en heeft de auto onder controle.

Karakter en toestand van het voertuig

Voor een goede voertuigbeheersing is het noodzakelijk bekend te zijn met het karakter van dat voertuig. Door de ligging van het zwaartepunt van de auto wordt in belangrijke mate de koersstabiliteit, het stuurkarakter en het gedrag in bochten bepaald. Nuttig is om te weten welke wielen van de auto aangedreven worden.
De toestand van het voertuig kan mede bepalend zijn voor het weggedrag. De aanwezigheid van passagiers en lading en de wijze van beladen zijn hier voorbeelden van. Ook is het van belang goed bekend te zijn met de afmetingen van het voertuig.

Slipgevaar

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

Slippen ontstaat wanneer de wrijvingsweerstand tussen band en wegdek wordt overschreden.
Dit kan worden veroorzaakt door:

- te hard/abrupt remmen
- wegverkanting, hellingen, zijwind
- 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.

In deze Rijprocedure wordt niet ingegaan op het corrigeren van een slip.

Stuurvastheid

Een permanente stuurvastheid is vereist. Bij de technische bediening en bij de bediening van de hulpapparatuur moet met het voertuig steeds de juiste koers worden aangehouden.

Met inachtneming van het wettelijk bepaalde omtrent de te volgen weggedeelten, wordt getracht met zo min mogelijk stuurcorrecties 'de meest ideale lijn' te rijden. Onnodige en abrupte stuurbewegingen dienen te worden vermeden. Het kijkgedrag, andere gedragingen en/of het uitvoeren van de diverse handelingen mogen de besturing van het voertuig niet nadelig beïnvloeden.

Milieubewust rijgedrag

Milieubewust rijgedrag is op ieder van de zeven examenonderdelen van toepassing en heeft daarmee een parapluwerking. De bestuurder maakt zelf keuzes, dus is het mogelijk die te beoordelen. De bestuurder weet hoe hij milieubewust moet autorijden en past dit in de praktijk toe.

Ritvoorbereiding

Het is belangrijk dat een uit te voeren rit zodanig wordt gepland, dat het milieu zo min mogelijk belast wordt. Het moment en de route moeten dus zodanig worden gekozen, dat er een goede balans ontstaat tussen de af te leggen afstand en de te verwachten doorstroming. Het vermijden van filegevoelige tijdstippen en wegvakken is hiervoor de basis.
Ook het onderzoeken of alternatieve vervoersmogelijkheden beschikbaar en bruikbaar zijn of dat de uit te voeren rit gecombineerd kan worden met andere reizigers, kan de belasting voor het milieu verminderen.
Het onnodig rijden met belading is ongewenst. Hieronder vallen het vervoeren van onnodige ballast maar ook het rijden met accessoires die de luchtweerstand verhogen, zoals skiboxen, daklastdragers etc.

Voertuigomstandigheden

De technische staat van een auto is van belang voor de hoeveelheid uitstoot van (schadelijke) gassen. Het uitstellen van regulier onderhoud kan een negatief effect hebben op effectieve verbranding van brandstof. Mede daarom is het van belang om volgens de fabrieksgegevens (preventief) onderhoud te laten uitvoeren door een gespecialiseerd bedrijf. Bandenspanning is belangrijk. Het regelmatig controleren en op druk houden van de banden maakt deel uit van een goede ritvoorbereiding. Iedere maand zal deze controle en/of handeling uitgevoerd moeten worden.

Voertuigbediening

Het gebruiken van onnodige stroomverbruikers moet worden voorkomen. Vooral energieverbruikers zoals airco en de elektrische ruitverwarming moeten niet onnodig (lang) aan staan.
De huidige voertuigtechniek voorziet in een motormanagement systeem dat een zo efficiënt mogelijk gebruik van de brandstof regelt. De keuze van de versnelling wordt echter bij een handgeschakelde auto aan de bestuurder overgelaten. De bestuurder kan hiermee het brandstofgebruik beïnvloeden.
Het rijden in een relatief hoge versnelling vermindert het brandstofgebruik. Indien het niet in strijd is met de veiligheid in de betreffende verkeersopgave en geen ontoelaatbaar effect heeft op de doorstroming, zal geschakeld moeten worden tussen de 2.000 en 2.500 toeren per minuut.

Bij het accelereren zal, indien de volgafstand het toelaat, doortastend gas gegeven moeten worden. Te denken is aan het indrukken van het gaspedaal tot tenminste de helft van de beschikbare slag. De belasting tijdens het slipmoment van de koppeling mag hierbij niet te hoog worden.
Het is belangrijk om het rollend vermogen van het voertuig te benutten. Het vroegtijdig loslaten van het gaspedaal, zodra zichtbaar is dat er vertraagd moet worden, zorgt ervoor dat de brand-stofopname gestopt wordt.
Hierbij is het van belang dat de motor gekoppeld blijft in de versnelling waarin op dat moment gereden wordt. Als er gestopt wordt, dient de bestuurder het koppelingspedaal in te trappen vlak voordat het stationair toerental bereikt wordt.

Het stationair draaien van de motor kost onnodig brandstof en geeft daardoor onnodige uitstoot van schadelijke stoffen. Bovendien geeft dit voor de omgeving vaak onnodig geluidsoverlast. Bij stops waarbij te verwachten is dat langer dan één minuut stilgestaan wordt, is het gewenst om de motor af te zetten. Hierbij is het van belang dat de veiligheid niet in het gedrang komt en dat, indien noodzakelijk, ook direct weer weggereden kan worden. Zorg hierbij voor het in werking blijven van de verplichte verlichting en indien nodig de ruitverwarming.
Het juiste gebruik van cruisecontrole vergroot het rijden met een constante snelheid. Hierdoor neemt het brandstofgebruik af. Indien aanwezig en toepasbaar is het gebruik van de cruisecontrole gewenst.

Anticiperend rijgedrag

Het zoveel mogelijk rijden met een constante snelheid vermindert het brandstofgebruik. Als in een verkeersopgave tijdig een verandering wordt waargenomen, kan hierop ook tijdig worden ingespeeld. Ook het rekening houden met situaties die zich kunnen gaan ontwikkelen is van groot belang. Hiervoor is het noodzakelijk om ver en bewust vooruit te kijken.
Het in stand houden van een goed ruimtekussen is een basisvereiste.

Rijhulpsystemen

Bij gebruik van rijhulpsystemen (ADAS) gelden de volgende richtlijnen voor 'rijklaar maken, bediening/beheersing en milieubewust rijgedrag':

- De bestuurder controleert vooraf aan een rit welke rijhulpsystemen in de auto direct invloed hebben op het rijden en hoe deze werken.
- De bestuurder controleert of de sensoren en camera's voldoende schoon zijn vooraf aan een rit. Hij blijft alert op een zo goed mogelijke werking van de rijhulpsystemen. De bestuurder handelt op de juiste manier op afwijkingen.
- De bestuurder gebruikt de instellingen van rijhulpsystemen op een manier die bijdraagt aan het meest wenselijk rijgedrag volgens deze rijprocedure.
- De bestuurder neemt ook tijdens het rijden met rijhulpsystemen een actieve rijhouding aan, waarbij hij gemakkelijk de rijtaak over kan nemen van de auto. Daarbij houdt hij de verkeerssituatie en rijhulpsystemen voortdurend in de gaten. De bestuurder laat zich dus niet afleiden van zijn rijtaak en verantwoordelijkheid.

2. Op juiste en veilige wijze deelnemen aan het verkeer

In dit hoofdstuk wordt het meest wenselijk rijgedrag in algemene zin beschreven. Verwezen wordt naar artikel 5 WVW 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 wijze aan het verkeer deel te kunnen nemen, is o.a. 'verkeersinzicht' noodzakelijk.

Dit betekent het tijdig onderkennen van en inspelen op:
- concrete verkeerssituaties
- situaties die zich gaan ontwikkelen
- situaties die zich op een bepaalde manier kunnen gaan ontwikkelen.

Daarbij spelen de volgende factoren een rol:
- de mens
- de weg en omgeving
- het voertuig
- de weersomstandigheden.

Men dient rekening te houden met omstandigheden die bij het naderen en/of voorbijgaan bijzondere oplettendheid vragen, zoals:
- slechte, brokkelige rijbaankanten, vooral die welke gelegen zijn tegen lagere weggedeelten
- op de rijbaan liggende voorwerpen die gevaar voor het verkeer kunnen opleveren
- voorwerpen die te dicht bij de rijbaan staan
- over de rijbaan uitstekende takken, uithangborden, luifels enz.
- smalle doorgangen bij wegwerkzaamheden, bruggen, in- of uitritten, op- en afritten, enz.
- weggedeelten met tijdelijk geplaatste verkeersborden en/of op het wegdek aangebrachte verkeerstekens
- het afgeremd worden (scheeftrekken), indien met het voertuig door een diepe plas wordt gereden
- rukwinden
- spoorvorming en andere oneffenheden in de lengterichting
- op de rijbaan liggende stoffen, zoals zand, grind, split, bladeren en olie
- gefreesde weggedeelten
- wildroosters
- losliggende en/of uitstekende lading op voertuigen
- hobbelige en slechte weggedeelten met scheuren en/of gaten
- door zeer warm weer smeltend asfalt.

De snelheid moet zodanig worden geregeld dat zo min mogelijk wordt gestopt.

- Situaties waarbij goed anticiperen voorkomt dat er gestopt moet worden zijn bijvoorbeeld:
- links of rechts afslaan bij aanwezigheid van een enkele verkeersdeelnemer op een naast gelegen fietspad, fiets/bromfietspad of voetpad (schuin achter een (brom)fietser met dezelfde snelheid meerijden is beter dan eerst inhalen en er dan voor stoppen)
- voorbijrijden van een rechts stilstaand voertuig op een rijbaan met twee rijstroken, bij nadering van een enkele tegenligger
- naderen van een stilstaande file (achteroprijden), die nagenoeg weer in beweging is gekomen
- een kruispunt waar slechts een enkel ander voertuig gelijktijdig of nagenoeg gelijktijdig aanwezig kan zijn.

Opmerkingen
Tracht als bestuurder van het voorste voertuig van een aantal achter elkaar rijdende voertuigen, zoveel mogelijk rijdende te blijven. Dit is veiliger en bovendien wordt daardoor een betere verkeersdoorstroming bereikt. Tevens bespaart dit brandstof en is dit milieuvriendelijker.

Is stoppen onvermijdelijk dan -indien dit de veiligheid bevordert- het achteropkomend verkeer waarschuwen door middel van het laten knipperen van het remlicht of de waarschuwingslichten.

Is stoppen niet te vermijden, dan moet het blokkeren van het tegemoetkomend en dwarsverkeer in ieder geval worden voorkomen:
- op de linker rijbaanhelft, bestemd voor het tegemoetkomende verkeer
- op een overweg
- op een voetgangersoversteekplaats of een oversteekplaats voor (brom)fietsers
- op een kruispunt
- op een gemarkeerd weggedeelte voor een in- of uitrit.

Men dient zó oplettend te zijn, dat de in het verkeersbeeld te verwachten veranderingen, niet dusdanig verrassend zijn dat abnormaal moet worden geremd en/of gestuurd.
Veranderingen die in beginsel geen verrassing mogen inhouden, zijn bijvoorbeeld:
- een bij een halte stoppende autobus of tram
- een bij een stilstaande autobus of tram overstekende passagier
- het openslaande portier van een voertuig dat juist (aan de kant) is gestopt
- een wegrijdende auto die even tevoren door de bestuurder is bemand (let op uitlaatgassen, brandend achteruitrijlicht e.d.)
- een wegrijdende auto, nadat een passagier in de auto heeft plaatsgenomen
- een bestuurder die uitwijkt voor een voorwerp op de rijbaan (of plassen/kuilen)
- een 'voorligger' die gaat remmen bij een aandachttrekkende gebeurtenis (zwaai-knipperlichten op bijzondere voertuigen, overkomende vliegtuigen, ongeval e.d.).

Men dient voortdurend bedacht te zijn op fouten die medeweggebruikers kunnen maken en die veelvuldig leiden tot ongevallen.
Bijvoorbeeld:
- het afsnijden van bochten
- te weinig afstand bewaren ten opzichte van een 'voorligger'
- kruispunten met te grote snelheid naderen en oversteken
- te hard/te laat remmen
- met onaangepaste snelheid rijden
- het inhalen op plaatsen waar en momenten waarop dit niet verantwoord is
- het abrupt van rijstrook veranderen, enz.

Zoveel mogelijk moet worden voorkomen dat men zich 'vastrijdt'.
Bijvoorbeeld:
- het moeten stoppen achter een dubbel 'geparkeerd' voertuig, doordat de situatie niet tijdig is onderkend en inhalende bestuurders het voorbijrijden beletten
- het niet meer naar links in voorgesorteerde positie kunnen komen, door het te laat reageren op een 'stroom' inhalers
- het moeten inhouden op de (auto)snelweg achter een langzaam rijdende vrachtauto omdat te laat is begonnen met de inhaalmanoeuvre.

Opmerkingen
- begin niet vermoeid of geïrriteerd aan een autorit
- houd rekening met het te verwachten weer
- voorkom haast en trek voldoende tijd uit voor de voorbereiding op een langere autorit
- gebruik een navigatiesysteem of raadpleeg vooraf een wegenkaart bij het rijden in of naar een onbekend gebied
- houd tijdens een storm rekening met vallende stukken hout en dergelijke
- raak tijdens het rijden niet afgeleid door passagiers, autoradio en/of het gebruik van de mobiele telefoon
- maak gebruik van spiegelruiten om verder een straat in te kunnen kijken
- kruis, zo mogelijk met 'dekking' van een zwaar voertuig, een verkeersstroom
- tracht benarde situaties in het verkeer zoveel mogelijk te vermijden (niet naast een lange voertuigcombinatie een 'trechter' ingaan enz.)
- probeer zoveel mogelijk de totale weg- en verkeerssituatie te beoordelen
- verdeel de aandacht
- kijk om waar te nemen en te kunnen reageren op datgene wat gezien wordt
- zorg, indien mogelijk, voor een 'vluchtweg'

- reageer op de 'taal van de weg'
- werk mee aan een zo goed mogelijk samenspel in het verkeer.

Naast verkeersinzicht zijn de onderwerpen uit dit hoofdstuk wezenlijk voor een goede en veilige verkeersdeelneming. Deze onderwerpen hebben een algemene strekking en betreffen de totale verkeersdeelneming.
Het gaat hierbij om rijvaardigheidsaspecten die als 'basisgedrag' worden aangemerkt. Elke bestuurder behoort dit gedrag in voldoende mate te beheersen, ongeacht welke manoeuvre wordt uitgevoerd of in welke situatie men zich bevindt.

Aangepast en besluitvaardig gedrag

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

Tevens gaat dit onderwerp over de in het verkeer noodzakelijke besluitvaardigheid waarmee handelingen moeten worden uitgevoerd en gereageerd moet worden in/op verkeerssituaties.

Aangepast gedrag

Met inachtneming van de geldende voorschriften moet steeds met een zodanige snelheid worden gereden dat deze is aangepast aan het overige verkeer en de totale verkeers- c.q. wegsituatie. De bestuurder die zich voldoende aangepast door het verkeer beweegt hindert het overige verkeer niet onnodig en zorgt dat het zoveel mogelijk kan doorrijden.
Zo wordt er niet zonder noodzaak zó langzaam gereden dat daardoor andere weggebruikers opgehouden kunnen worden.

Onverminderd het rekening houden met de maximumsnelheid en het tijdig tot stilstand kunnen brengen van het motorvoertuig, wordt steeds met een zodanige snelheid gereden dat daardoor geen gevaar of onnodige hinder voor andere weggebruikers ontstaat of kan ontstaan. Indien de situatie dit eist, dient tijdig te worden vertraagd of gestopt. Dit vertragen of stoppen gebeurt op een aan die situatie aangepaste wijze.

Bij een aangepaste rijwijze kunnen alle noodzakelijke handelingen beheerst worden uitgevoerd. Tevens wordt daardoor het algehele verkeersbeeld gunstig beïnvloed en zal een rustige, veilige verkeersafwikkeling daarvan het gevolg zijn.

Voor een aangepast gedrag is het noodzakelijk dat de bestuurder:
- zich tijd en ruimte gunt om zijn gedrag af te stemmen op de situatie
- er niet op vertrouwt dat andere weggebruikers altijd correct handelen
- zich steeds afvraagt: "Kunnen andere weggebruikers mij zien? Hebben die mij gezien? Als ze mij niet gezien hebben: wat is dan mijn vluchtweg?"

Besluitvaardig gedrag

Uit het gedrag moet een zekere mate van besluitvaardigheid blijken.

Weifelend verkeersgedrag moet worden vermeden, uitgezonderd in die situaties die als 'ongewoon' of 'onverwacht' kunnen worden aangemerkt.
Afwijkend en onzeker gedrag zal bij de andere weggebruikers leiden tot twijfel over een zich ontwikkelende verkeerssituatie. Een voorgenomen en reeds aangevangen manoeuvre wordt dan ook, nadat de voorbereidende handelingen op juiste wijze zijn verricht, in principe uitgevoerd.

Onder normale omstandigheden onnodig voorrang verlenen, onnodig voor laten gaan of langer wachten dan gezien de situatie noodzakelijk is, wordt vermeden.
Dat neemt niet weg dat voor een betere verkeersdoorstroming of het bevorderen van een veiliger wegsituatie het soms wenselijk is om anders dan voorgeschreven te handelen. Daarbij kan onderling oogcontact of handgebaren tussen de betrokkenen de communicatie bevorderen en eventuele bedoelingen verduidelijken.

Belangen andere weggebruikers

Dit onderwerp gaat in op defensief en sociaal gedrag in combinatie met verkeersinzicht.

Defensief gedrag houdt in dat ongevallen zoveel mogelijk worden voorkomen, niet alleen door zelf

zo min mogelijk fouten te maken, maar ook rekening te houden met mogelijke fouten van anderen en door de rijwijze tijdig aan te passen aan afwijkende weg- en/ of verkeersomstandigheden. De bestuurder houdt rekening met de zwakke verkeersdeelnemers en vangt de fouten van anderen zo goed mogelijk op.

Defensief rijgedrag is met name gebaseerd op:
- inzicht
- waakzaamheid
- anticiperen (vooruitlopen op mogelijke ontwikkelingen)
- effectief kijken (kijken om écht waar te nemen)
- reageren.

Sociaal rijgedrag houdt in, dat men bereid is om andere weggebruikers te helpen in situaties waar dit nodig of wenselijk is, óók als door die weggebruikers - bewust of onbewust - een fout is gemaakt.

Sociaal rijgedrag kenmerkt zich door:
- het respecteren van het belang van andere weggebruikers
- het bewust zijn van de eigen, individuele verantwoordelijkheid voor een veilig wegverkeer.

Voorbeelden van sociaal rijgedrag zijn:
- het in geval van een rijbaanversmalling ruimte laten voor inhalende bestuurders (ritsen)
- het vóór laten gaan van, en een zoveel mogelijk onbelemmerde doorgang verlenen aan, volgwagens die kennelijk behoren tot een uitvaartstoet
- het vermijden van het rijden door plassen indien daarvan anderen last ondervinden
- het een bestuurder in staat stellen een uitrit te verlaten.

Het bevorderen van een zo veilig en gunstig mogelijke verkeerssituatie moet steeds centraal staan.

Men dient zich zó te gedragen dat andere weggebruikers niet worden verrast.

Bijvoorbeeld:
- niet scherp achter een geparkeerd voertuig naar links sturen in de richting van een tegemoetkomende bestuurder
- slechts indien nodig de claxon gebruiken of een lichtsignaal geven
- niet onnodig en abrupt afremmen of stoppen.

Het oproepen van irritaties bij andere weggebruikers dient vermeden te worden.

Bijvoorbeeld:
- niet nog vlug even inhalen voor een rood verkeerslicht, een gesloten spoorwegovergang of brug, een stilstaande file enz.
- bij filevorming of een andere verkeersopstopping niet nadrukkelijk snelheid opvoeren en een ruimte afsluiten, die een andere bestuurder had willen benutten

Steeds wordt getracht dreigend gevaar op te heffen door:

- snelheid te verlagen
- uit te wijken
- te stoppen
- snelheid te verhogen.

Is te verwachten dat het op één van deze manieren niet zal lukken het gevaar op te heffen, al naar gelang de situatie, een geluids- of lichtsignaal geven.

Ten behoeve van andere (achteropkomende) bestuurders worden de knipperende waarschuwingslichten gevoerd indien door bepaalde verkeers- en/of weersomstandigheden plotseling snelheid moet worden verminderd of gestopt.

Dit geldt met name:
- bij filevorming
- indien wordt stilgestaan op minder overzichtelijke plaatsen
- wanneer wordt gestopt en het zicht als gevolg van duisternis of weersomstandigheden onvoldoende is om het voertuig tijdig op te merken.

Opmerking
Het gebruik van knipperende waarschuwingslichten legaliseert een verkeersovertreding niet!

In het bijzonder moet rekening worden gehouden met de belangen van meer kwetsbare weggebruikers.

Vooral kinderen, bejaarden en gehandicapten zijn kwetsbaarder in het verkeer:

- het gedrag van kinderen in het verkeer is over het algemeen onberekenbaar
- het reactievermogen van bejaarden en gehandicapten en hun vermogen snel te handelen, is vaak minder
- mensen die gehoorgestoord zijn kunnen moeilijk als zodanig herkend worden
- blinden kunnen alleen afgaan op hun gehoor
- rekening wordt gehouden met het speelse karakter waarmee jeugdige (brom)fietsers e.d. aan het verkeer kunnen deelnemen. Door hun aanwezigheid en eventueel afwijkend rijgedrag tijdig te onderkennen, kan op gepaste wijze worden gereageerd
- voetgangers lopen meer risico als zij zich op de rijbaan bevinden. Zij moeten tijdig worden opgemerkt, zodat op juiste wijze gereageerd kan worden
- goed moet worden geanticipeerd op grotere groepen voetgangers zoals optochten, colonnes e.d. De totale verkeerssituatie moet bij het naderen van deze groepen op een juiste wijze worden beoordeeld.

Voorts wordt extra rekening gehouden met bijvoorbeeld geleiders van rij-, trekdieren en vee, die eveneens kwetsbaarder zijn.
Dat geldt ook ten aanzien van fietsers die kleine kinderen op de fiets begeleiden of werktuigen e.d. vervoeren.

Opmerkingen
Aan gevaarsituaties in het wegverkeer liggen vaak menselijke fouten ten grondslag. Straf fouten van de ander niet af, maar help elkaar.

Indien een andere weggebruiker niet aan de voorrangsverplichting voldoet, rem dan af of stop. Raak niet opgewonden en toon geen agressie. Een goede bestuurder heeft geduld met andere weggebruikers en draagt zo bij aan een veilig verkeer.

Bij nadering van een voetgangersoversteekplaats wordt, ondanks het voor voetgangers in werking zijnde gele knipperlicht (indien aanwezig), rekening gehouden met overstekende voetgangers.

Tot slot
De wettelijke bepalingen worden nageleefd. Kan door het niet nakomen van een wettelijk voorschrift een ongeval worden voorkomen, dan wordt aldus gehandeld.
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.

Rijhulpsystemen

Bij gebruik van rijhulpsystemen (ADAS) gelden de volgende richtlijnen voor het 'op juiste en veilige wijze deelnemen aan het verkeer':

- De bestuurder monitort de auto en de verkeerssituatie voortdurend tijdens het rijden, ook bij gebruik van de rijhulpsystemen.
- De bestuurder neemt zelf de situatie direct waar. Hij kiest bewust of hij zich laat ondersteunen door rijhulpsystemen.
- De bestuurder reageert volgens deze rijprocedure op de informatie/waarschuwingen van de rijhulpsystemen.
- De bestuurder schakelt het rijhulpsysteem in of uit als de situatie of het rijhulpsysteem dat vereist. Met situatie wordt bedoeld weg, weer, verkeer en bestuurder.

3. Onderdelen van verkeersdeelneming

3.1 Wegrijden

In dit onderdeel zijn verschillende vormen van wegrijden opgenomen:
- na een stop buiten het verkeer
- na een stop in het verkeer.

Wegrijden na een stop buiten het verkeer

Het wegrijden vanuit parkeerstand geldt voor het RVV 1990 als een bijzondere manoeuvre.

Daarbij mag het overige verkeer niet meer dan noodzakelijk worden gehinderd. Indien hinder toch onvermijdelijk is, moet deze tot een minimum worden beperkt. De uitvoering van deze handeling gebeurt dan ook met grote voorzichtigheid.
De algehele verkeerssituatie moet bij het wegrijden worden onderkend en vooral kijkgedrag en snelheid moeten daar goed op worden afgestemd.

Van groot belang is hierbij:
- 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 weers- omstandigheden en het uitzicht.

Buiten de bebouwde kom wordt doorgaans met hogere snelheden gereden. Goed schatten van de snelheid van naderend verkeer is dan nog belangrijker.
Afhankelijk van deze omstandigheden, behoort men rekening te houden met de korte tijdsduur waarbinnen dat andere verkeer kan naderen.

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 wijze kijken.

Vóór het wegrijden vanaf de rechterzijde van de weg, kijken in de volgorde: binnenspiegel, naar voren, linkerbuitenspiegel en over de linkerschouder.
Vóór het wegrijden vanaf de linkerzijde van de weg, kijken in de volgorde: binnenspiegel, naar voren, rechterbuitenspiegel en over de rechterschouder.

Bij het wegrijden van achter een obstakel (bijv. geparkeerd voertuig), extra letten op overig verkeer. Dit in verband met het beperkte uitzicht.
Wordt vanuit zo'n positie vanaf de linkerzijde weggereden, dan zodanig over de rechterschouder en in de rechterbuitenspiegel kijken dat achteropkomend verkeer goed kan worden opgemerkt. Vanuit deze positie is het verkeer dat van voren nadert moeilijk te zien. Dit vereist extra aandacht.

Tijdens het wegrijden achteropkomend verkeer met behulp van binnen- en buitenspiegels observeren.

Voor laten gaan

Het overige verkeer voor laten gaan.

Deze verplichting geldt ten aanzien van alle, ook uit tegenovergestelde richting komende weggebruikers.

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 een zo vloeiend mogelijke lijn aanhouden, waarbij een veilige tussenafstand tot het geparkeerde voertuig of obstakel wordt aangehouden.

Snelheid

Het wegrijden vanuit parkeerstand gebeurt met een veilige en aangepaste snelheid.

Zodra is weggereden, snelheid opvoeren en deze aanpassen aan het overige verkeer.

Geven van/reageren op signalen

Nadat men zich ervan heeft vergewist dat op veilige wijze kan worden weggereden, richting aangeven.

Tijdig voordat wordt weggereden moet richting aangegeven worden. De richtingaanwijzer moet buiten werking zijn, 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 dient zo min mogelijk hinder te worden veroorzaakt. Dit geldt in het bijzonder ten opzichte van fietsers en bromfietsers.

Kijkgedrag

Bij het wegrijden goed opletten.

Tijdens een stop attent blijven, ook ten opzichte van zich naast en achter de auto bevindende weggebruikers.
Bij het optrekken en wegrijden het overige verkeer observeren. Dit in verband met plotseling wijzigende verkeersomstandigheden, zoals afremmen of van richting veranderen door voorliggers.
Bij het verhogen van snelheid met name ook letten op inhalende bestuurders.

Snelheid

De snelheid zoveel mogelijk aanpassen aan het overige verkeer.

Door aansluiting te houden met het andere verkeer kan een vlotte doorstroming worden bevorderd.

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 (auto(snel)weg of 'gewone' 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, uitzicht.

In dit onderdeel worden uitsluitend de bochten in het wegverloop behandeld. Bochten tijdens het afslaan worden bij het onderdeel kruispunten benoemd. Indien het een afbuigende voorrangssituatie betreft waarbij de doorgaande voorrangsweg wordt gevolgd dan is dit onderdeel aan de orde.

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 tijdig inschatten van bochtverloop, rijbaan- en/of rijstrookbreedte, wegverkanting, soort en toestand van het wegdek e.d., kan het rijgedrag worden aangepast.
Vooral op smalle wegen komen in de binnenbocht vaak zicht belemmerende obstakels voor. Goed bepalen van de scherpte van die bocht is dan extra moeilijk.
Het zicht op de aanwezigheid van een bocht en het verloop daarvan, wordt veelal vergemakkelijkt door de 'taal van de weg' (wegbebakening, bochtschilden, bermpalen). Belijningen op het wegdek en een langs de weg staande bomenrij e.d. 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) zicht beperkende objecten speelt daarbij een rol.
Een bocht is voldoende overzichtelijk indien vóór het inrijden van de bocht:
- verkeer en eventueel in de bocht stilstaande voertuigen of andere obstakels waar te nemen zijn
- de toestand van het wegdek kan worden beoordeeld
- het einde van de bocht te zien is.

Niet voldoende overzichtelijke bochten worden met een aangepaste en constante snelheid gereden. Pas wanneer 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 de bocht
De snelheid in een bocht wordt nadrukkelijk begrensd door het optreden van de middelpuntvliedende kracht die op het voertuig werkt en de wrijvingsweerstand (grip) tussen band en wegdek.

Snelheid, straal van de bocht en massa van het voertuig zijn bepalend voor de grootte van die middelpuntvliedende kracht. De banden en de stroefheid van het wegdek waarop gereden wordt, zijn bepalend voor de wrijvingsweerstand (grip) tussen band en wegdek.

Naarmate de middelpuntvliedende kracht toeneemt, wordt de kans groter dat de band zijn grip op het wegdek kwijt raakt. Het gevolg is dat het voertuig de gekozen rijlijn niet kan volgen en het voertuig uit de bocht raakt.

Wegverkanting kan in bochten eveneens een belangrijke rol spelen.

Zo vermindert een positieve verkanting het effect van de naar buiten gerichte middelpuntvliedende kracht, terwijl een negatieve verkanting dit effect versterkt. Vooral op smalle bochtige wegen en op bochtige toeleidende wegen naar en afritten van auto(snel) wegen dient men hierop bedacht te zijn.

Ook betreft dit onderdeel situaties waarbij tegemoetkomende en elkaar (links of rechts) inhalende bestuurders gebruikmaken van dezelfde rijbaan.
Tegemoetkomen is slechts van toepassing indien de beschikbare ruimte onvoldoende is om elkaar ongehinderd te passeren.
In een dergelijke situatie hebben beide bestuurders dezelfde verplichting (art. 5 WVW) ten opzichte van elkaar.
Bij het inhalen zijn meerdere bestuurders betrokken. De bestuurder die inhaalt heeft de verplichting deze manoeuvre op veilige wijze uit te voeren.
De bestuurder die wordt ingehaald is wel betrokkene, maar hoeft slechts onder bepaalde omstandigheden te reageren op die situatie.

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

Belangen andere weggebruikers

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

Voorts moet de bestuurder, ook op het gedrag van andere weggebruikers, zódanig reageren dat er een zo veilig mogelijke situatie ontstaat en een goede verkeersdoorstroming wordt bevorderd.
Rijdend op een auto(snel)weg worden onder bepaalde omstandigheden de op een invoegstrook rijdende bestuurders die moeten invoegen, geholpen.
Dit geldt bij een invoegstrook met daarop:
- zwaar verkeer dat niet voldoende snelheid kan maken
- meerdere bestuurders, die in verband met grote verkeersdrukte op de doorgaande rijbaan niet kunnen invoegen.

Hierop inspelen door het regelen van de snelheid en/of door naar links uit te wijken.

Bij het tegemoetkomen en ingehaald worden zijn altijd andere weggebruikers betrokken, dus dient de bestuurder rekening te houden 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

Omstandigheden die hierbij extra aandacht kunnen vragen, zijn:
- een geringe rijbaanbreedte, al dan niet in combinatie met intensief (brom)fietsverkeer. Denk hierbij ook aan de meer kwetsbare bestuurders. Vaak betekent dit dat in deze situaties nog meer vertraagd of zelfs gestopt moet worden
- de situatie waarbij beide bestuurders op hun weggedeelte geconfronteerd worden met obstakels. Hierbij wordt gehandeld naar omstandigheden
- 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.

Ingehaald worden

Wanneer als gevolg van die inhaalmanoeuvre voor tegemoetkomende bestuurders gevaar of hinder ontstaat of kan ontstaan, dient de bestuurder die ingehaald wordt te trachten die onveilige situatie op te heffen door:
- snelheid te verminderen
- uit te wijken
- eventueel te stoppen.

Vooral bij het met lage snelheid in file rijden, kan men met inhalende motorfietsen worden geconfronteerd. Afhankelijk van de beschikbare ruimte halen deze bestuurders links of rechts in. Daar attent op zijn en zó sturen dat de beschikbare ruimte niet verkleind wordt. Indien mogelijk

zelfs trachten die ruimte wat te vergroten door uit te wijken.

Kijkgedrag

Goed letten op de situatie voor, naast en achter de auto, evenals op de wijze hoe deze zich ontwikkelt.

Daartoe regelmatig in de spiegels kijken, vooral bij bijzondere wegsituaties zoals wegversmallingen, weefvakken e.d.

Voordat vertraagd en/of geremd wordt, kijken in de binnenspiegel (eventueel ook in de buitenspiegels) en rekening houden met achteropkomend verkeer.

Wanneer gestopt wordt aan de rechterzijde van de rijbaan goed letten op rechts naast en kort achter de autorijdende (brom)fietsers.

Om een bocht goed te kunnen rijden zal dat weggedeelte tijdig opgemerkt en overzien moeten worden.

Bij minder overzichtelijke of onoverzichtelijke bochten is extra oplettendheid vereist. In die situaties kan men immers nog eerder met onverwachte ontwikkelingen worden geconfronteerd.

Bij tegemoetkomen en ingehaald worden, goed opletten.

Voordat naar rechts wordt uitgeweken, kijken in de binnenspiegel, eventueel de rechterbuitenspiegel en over de rechterschouder.
In het geval dat naar links wordt uitgeweken kijken in de binnenspiegel, de linkerbuitenspiegel en over de linkerschouder.
Zo kan men zich ervan overtuigen of er voldoende ruimte is en of de manoeuvre veilig kan worden uitgevoerd.

Voor laten gaan

Te allen tijde dienen de daarop rechthebbende weggebruikers voorgelaten te worden (voorrangsvoertuigen, blinden, e.d.)

Plaats op de weg / plaats van handeling

Zoveel mogelijk rechts houden.

De concrete situatie ter plaatse bepaalt wat onder ’zoveel mogelijk rechts’ wordt verstaan.

De bestuurder blijft op veilige afstand van trottoir, berm, aaneengesloten rij geparkeerde auto’s (portierbreedte), eventuele tegenliggers, e.d.

Wanneer aan de rechterzijde op enige afstand van elkaar voertuigen staan geparkeerd, niet telkens tussen deze voertuigen naar rechts gaan indien door niet naar rechts gaan, geen gebruik wordt gemaakt van de weghelft die bestemd is voor het tegemoetkomend verkeer.

Rekening houden met aanwezigheid van (brom)fietsers e.d. op de rijbaan en de plaats op de weg daarop afstemmen.
Zo hoeft op brede wegen zonder noodzaak niet naar rechts tussen (brom)fietsers te worden uitgeweken als dit een onrustig verkeersbeeld veroorzaakt. In een dergelijk geval zoveel mogelijk in een rechte lijn op de eigen rijbaanhelft rijden.

Indien een rijbaan in rijstroken is verdeeld, in principe de rechter strook volgen (dit geldt ook voor geopende spitsstroken).
Bij rijstroken van normale breedte in het midden van de rijstrook rijden.
Op wegen waarvan de rijbaan niet breder is dan één normale rijstrook, op het midden van de rijbaan rijden.

Heeft een rijbaan op een bepaald punt het karakter van een splitsing, door een geblokte markering met aan weerszijden een of meer rijstroken met daarboven aangebrachte richtingborden (z.g. ’weefvakken’), dient in principe de meest rechtse rijstrook van de gevolgde richting te worden gevolgd. Suggestiestroken (zonder symbolen) en fietsstroken (onderbroken strepen) in principe

niet berijden. Bij afslaan kunnen andere normen gelden. Deze zijn opgenomen bij het onderdeel kruispunten.

Bij dichte mist, sneeuwval, slagregen, duisternis en opspattend water, vooral op auto(snel)wegen zoveel mogelijk van de rechterrijstrook gebruik maken (ontsnappingsmogelijkheid).

Rijdend op een auto(snel)weg, bij nadering van een invoegstrook vaststellen of daarop verkeer rijdt en welke invoegmogelijkheden dat verkeer heeft. Zijn er voor dat verkeer reële mogelijkheden om in te voegen dan niet naar links uitwijken.

Bij het volgen van bochten door middel van een vloeiende stuurbeweging de juiste plaats op de rijbaan aanhouden. Dit is niet alleen van belang voor het eigen rijgedrag, maar ook het overige verkeer kan de rijwijze daarop afstemmen.

Rekening houden met obstakels, verkeersvoorzieningen, e.d.

Bij het tegemoetkomen van een voertuig of wanneer men wordt ingehaald, zóveel uitwijken dat er voldoende ruimte tussen beide voertuigen ontstaat.

Tegemoetkomen

In vloeiende lijn naar rechts uitwijken. Zodra het tegemoetkomende voertuig voorbij is, in vloeiende lijn naar links sturen en de juiste plaats op de rijbaan weer innemen.
Bij obstakels rechts en links op de rijbaan, waarbij met tegemoetkomend verkeer onvoldoende rijbaanbreedte beschikbaar is, een zodanige plaats innemen dat men tijdig kan worden opgemerkt.

Ingehaald worden

Als een bestuurder links wordt ingehaald, wijkt deze, indien nodig en mogelijk, naar rechts uit.
Als een bestuurder rechts wordt ingehaald, wijkt deze, indien nodig en mogelijk, naar links uit.

Wanneer de ruimte naast het voertuig voor andere bestuurders te gering is om in te halen, dan zó gaan rijden dat inhalen onmogelijk wordt. Dit geldt echter alleen in die gevallen waarin door het ingehaald worden een gevaarlijke situatie zou kunnen ontstaan.

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.

Bij hantering van deze regel is de volgafstand in meters ongeveer de helft van de gereden snelheid in kilometers per uur.
Het gaat hier om de minimaal vereiste tussenafstand van twee voertuigen die met ongeveer dezelfde snelheid achter elkaar blijven rijden.

Bij het aanhouden van deze minimumafstand kan:
- ingeval van noodzaak, bij goed anticiperen, het voertuig tijdig tot stilstand worden gebracht
- een uitwijkmanoeuvre worden uitgevoerd
- het wegdek over voldoende afstand worden geobserveerd op afwijkingen en/of ongerechtigheden.

Een grotere volgafstand is onder andere noodzakelijk bij het rijden achter een 'ondoorzichtige' voorligger, bij nat weer en bij het op te korte afstand gevolgd worden door een ander voertuig. Overigens dient deze laatste situatie zoveel mogelijk te worden voorkomen!

Bij het houden van volgafstand, afhankelijk van wegsituatie en/of verkeersdrukte, ook rekening houden met inhalend verkeer dat wil tussenvoegen. In geval van een wegversmalling, invoegend verkeer daartoe de gelegenheid bieden.

Tijdens het rijden in file de tussenafstand zoveel mogelijk constant houden.

Snelheid

De geldende maximumsnelheid niet overschrijden. De snelheid bovendien zodanig regelen, dat daardoor geen gevaar of onnodige hinder ontstaat of kan ontstaan.

De snelheid moet zodanig zijn dat de bestuurder voortdurend in staat is het voertuig tot stilstand te brengen binnen de afstand waarover hij de weg kan overzien en deze vrij is.

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

Naarmate de tussenruimte beperkter is met een lagere snelheid rijden.

Zonder noodzaak niet uitzonderlijk langzaam rijden ten opzichte van overig verkeer. Daardoor ontstaat onnodige hinder, en kan bovendien leiden tot verkeersgevaarlijke situaties.
De snelheid wordt bij nadering van een bocht aangepast aan de wegsituatie, omstandigheden en vóór het insturen zodanig geregeld dat die bocht veilig en verantwoord gereden kan worden.
Bij het uitkomen van de bocht wordt de snelheid weer zoveel mogelijk en in overeenstemming met de geldende maximumsnelheid opgevoerd.

Bochten worden met een gelijkmatige/constante snelheid gereden, met dien verstande dat in bepaalde bochten - afhankelijk van de bochtstraal en de situatie - de snelheid geleidelijk kan worden verhoogd. In onoverzichtelijke bochten de snelheid pas verhogen wanneer de bocht geheel te overzien is.

Bij het tegemoetkomen de snelheid aanpassen.
Bij het ingehaald worden de snelheid niet verhogen.

Op smallere weggedeelten zal met een lagere snelheid worden gereden. De mate waarin bij het tegemoetkomen de snelheid moet worden aangepast, is vooral afhankelijk van de rijbaanbreedte.

Reageren op verkeerslichten en aanwijzingen

Gevolg geven aan verkeerslichten.
Aanwijzingen, gegeven door daartoe bevoegde ambtenaren (of andere personen) opvolgen.

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.

Tekens van verkeersbrigadiers en verkeersregelaars moeten worden opgevolgd.

Reageren op overige verkeerstekens

Gevolg geven aan verkeerstekens.

Behalve verkeerstekens die volgens wettelijk voorschrift moeten worden opgevolgd, kunnen ook andere tekens gelden. Deze tekens, die op, langs of boven de rijbaan zijn aangebracht, hebben tot doel het verkeer te geleiden of te informeren over een bepaalde situatie.

Tekens ter geleiding van het verkeer of tekens welke een betere doorstroming bevorderen, respecteren. Dat geldt ook voor strepen die niet de functie hebben om een rijbaan in rijstroken te verdelen maar waarvan overschrijding toch ongewenst is.

Ook rekening houden met tekens die een waarschuwend karakter hebben, met name indien deze zijn geplaatst ten aanzien van het wegdek en wegverloop. De rijwijze daarop aanpassen.

Het opvolgen van, of rekening houden met een verkeersteken gebeurt steeds op verantwoorde wijze. Nimmer mag als gevolg daarvan gevaar of meer dan noodzakelijke hinder ontstaan of kunnen ontstaan voor het overige verkeer.

Geven van/reageren op signalen

Ter afwending van dreigend gevaar een geluid of knippersignaal geven.

In verband met (geluids)overlast mogen deze signalen niet langer duren dan nodig is. Indien noodzakelijk reageren op door andere bestuurders gegeven signalen.
Wordt bij een afbuigende voorrangssituatie het (doorgaande) wegverloop gevolgd, dan is het wenselijk om ter verduidelijking naar het andere verkeer richting aan te geven. Rekening houden met motorvoertuigen waarmee bepaalde werkzaamheden worden uitgevoerd. Door middel van een zwaai- of knipperlicht wordt een potentieel gevaarlijke situatie aangegeven.

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

- het richting aangeven door een bestuurder waarmee deze aangeeft links of rechts te willen afslaan
- het in werking zijnde remlicht van een voorrijdend voertuig
- knipperende waarschuwingslichten
- een op de rijbaan geplaatste gevarendriehoek
- achteruitrijdverlichting.

Vooral ook in of nabij onoverzichtelijke bochten rekening houden met signalen van het overige verkeer.

Vertragen, remmen, stoppen

Indien de omstandigheden dit eisen tijdig afremmen en zo nodig stoppen.

Niet zonder noodzaak zodanig remmen waardoor gevaar of hinder voor het overige verkeer ontstaat of kan ontstaan.

Door (vooral vóór bochten) tijdig de gastoevoer te verminderen, kan zodanig worden vertraagd dat remmen niet nodig is.
Niet harder remmen en vaker dan door de omstandigheden noodzakelijk is.

Als voor korte of langere tijd wordt gestopt, mag geen gevaar of hinder ontstaan of kunnen ontstaan voor andere weggebruikers. Daarbij vooral rekening houden met het doorgaans langzamer rijdende (brom)fietsverkeer.

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 wanneer de andere weggebruiker zijn voorrangsverplichting niet nakomt.

Op een kruispunt komen meerdere verkeersstromen bij elkaar die in verschillende richtingen verder kunnen gaan. Sommige kruispunten zijn uitgevoerd als een klein plein (minirotonde). Deze bijzondere uitvoering is benoemd onder het onderdeel 'bijzondere weggedeelten'.

Speciale aandacht is vereist als meerdere kruisingsvlakken achter elkaar moeten worden opgereden. 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.

Het kruisingsvlak zo snel mogelijk vrij maken in volgorde van aankomst.

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. Wordt bij een afbuigende voorrangsituatie het door het onderbord aangegeven wegverloop gevolgd, dan zal dit aangemerkt worden als rechtdoor rijden. Als echter van het doorgaande wegverloop afgeweken wordt, is afslaan aan de orde.

De voorbereidende handelingen die nodig zijn om verantwoord te kunnen afslaan laten onverlet de bijzondere verplichtingen op kruispunten. Afslaan betekent dat er meestal een bocht moet worden gereden. Daarbij zijn beheersing voertuig in combinatie met de gereden snelheid en de plaats op de weg van groot belang.

Ook de technische bediening is belangrijk.

Het moment waarop de beslissing om af te slaan wordt genomen, moet zodanig zijn dat alle voorbereidende handelingen op verantwoorde en correcte wijze zijn uit te voeren.

Vooral op grotere kruispunten zijn de voorsorteervakken (afgescheiden door blokmarkering) vaak van aanmerkelijke lengte. 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. Voorkom onnodig hinderen.

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 veiliger verkeerssituatie kan het wenselijk of noodzakelijk zijn 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 in een zo vroeg mogelijk stadium vaststellen:
- de aard van het kruispunt: voorrang verlenen of krijgen
- de algehele situatie op en nabij dat kruispunt: soort en toestand wegdek, bijzondere omstandigheden, e.d.
- uitzicht, ook bezien vanuit die andere bestuurder.

Aan de hand daarvan kan de naderingssnelheid worden bepaald.

In de spiegels kijken naar de situatie achter de auto.
Even voor het oprijden van het kruispunt nogmaals kijken in de richting van waaruit ander verkeer kan naderen om vast te stellen of het kruispunt kan worden opgereden. Het kijken moet er op zijn gericht bewust waar te nemen.

In ieder geval kijken in de volgorde: naar voren, naar links, naar voren en naar rechts. Dit bij het oprijden van het kruispunt herhalen zo vaak als nodig is.

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

Bij bord B6 of B7 het kijkgedrag nog nadrukkelijker op die situatie afstemmen.

Ter voorbereiding op het afslaan, tijdig en op juiste wijze kijken.

Kijkwijze en volgorde:
- bij het naar **rechts afslaan** in de binnenspiegel, naar voren, in de rechterbuitenspiegel en over de rechterschouder
- bij het naar **links afslaan** in de binnenspiegel, naar voren, in de linkerbuitenspiegel en over de linkerschouder.

Zo kan het totale verkeersbeeld worden gezien, dus ook het verkeer rechts of links naast het voertuig. Het over de schouder kijken moet niet ontaarden in achterom, langdurig of onnodig vaak kijken. Hierdoor kan ongewenste koersverandering optreden. Bovendien ziet men dan niet wat er vóór de auto gebeurt.

Vóór het kruisen van parallelwegen, fietspaden of fietsstroken, vrij liggende paden e.d. controleren via de buitenspiegel en in de dode hoek of dit weggedeelte veilig en zonder hinder gekruist kan worden.
Dit kijken dient te geschieden terwijl de auto in rechte lijn rijdt. Extra aandacht is vereist bij en fietspaden e.d. waarop verkeer in beide richtingen rijdt.

Bij het naar links afslaan even voor het ingaan van de bocht nog eens kijken in de linkerbuitenspiegel, in verband met inhalend verkeer.

Voordat de nieuw te volgen weg wordt ingereden, kijken of zich op die weg geen obstakels bevinden en op die weg geen inhaalmanoeuvre wordt uitgevoerd, waardoor men met een tegenligger wordt geconfronteerd.

Na het afslaan, tijdens het opvoeren van de snelheid, kijken in de binnen- en buitenspiegels en zo letten op achteropkomend verkeer.

Voorrang verlenen/voor laten gaan

Voorrang verlenen aan daarop rechthebbende bestuurders.

De wijze van naderen moet zodanig zijn, dat bij de voorrangsgerechtigde bestuurder het vertrouwen wordt gewekt dat aan hem voorrang wordt verleend.

Wordt gestopt om voorrang te verlenen, dan zodanig stoppen dat de andere bestuurder ongehinderd zijn weg kan vervolgen.

Vooral bij grote voertuigen rekening houden met de draaicirkel. Daarop rechthebbende

weggebruikers worden voorgelaten (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 zodanig van de rijbaan afgeleid, dat het daardoor wordt gezien als afzonderlijk kruispunt. Meestal is dat herkenbaar aan de haaientanden 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 niet verder doorrijden dan de weg- of verkeerssituatie toelaat.

Slechts oprijden indien:
- kan worden doorgereden of het kruispunt kan worden vrijgemaakt
- opstellen tussen de kruisende verkeersstromen mogelijk is.

Indien het een door verkeerslichten of -tekens geregeld kruispunt betreft, kan het in bepaalde situaties in verband met de doorstroming verstandig zijn om kortstondig op het kruispunt te stoppen.

Kortstondig stoppen op een kruisend fietspad of een voetgangersoversteekplaats is soms noodzakelijk om uitzicht te krijgen op de kruisende weg. Daarbij geen (brom)fietsers en voetgangers hinderen.

Bij het afslaan kan, na kijken en richting aangeven, het best worden voorgesorteerd.
Bij het rijden van de bocht de juiste plaats op de rijbaan innemen.

Wijze van voorsorteren:
- bij het naar rechts afslaan tijdig zoveel mogelijk aan de rechterzijde van de rijbaan gaan rijden
- bij het naar links afslaan tijdig zoveel mogelijk tegen de wegas gaan rijden, op een rijbaan met verkeer in één richting zoveel mogelijk links gaan rijden en op een rijbaan met beperkt eenrichtingsverkeer zo veel mogelijk tegen de wegas gaan rijden.

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.

Bijvoorbeeld
- door voor te sorteren bij het links afslaan, wordt voorkomen dat achteropkomend verkeer links gaat inhalen, waardoor ten opzichte van tegemoetkomend verkeer ongewenste situaties (kunnen) ontstaan
- door voor te sorteren bij het links afslaan, wordt voor het achteropkomend verkeer vaak ruimte gecreëerd om rechts in te halen
- door voor te sorteren bij het rechts afslaan, wordt voorkomen dat achteropkomend verkeer meer dan noodzakelijk wordt gehinderd bij het inhalen.

Als de rijbaan in meerdere rijstroken is verdeeld, bij aanwezigheid van een voorsorteerstrook, tijdig de aangrenzende strook berijden en vanaf die strook de voorsorteerstrook op gaan.
Soms kan het voorsorteren beter achterwege blijven. Zo moet worden voorkomen dat in voorgesorteerde positie waarbij langzaam wordt gereden of gestopt, fietsers en bromfietsers onnodig worden gehinderd.

In voorgesorteerde positie tegen de as van de rijbaan stoppen, kan vooral op buitenwegen gevaarlijk zijn. Beter is dit soort situaties te vermijden.

Fietsstrook (onderbroken streep)

Alhoewel het gebruik van deze strook voor andere bestuurders dan fietsers of

gehandicaptenvoertuigen wettelijk niet verboden is, blijft die strook in feite een deel van de rijbaan dat bestemd is voor fietsers. Andere bestuurders maken dan ook alleengebruik van deze strook als een bepaalde verkeerssituatie dat wenselijk of noodzakelijk maakt. Daarbij mogen in geen geval fietsers gehinderd worden. Stoppen op een fietsstrook dient zoveel mogelijk te worden voorkomen.

Suggestiestrook (zonder symbolen)

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

Tekens ter geleiding van het verkeer

Bocht aangevende vlakken, verdrijvingsvlakken, druppels e.d. of tekens welke een betere doorstroming bevorderen, respecteren. Dat geldt ook ten aanzien van doorgetrokken strepen die de rijbaan niet in rijstroken verdelen, zoals kantlijnen.

Wordt bij het links afslaan in verband met tegemoetkomend verkeer gestopt, dan het kruispunt vrijhouden. Daarbij de voorwielen van de auto zoveel mogelijk in de 'rechtuit stand' houden.

De verplichting het kruispunt vrij te houden geldt niet, indien het verkeer ter plaatse geregeld wordt door verkeerslichten of het verkeer op de betreffende weg voorrang heeft ten opzichte van het dwarsverkeer.
Indien bij het links afslaan de in te rijden weg uit twee of meer rijbanen bestaat, dan de juiste rijbaan inrijden.

Bij tegemoetkomend verkeer dat op hetzelfde kruispunt eveneens links afslaat, bij voorkeur voor elkaar langs rijden tenzij verkeerstekens op het wegdek anders aangeven.

Opmerkingen
Haaientanden 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.

Bij een bocht naar:
- rechts, zoveel mogelijk rechts houden
- links, zodanig rijden dat op de rechterweghelft wordt uitgekomen. 'Afsnijden' van de bocht voorkomen
- links een smalle straat inrijden, pas oprijden als zicht is gehaald, in verband met tegemoetkomend verkeer.

Volgafstand houden

Bij het afslaan voldoende afstand houden zodat op tijd kan worden gestopt.
Indien 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 normale wijze 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 men zelf voorrangsgerechtigd is -indien nodigde snelheid aanpassen. Zeker indien het verkeer op de zijweg door een te hoge snelheid of anderszins niet de indruk wekt voorrang te verlenen.

Bij bord B6 de snelheid nog nadrukkelijker afstemmen op de situatie.
Bij bord B7 met een zodanige snelheid naderen dat op een aangepaste wijze kan worden gestopt.

Bij het afslaan met een zodanige snelheid rijden dat de manoeuvre veilig kan worden uitgevoerd.

De snelheid moet daarbij zijn aangepast aan de complete verkeerssituatie. Zo kan:
- de bocht op correcte wijze worden uitgevoerd
- worden voldaan aan de verplichting daarop rechthebbend verkeer voor te laten gaan
- tijdig worden gestopt (indien noodzakelijk).

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

Gevolg geven aan de voor de gekozen rijrichting bestemde verkeerslichten.
Aanwijzingen gegeven door bevoegde ambtenaren opvolgen.

Niet stoppen of afremmen indien bij het gele verkeerslicht doorgereden moet worden, als dat teken zo dicht is genaderd dat door stoppen of afremmen gevaar ontstaat of kan ontstaan voor het achteropkomende verkeer.
Bij verkeerslichten waarvan het gele licht knippert, is extra voorzichtigheid geboden.

Aan tekens van verkeersbrigadiers wordt gevolg gegeven.

Reageren op overige verkeerstekens

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

Als op een kruispunt de te volgen richting of de in acht te nemen rijwijze is geregeld door verkeerstekens, deze opvolgen. Ook rekening houden met tekens die een waarschuwend karakter hebben zoals 'gevaarlijk kruispunt' en dergelijke. Bij aanwezigheid van bord B7 stoppen vóór de stopstreep. Is er geen stopstreep, dan op een zodanige plaats stoppen dat het kruispunt zo goed mogelijk kan worden overzien en veilig kan worden opgereden.

Bij het afslaan gevolg geven aan tekens die een gebod of verbod inhouden.

Voorsorteerstrook

Bij het voorsorteren gebruik maken van de voorsorteerstrook op de rijbaan.

Wanneer voor één richting meerdere stroken beschikbaar zijn, wordt de keuze van rijstrook afgestemd op het aanwezige verkeer en de situatie ter plaatse.

Zo wordt bij voorkeur de linkerrijstrook gebruikt als in de rechterrijstrook veel of langzamer rijdend vrachtverkeer aanwezig is.
Ook wordt de rijstrookkeuze afgestemd op de rijstrook die na het afslaan gevolgd gaat worden.

Een eenmaal gekozen voorsorteerstrook zo veel mogelijk blijven volgen. Dat bevordert een rustig verkeersbeeld.
In een andere rijstrook stilstaande/langzaam rijdende voertuigen mogen rechts worden ingehaald.

Als een voorsorteerstrook is bestemd voor alle bestuurders in die richting, een zodanige positie innemen dat rechts naast het voertuig voldoende ruimte beschikbaar blijft voor fietsers en bromfietsers.

Geven van/reageren op signalen

Bij het afslaan tijdig en nadat is gekeken, richting aangeven.

Onder tijdig wordt verstaan: op een zodanig tijdstip dat ander verkeer ruim van tevoren kennis kan nemen van de bedoeling om af te slaan en daar ook het eigen rijgedrag op kan afstemmen. Na de bocht het richting aangeven beëindigen.

Bij het niet volgen van de doorgaande weg en er in feite sprake is van afslaan, richting aangeven. Dit echter, afhankelijk van de wegsituatie, zodanig uitvoeren dat voor andere weggebruikers geen onduidelijkheid ontstaat.

Op signalen van andere bestuurders wordt tijdig en op juiste wijze gereageerd.

Vertragen, remmen, stoppen

Indien de omstandigheden dit eisen, tijdig afremmen en zo nodig stoppen.

Deze verplichting geldt bijvoorbeeld indien een andere bestuurder geen voorrang verleent. In een dergelijk geval niet doorrijden, maar trachten een aanrijding te voorkomen en de situatie zo veilig mogelijk oplossen.

Niet zonder noodzaak zodanig remmen dat daardoor gevaar of hinder voor het overige verkeer ontstaat of kan ontstaan.
Deze verplichting betekent bijvoorbeeld, dat niet onnodig voorrang verleend moet worden aan niet-voorrangsgerechtigden. Steeds op een aangepaste wijze vertragen, remmen of stoppen en niet harder of langer remmen dan noodzakelijk is.

3.4 Invoegen - uitvoegen

Bij het invoegen is het belangrijk dat de snelheid van het verkeer dat van de invoegstrook de doorgaande rijbaan oprijdt nagenoeg gelijk is aan de snelheid van het verkeer op die doorgaande rijbaan. Een goed gebruik van de invoegstrook maakt het invoegende bestuurders mogelijk de snelheid aan te passen aan het verkeer op de doorgaande rijbaan.

Onder normale omstandigheden wordt pas op de uitrijstrook snelheid verminderd. Zodoende kan het verkeer op de doorgaande rijbaan ongehinderd zijn weg vervolgen.

Een invoeg- of uitrijstrook is een weggedeelte dat door een blokmarkering van de doorgaande rijbaan is afgescheiden.

Zonder invoegstrook zou het oprijden en verlaten van de doorgaande rijbaan in veel gevallen tot gevaarlijke situaties leiden.
In het bijzonder bij auto(snel)wegen waar het verkeer meestal met hoge snelheden rijdt. Invoegen vanaf een vluchtstrook, parkeerstrook of parkeerplaats gebeurt op dezelfde wijze zoals omschreven in dit hoofdstuk. Bij het invoegen en het uitvoegen moet een aantal handelingen op de juiste wijze worden uitgevoerd, zodat geen gevaar of 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.

Een goed gebruik van de invoegstrook vergemakkelijkt het oprijden van de doorgaande rijbaan, zonder dat het verkeer op die rijbaan wordt gehinderd. Een goed gebruik van de uitrijstrook vergemakkelijkt het verlaten van de doorgaande rijbaan, zodat het verkeer op de doorgaande rijbaan ongehinderd zijn weg kan vervolgen.

Er zijn ook invoegstroken in combinatie met een uitrijstrook. Zowel het verkeer dat wil gaan invoegen, als het verkeer dat zich op de doorgaande rijbaan bevindt en wil uitvoegen, maakt in die situatie gebruik van deze gecombineerde invoeg- en uitrijstrook.

Het komt bij deze wegconstructie voor dat, komend van een toeleidende weg en rijdend op de gecombineerde invoeg- en uitrijstrook, niet wordt ingevoegd én evenmin wordt uitgevoegd.

Er is dan slechts sprake van de weg vervolgen, waarbij men zich echter bewust moet zijn van het bijzondere karakter van dat weggedeelte.
De wijze van rijden, in het bijzonder het kijkgedrag en de snelheid, daarop afstemmen; vooral op de plaats waar de gecombineerde strook en de doorgaande rijbaan samenkomen.

Belangen andere weggebruikers

Er mag geen 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.

Tijdens het rijden op de invoeg- /uitrijstrook niet onnodig verkeer op de doorgaande rijbaan inhalen, zeker als er geen vluchtweg is. Voor een vlotte verkeersafwikkeling kan het inhalen via een gecombineerde invoeg- /uitrijstrook gewenst of noodzakelijk zijn, bijvoorbeeld door de wegstructuur of het verkeersaanbod. Onnodige hinder en /of gevaar dient vermeden te worden.

Opmerkingen

Bij het rechts inhalen op invoeg- en uitrijstroken rekening houden met o.a.:
- het wegvallen van de zichthoeken (linkerrijstrook)
- de lengte van de invoeg- of uitrijstrook
- het onderlinge snelheidsverschil
- rijgedrag en positie van andere bestuurders.

Bij het berijden van een gecombineerde invoeg- / uitrijstrook, voor en tijdens het invoegen rekening houden met uitvoegend verkeer.

Bij het berijden van een korte gecombineerde invoeg- / uitrijstrook (bijv. de verbinding tussen twee kwadranten van een klaverblad) zo snel mogelijk invoegen. Zo wordt plaats gemaakt voor bestuurders die willen uitvoegen.

Een toeleidende weg kan ook rechtstreeks overgaan in een tot de doorgaande rijbaan behorende rijstrook. Bij het oprijden van die strook rekening houden met het verkeer dat op de doorgaande rijbaan naar rechts kan uitwijken.

Kijkgedrag

Bij het invoegen en uitvoegen goed opletten.

Invoegen

Het is belangrijk al in een zo vroeg mogelijk stadium op de toeleidende weg naar de invoegstrook het verkeer op de doorgaande rijbaan te observeren. Zo kan worden vastgesteld of er invoegmogelijkheden zijn. Tijdens het rijden op de invoegstrook (al dan niet gecombineerd met een uitrijstrook) regelmatig de situatie achter de auto observeren, door te kijken in de spiegels.

Juist vóór het oprijden van de doorgaande rijbaan bovendien over de linkerschouder kijken om te controleren of er geen voertuig is in de zgn. 'dode hoek'.

Bij voorkeur alleen dan over de schouder kijken wanneer zich een reële invoegmogelijkheid voordoet. Zo blijft er zicht op eventueel vertragend of afremmend verkeer dat vóór de invoegende bestuurder rijdt.

Dat kijken mag niet ontaarden in achterom kijken, te vaak of onnodig lang over de schouder kijken. Hierdoor kan ongewenste koersverandering optreden. Bovendien ziet men dan niet wat er vóór de auto gebeurt.

Wordt ingevoegd in een stilstaande of zeer langzaam rijdende file, dan aan het begin van de invoegstrook daartoe de gelegenheid 'vragen' door middel van oogcontact met de betrokken bestuurders in combinatie met gebruik van de richtingaanwijzers.

Wanneer men bij het oprijden van de gecombineerde invoeg- en uitrijstrook niet invoegt, maar rechts blijft rijden om als het ware direct weer uit te voegen, op dezelfde wijze kijken als bij het invoegen.

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

Uitvoegen

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

Bij het naderen van een **rechtsgelegen uitrijstrook** in de binnenspiegel, in de rechterbuitenspiegel en over de rechterschouder kijken.
Zo kan achteropkomend verkeer dat eveneens wil uitvoegen, worden opgemerkt.
Bij het naderen van een **linksgelegen uitrijstrook** in de binnenspiegel, linkerbuitenspiegel en over de linkerschouder kijken. Zo kan achteropkomend verkeer dat eveneens wil uitvoegen, worden opgemerkt.

Om zich ervan te overtuigen of de manoeuvre op veilige wijze kan worden uitgevoerd, juist vóór het verlaten van de doorgaande rijbaan nogmaals kijken zoals hierboven vermeld.
Het over de schouder kijken mag niet ontaarden in achterom kijken, te vaak of onnodig lang over de schouder kijken. Hierdoor kan ongewenste koersverandering optreden. Bovendien ziet men dan niet wat er vóór de auto gebeurt.

Wordt uitgevoegd in een stilstaande of zeer langzaam rijdende file (vaak op een gecombineerde invoeg- en uitrijstrook), dan aan het begin van de uitrijstrook daartoe gelegenheid 'vragen' door middel van oogcontact met de betrokken bestuurders. Dit in combinatie met gebruik van de richtingaanwijzer.

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.

De wetgever eist van zowel de invoegende als de uitvoegende bestuurder dat het overige verkeer wordt voorgelaten. Deze bepaling kan problemen veroorzaken bij een gecombineerde invoeg- en uitrijstrook.

In die situatie is dan ook het uitgangspunt dat invoegende bestuurders uitvoegende bestuurders voor laten gaan. Zo kan het verkeer op de doorgaande rijbaan ongehinderd zijn weg vervolgen.

Bij een gecombineerde invoeg- / uitrijstrook zijn de onderlinge snelheidsverschillen vaak aanzienlijk. Rekening houden met elkaar en het anticiperen spelen dan een nog grotere rol dan anders.

Plaats op de weg / plaats van handeling

De invoegstrook over een zodanige lengte benutten als nodig is. Uitvoegen geschiedt aan het begin van de uitrijstrook.

Invoegen

Ook als er op de doorgaande rijbaan geen verkeer is, de invoegstrook toch over voldoende lengte benutten. Op die manier kan op de voorgeschreven manier worden gekeken en de snelheid worden opgevoerd.

Van de invoegstrook de doorgaande rijbaan oprijden gebeurt in een vloeiende lijn. Als in verband met verkeersdrukte 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 juist wijze in te voegen.

In één beweging doorgaan van de invoegstrook naar een andere rijstrook dan de meest rechtse, is niet geoorloofd. Als de invoegstrook overgaat in een vluchtstrook, bij het invoegen in beginsel geen gebruik maken van die strook.

Zodra de gecombineerde invoeg- uitrijstrook van pijlen naar rechts op het wegdek is voorzien in beginsel geen gebruik maken van deze strook om in te voegen.

Te dicht invoegen achter een ander voertuig dat zich op de doorgaande rijbaan bevindt, dient te worden vermeden.

Uitvoegen

Alvorens uit te voegen: tijdig (circa 600 meter van tevoren) 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.

Alleen een erg langzaam rijdend voertuig op het begin van de uitrijstrook mag, wanneer dit een lange uitrijstrook is, nog worden ingehaald via de doorgaande rijbaan.

Het vanaf de doorgaande rijbaan de uitrijstrook oprijden, gebeurt in een vloeiende lijn. Te dicht uitvoegen achter een ander voertuig, dat zich op de uitrijstrook bevindt, dient te worden vermeden.

Het is niet toegestaan bij het verlaten van de doorgaande rijbaan via de vluchtstrook de uitrijstrook op te rijden.

Het kan voorkomen dat bij een gecombineerde invoeg- en uitrijstrook uitvoegen aan het begin van die strook niet mogelijk is in verband met verkeer op die strook.
In dat geval mag bij een strook van grotere lengte op de doorgaande rijbaan worden doorgereden. Echter alleen als er elders op die strook wel een mogelijkheid is tot uitvoegen. Voorkomen moet worden dat op de doorgaande rijbaan wordt gestopt.
Een uitrijstrook kan bestaan uit twee naast elkaar gelegen rijstroken. Het gebruik van de linkerrijstrook is afhankelijk van de richting die gevolgd gaat worden en de intensiteit van het verkeer.

Volgafstand houden

Tijdens invoegen en uitvoegen voldoende afstand houden.

Vooral op een gecombineerde invoeg- en uitrijstrook afstand houden en zorgen dat 'weven' mogelijk wordt. De volgafstand wordt medebepaald 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 erg belangrijk.

Snelheid

De snelheid op de invoegstrook zoveel mogelijk aanpassen aan het verkeer op de doorgaande rijbaan. De snelheid waarmee op de doorgaande rijbaan wordt gereden in beginsel aanhouden tot op de uitrijstrook.

Invoegen

De snelheid op de invoegstrook ook afstemmen op die van voorliggers.

De eerste invoegmogelijkheid kan worden benut als de snelheid voldoende is aangepast aan het verkeer op de doorgaande rijbaan. Bij langzaam rijdend fileverkeer de snelheid zodanig regelen dat bij voorkeur niet op de invoegstrook gestopt behoeft te worden.

Ook als wordt ingevoegd via een gecombineerde invoeg- en uitrijstrook, de snelheid zoveel mogelijk aanpassen aan het verkeer op de doorgaande rijbaan en aan het uitvoegende verkeer.

Wanneer vanaf de invoegstrook de doorgaande rijbaan van een auto(snel)weg wordt opgereden op het moment dat geen of nagenoeg geen andere bestuurders naderen, dient de snelheid zoveel mogelijk te zijn afgestemd op die welke gebruikelijk is op die weg.

Als bij het berijden van de gecombineerde invoeg- / uitrijstrook niet wordt ingevoegd, rekening houden met verkeer dat vanaf de door- gaande rijbaan wil uitvoegen door de snelheid daarop af te stemmen.

Uitvoegen

Op de uitrijstrook de snelheid, indien wenselijk, verder aanpassen. Snelheidsvermindering op de doorgaande rijbaan is o.a. toegestaan als:

- de uitrijstrook onvoldoende gelegenheid biedt (i.v.m. lengte) tot snelheid minderen
- andere omstandigheden eisen de snelheid aan te passen
- indien de verkeerssituatie het toelaat de gastoevoer te verminderen (energiezuinig rijden).

In voorkomend geval gebeurt dit zo geleidelijk mogelijk.
Bij een gecombineerde invoeg- / uitrijstrook de snelheid tevens aanpassen aan de totale situatie.
De lengte van deze strook en het verkeersaanbod zijn hierbij medebepalend.

Geven van/reageren op signalen

Tijdig voordat vanaf de invoegstrook de doorgaande rijbaan wordt opgereden, een teken met de richtingaanwijzer geven. Bij het uitvoegen, rijdend op de rechterrijstrook, tijdig (circa 300 m van tevoren) richting aangeven.

Invoegen

Het richting aangeven mag nimmer gebruikt worden als dwangmiddel.

Bij gecombineerde invoeg-/uitrijstroken kan het nodig zijn eerder richting aan te geven om het overige verkeer beter op de situatie te kunnen laten anticiperen.
Het richting aangeven beëindigen zodra met het gehele voertuig de blokmarkering overschreden is.

Wanneer bij het oprijden van een gecombineerde invoeg- en uitrijstrook niet wordt ingevoegd, wordt kort vóór de plaats waar invoeg- en uitrijstrook en doorgaande rijbaan samenkomen, richting aangegeven naar rechts.

Rijdend op een invoegstrook letten op achteropkomende bestuurders op de doorgaande rijbaan die

richting aangeven naar links. Als deze naar links uitwijken, kan worden gereageerd op de geboden gelegenheid om in te voegen.

Met name bij gecombineerde invoeg-/uitrijstroken letten op tekens van uitvoegende bestuurders. Op die manier kan op hen goed worden gereageerd.

Uitvoegen

De richtingaanwijzer buiten werking stellen ter hoogte van de plaats waar de strook zich van de doorgaande rijbaan afscheidt. Op een uitrijstrook, gecombineerde invoeg- en uitrijstrook van grotere lengte of een uitrijstrook met meerdere rijstroken, kan de richtingaanwijzer eerder buiten werking worden gesteld. Voor de duidelijkheid naar het andere verkeer kan het zinvol zijn tussentijds en kort voor het einde van de uitrijstrook nogmaals richting aan te geven.

Vertragen, remmen, stoppen

Indien de omstandigheden dit eisen, tijdig afremmen en zo nodig stoppen.

Niet zonder noodzaak zodanig remmen dat daardoor gevaar of hinder voor het overige verkeer ontstaat of kan ontstaan.

De wijze 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
- op de rijbaan aanwezige containers, afzettingsmiddelen
- andere voorwerpen die niet aan het verkeer deelnemen.

Inhalen/voorbijgaan is een handeling die bijzondere aandacht verdient.
Hierbij wordt namelijk meestal afgeweken van de basisregel om zoveel mogelijk rechts te houden.

Inhalen/voorbijgaan betekent ook dat veelal een ander deel van de rijbaan wordt gebruikt.
Hierdoor worden de mogelijkheden voor het overige verkeer beperkter. Er kan daarbij gemakkelijk hinder of zelfs gevaar ontstaan.

Een inhaalmanoeuvre dient niet langer te duren dan noodzakelijk. De inhalende bestuurder zal weer zo snel als 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 beginsel wordt links ingehaald. In bepaalde situaties mag (uitsluitend) rechts ingehaald worden.

Bij het rijstrook wisselen en zijdelings verplaatsen wordt ingegaan op die verplaatsingen welke niet 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, kan geen sprake zijn van rijstrookwisseling, wel van een zijdelingse verplaatsing.

Afhankelijk van de mate waarin een zijdelingse verplaatsing wordt uitgevoerd, kan voor ander verkeer gevaar of hinder ontstaan.

Belangen andere weggebruikers

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

Deze verplichting geldt ten aanzien van alle weggebruikers ongeacht:
- waar deze zich bevinden
- vanuit welke richting zij naderen
- op welke wijze zij bij de inhaalmanoeuvre (kunnen) worden betrokken.

Inhalen

Bij het inhalen van een voertuig waarvan de bestuurder een beperkt uitzicht naar achteren heeft, ervoor zorgen dat die bestuurder het inhalende voertuig tijdig kan opmerken.

Dit betekent bijvoorbeeld:
- op auto(snel)wegen eerder de eigen rijstrook verlaten
- op enkelbaans wegen meer afstand houden

- via de spiegels oogcontact zoeken met de in te halen bestuurder.

Wanneer rechts wordt ingehaald bij fileverkeer of een blokmarkering, dan zoveel mogelijk de gekozen rijstrook blijven volgen.

Bij rechts inhalen extra attent zijn op:
- bestuurders die naar rechts van rijstrook wisselen
- bestuurders die de uitrijstrook willen oprijden
- bestuurders die het voertuig links inhalen en daarna nog willen uitvoegen (vooral bij gecombineerde invoeg- /uitrijstroken).

Na het inhalen niet naar de meest rechtsgelegen rijstrook gaan ter hoogte van een invoegstrook waarop zich invoegend verkeer bevindt.

Bij het wisselen van rijstrook of bij het zijdelings verplaatsen mag geen gevaar of hinder ontstaan of kunnen ontstaan voor het overige verkeer.

Het van rijstrook wisselen en daarbij een plaats innemen waarop een andere bestuurder zich nadrukkelijk voorbereidt, is niet toegestaan.

Kijkgedrag

Voordat wordt ingehaald/voorbijgereden, kijken of dit op een veilige en verantwoorde wijze kan.

Inhalen

Bij het links inhalen, als er een zijdelingse verplaatsing aan de orde is, tijdig als volgt kijken:
- naar voren
- in de binnenspiegel
- in de linkerbuitenspiegel
- over de linker schouder.

Bij het rechts inhalen, als er een zijdelingse verplaatsing aan de orde is, tijdig als volgt kijken:
- naar voren
- in de binnenspiegel
- in de rechterbuitenspiegel
- over de rechter schouder.

Juist vóór het uitwijken nogmaals eventueel achteropkomende verkeer ’controleren’ door:

Bij links inhalen als volgt te kijken:
- naar voren
- in de binnenspiegel
- in de linkerbuitenspiegel
- over de linkerschouder.

Bij rechts inhalen als volgt te kijken:
- naar voren
- in de binnenspiegel
- in de rechterbuitenspiegel
- over de rechterschouder.

Over de schouder kijken is alleen bedoeld om de zgn. ’dode hoek’ naast het voertuig te controleren. Het mag niet ontaarden in achterom kijken of te vaak of onnodig lang over de schouder kijken.
Hierdoor kan ongewenste koersverandering optreden. Bovendien ziet men niet wat er vóór de auto gebeurt.
Tijdens het inhalen o.a. letten op de weggebruiker die wordt ingehaald.

Als na het inhalen weer de juiste plaats op de rijbaan wordt ingenomen eerst in de binnenspiegel kijken en tevens:
- voor het naar rechts gaan in de rechterbuitenspiegel en over de rechterschouder kijken
- voor het naar links gaan in de linkerbuitenspiegel en over de linkerschouder kijken.

Voorbijgaan

Bij het voorbijgaan van een obstakel op een zodanig moment kijken dat, wanneer niet voldoende naar links kan worden uitgeweken, nog ruim vóór het obstakel kan worden gestopt.
Voordat na een dergelijke stop wordt weggereden, kijken of dat kan zonder gevaar of hinder voor anderen.
Dit door als volgt te kijken:

- naar voren
- in de binnenspiegel
- in de linkerbuitenspiegel
- over de linkerschouder

Voor het wegrijden ook het verkeer rechts naast het voertuig 'controleren'.

Indien stoppen niet nodig is, dan even voor het naar links uitwijken, in de binnenspiegel, de linkerbuitenspiegel en over de linkerschouder kijken. Aldus kan eventueel inhalend verkeer worden opgemerkt.

Als na het voorbijgaan weer naar rechts wordt gegaan eerst over de rechterschouder kijken en in de rechterbuitenspiegel. Dit vooral in die situaties waarbij er rechts naast het voertuig (brom)fietsverkeer is of kan zijn.

Vóórdat van rijstrook wordt gewisseld of een andere zijdelingse verplaatsing wordt uitgevoerd, goed opletten.

Bij het naar links gaan, als volgt kijken:

- naar voren
- in de binnenspiegel
- in de linkerbuitenspiegel
- over de linkerschouder.

Bij het naar rechts gaan, als volgt kijken:

- naar voren
- in de binnenspiegel
- in de rechterbuitenspiegel
- over de rechterschouder.

Bij de bestuurder die regelmatig het achteropkomend verkeer goed observeert (zoals omschreven bij het onderdeel 'rijden op rechte en bochtige weggedeelten'), kan het kijken bij een geringe zijdelingse verplaatsing achterwege blijven.

Het kijken over de schouder mag niet ontaarden in achterom kijken of te vaak of onnodig lang over de schouder kijken. Hierdoor kan ongewenste koersverandering optreden. Bovendien ziet men niet wat er vóór de auto gebeurt.

Voor laten gaan

Indien men bij het inhalen/voorbijgaan op het voor het overige verkeer bestemde weggedeelte komt, dat verkeer voor laten gaan.

Het voor laten gaan geldt ook ten opzichte van het verkeer dat de inhalende/voorbijgaande bestuurder zelf inhaalt.

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 geschiedt links. In bepaalde gevallen is rechts inhalen toegestaan, gewenst of vereist.

Inhalen

Met een juiste plaats op de rijbaan wordt bedoeld een zodanige 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 voertuig dat wordt ingehaald
- het soort verkeersdeelnemer, dat wordt ingehaald (kinderen, bejaarden, gehandicapten)
- het beschikbare weggedeelte
- het overige verkeer
- de snelheid van het voertuig dat wordt ingehaald
- de snelheid waarmee men zelf rijdt
- de weersgesteldheid en het uitzicht.

Bij het inhalen op een zodanig tijdstip uitwijken, dat nog enige tijd rechtuit gereden wordt voordat de achterzijde van het in te halen voertuig bereikt wordt.

De inhaalmanoeuvre in een vloeiende lijn uitvoeren.

Na het inhalen gaat de bestuurder pas terug naar het eigen weggedeelte of de eigen rijstrook als de gehele voorkant van het ingehaalde voertuig in de binnenspiegel zichtbaar is geworden. Zo wordt de normale doorgang van die bestuurder niet belemmerd.
Wegsituaties waar vooral voertuigen op meer dan twee wielen niet ingehaald worden 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 voorrijdend (in te halen) voertuig
- onoverzichtelijke bochten en hellingen, tenzij de rijbaan in rijstroken is verdeeld en men 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.

Op en nabij (voetgangers)oversteekplaatsen kan het inhalen extra gevaar opleveren door het beperkte uitzicht.

Voorbijgaan
Bij het voorbijgaan gelden de volgende bijzonderheden:
- uitwijken in vloeiende lijn
- indien noodzakelijk op een zodanig moment stoppen dat daarna weer in vloeiende lijn verder kan worden gereden
- zodra het obstakel voorbij is gereden, in vloeiende lijn naar rechts gaan.

Tijdens het voorbijgaan zo veel mogelijk een minimum tussenruimte van één portierbreedte houden.

Bij meerdere obstakels op betrekkelijk korte afstand van elkaar niet onnodig steeds weer naar rechts gaan, tenzij noodzakelijk i.v.m. bijvoorbeeld tegemoetkomend verkeer.

Bij het tussendoor rijden van rechts en links op de rijbaan aanwezige obstakels aan de linkerkant de kleinste vrije ruimte houden. Die kant is voor de bestuurder het makkelijkst te overzien.

Het wisselen van rijstrook of het zijdelings verplaatsen dient vloeiend te gebeuren.

Bij een (verplichte) rijstrookwisseling dient de manoeuvre tijdig te worden uitgevoerd.
In één en dezelfde manoeuvre een zijdelingse verplaatsing uitvoeren over meerdere rijstroken is niet toegestaan. Het dient steeds strook voor strook te geschieden.

Op een rijstrook dient, alvorens (opnieuw) van strook wordt gewisseld, steeds enige tijd rechtuit te zijn gereden.

Bij meerdere rijstroken naast elkaar voor verkeer in dezelfde richting, 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 een zodanige snelheid dat de duur van de manoeuvre beperkt blijft.
Bij het voorbijgaan van obstakels de snelheid aanpassen aan de situatie.

Inhalen

Met name op rijbanen met verkeer in beide richtingen kan, bij een te traag uitgevoerde inhaalmanoeuvre, gevaar ontstaan voor het overige verkeer. Door deze wijze van rijden wordt namelijk langer dan noodzakelijk gebruikgemaakt van het weggedeelte bestemd voor het tegemoetkomend verkeer.

Ter voorbereiding op de inhaalmanoeuvre, afhankelijk van de situatie, snelheid opvoeren zodra de mogelijkheid tot inhalen bestaat. Daarmee niet wachten tot er van rijstrook is gewisseld of het moment dat de zijdelingse verplaatsing reeds is ingezet.

Ook rekening houden met de snelheid waarmee gereden wordt; dit in relatie tot de te bewaren tussenruimte (links en rechts). 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 bepaalde categorieën weggebruikers.

Met name voertuigen op twee wielen, zeker wanneer deze bereden worden door o.a. bejaarden, kinderen en mindervaliden, zijn minder stabiel. Bij het inhalen van deze bestuurders is, afhankelijk van de beschikbare tussenruimte, een aangepaste snelheid noodzakelijk.
Dat geldt ook bij het inhalen van landbouwtrekkers en andere motorvoertuigen met beperkte snelheid.

Indien tijdens het inhalen al blijkt dat snelheid moet worden verminderd, dan tijdig gas terugnemen, zodat remmen zoveel mogelijk wordt voorkomen.

Voorbijgaan

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

- rijbaanbreedte, uitzichtmogelijkheden en aanwezigheid/gedrag van andere weggebruikers maken snelheidsvermindering vaak noodzakelijk
- als de gewenste tussenruimte van tenminste één portierbreedte niet haalbaar is, wordt de snelheid nog meer verminderd.

Rijstrook wisselen

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

Reageren op overige verkeerstekens

Niet inhalen als dat verboden is door verkeerstekens.

Hierbij ook rekening houden 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 soms in strijd met een verkeersteken gehandeld moet worden.
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 indien dit verboden is door verkeerstekens.

Hierbij ook rekening houden met andere tekens zoals een vooraanduiding van een wegversmalling.

Geven van/reageren op signalen

Indien het inhalen/voorbijgaan een belangrijke zijdelingse verplaatsing met zich meebrengt, richting aangeven.

Inhalen
Bij het inhalen van een motorvoertuig altijd richting aangeven. Tijdig richting aangeven nadat is gekeken of veilig kan worden ingehaald/voorbijgegaan.

‘ Tijdig’ betekent hier: op een zodanig 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.

De situatie ter plaatse bepaalt of een zijdelingse verplaatsing als belangrijk moet worden beschouwd. Zo kan soms het inhalen van een fietser op een smalle weg al als een belangrijke zijdelingse verplaatsing worden gezien.

Voordat na het inhalen wordt teruggegaan naar de juiste plaats op de rijbaan, richting aangeven.

Voorbijgaan
Ook bij het voorbijgaan bepaalt de situatie (soort obstakel, rijbaanbreedte e.d.) of er sprake is van een belangrijke zijdelingse verplaatsing.

Na het voorbijgaan, voordat wordt teruggegaan naar de juiste plaats op de rijbaan, eerst richting aangeven. Zowel bij inhalen als bij voorbijgaan wordt het richting aangeven beëindigd als de zijdelingse verplaatsing is voltooid.

Vóór het wisselen van rijstrook of het maken van een andere belangrijke zijdelingse verplaatsing, richting aangeven.

Richting aangeven nadat is gekeken of de rijstrookwisseling of andere belangrijke zijdelingse verplaatsing, zonder gevaar of hinder voor andere weggebruikers kan worden uitgevoerd en ruim vóór van rijstrook wordt gewisseld of een zijdelingse verplaatsing wordt ingezet.

Richting aangeven beëindigen zodra de rijstrookwisseling of de andere zijdelingse verplaatsing is voltooid.

Wat als belangrijke zijdelingse verplaatsing moet worden aangemerkt, is afhankelijk van de situatie. Zo wordt een beperkte verplaatsing op een smalle weg eerder als belangrijk gezien dan wanneer zo’n zelfde verplaatsing op een brede rijbaan wordt uitgevoerd.

Vertragen, remmen, stoppen
Indien de omstandigheden dit eisen, tijdig afremmen en zo nodig stoppen.

Niet zonder noodzaak zodanig remmen dat daardoor gevaar of hinder voor het overige verkeer ontstaat of kan ontstaan.

Het afremmen steeds op de betreffende situatie afstemmen. Er moet niet harder worden geremd dan door de omstandigheden noodzakelijk is.

3.6 Gedrag nabij en op bijzondere weggedeelten

Bijzondere weggedeelten zijn weggedeelten welke 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 waarbij het overige verkeer moet worden voorgelaten.

Bij deze manoeuvre kan men geconfronteerd worden met:
- verkeer dat van links of rechts nadert
- tegemoetkomend, zich links of rechts naast de auto bevindend, of achteropkomend verkeer
- 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.

De wegrijdende bestuurder kan ook worden geconfronteerd met verkeer dat de uitrit wil inrijden. Voor beide bestuurders geldt dan de wettelijke verplichting om elkaar voor te laten gaan. In die situatie zal soms gehandeld moeten worden naar de omstandigheden.

Kijkgedrag

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

Dat geldt ook ten aanzien van het verkeer op b.v. het fiets- of voetpad.
Bij het oprijden van de rijbaan, via de spiegels het achteropkomend verkeer observeren.

Voor laten gaan

Het overige verkeer voor laten gaan.

Anders dan bij het voorrang verlenen, geldt de verplichting om het overige verkeer voor te laten gaan hier ook ten opzichte van voetgangers.

De uitrijdende bestuurder kan ook worden geconfronteerd met bestuurders die de inrit willen inrijden. De inrijdende bestuurder kan ook worden geconfronteerd met bestuurders die de inrit willen uitrijden. Voor beide bestuurders geldt dan de wettelijke verplichting om elkaar voor te laten gaan. In deze situatie verdient het de voorkeur de uitrijdende bestuurder voor te laten gaan. 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. Bij het inrijden van de inrit voorsorteren zoals bij het afslaan is omschreven.

Uitrit
Ongeacht de wegsituatie en de ligging van de uitrit ten opzichte van de doorgaande weg, bij het naar rechts gaan de bocht zó maken, dat in één vloeiende beweging de juiste plaats op de rijbaan wordt ingenomen.
Bij het naar links gaan de bocht zó ruim nemen dat op de rechter- weghelft wordt uitgekomen.

Behalve wanneer opstellen tussen de kruisende verkeersstromen mogelijk is, (bijv. bij gescheiden rijbanen) pas de weg oprijden indien kan worden doorgereden en het kruisende weggedeelte kan worden vrijgemaakt.

Inrit
In bepaalde gevallen (zie afslaan) is het beter om het voorsorteren achterwege te laten.

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

Zodra de uitrit is verlaten de snelheid zo snel mogelijk aanpassen aan het overige verkeer.

Geven van/reageren op signalen
Indien naar links of rechts de weg wordt opgereden, richting aangeven alvorens de uitrit te verlaten. Indien naar links of rechts de inrit wordt ingereden tijdig richting aangeven.

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

Vertragen, remmen, stoppen
Indien de omstandigheden dit eisen: tijdig afremmen en zo nodig stoppen.

Niet zonder noodzaak zodanig remmen dat daardoor gevaar of hinder voor het overige verkeer ontstaat of kan ontstaan.

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.

Dit alles betekent dat binnen een erf defensief rijgedrag van groot belang is. Bestuurders van voertuigen dienen zich voortdurend bewust te zijn van het bijzondere karakter van het erf.

De in- en uitgangen van een erf hebben meestal de vorm van een in- en uitrit.
Bij de ingangen wordt bord G5 geplaatst. Uitgangen zijn aangeduid met bord G6.
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.

Belangen andere weggebruikers
De wijze 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, rekening met hen te willen houden.

Op elke plaats in het erf kan de bestuurder met die andere weggebruikers, variërend van wandelende bejaarden tot spelende kinderen, worden geconfronteerd. 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, bijvoorbeeld in geval van een plotseling overstekend kind, op de juiste wijze te reageren.

Bij manoeuvres zoals:
- naderen en oprijden van een kruispunt
- afslaan
- uitvoeren van een zijdelingse verplaatsing

wordt gekeken op de wijze zoals in het betreffende onderdeel is omschreven.

Voorrang/voor laten gaan

De daarop rechthebbende weggebruikers voorrang verlenen of voor laten gaan.

De wijze van naderen moet zodanig zijn, dat bij de voorrangsgerechtigde bestuurder het vertrouwen wordt gewekt dat hem voorrang wordt verleend.

Wordt gestopt om voorrang te verlenen of voor te laten gaan, dan zodanig stoppen dat de andere weggebruikers (ongehinderd) hun weg kunnen vervolgen.

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 15 km/uur rijden.

Daardoor is veilig en aan het voetgangersverkeer aangepast rijgedrag mogelijk.
Alhoewel voetgangers de normale voortgang van motorvoertuigen niet mogen belemmeren, krijgen zij alleen wanneer bestuurders erg langzaam rijden, de gelegenheid goed op die voertuigen te reageren.
Door maximaal 15 km/uur te rijden, heeft de bestuurder de mogelijkheid om op juiste wijze te reageren op datgene waarmee hij wordt geconfronteerd.

Reageren op overige verkeerstekens

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

Bij het binnenrijden van een erf wordt bord G5 gepasseerd. Het is van groot belang dat vooral bestuurders van motorvoertuigen zich realiseren dat men een bijzonder weggedeelte binnenrijdt. Het rijgedrag zal hier dan ook voortdurend op moeten worden aangepast.

Geven van/reageren op signalen

Op dezelfde wijze signalen geven als buiten het erf.

Gezien het bijzondere karakter van een erf moet extra rekening worden gehouden met signalen van andere bestuurders.

Vertragen, remmen, stoppen

Bij noodzaak tijdig afremmen en stoppen.

Overweg

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

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

Bij overwegen kunnen bovendien bakens zijn geplaatst. Met behulp van het aantal, op die bakens voorkomende, diagonale strepen kan de afstand tot die overweg worden bepaald (elke streep geeft een afstand van ongeveer 80 m aan).

Belangen andere weggebruikers

Bij het naderen en oprijden van een overweg bijzondere voorzichtigheid betrachten.

Handelingen waardoor op enigerlei wijze gevaar/hinder ontstaat/ kan ontstaan, achterwege laten.

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

Bij het naderen van een overweg, vooral in minder overzichtelijke situaties, rekening houden met een gesloten overgang en een stilstaande file.

Kijkgedrag

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

Zo kan, mede aan de hand van de aanwezige tekens e.d., tijdig worden vastgesteld welk soort overweg genaderd wordt.
Om zich te overtuigen dat geen trein in aantocht is, vóór het oprijden van een overweg goed naar links en naar rechts kijken.

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.

Aandacht hiervoor is vooral nodig, indien na de overweg een kruispunt is gelegen of in file wordt gereden.

Het afslaan van de motor op de overweg komt regelmatig voor en kan grote gevolgen hebben. Omdat hier vaak sprake is van een helling is de kans hierop groter. Het is van groot belang dit risico zo veel mogelijk te beperken. Denk aan het benutten van het rollend vermogen van de auto 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 de voor de gekozen rijrichting bestemde verkeerslichten.

Het teken van de begeleider van een spoorvoertuig opvolgen.

Wit knipperlicht betekent: er nadert geen trein.
Rood knipperlicht betekent: stop.

Bij automatische halve overwegbomen (AHOB) gaat het rode licht pas uit nadat de bomen geheel

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 verkeerstekens

Gevolg geven aan tekens die een gebod of verbod inhouden.

Ook rekening houden met andere verkeerstekens, bijv. die welke een waarschuwend karakter hebben.

Elke bewaakte overweg is voorzien van een belsignaal.
Met name in geval van atmosferische storingen, dichte mist e.d., wordt de bestuurder via dat belsignaal extra geattendeerd op de aanwezigheid van een overweg indien een trein nadert.

Tijdig op het belsignaal reageren betekent dat op rustige wijze 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

Indien de omstandigheden dit eisen: tijdig afremmen en zo nodig stoppen.

Niet zonder noodzaak zódanig remmen dat daardoor gevaar of hinder voor het overige verkeer ontstaat of kan ontstaan.

Bij het afremmen dient men zich steeds bewust te zijn van het bijzondere karakter van een overweg.

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

Zoveel mogelijk trachten geleidelijk af te remmen in verband met achteropkomend verkeer.

Voetgangersoversteekplaats

Een voetgangersoversteekplaats wordt voorzichtig genaderd en bereden.

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

De voetgangersoversteekplaats, die uit zogenaamde ’zebramarkeringen’ bestaat, wordt aangeduid door bord L2, vaak voorafgegaan door bord J22.

Er zijn ook oversteekplaatsen die niet zijn uitgevoerd als voetgangersoversteekplaats.

Deze plaatsen zijn gemarkeerd door kanalisatiestrepen en al dan niet voorzien van verkeerslichten.
De bestuurder dient zijn weggedrag ook op deze situatie af te stemmen.

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

Indien voetgangers of bestuurders van een gehandicaptenvoertuig bij het oversteken gebruik maken van een oversteekplaats waar een geel knipperlicht in werking is, moeten zij naderende bestuurders voor laten gaan. Die bestuurders dienen er echter rekening mee te houden dat de overstekende voetganger of de bestuurder van een gehandicaptenvoertuig ervan uitgaat bescherming te genieten.

Belangen andere weggebruikers

Een voetgangersoversteekplaats voorzichtig naderen.

Hierdoor kan op juiste wijze aan de wettelijke voorschriften worden voldaan. Zo wordt aan voetgangers en/of bestuurders van een gehandicaptenvoertuig die van die oversteekplaats gebruik (willen) maken, de indruk gegeven dat hun aanwezigheid is opgemerkt en dat met hen rekening zal worden gehouden.

Dergelijk rijgedrag attendeert ook achteropkomende bestuurders op de aanwezigheid van een voetgangersoversteekplaats, zodat ook zij tijdig hun wijze van rijden kunnen aanpassen.

Bepaalde handelingen worden op of nabij een voetgangersoversteekplaats extra voorzichtig uitgevoerd.
Zo wordt een voertuig waarvan de bestuurder is gestopt vóór een oversteekplaats om andere reden dan voetgangers voor te laten gaan, slechts met grote voorzichtigheid voorbijgereden. Snelheid en kijkgedrag worden daarop afgestemd.

Kijkgedrag

Bij de nadering goed opletten.

Zo kan, in combinatie met de aangepaste snelheid, tijdig snelheid worden verminderd of gestopt.

Goed moet worden gelet op voetgangers en bestuurders van een gehandicaptenvoertuig die zich op korte afstand van de voetgangersoversteekplaats bevinden.
Uit hun gedrag en de wijze van kijken, kan veelal worden afgeleid of zij van plan zijn daarover te steken.

Voor laten gaan

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

Met deze twee groepen wordt in ieder geval bedoeld: zij die staan te wachten om te kunnen oversteken.

Snelheid

Een voetgangersoversteekplaats wordt met matige snelheid genaderd.

De snelheid moet zodanig zijn dat onder alle omstandigheden op een normale manier kan worden gestopt.

Het is hierbij belangrijk dat door de wijze waarmee bestuurders naderen, bij weggebruikers die willen oversteken, de indruk ontstaat dat men inderdaad ook de gelegenheid krijgt 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 veelal geplaatst bij oversteekplaatsen die slechts incidenteel door voetgangers worden gebruikt.

Vertragen, remmen, stoppen

Indien de omstandigheden dit eisen, tijdig afremmen en zo nodig stoppen.

Niet zonder noodzaak zódanig remmen dat daardoor gevaar of hinder voor het overige verkeer ontstaat of kan ontstaan.

Bij een voetgangersoversteekplaats is een aangepaste wijze van remmen van groot belang. Daardoor ontstaat bij de overstekende weggebruiker het vertrouwen dat ook werkelijk veilig kan worden overgestoken.

Vooral ook rekening houden met weg- en weersomstandigheden. Achteropkomend verkeer kan dan tijdig reageren. Vooral daar waar voetgangers en/of bestuurders van een gehandicaptenvoertuig bezig zijn met oversteken, is dit extra belangrijk.

Tram-/bushalte

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

De halteplaats is aangeduid met bord L3 (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 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.

Afhankelijk van de wegsituatie de wijze van rijden daarop afstemmen.
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 geraken.
Bij het voorbijrijden van wachtende passagiers niet (of slechts met een geringe snelheid) door plassen rijden. Overlast kan op deze wijze worden voorkomen.

Bij aanwezigheid van één of meerdere trams of bussen bij de halte- plaats, 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 in het bijzonder bij smallere rijbanen en/of minder grote opstelruimten voor wachtende personen.
Als bij een halteplaats een tram, bus of ander voertuig stilstaat, letten 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.
Ook bedachtzaam zijn op het wegrijden van tram of bus.
Met gebruikmaking van de spiegels het achteropkomend verkeer observeren.

Voor laten gaan

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

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

In-/uitstappende passagiers moeten, indien zij zich op de rijbaan bevinden, die rijbaan ongehinderd kunnen oversteken.
De bestuurder van de bus moet de gelegenheid krijgen om te kunnen wegrijden.
Hierbij rekening houden met de omvang van de bus en de voor dit voertuig benodigde ruimte.

Plaats op de weg/plaats van handeling

Bij het voorbijrijden van een tram-/bushalte waarbij 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 aanpassen.

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

Geven van/reageren op signalen

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

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

Vertragen, remmen, stoppen

Indien de omstandigheden dit eisen, tijdig afremmen en zo nodig stoppen.

Niet zonder noodzaak zódanig remmen dat daardoor gevaar of hinder voor het overige verkeer ontstaat of kan ontstaan.

Zodoende wordt tevens 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 aangeduid met bord D1 van bijlage 1 van het RVV 1990.
Op een rotonde zijn tegenliggers dus in theorie uitgesloten.
Op pleinen die niet zijn aangeduid met bord D1 zijn de wettelijke uitzonderingsbepalingen niet van toepassing.
In het verleden werd vooral bij complexe kruispunten (bijvoorbeeld met meer dan vier aansluitingen) een vlottere afwikkeling van het verkeer beoogd, door middel van een rotonde.
Tegenwoordig besluit men vaak kruispunten te reconstrueren tot minirotondes. Dit om de snelheid te beperken, waardoor de veiligheid ter plaatse wordt vergroot.
Op rotondes is met name 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 meer dan noodzakelijke hinder voor andere weggebruikers veroorzaken.

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

Kijkgedrag

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

Op een rotonde dient een groot aantal handelingen te worden uitgevoerd. Daarbij zullen veelal andere weggebruikers betrokken zijn. Daarom is het belangrijk dat bestuurders voortdurend alert zijn op veranderende verkeerssituaties.

Naderen

Bij nadering van een rotonde 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 (brom)fietsverkeer dat van rechts nadert aan de orde is
- de algehele situatie op en nabij de rotonde (soort en toestand wegdek, uitzicht, bijzondere omstandigheden e.d.).

In de spiegels kijken naar de situatie achter de auto.
Vlak voor het oprijden van de rotonde naar voren en naar links kijken om vast te stellen of de rotonde kan worden opgereden. Bij aanwezigheid van bord B6 het kijkgedrag nóg nadrukkelijker op de situatie afstemmen.

Oprijden
Hierbij is het belangrijk te weten wat er kort voor en vooral ook achter de auto gebeurt.
Dus: het overige verkeer observeren door naar voren en naar links te kijken en in de spiegels het achterliggende verkeer observeren.

Bij bord B6 op de toeleidende weg zal het kijkgedrag nog nadrukkelijker op die situatie worden afgestemd.

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 wordt gecontroleerd.

Door in de binnenspiegel, rechterbuitenspiegel en over de rechterschouder te kijken kan men zien of men op dat moment niet rechts wordt ingehaald.

Door in de binnenspiegel, linkerbuitenspiegel en over de linkerschouder te kijken, blijft men alert op het rijgedrag van bestuurders die eventueel links willen inhalen.

Dat kijken mag niet ontaarden in achterom kijken, te vaak of onnodig lang over de schouder kijken. Hierdoor kan ongewenste koersverandering optreden.
Bovendien ziet men dan niet wat er voor de auto gebeurt.

Bij het verlaten
Hierbij het eventuele verkeer rechts naast het voertuig observeren door in de binnenspiegel, rechterbuitenspiegel en over de rechterschouder te kijken.
Extra aandacht is vereist voor fietsstroken, (eventueel vrijliggende) fietspaden en voetpaden.

Voorrang/voor laten gaan
Voor het oprijden van en bij het rijden op een rotonde wordt aan de wettelijke voorrangsverplichting voldaan.

Bij het verlaten van de rotonde wordt het verkeer dat het plein blijft volgen, voorgelaten. Denk hierbij ook aan het verkeer op een vrijliggend fietspad.

Plaats op de weg/plaats van handeling
De te volgen rijrichting en de verkeersintensiteit zijn bepalend voor de te volgen rijstrook of de plaats op de rijbaan.
Bij het naderen, berijden en verlaten vrij liggende fietspaden niet blokkeren.

Alleen zo kan een optimale verkeersafwikkeling worden gerealiseerd.
Zoveel mogelijk wordt in het midden van de rijstrook gereden. Suggestiestroken (zonder symbolen) en fietsstroken (onderbroken strepen) in principe niet berijden. Bij afslaan kunnen andere normen gelden. Deze zijn opgenomen bij het onderdeel kruispunten.

Op rotondes met drie rijstroken
Indien deze, evenals de toeleidende weg, niet zijn voorzien van vakindeling met pijlen:

Bij het kwart ronden
- tijdig op de toeleidende weg de rechterrijstrook 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 half ronden
- op de toeleidende weg bij voorkeur de middenstrook gaan berijden
- vanuit die positie de rotonde oprijden

- zodra de afslag van het kwart ronden is gepasseerd, naar de rechterrijstrook overgaan en de handelingen verrichten die vóór het afslaan naar rechts moeten worden uitgevoerd
- de rotonde verlaten.

Bij het driekwart ronden
- op de toeleidende weg bij voorkeur de linkerstrook gaan berijden
- vanuit die positie de rotonde oprijden
- op de rotonde de linkerrijstrook berijden
- zodra de afslag van het kwart ronden is gepasseerd, overgaan naar de middenrijstrook
- zodra de afslag van het half ronden is gepasseerd, overgaan naar de rechterrijstrook en de handelingen verrichten die vóór het afslaan naar rechts moeten worden uitgevoerd
- daarna de rotonde verlaten.

Bij het geheel ronden
- op de toeleidende weg bij voorkeur de linkerstrook gaan berijden
- vanuit die positie de rotonde oprijden
- op de rotonde de linkerrijstrook berijden
- zodra de afslag van het half ronden is gepasseerd overgaan naar de middenstrook
- zodra de afslag van het driekwart ronden is gepasseerd, overgaan naar de rechterrijstrook en vervolgens de handelingen verrichten die vóór het afslaan naar rechts moeten worden uitgevoerd
- daarna de rotonde verlaten.

Op rotondes met twee rijstroken

Hier is de procedure gelijk aan die op rotondes met drie rijstroken, met dien verstande dat:
- bij kwart en half ronden voor middenrijstrook rechterrijstrook gelezen moet worden
- bij driekwart ronden de linkerrijstrook bereden wordt tot de afslag voor het halfronden is gepasseerd
- bij geheel ronden de linkerrijstrook bereden wordt tot de afslag voor driekwart ronden is gepasseerd.

Deze procedure is niet altijd van toepassing:
- op asymmetrische pleinen
- op rotondes zonder rijstroken
- op rotondes met verkeerslichten en rijstroken voorzien van pijlen
- bij intensief verkeer;
- voor alle soorten voertuigen waarmee gereden wordt.

Indien het niet mogelijk is deze procedure te volgen, de wijze van rijden aanpassen.
Het gaan naar een andere rijstrook gebeurt in een vloeiende lijn.

Snelheid

Nabij en op de rotonde de snelheid zódanig regelen dat alle handelingen op een veilige wijze kunnen worden uitgevoerd.

Bij aanwezigheid van bord B6 de snelheid waarmee de rotonde wordt genaderd en opgereden, nóg nadrukkelijker op de situatie afstemmen.

Reageren op verkeerslichten en aanwijzingen

Gevolg geven aan de, voor de gekozen rijrichting bestemde, verkeerslichten.

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

Reageren op overige verkeerstekens

Gevolg geven aan tekens op het wegdek en/of andere verkeerstekens die een gebod of verbod inhouden.

Indien 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 met name afhankelijk van de richting die gekozen wordt.

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

richting.

Het geven van/reageren op signalen

Tijdig richting aangeven als op de rotonde van rijstrook wordt veranderd of als deze verlaten wordt.

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

Indien 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 toeleidende weg tijdig richting aangeven naar links. De richtingaanwijzer buiten werking stellen zodra vanuit voorgesorteerde positie de rotonde is opgereden. Omwille van een betere communicatie met het andere verkeer kan het -afhankelijk van o.a. de te volgen rijrichting- zinvol zijn de richtingaanwijzer langer in werking te laten (minirotondes).
Op rotondes met meer dan één rijstrook voor dezelfde richting kan het wenselijk zijn het richting aangeven anders uit te voeren. Anders zou er verwarring kunnen ontstaan bij andere weggebruikers.

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

Vertragen, remmen, stoppen

Indien de omstandigheden dit eisen, tijdig afremmen en zo nodig stoppen.

Niet zonder noodzaak zódanig remmen dat daardoor gevaar of hinder voor het overige verkeer ontstaat of kan ontstaan.

Steeds afremmen op een aan de situatie aangepaste wijze.

3.7 Bijzondere verrichtingen

De volgende handelingen/manoeuvres worden als bijzondere verrichtingen aangemerkt:

- In- en uitstappen
- Voorbereidings- en controlehandelingen
- In rechte lijn achteruit rijden
- Achteruit rijden van een bocht
- Parkeren in een haaks of schuin vak
- Fileparkeren
- Omkeren door te steken
- Omkeren door een halve draai
- Hellingproef

Iedere bestuurder zal in de praktijk ervaren, dat bijzondere verrichtingen regelmatig moeten worden uitgevoerd. Een bestuurder kan bijvoorbeeld in een doodlopende straat terecht komen waardoor hij de auto zal moeten omkeren. Ook parkeren is een vrijwel dagelijkse handeling voor een bestuurder.
De noodzaak dat de bestuurder over bepaalde vaardigheden beschikt, is duidelijk.

Opdrachtgeving en uitvoering tijdens het examen
De kandidaat krijgt in een straat of op een parkeerterrein een precieze opdracht voor een bijzondere verrichting. Bijvoorbeeld: "In deze straat ga je de auto omkeren door te steken." Vervolgens kiest de kandidaat zelf een plaats waar hij deze verrichting uitvoert.

Bij de uitvoering is de kandidaat zelf verantwoordelijk voor een goede voertuigbeheersing, een zekere vlotheid, het goed letten op ander verkeer, de keuze voor een veilige plaats en een milieubewuste uitvoering.

Kijkgedrag

Het kijkgedrag dient zo te worden afgestemd, dat men overtuigd is dat de verrichting veilig kan worden uitgevoerd.
Ook tijdens de verrichting dient deze veiligheid geborgd te blijven.
Hiervoor dient men gebruik te maken van de aanwezige spiegels en over de schouder te kijken.
Aanvullend mogen hulpsystemen, zoals een achteruitrijcamera, worden gebruikt.

Beheersing van het voertuig

Goede voertuigbeheersing wil zeggen een juiste bediening van gas- en koppelingspedaal en de bedrijfs- en/of parkeerrem. Dit in combinatie met goed en tijdig sturen, daarbij rekening houdend met de omvang van het eigen voertuig.
Bovendien wordt de verrichting zoveel mogelijk in een vloeiende beweging uitgevoerd waarbij niet zonder noodzaak wordt gestopt.

Aangepast en besluitvaardig

Bijzondere verrichtingen worden niet zó traag uitgevoerd dat het overige verkeer, langer dan noodzakelijk, wordt gehinderd of kan worden gehinderd.

Belangen andere weggebruikers

Voor en tijdens de uitvoering van elke bijzondere verrichting dient men zich ervan te overtuigen, dat de verrichting kan worden uitgevoerd zonder dat het overige verkeer meer dan noodzakelijk wordt gehinderd.

Voor laten gaan

Tijdens het uitvoeren van een bijzondere verrichting 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 verrichting wordt uitgevoerd op een plaats waar voldoende gelegenheid en zicht is.

Ook zo veel mogelijk rekening houden met milieuaspecten. Getracht dient te worden zo min mogelijk te moeten wachten met een stationair draaiende motor.

In- en uitstappen

Het in- en uitstappen worden samen als één bijzondere verrichting aangemerkt.

De bedoeling is om:
- veilig in en uit te stappen
- portieren niet langer dan noodzakelijk geopend te laten

Bij het in- en uitstappen is het openen en open laten staan van een portier een belangrijk aspect. Hierdoor kan voor anderen namelijk hinder of zelfs gevaar ontstaan. Portieren dienen daarom niet langer dan noodzakelijk geopend te blijven.
Openstaande portieren dienen voor de bestuurder steeds een extra aandachtspunt te zijn.

Kijkgedrag

Bij het openen van het portier goed opletten.

Instappen

Voor het instappen eerst achter de auto kijken of er beletsels zijn bij het eventuele achteruitrijden. Vervolgens voor de auto langs lopen. Op deze manier kan gemakkelijk worden gekeken in de richting van waaruit het verkeer nadert.

Tevens kunnen eventuele obstakels vóór de auto opgemerkt worden.
Voordat de rijbaan wordt opgelopen, kijken of dat veilig kan zonder naderend verkeer te hinderen.

Wanneer het voertuig op een parkeerplaats geparkeerd staat naast een ander voertuig, met extra voorzichtigheid het portier openen.

Uitstappen

Voor het uitstappen wordt in de binnenspiegel, in de linkerbuitenspiegel en over de linkerschouder gekeken.

Wanneer het voertuig op een parkeerplaats geparkeerd wordt naast een ander voertuig, dan met extra voorzichtigheid het portier openen.

Voorbereidings- en controlehandelingen

De voorbereidings- en controlehandelingen worden samen als één bijzondere verrichting aangemerkt.

De bedoeling is om:
- een korte controle buiten en in de auto uit te voeren.
- basiskennis van het voertuig te hebben.
- bekend te zijn met de functie van diverse bedieningsorganen, controlelampjes, meters, schakelaars en de plaats waar deze zich bevinden.

Controle buiten de auto

- lekkages en eventuele bijzonderheden of afwijkende zaken onder het voertuig
- carrosserie, inclusief sensoren en camera's (voldoende schoon en geen beschadigingen)
- verlichting (koplampen, achterlichten, remlichten, richtingaanwijzers en reflectoren)
- motor- en kofferruimte (goed gesloten)
- ramen,spiegels en ruitenwissers (schoon en geen beschadigingen)
- banden (juiste profiel en spanning, ventieldop aanwezig, geen beschadigingen, kenmerk zomer/winterbanden)
- oliepeil (niveau)
- remvloeistof (niveau)
- koelvloeistof (niveau)
- accu (aanwezigheid)
- ruitensproeiervloeistof (‘s winters met antivries)
- reservewiel of banden reparatie set (aanwezig, spanning en plaats).

Controle in de auto

- controlelampjes die voor de veiligheid van belang zijn
- in- of uitgeschakeld zijn van de airbag (i.v.m. een kinderzitje)

- meters (brandstof, motortemperatuur, e.d.)
- aanwezigheid van rijhulpsystemen (directe invloed op het rijden).

Een juiste werking van:
- ruitenwisser(s)
- achterruitverwarming en voor- en zijruitontwaseming
- aanjager van ventilatie/verwarming en airco
- remmen (voldoende tegendruk op pedaal).

Een juiste afstelling van:
- bestuurdersstoel
- hoofdsteunen
- autogordel
- stuur
- spiegels.

Tot slot
Vóór de start wordt gecontroleerd of de passagiers de gordel dragen, of alle deuren goed gesloten zijn, of de hoedenplank vrij is van losse voorwerpen en indien van toepassing of de auto is losgekoppeld van de laadpaal.

Het is vanzelfsprekend dat een autorit enige voorbereiding vraagt. De bestuurder weet welke (alternatieve) brandstof de auto nodig heeft om te rijden en weet ook hoe deze (alternatieve) brandstof aangevuld moet worden. Als het een rit in of naar een onbekend gebied betreft, is het verstandig zich vooraf op de route te oriënteren (bijv. routekaart en/of verkeersinformatie, navigatiesysteem instellen) en te informeren naar eventueel andere verkeersregels bij een reis naar het buitenland.
Alhoewel wettelijk niet verplicht, is het toch wenselijk dat in de auto steeds aanwezig is:
- brandblusapparaat
- verbandtrommel
- reservemateriaal (lampjes e.d.), autokrik, gevarendriehoek, etc.

In rechte lijn achteruit rijden
De bedoeling is om:
- over een lengte van ongeveer 20 meter in rechte lijn achteruit te rijden
- achteruitrijdend nagenoeg evenwijdig aan de rijbaankant te blijven.

Het bereiken van de afstand van ongeveer 20 meter wordt tijdens de les door de instructeur en tijdens het examen door de examinator aangegeven.

Wijze van uitvoeren (voertuigbeheersing)
- stoppen op voldoende afstand van de rechterzijde van de rijbaan
- bij het tot stilstand komen staan de wielen weer in de rechtuit stand
- indien gewenst mag het bovenlichaam dusdanig gedraaid worden, dat de rechterhand het stuur niet meer vast heeft.
- met lage snelheid achteruit rijden
- door middel van kleine stuurbewegingen nagenoeg evenwijdig aan de rijbaankant rijden
- stoppen na ongeveer 20 meter achteruit gereden te hebben

Kijkgedrag
Voor en tijdens het recht achteruit rijden goed opletten.

Achteruit rijden van een bocht
De bedoeling is om:
- een bocht achteruit te rijden
- achteruitrijdend nagenoeg evenwijdig aan de rijbaankant te blijven

Wijze van uitvoeren (voertuigbeheersing)
- stoppen op voldoende afstand van de rechterzijde van de rijbaan
- bij het tot stilstand komen staan de wielen weer in de rechtuit stand
- indien gewenst mag het bovenlichaam dusdanig gedraaid worden, dat de rechterhand het

stuur niet meer vast heeft.
- met lage snelheid achteruit aanrijden op de bocht
- door middel van kleine stuurbewegingen nagenoeg evenwijdig aan de rijbaankant de bocht achteruitrijden
- na de bocht een aantal meters achteruit rijden met de wielen in de rechtuit stand

Kijkgedrag

Voor en tijdens het achteruit rijden goed opletten.

Parkeren in een haaks of schuin vak

De bedoeling is om:
- voor- of achterwaarts in een haaks of schuin gelegen parkeervak te parkeren.
- gebruik te maken van een parkeervak aan de linker- en of rechterzijde van de weg.

Wijze van uitvoeren (voertuigbeheersing)

Parkeren in een vak voorwaarts
- indien nodig twee vakken voor het doelvak stoppen
- hiervandaan oprijden en het moment van insturen bepalen (eventueel 'opsturen' is toegestaan)
- vlot en gedoseerd insturen
- tijdig de wielen in de rechtuit stand zetten, als zo goed als volledig het vak is ingereden

Parkeren in een vak achterwaarts
- indien nodig twee vakken voorbij het doelvak stoppen
- langzaam achteruit rijden tot een zodanig punt, dat door vlot insturen geheel in het betreffende vak wordt uitgekomen
- bij het tot stilstand komen staan de wielen weer in de rechtuit stand

Kijkgedrag

Voor en tijdens het parkeren goed opletten.

Fileparkeren

De bedoeling is om:
- bij het voorwaarts fileparkeren, met gebruikmaking van een beperkte ruimte, de auto voor een andere geparkeerde auto langs de trottoirband te parkeren.
- bij het achterwaarts fileparkeren de auto kort achter een andere geparkeerde auto langs de trottoirband te parkeren.

Wijze van uitvoeren (voertuigbeheersing)

Voorwaarts fileparkeren
- indien nodig stoppen voor de plaats waar vooruit ingeparkeerd gaat worden
- vooruit wegrijden en het moment van insturen bepalen
- vlot en maximaal insturen
- kort voor de trottoirband terugsturen
- de snelheid is laag en constant
- stoppen zodra de auto evenwijdig aan de trottoirband rijdt.

Achterwaarts fileparkeren
- op voldoende afstand stoppen naast het voertuig waarachter wordt geparkeerd
- bij het tot stilstand komen staan de wielen weer in de rechtuit stand
- de achterkant van het eigen voertuig is dan ongeveer gelijk met die van de andere auto
- op het juiste moment insturen en weer terugsturen
- als de maximale 'neusuitzwaai' is bereikt, niet onnodig wachten op naderend verkeer.

Kijkgedrag

Voor en tijdens het fileparkeren goed opletten.

Omkeren door te steken

De bedoeling is om:
- de auto, door eenmaal achteruit te rijden, op de gekozen plaats om te keren.

Bij deze verrichting mag eventueel gebruik gemaakt worden van aanwezige parkeerhavens/-stroken, zolang de totale breedte tussen de trottoirbanden ongeveer 1,5 autolengte is.

Wijze van uitvoeren (voertuigbeheersing)

- stoppen op juiste afstand van de rechterzijde van de rijbaan
- met lage en constante snelheid, scherp naar links sturen
- kort voordat de voorbanden de trottoirband bereiken, terugsturen naar rechts
- banden mogen zachtjes de trottoirband raken
- bij het achteruitrijden naar rechts sturen
- kort voordat de achterbanden het trottoir bereiken, terugsturen naar links
- banden mogen zachtjes de trottoirband raken
- bij het oprijden verder naar links sturen
- vervolgens de snelheid opvoeren en op de eigen weghelft de weg vervolgen.

Kijkgedrag

Voor en tijdens het omkeren goed opletten.

Omkeren door een halve draai

De bedoeling is om:
- door middel van een halve draai om te keren

Bij deze verrichting mag gebruik gemaakt worden van de gehele rijbaanbreedte, c.q. kruisingsvlak en ook van eventueel aanwezige parkeerhavens/-stroken.

Wijze van uitvoeren (voertuigbeheersing)

- indien nodig stoppen op juiste afstand aan de rechterzijde van de rijbaan
- eventueel naar rechts het parkeervak of een andere beschikbaar weggedeelte opsturen
- daarna zo snel mogelijk naar links sturen
- snelheid is laag en constant
- als de draai bijna is voltooid de wielen zodanig in de rechtuit stand brengen dat op de eigen weghelft de weg wordt vervolgd
- direct na het terugsturen snelheid opvoeren.

Kijkgedrag

Voor en tijdens het omkeren door een halve draai goed opletten.

Hellingproef

De bedoeling bij deze verrichting is om:
- de auto op een helling tot stilstand te brengen en weer weg te rijden.
- de auto niet weg te laten rollen en de motor niet af te laten slaan

De hellingproef kan zowel stijgend als dalend uitgevoerd worden. De hellingproef kan in twee situaties aan de orde zijn. Zij kan voorkomen ‘in parcours’ en de verrichting kan ’in opdracht’ worden uitgevoerd.

De hellingproef in parcours doet zich voor indien in een verkeerssituatie met het voertuig op een hellend weggedeelte gestopt moet worden.
Bij de hellingproef in opdracht geeft de examinator de opdracht om op een helling aan de rechterzijde van de rijbaan te stoppen om de hellingproef te kunnen uitvoeren. Dat gebeurt dus zonder dat de verkeerssituatie ter plaatse dit vereist.

Bij de uitvoering moet in beide situaties gehandeld worden zoals in dit onderdeel is omschreven.

Wijze van uitvoering (voertuigbeheersing)

- stoppen aan de rechterzijde van de rijbaan
- een keuze maken om de handrem, voetrem of een wegrijhulpsysteem te gebruiken

– wegrijden zonder weg te rollen of de motor af te laten slaan

Kijkgedrag

Voor en tijdens het optrekken en wegrijden goed opletten.

Geven van/reageren op signalen

Vóór het wegrijden richting aangeven.

De richtingaanwijzer kort na het wegrijden buiten werking stellen.

Toepassing

Inleiding toepassing

Tijdens het beoordelen van de kandidaat dient de examinator zich er nadrukkelijk van bewust te zijn dat de kandidaat eigen keuzes maakt en eigen voorkeuren toepast. Hierdoor kan mogelijk een andere oplossing van een verkeersopgave getoond worden dan welke door de examinator verwacht wordt, of welke zijn voorkeur geniet.
Dit betekent echter niet dat de oplossing van de kandidaat een onjuiste of een onveilige oplossing hoeft te zijn. Elk onderdeel van verkeersdeelneming wordt omschreven door middel van onderwerpen van beoordeling (handelingen).

Examenkandidaten mogen rijhulpsystemen gebruiken tijdens de rijexamens voor de personenauto. De examinator beoordeelt de rijvaardigheid van de examenkandidaat op basis van de rijprocedure, dat kan met en zonder het gebruik van rijhulpsystemen. De examinator beoordeelt niet de keuze voor het wel of niet gebruiken van rijhulpsystemen.

Het automatisch inparkeersysteem mag niet gebruikt worden bij het uitvoeren van de bijzondere verrichtingen tijdens toetsen en praktijkexamens. De reden hiervoor is dat bij het onderdeel bijzondere verrichtingen de examinator het bedienen en beheersen van het voertuig binnen een beperkte ruimte door de kandidaat beoordeelt.

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 examinator zal dus onderscheid moeten maken tussen datgene wat meer voor de opleiding van belang is en dat wat bij de beoordeling hoort.

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

De toepassing is een richtlijn bestemd voor de examinator. Hierin staan voornamelijk de essentiële onderwerpen van beoordeling beschreven. Om een uniforme interpretatie te bewerkstelligen staan er echter ook enkele niet essentiële onderwerpen van beoordeling in.

Bij de beoordeling van een bepaald onderdeel worden alle handelingen betrokken die daarop betrekking hebben, met inbegrip van het gestelde in de hoofdstukken 1 en 2. In deze toepassing wordt per onderdeel aangegeven welke onderwerpen daarbij essentieel zijn.

De mate waarin niet of niet goed uitgevoerde handelingen bij de beoordeling betrokken worden, is afhankelijk van een de volgende AEX factoren:

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

E de ernst
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.

X het aantal malen.
Bij het aantal malen is het van belang dat de betreffende handeling, in relatie tot het onderdeel, vaak of minder vaak in het examen aan de orde komt of kan komen.

Bij de beoordeling van gedrag worden tevens de eventueel bijkomende factoren als weg-, weer- en verkeersomstandigheden in overweging genomen. Daarbij is het dus mogelijk dat afwijkend gedrag in bepaalde omstandigheden toch als acceptabel wordt beschouwd.

Voor de beoordeling van de rijvaardigheid is het totaalbeeld van het examen van belang. Daarbij staat de vraag centraal of het verantwoord is de kandidaat zelfstandig aan het verkeer te laten deelnemen. De examinator zal dit nadrukkelijk bij zijn eindafweging betrekken.

Daardoor is het mogelijk dat, hoewel één of misschien zelfs meerdere onderdelen niet op de juiste

wijze zijn uitgevoerd, de algehele prestatie van de kandidaat van dien aard is dat deze toch rijvaardig kan worden verklaard.

Indien echter bij de eindafweging alle relevante aspecten zijn betrokken en de examinator één of meer onderdelen als onvoldoende aanmerkt, betekent dit tevens dat het eindresultaat van het examen onvoldoende is. De kandidaat is dan gezakt.

In dat geval wordt bij de notering van de onvoldoende onderdelen aangegeven welke onderwerpen van beoordeling daartoe aanleiding gaven. Vanuit de Rijprocedure moet dus een 'vertaalslag' gemaakt worden naar de uitslag.

Toepassing hoofdstuk 1

De onderwerpen: koppeling, schakelmechanisme, gastoevoer en remmen zijn niet essentieel. Een uitzondering hierop is als de handeling grote invloed heeft of kan hebben op de veiligheid van het verkeer. In dat geval kan deze handeling wel als essentieel aangemerkt worden.

Hoofdstuk 1 heeft een algemeen karakter. Dit houdt in dat de daarin omschreven onderwerpen betrekking hebben op alle in hoofdstuk 3 opgenomen examenonderdelen.
Het rijklaar maken en de bediening van het voertuig is de basis van de vaardigheid om op een juiste wijze aan het verkeer deel te nemen. Dit basisgedrag heeft een serieuze plaats in de beoordeling waarbij het afwijkende 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 regelmatig vertonen van afwijkend gedrag in één examenonderdeel of dezelfde afwijking in meerdere examenonderdelen. Om na te gaan of dit afwijkende gedrag ook als verwijtbaar moet worden aangemerkt, blijft wat in de toepassing in de algemene tekst wordt beschreven het uitgangspunt.

Naast de voorbereidings- en controlehandelingen (hoofdstuk 3) biedt het basisgedrag uit hoofdstuk 1 de mogelijkheid om het rijden met bijvoorbeeld een onjuist afgestelde stoel en/of spiegels te beoordelen.

Het rijklaar maken en de bediening /beheersing wordt integraal beoordeeld onder de term 'bediening van het voertuig'. Zo wordt het belang van een goed basisgedrag onderstreept.

Bediening koppeling

Hierbij geldt dat:
- goede dosering van het koppelingspedaal noodzakelijk is
- vooral bij het wegrijden, het te snel of niet snel genoeg laten opkomen van het koppelingspedaal storend kan zijn
- onnodig, of langer dan noodzakelijk rijden met een geheel of gedeeltelijk ingetrapte koppeling, achterwege moet blijven
- rijden met ontkoppelde motor in bochten gevaarlijk kan zijn.

Bediening schakelmechanisme

In feite is het toerental van de motor, in relatie tot de snelheid, bepalend. Nieuwere motoren hebben een grotere tolerantie dan oudere.
Onjuist schakelen is aan de orde indien:
- niet tijdig in een hogere/lagere versnelling wordt geschakeld
- naar een verkeerde versnelling wordt geschakeld
- de kandidaat de juiste versnelling niet weet te vinden.

Bediening gastoevoer

Hierbij geldt dat:
- een goede bediening van het gaspedaal, vooral bij het rijden met lage snelheid, noodzakelijk is voor een juiste dosering van de gastoevoer
- bij onregelmatig gas geven de auto met horten en stoten gaat rijden
- het 'doorrazen' van de motor aan de orde kan zijn, als bij een ontkoppelde motor meer gas wordt gegeven dan noodzakelijk is.

Bediening rem

Het betreft hier de technische bediening. Het in een bepaalde situatie niet afremmen of te laat afremmen, houdt daarmee geen verband.

In die gevallen is b.v. het onderwerp vertragen, remmen, stoppen of voorrang verlenen / voor laten gaan (hoofdstuk 3) aan de orde. Met de rem worden zowel de bedrijfs- als de parkeerrem bedoeld.

Voor wat betreft de bediening van de rem geldt dat:
- in gekoppelde toestand wordt geremd en er pas ontkoppeld wordt als het toerental van de motor dat vereist
- onnodig bruusk remmen niet juist is
- op glad wegdek niet zodanig wordt geremd dat een slip kan ontstaan.

Bediening verlichting en andere (hulp)apparatuur

Hierbij kunnen verschillende aspecten aan de orde zijn. Zo geldt dat:

- de vereiste verlichting aangezet wordt bij het wegrijden
- de (juiste) verlichting aangezet wordt tijdens het rijden, als de omstandigheden zodanig veranderen dat verlichting is vereist
- indien noodzakelijk, het grote licht gedimd wordt
- de claxon indien noodzakelijk wordt gebruikt
- bij regen de ruitenwissers worden aangezet
- bij het beslaan van de achterruit de achterruitverwarming wordt aangezet
- bij het beslaan van de ruiten de ontwaseming, eventueel in combinatie met airconditioning wordt aangezet.

Ook komt het voor dat de noodzaak licht te voeren weliswaar wordt onderkend, maar dat de betreffende schakelaar niet gevonden of fout bediend wordt.

De kandidaat moet deze apparatuur uit eigen beweging en zonder tussenkomst van derden kunnen bedienen.
Belangrijk daarbij is dat de kandidaat zijn aandacht bij de besturing van het voertuig houdt. Is dat niet het geval, dan kan dit snel leiden tot ander verwijtbaar gedrag.

Beheersing van het voertuig

Beheersing van het voertuig is een essentieel onderwerp van beoordeling.
Onvoldoende voertuigbeheersing is aan de orde bij de kandidaat die:

- over een totaal onvermogen beschikt om het voertuig rijtechnisch te bedienen
- onvoldoende stuurvast is.

Bij een totaal onvermogen gaat het niet alleen om de kandidaat die bij de bediening van koppeling, schakelmechanisme, gastoevoer of de rem fouten maakt. Het gaat om degene die, als gevolg van een zodanig slechte algehele bediening, geen 'meester' is over het voertuig.
Onvoldoende voertuigbeheersing is slechts aan de orde wanneer de kandidaat bij meer dan één onderdeel dit gedrag vertoont, of wanneer dit veelvuldig in hetzelfde onderdeel voorkomt. Dit geldt niet voor het onderdeel bijzondere verrichtingen.
Een dergelijk slechte beheersing zal in uiteenlopende situaties (dus bij verschillende examenonderdelen) aan de orde zijn. Het gevolg is vaak dat ook andere, niet-voertuig technische, handelingen verkeerd worden uitgevoerd. Dit leidt in relatie tot examenonderdelen tevens tot ander verwijtbaar gedrag.

Ingeval van onvoldoende voertuigbeheersing wordt, naast het onderwerp bediening/beheersing, ook de daardoor foutief uitgevoerde onderwerpen van beoordeling genoteerd.

Onvoldoende stuurvastheid zal tijdens het examen uit een aantal slecht uitgevoerde 'stuurhandelingen' blijken.
De kandidaat heeft in uiteenlopende situaties moeite met het innemen van de juiste plaats op de rijbaan en verplaatsingen worden vaak niet in een vloeiende lijn uitgevoerd.
Tevens kan het bij de niet-stuurvaste kandidaat voorkomen dat b.v. tijdens het in de spiegels of over de schouder kijken, en/of bij de (technische) bediening, de auto uit de koers loopt.
Ingeval van onvoldoende stuurvastheid wordt naast bediening/ beheersing ook de daardoor foutief uitgevoerde onderwerpen van beoordeling genoteerd.

Onvoldoende voertuigbeheersing is dan pas aan de orde, wanneer dit gedrag een structureel karakter heeft. M.a.w.: dit gedrag zal in meerdere onderdelen moeten voorkomen of veelvuldig in hetzelfde onderdeel om als verwijtbaar te worden aangemerkt.

Milieubewust rijgedrag

De beoordeling van dit onderwerp van beoordeling zal in het eindoordeel meegewogen worden. Als het milieubewuste rijgedrag afwijkt van het meest wenselijke, zal de examinator aan de hand van het huidige AEX normeringsysteem deze afwijking wegen. Deze zal afgezet worden tegen de prestaties op het gebied van veiligheid en doorstroming. Afwijkend gedrag in het onderwerp van beoordeling 'Milieubewust rijgedrag' kan doorslaggevend zijn voor de uitslag van het gehele examen.

Als de kandidaat op het gebied van veiligheid en doorstroming absoluut geen afwijkend gedrag vertoont, dan kan alleen afwijkend gedrag in het milieubewust rijden niet leiden tot een onvoldoende examen.

Toepassing hoofdstuk 2

Ook de hierin opgenomen onderwerpen 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.
De onderwerpen 'aangepast en besluitvaardig gedrag' en 'belangen andere weggebruikers' zijn essentieel.

Verkeersinzicht wordt niet rechtstreeks bij de beoordeling betrokken. Het ontbreken daarvan zal in de praktijk vaak automatisch leiden tot concreet verwijtbaar ander gedrag. Dat gedrag ressorteert dan onder een daarop betrekking hebbend onderwerp.

Aangepast en besluitvaardig gedrag

Hierbij gaat het om twee verschillende rijkarakteristieken:
aangepast en besluitvaardig gedrag.

Aangepast gedrag

Aangepast gedrag is het rijden met een zoveel mogelijk aan het andere verkeer en de omstandigheden aangepaste snelheid.
Het is onmogelijk dit in km/uur uit te drukken. Het verkeersbeeld wijzigt immers voortdurend. Steeds moet de snelheid zijn afgestemd op de actuele verkeers- en of wegsituatie. Ook bij geen (of weinig) verkeersaanbod rijden met een snelheid die niet overeenstemt met die welke in die situatie gebruikelijk is, betekent onvoldoende aangepast gedrag.
Tevens 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.
De niet-aangepast rijdende kandidaat wordt tijdens het examen op zijn onjuiste gedrag gewezen, zodat deze zich verbeteren kan.
Het gaat bij aangepast gedrag niet om de kandidaat die met te hoge snelheid rijdt. Zulk gedrag ressorteert onder het onderwerp snelheid.

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.
Het gehele rijbeeld moet de examinator ervan overtuigen, dat de kandidaat niet besluitvaardig is.

Vanwege het structurele karakter zal dit gedrag bij meerdere onderdelen moeten voorkomen of veelvuldig binnen hetzelfde onderdeel 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 aangepast/besluitvaardig gedrag kunnen tevens die onderwerpen worden genoteerd die ten gevolge daarvan aan de orde 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.

Belangen andere weggebruikers is een essentieel onderwerp van beoordeling.

De kandidaat zal het als vanzelfsprekend moeten beschouwen, dat naast het opvolgen van verkeersregels ook een sociaal rijgedrag noodzakelijk is voor een 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, indien de veiligheid dit toelaat, altijd gereageerd moeten worden op door anderen gemaakte

fouten.

Het in hoofdstuk 3 opgenomen Belangen andere weggebruikers heeft een nauwere relatie met de algemene bepaling van art. 5 WVW.

Hierin wordt het veiligheidsbeginsel en het vlotheidsbeginsel geregeld. Zo zal het onderwerp van beoordeling Belangen andere weggebruikers uit hoofdstuk 2 een 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 manoeuvres. Gezamenlijk vormen die dan de basis voor het te beoordelen onderdeel.

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 medebepaald
- Belangen andere weggebruikers is pas dan aan de orde, als bepaald (verwijtbaar) gedrag niet expliciet is omschreven in een ander onderwerp van beoordeling. 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 wanneer 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 ander concreet verwijtbaar (en dus te beoordelen) gedrag
- Plaats op de weg geldt ten aanzien van de concreet op de weg in te nemen plaats.
- Plaats van handeling duidt op de plek waar een handeling (b.v. inhalen) wordt uitgevoerd of begonnen.
- Vertragen, remmen, stoppen heeft een meer algemene achtergrond. Het wordt onder andere gehanteerd als de kandidaat niet tijdig afremt of stopt in verband met de algemene, ook in art. 19 RVV 1990 aangegeven verplichting tijdig tot stilstand te komen en bijvoorbeeld om een fout van een andere weggebruiker op te vangen. Dus niet als de kandidaat bijvoorbeeld in gebreke blijft bij het voorrang verlenen/voor laten gaan of het gevolg geven aan verkeerstekens.

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

3.1 Wegrijden

Essentieel zijn:

- belangen andere weggebruikers
- kijkgedrag
- voor laten gaan.

Bij de beoordeling van dit onderdeel wordt slechts het wegrijden na een stop buiten het verkeer betrokken.
Bij het vanaf een parkeerterrein de rijbaan oprijden, wordt gehandeld volgens de wijze die geldt bij het wegrijden vanuit een uitrit.

Kijkgedrag

Onderscheid wordt gemaakt tussen niet, niet voldoende of op onjuiste wijze kijken. Niet kijken zal in het algemeen als meer verwijtbaar gedrag worden aangemerkt.
Onvoldoende kijken is bijvoorbeeld aan de orde als wel op de juiste wijze gekeken wordt, maar niet direct daarop aansluitend wordt weggereden. Onjuist kijken is aan de orde als weliswaar volgens de Rijprocedure, maar niet functioneel wordt gekeken.
Het goed kunnen observeren van het eventuele achteropkomende verkeer is mede afhankelijk van onder andere weg- weersituatie en/of verkeersdrukte. Afhankelijk van de omstandigheden kan een en ander aanleiding zijn om bepaalde nuanceringen aan te brengen bij de beoordeling.
Als het kijkgedrag van de kandidaat zodanig is dat deze gezien kan hebben dat geen ander verkeer nadert, is het controlerend kijken tijdens het wegrijden niet meer nadrukkelijk vereist.

Voor laten gaan

Het overige verkeer voor laten gaan.

Wegrijden na een stop in het verkeer

Belangen andere weggebruikers

Het wegrijden, zoals bij het optrekken bij een verkeerslicht of na het voorrang verlenen, wordt niet bij de beoordeling betrokken. Dat geldt niet als er door het gedrag (of nalatigheid) van de kandidaat een onveilige situatie ontstaat.
Indien men na een stop in het verkeer in conflict komt of dreigt te komen met andere bestuurders (fietsers/ bromfietsers), is ‘belangen andere weggebruikers’ aan de orde.

3.2 Rijden op rechte en bochtige weggedeelten

Essentieel zijn:

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

Van belang is om na te gaan welke onderwerpen van beoordeling toepasbaar zijn op een bepaalde gedraging. Dit is beschreven onder de diverse onderwerpen van beoordeling. Zo kan bijvoorbeeld de volgafstand niet bij het tegemoetkomen en ingehaald worden van toepassing zijn, of het kijkgedrag bij het rijden op rechte weggedeelten.

Kijkgedrag

Speciaal wanneer wordt uitgeweken, kan verwijtbaar kijkgedrag aan de orde zijn. Vooral bij wat belangrijkere zijdelingse verplaatsingen is goed kijken van groot belang.
Het kijkgedrag bij het rijden op rechte en bochtige weggedeelten zal normaliter niet bij de beoordeling betrokken worden.

Voorrang verlenen/voor laten gaan

In uitzonderlijke gevallen zal 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

Een enkele keer niet aanhouden van de juiste plaats op de rijbaan heeft, tenzij er een gevaarlijke situatie ontstaat, nauwelijks invloed op de beoordeling. Anders wordt dit als de kandidaat regelmatig blijk 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 tevens het onderwerp voer- tuigbeheersing in het geding.

’Zoveel mogelijk rechts houden’, betekent: afgestemd op de wegsituatie en eventuele andere omstandigheden. Bij de beoordeling van dat gedrag worden dan ook álle omstandigheden betrokken. Onjuiste bochten zijn onder andere bochten die worden ’afgesneden’ of te ruim worden gereden. Ook het onnodig ’opsturen’, het meest aan de orde bij bochten naar rechts, is onjuist. Als de kandidaat regelmatig moeite heeft om de kromme lijn vloeiend in een rechte te laten overgaan en deze lijn slechts slingerend of corrigerend bereikt wordt, dan is dit een vorm van niet-stuurvast zijn.

Het niet, niet voldoende of niet tijdig 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. Uitwijken door de kandidaat zal slechts in bepaalde situaties of bij bijzondere omstandigheden verlangd kunnen worden.

Volgafstand

Het kan hierbij om verschillende aspecten gaan. Bij het over een bepaalde afstand volgen van een voertuig is de aan te houden volgafstand van belang. De kandidaat heeft hier dus niet de intentie om in te halen.

Vooral buiten de bebouwde kom moet rekening worden gehouden met eventuele achteropkomende bestuurders die na het inhalen willen tussenvoegen.
Ook als over minder lange afstand achter een ander voertuig wordt gereden, moet voldoende afstand worden gehouden. Steeds moet tijdig tot stilstand kunnen worden gekomen met het eigen voertuig. Belangrijk voor de beoordeling is de mate waarin afwijkend gedrag voorkomt. Het een enkele keer te weinig afstand houden, hoeft niet direct als ernstig te worden aangemerkt. Anders wordt dit als in die situatie gevaar ontstaat of als dergelijk gedrag vaker voorkomt.

Snelheid

Bij het rijden met te hoge snelheid wordt de kandidaat daarop gewezen. Bochten in het wegverloop kunnen verraderlijk snel opdoemen. Juist de kandidaat met zijn geringe ervaring zal er niet, of slechts met moeite in slagen de auto onder controle te houden. Dit tijdig onderkennen en corrigeren!

Vooral bij het ingehaald worden kan snelheid belangrijk zijn. Deze mag daarbij namelijk niet worden verhoogd. Met name op wegen die bestaan uit één rijbaan, ook binnen de bebouwde kom, kunnen daardoor gevaarlijke situaties ontstaan, zeker bij tegenliggers.
Door geen snelheid te verhogen draagt de bestuurder die wordt ingehaald eraan bij dat de inhaalmanoeuvre, althans voor wat zijn aanwezigheid betreft, niet langer dan noodzakelijk behoeft te duren.

Vertragen, remmen, stoppen

Het een enkele keer niet of te laat afremmen hoeft niet van grote invloed te zijn op de beoordeling (tenzij er gevaar ontstaat).

Onnodig afremmen is een vorm van onjuist gedrag. Als dat bovendien op een zodanige manier gebeurt dat daardoor gevaar of hinder ontstaat of kan ontstaan, is er sprake van verwijtbaar gedrag. Bepaalde examenkandidaten zijn snel geneigd te stoppen. Vooral wanneer de omstandigheden zich daarvoor minder lenen, zullen andere (achteropkomende) bestuurders dit niet verwachten. Al gauw kunnen er dan gevaarlijke situaties ontstaan.
Vooral bij bijzondere omstandigheden tijdens het tegemoetkomen kan dit aan de orde zijn. De kandidaat moet dan goed anticiperen, door af te remmen, c.q. te stoppen. Het daarbij in gebreke blijven kan tot ongewenste situaties leiden.

3.3 Gedrag nabij en op kruispunten

Essentieel zijn:

- belangen andere weggebruikers
- kijkgedrag
- voorrang/voor laten gaan
- 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, indien er sprake is van ander verkeer (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.

Bij het inrijden van een inrit worden in principe dezelfde normen aangehouden. Omdat afslaan ook op kruispunten gebeurt, dienen zowel de handelingen die met afslaan verband houden als die welke met het gedrag op kruispunten aan de orde zijn, goed te 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 of niet goed opletten zal vrijwel nooit direct leiden tot verwijtbaar kijkgedrag.
Bij bord B6 of B7 zal het kijkgedrag nadrukkelijker moeten worden afgestemd op dat kruispunt. De afwijkende voorrangsregel eist dat immers. Het bij deze tekens niet goed opletten, is van grote invloed op de beoordeling van dit onderwerp.

Bij het afslaan kan kijkgedrag op verschillende manieren onjuist zijn. Zo kan er niet, niet op de voorgeschreven wijze of niet op het juiste moment gekeken worden. De wijze waarop, de frequentie waarmee en de volgorde waarin gekeken wordt, zijn daarbij van belang.

Voor de beoordeling is vooral ook van belang het aantal keren dat in gebreke wordt gebleven. Bij het rechts afslaan is het over de rechterschouder kijken vereist. Toch zal dat niet onder alle omstandigheden zo strikt geëist behoeven te worden. Ook de manier waarop gekeken moet worden, is mede afhankelijk van de weg- en of verkeerssituatie. Dit alles moet worden onderkend en bij de beoordeling worden betrokken.

Voorrang/voor laten gaan

De wijze van naderen is hierbij medebepalend.
De voorrangsverplichting geldt slechts ten opzichte van bestuurders. Als een voetganger een kruispunt oversteekt zonder dat de kandidaat daarop noodzakelijkerwijs reageert, is het onderwerp vertragen, remmen, stoppen aan de orde.
Voor laten gaan kan aan de orde zijn bij de verplichting t.a.v. voorrangsvoertuigen, afbuigende trams, blinden e.d.

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 indien een voorrangsgerechtigde bestuurder geheel uit eigen beweging afremt of stopt.

Alhoewel het onnodig voorrang verlenen, vooral wanneer 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/besluit- vaardig aan de orde.

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.
Men 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

Vooral bij het rijden van bochten is de juiste plaats op de weg van belang.
De mate waarin wordt afgeweken en de frequentie waarmee dat gedrag voorkomt, zijn voor de beoordeling van belang. Het onjuist voorsorteren is normaliter minder belangrijk. Dat wordt echter belangrijker als bij het naar links afslaan op een weg met verkeer in beide richtingen geheel of teveel links wordt gereden. In dat geval tijdig corrigeren.
Als de kandidaat niet in staat is bochten vloeiend over te laten gaan in rechte lijnen, maar deze slechts slingerend of corrigerend weet te bereiken, is niet-stuurvast zijn aan de orde.

Snelheid

Een aantal factoren is bepalend. Zo moet bij het naderen van een kruispunt de snelheid worden afgestemd op de weg- en verkeerssituatie. Daarbij zijn factoren als uitzicht, weer, 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. Bij bord B6 of B7 zal de snelheid daar nadrukkelijk op moeten worden afgestemd. Blijft de kandidaat daarbij in gebreke, dan is dat wederom van grote invloed op de beoordeling.

Vooral in bochten kan het rijden met te hoge snelheid gevaarlijk zijn. In dat geval tijdig corrigeren.
Examen technisch blijft het onderwerp 'snelheid' in het geding. Het afslaan met een minder aangepaste snelheid zal wellicht vaker voorkomen.
Dit gedrag valt onder aangepast/besluitvaardig, zoals dat normaliter ook geldt voor het te laat of te langzaam opvoeren van de snelheid nadat is afgeslagen.

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 wanneer het licht geel wordt, van belang.
Soms verdient het de voorkeur om door te rijden vooral wanneer kort achter de examenauto "zwaar" verkeer rijdt.
Kandidaten echter zijn vaak geneigd snel af te remmen. Het is zaak daarmee rekening te houden.

Wanneer 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 'tijdig' richting aangeven is afhankelijk van een aantal factoren. Hierbij kunnen onder andere de verkeersdrukte, de bereden weg, de onderlinge afstand van zijwegen en de snelheid waarmee gereden wordt van belang zijn.

3.4 Invoegen - uitvoegen

Essentieel zijn:

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

Kijkgedrag

Hierbij is het over de schouder kijken voorgeschreven. Toch kan, als de kandidaat dit achterwege laat terwijl in een eerder stadium door hem duidelijk is vastgesteld dat geen ander verkeer naderde, genuanceerd met deze afwijking worden omgegaan.
Ook bij het oprijden van een gecombineerde invoeg- en uitrijstrook zonder dat wordt ingevoegd, behoeft niet altijd en onder alle omstandigheden over de schouder gekeken te worden. Ook daarbij is het voorafgaande kijkgedrag van belang.

Voorts behoeft het over de schouder kijken niet nadrukkelijk te worden geëist als bij het uitvoegen naast de doorgaande rijbaan geen verhard weggedeelte is gelegen en men de uitrijstrook op de juiste plaats is opgereden.

Voor laten gaan

Zowel bij het invoegen als bij het uitvoegen moet men het andere verkeer voor laten gaan.
Wanneer er sprake is van het gelijktijdig in- en uitvoegen van twee verschillende bestuurders, wordt dit niet voor laten gaan, alleen bij de invoegende bestuurder als verwijtbaar beschouwd.

Plaats op de weg/plaats van handeling

Als in verband met verkeersdrukte 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 tevens dat (nog) langer zal moeten worden gewacht op een invoegmogelijkheid. Dit met alle risico's van dien.
Als het op de rechterrijstrook van de doorgaande rijbaan rijdende verkeer uit eigen beweging een meer links gelegen strook gaat berijden, mag de kandidaat gebruik maken van de geboden gelegenheid tot invoegen.
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

Ook voor en tijdens het invoegen is het houden van de voorgeschreven volgafstand een belangrijk onderwerp. 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-seconden-regel' 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

Als in relatie tot het op de doorgaande rijbaan rijdende verkeer met een zodanig afwijkende snelheid wordt ingevoegd dat het verkeer in moeilijkheden komt, kan dit gedrag als ernstig verwijtbaar worden gezien.
Als wordt ingevoegd op het moment dat via de doorgaande rijbaan geen achteropkomend verkeer nadert, kan het rijden met een wat lagere snelheid dan de gebruikelijke worden toegestaan. Dit echter onder voorwaarde, dat direct daarop aansluitend behoorlijk de snelheid wordt opgevoerd.

3.5 Inhalen / zijdelings verplaatsen

Essentieel zijn:

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

Het onderwerp van beoordeling 'Snelheid' is niet essentieel. Het wordt echter bij het van rijstrook wisselen wel van belang geacht. Met name moet de kandidaat er zorg voor dragen dat de snelheid aangepast is vóórdat het wisselen van rijstrook wordt ingezet. Bij het inhalen/voorbijgaan wordt ook het gevolg van een onjuist geregelde snelheid beoordeeld. Dit is dan noteerbaar onder de onderwerpen van beoordeling 'Voor laten gaan' of 'Belangen andere weggebruikers'.

Ongeacht de weg- en of verkeerssituatie is rijstrook wisselen aan de orde, als een zijdelingse verplaatsing wordt uitgevoerd zonder dat van afslaan, inhalen/voorbijgaan en of in- of uitvoegen sprake is.

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. Indien bij die manoeuvre niet de eigen (oorspronkelijk in gebruik zijnde) rijstrook wordt aangehouden en daarbij verwijtbaar gedrag voorkomt, is het onderdeel inhalen/ zijdelings verplaatsen aan de orde.

Het RVV 1990 spreekt wat betreft het voor laten gaan van ander verkeer over de situatie dat gewisseld wordt van rijstrook.
De Rijprocedure gaat verder en betrekt daarbij ook de zijdelingse verplaatsingen die niet leiden tot een rijstrookwisseling. Niet alle rijbanen zijn immers verdeeld in rijstroken, terwijl de gevolgen van een onjuiste verplaatsing hetzelfde kunnen zijn.

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

Kijkgedrag

Wederom 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 van belang is onder welke omstandigheden en met welke frequentie dat gedrag aan de orde is.
Voorts kan bij een kandidaat die regelmatig in de spiegels kijkt en blijk 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, wanneer bij het inhalen of voorbijgaan gekomen wordt op het voor tegemoetkomend verkeer bestemde weggedeelte, dat verkeer voorgelaten wordt. Ook achteropkomende bestuurders die de kandidaat aan het inhalen zijn, worden voorgelaten.

Vooral bij inhalen is het taxeren van de afstand tot eventuele tegemoetkomende bestuurders en de snelheid waarmee die naderen van belang. Met name op wegen waar met grotere snelheden gereden wordt, kan inhalen riskant zijn. Weliswaar kan de kandidaat ook bij het voorbij gaan van een obstakel worden geconfronteerd met tegenliggers, maar doordat het om een stilstaand object gaat, kan die inschatting gemakkelijker worden gemaakt.

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. Daar moet ook het kijkgedrag op zijn afgestemd.

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

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.
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. Indien - 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 tijdig corrigerend op te treden.
Bij het voorbijgaan van obstakels kan men 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.

Snelheid

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

Geven van/reageren op signalen

In tegenstelling tot het voor elke verplaatsing uit te voeren kijkgedrag geldt, dat richting aangeven niet verplicht is bij alle verplaatsingen. Slechts bij belangrijke verplaatsingen, ongeacht of daarbij van rijstrook wordt gewisseld, is dat aan de orde.
Het in andere dan de voorgeschreven gevallen richting aangeven, moet zoveel mogelijk beperkt blijven.

3.6 Gedrag nabij en op bijzondere weggedeelten

In het onderdeel 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 van groot belang 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.
Wanneer 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 vertragen, remmen, stoppen aan de orde.

Snelheid

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

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 men 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 onderdelen is omschreven.
Bij de beoordeling worden dezelfde nuanceringen toegepast.

Voorrang/voor laten gaan

De voorrangsregeling binnen het erf is niet afwijkend en hoort ook door de kandidaat goed te worden toegepast.

Overweg

Essentieel zijn:

- kijkgedrag
- voorrang / voor laten gaan
- snelheid
- reageren op verkeerslichten / aanwijzingen.

Kijkgedrag

Kijkgedrag is met name van belang 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.

Plaats op de weg/plaats van handeling

Het blokkeren van overwegen is gevaarlijk.

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.

Reageren op verkeerslichten en aanwijzingen

Een door middel van een AHOB of op andere wijze 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 handelwijze, 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.

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

Deze moet worden afgestemd op de situatie ter plaatse. Weg- en/ of verkeerssituatie zoals wachtende mensen, de bij een halte stilstaande tram of bus, e.d. zijn factoren die van invloed zijn. Bij afwezigheid van bus, tram of wachtende mensen, kan de normale snelheid worden aangehouden.

Rotonde

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

Essentieel zijn:

- kijkgedrag
- voorrang verlenen en 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, ressorteren onder dit onderwerp van dit onderdeel van de bijzondere weggedeelten. Bij bord B6 op de toeleidende weg zal het kijkgedrag nog nadrukkelijker op die situatie worden afgestemd.

Plaats op de weg/plaats van handeling

Belangrijk hierbij is dat de in te nemen plaats op de rijbaan moet zijn afgestemd op het aanwezige verkeersaanbod, behalve als de rijbaan bestaat uit rijstroken waarin pijlen zijn aangebracht. Daardoor wordt de verkeersdoorstroming het best bevorderd en is optimaal gebruik van de mogelijkheden van de rotonde verzekerd. Dit aspect is wat betreft die plaats het belangrijkst.

3.7 Bijzondere verrichtingen

Essentieel zijn:

- belangen andere weggebruikers
- bediening/beheersing
- kijkgedrag
- voor laten gaan

Het onderwerp van beoordeling 'Plaats van handeling' is niet essentieel. Het kan wel essentieel worden wanneer door de keuze voor de plaats van handeling een onveilige situatie ontstaat of kan ontstaan. Hierbij is het inschatten van de mogelijkheden een belangrijk element. Het kiezen van een plaats die onnodig risico, hinder of milieubelasting veroorzaakt moet worden vermeden.

Indien het wegrijden na de bijzondere verrichting afwijkend wordt uitgevoerd en een relatie heeft met de bijzondere verrichting, dan wordt het wegrijden beoordeeld binnen het onderdeel bijzondere verrichtingen. In andere gevallen valt het wegrijden onder het onderdeel wegrijden.

Tijdens het examen worden, naast het in-/uitstappen en de voorbereidings- en controlehandelingen, twee bijzondere verrichtingen getoetst.
Bij tenminste één van deze verrichtingen dient achteruit gereden te worden.

In- en uitstappen

Bij de beoordeling van het in- en uitstappen is met name het uitstappen van belang. Voordat het portier geopend wordt zijn het juiste kijkgedrag en het voor laten gaan van ander verkeer essentieel.

Voorbereidings- en controlehandelingen

De beoordeling van de voorbereidings- en controlehandelingen is slechts aanvullend, nooit doorslaggevend. Daarom worden aan de kandidaat over dat onderwerp geen diepliggende of moeilijk te beantwoorden vragen gesteld.

De achtergrond bij deze handelingen is de zelfstandigheid van de kandidaat, in relatie tot het voertuig waarmee aan het verkeer wordt deelgenomen, te vergroten.
Het gaat om het hebben van enige bekendheid met de aanwezigheid en het doel van enkele belangrijke voertuigonderdelen. Ook moet bij de kandidaat het nut van bepaalde controles bekend zijn.

Bovenstaande dient als uitgangspunt voor de vragen die bij de voorbereiding- en controlehandelingen aan de kandidaat worden gesteld. Er worden geen andere onderdelen bij de controle betrokken dan die welke in de Rijprocedure zijn opgenomen.

Banden
De examinator stelt geen vragen over de samenstelling van banden of de daarin verwerkte materialen, etc..
Wel kan gevraagd worden naar de profieldiepte, het verschil tussen zomer- en winterbanden, het risico van beschadigingen aan de band of bijvoorbeeld waarom er een ventieldopje op het ventiel zit.

Ramen en spiegels
Geen vragen stellen over de samenstelling c.q. constructie van glas e.d..
Wel bijvoorbeeld naar eventueel gevaar of risico ingeval van breuk of andere beschadigingen. Ook kan de onwenselijkheid van zicht belemmerende voorwerpen in een vraag worden betrokken.

Oliepeil
Geen vragen stellen over oliesoorten, de samenstelling daarvan, etc.. Ook niet de kandidaat verzoeken het oliepeil te controleren.
Wel moet de kandidaat kunnen aanwijzen door middel waarvan het oliepeil gecontroleerd kan worden en kunnen toelichten op welke wijze het oliepeil gecontroleerd kan worden.

Remvloeistof
Geen vragen stellen over doel en werking van remvloeistof of samenstelling daarvan.
Wel moet de kandidaat het reservoir kunnen aanwijzen en moet hij kunnen uitleggen hoe de hoogte van de inhoud afgelezen kan worden. Ook naar de eventuele gevolgen van een te laag

niveau kan worden gevraagd.

Koelvloeistof en Ruitensproeiervloeistof
Idem als bij remvloeistof.

Accu
Het volstaat als de kandidaat kan aanwijzen waar deze zich bevindt.

Rijhulpsystemen
De examinator stelt geen vragen over technische/mechanische/softwarematige werking van rijhulpsystemen. Een examinator vraagt uit zichzelf niet naar systemen die ingrijpen in noodsituaties, bijvoorbeeld ESP, ABS en noodremsysteem.
Wel kan gevraagd worden naar eventuele gevolgen voor de werking van rijhulpsystemen bij beschadigde of vervuilde camera's en sensoren.

In de auto uit te voeren controle
De kandidaat moet ten aanzien van lampjes en meters kunnen aangeven waarop deze betrekking hebben.
Met name de instrumenten, waaronder rijhulpsystemen, die een relatie met de veiligheid hebben zijn van belang.
De gehele verlichting- en andere hulpapparatuur, waaronder rijhulpsystemen, moet op de gewenste manier bediend worden.
Bij hoofdsteunen kan naar de meest wenselijke hoogte en met betrekking tot spiegels kan naar de beste afstelling worden gevraagd.

In rechte lijn achteruit rijden

Tijdens het recht achteruit rijden houdt de kandidaat de auto in een nagenoeg rechte lijn aan de rechterzijde van de rijbaan.

De verrichting is afwijkend als de afwijking bij aanhouden van de rechte lijn te groot is.

Achteruit rijden van een bocht

Tijdens het achteruit rijden van een bocht blijft de kandidaat op ongeveer gelijke afstand van de rechterzijde van de rijbaankant.
Uitkomen op de andere weghelft dan waar de bijzondere verrichting begint moet als afwijkend worden aangemerkt.

Parkeren in een haaks of schuin vak

Ondanks dat bij het parkeren in een parkeervak, niet aan een expliciete wettelijke verplichting wordt gerefereerd, moet het als normaal worden gezien dat het overige verkeer bij het uitvoeren van deze verrichting wordt voorgelaten.
De verrichting wordt als afwijkend aangemerkt als na beëindiging van de verrichting de auto deels in het aangrenzende parkeervak tot stilstand komt.
Het is de kandidaat toegestaan om te corrigeren als het niet lukt om de auto direct in het gekozen vak te parkeren.

Fileparkeren

Ondanks dat bij het parkeren niet aan een expliciete wettelijke verplichting wordt gerefereerd, moet het als normaal worden gezien, dat het overige verkeer bij het uitvoeren van deze verrichting wordt voorgelaten.
De verrichting wordt als afwijkend aangemerkt wanneer niet kort achter of zo kort mogelijk voor het andere voertuig wordt geparkeerd, of niet voldoende aan de zijde van de rijbaan. Het is de kandidaat toegestaan om te corrigeren als het niet lukt om de auto direct in het gekozen vak te parkeren.

Omkeren door te steken

Het voertuig mag met geringe snelheid tegen de trottoirband komen. Als dit met te hoge snelheid dreigt te gebeuren, tijdig reageren en schade voorkomen.
De verrichting wordt als afwijkend aangemerkt indien het de kandidaat niet lukt, op een voldoende brede straat, op voorgeschreven wijze te keren.

Omkeren door een halve draai

Bij het keren door middel van een halve draai geldt dat de verrichting zonder gevaar of hinder dient plaats te vinden. Dit betekent dat eventueel naderend verkeer op ruime afstand zal moeten zijn.

De verrichting wordt als afwijkend aangemerkt indien het voertuig niet in één keer binnen de beschikbare ruimte gekeerd wordt, of als de te maken draai onvoldoende vloeiend dan wel met horten en stoten wordt uitgevoerd.

Hellingproef

Wordt de hellingproef in parcours voldoende uitgevoerd dan kan deze in de beoordeling meegenomen worden als één van de twee verplichte bijzondere verrichtingen.
De kandidaat hoeft in dat geval nog maar één andere bijzondere verrichting uit te voeren.
Bij de uitvoering van de hellingproef is het aan de kandidaat om de keuze te maken of hij een handrem, voetrem of een wegrijhulpsysteem gebruikt.

Bijlage 1

De zeven onderdelen verkeersdeelneming die in hoofdstuk 3 van de Rijprocedure worden beschreven vormen de examenonderdelen van het praktijkexamen.

1. wegrijden
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 (in- uitrit / erf / overweg / v.o.p. / tram-bushalte / rotonde)
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 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 van hoofdstuk 3.