

Rijprocedure **AM**



Rijprocedure AM

Uitgave 2015

Deze rijprocedure is afgestemd met:

- BOVAG
BOVAG Rijscholen, Bunnik.
- CBR
CBR, Rijswijk.
- FAM
Federatie Autorijschool Management
- KNMV
Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging, Arnhem

Redactieadres

CBR, unit productmanagement Rijvaardigheid

Postbus 4046, 6803 EA Arnhem

E-mail: rijvaardigheid.productmanagement@cbr.nl

Colofon

De Rijprocedure AM2 en AM4 is een uitgave van het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen, Sir Winston Churchilllaan 297, 2288 DC Rijswijk.

De tekst van deze uitgave is afgestemd met BOVAG, FAM en KNMV. 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 Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen geen aansprakelijkheid aanvaarden voor eventuele (druk)fouten en/of onvolledigheden.

De tekst van deze uitgave is vastgesteld door het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen op 1 mei 2015.

Uitgeprinte exemplaren zijn niet-beheerste uitgaven

voorwoord

Het bromfietspraktijkexamen is in Nederland een nieuw element in het verkrijgen van het rijbewijs AM. Sinds 1996 is het theorie-examen het enige verplichte examen dat nodig was voor het besturen van een snor-, bromfiets en brommobiel.

Met het oogmerk om de ongevalskans van beginnende bromfietser te verlagen is door de Minister het initiatief genomen om een praktijkexamen voor de bromfietser op te nemen in het traject om dit rijbewijs te verkrijgen. Naar verwachting zal hiermee een reductie van het hoge aantal slachtoffers onder de beginnende bromfietser bereikt worden.

De pilots die aan dit examen zijn voorafgegaan hebben laten zien dat met een beperkte lesinspanning al een redelijk effect op de rijvaardigheid wordt behaald.

Het feit dat de doelgroep hoofdzakelijk uit 16 jarige bestaat is hiervan de belangrijkste oorzaak. Deze leeftijdsgroep heeft gemiddeld een leer- en opname vermogen die bij oudere doelgroepen een stuk minder gunstig is. De psychomotorische vaardigheden zijn bij deze doelgroep gemiddeld goed tot zeer goed te noemen.

Om een onevenredige belasting van deze groep burgers te vermijden is het de intentie van de centrale overheid om een eerste stap te zetten naar een veiliger weggedrag van de bromfietser. De verhouding tussen de kosten en de baten (veiligheid) voor de bromfietser is nadrukkelijk een element waarmee rekening gehouden is. Hierdoor is door het CBR in opdracht van de Minister van verkeer en waterstaat een examen ontwikkeld waarbij de kandidaat een normale slaagkans heeft zonder dat hij hiervoor gemiddeld veel lessen nodig heeft om zich hierop voor te bereiden.

De examiner zal een toetsing doen op hoofdzaken die een directe relatie hebben met de veiligheid. Hierbij zullen incidentele fouten nauwelijks invloed hebben op de slaagkans.

In vergelijking met de reguliere praktijkexamen voor de auto en de motor is er qua moeilijkheidsfactor dus geen vergelijk te maken. Het bromfietspraktijkexamen zal een slaagnorm hebben die aanzienlijk lager ligt dan genoemde examens.

Hiermee wordt een stap gemaakt in de goede richting als het gaat om de ongevalskans van beginnende bromfietser.

inleiding

In deze Rijprocedure wordt het meest wenselijke rijgedrag (de verkeerstaak) van bromfietzers beschreven. Om te kunnen worden toegelaten tot het wegverkeer zal dit gedrag binnen de gestelde normering ook van de kandidaat voor het rijexamen AM 2 worden verwacht.

De inhoud van deze Rijprocedure is gebaseerd op de actuele verkeerswetgeving (Wegenverkeerswet 1994, Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 en de regeling voertuigen) en op de geldende exameneisen, zoals die zijn opgesteld door de Minister 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 exameneisen.

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 en energiezuinig rijden behandeld.

Omdat de Rijprocedure in de eerste plaats bestemd is voor de instructeur en de examiner, hebben de samenstellers gekozen voor een beschrijving van het rijgedrag aan de hand van de examenonderdelen en de onderwerpen van beoordeling, zoals die voorkomen in het CBR-praktijkexamen.

Hoofdstuk 1 gaat over de bediening en beheersing van het voertuig. In hoofdstuk 2 wordt het gewenste aangepaste, besluitvaardige en sociale weggedrag beschreven dat vereist is voor een veilige deelname aan het verkeer.

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. In dat hoofdstuk worden de onderwerpen van beoordeling behandeld die voor elk van de examenonderdelen relevant zijn. De examiner betreft dus bij elk onderdeel van verkeersdeelname de onderwerpen van beoordeling uit

hoofdstuk 1 en 2. Een overzicht van alle onderwerpen van beoordeling is opgenomen in de bijlage van deze Rijprocedure.

In hoofdstuk 3 komt de juiste toepassing van de verkeersvoorschriften bij verkeersdeelneming aan de orde. De verkeersregels en verkeerstekens worden in de Rijprocedure echter niet beschreven of toegelicht.

De inhoud van deze procedure is vooral gericht op de praktische uitvoering van de verkeerstaak van de bromfietser. Maar buiten een goed praktisch verkeersinzicht is ook theoretische kennis van wetgeving, verkeersdeelneming, voertuigbeheersing en van de verkeerstaak van andere soorten weggebruikers van belang.

Voor wat betreft deze zaken wordt er vanuit gegaan dat zij in de theorieopleiding zijn behandeld en dat de aspirant brom- en snorfietser in het bezit is van het theoriecertificaat AM.

Nadrukkelijk wordt erop gewezen dat deze Rijprocedure geen lesplan is.

De instructeur moet de inhoud van de Rijprocedure beschouwen als leerdoelen voor zijn leerlingen. De wijze van opleiden wordt uiteraard geheel overgelaten aan zijn deskundigheid.

De examinerator 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 hetgeen 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 rijinstructeurs en examineratoren kan de Rijprocedure een nuttige functie hebben. Voor de bezitters van een bromfiets bijvoorbeeld is de Rijprocedure een compleet naslagwerk aan de hand waarvan hij zijn eigen rijvaardigheid kritisch kan bezien.

Inhoudsopgave

Bromfiets

1 Kledingadvies voor de kandidaat en bedrevenheid in het rijklaar maken en bedienen van het voertuig9

- Kledingadvies voor de kandidaat.....9
- Rijklaar maken van het voertuig.....11
- Bediening / beheersing voertuig.....12

2 Op juiste en veilige wijze deelnemen aan

- Verkeersinzicht.....23
- Aangepast en besluitvaardig gedrag27
- Belangen andere weggebruikers.....28

3 Onderdelen verkeersdeelneming.....31

- 3.1 Wegrijden.....31
- 3.2 Rijden op rechte weggedeelten en het volgen van bochten.....35
- 3.3 Gedrag nabij en op kruispunten.....43
- 3.4 Oprijden en verlaten.....53
- 3.5 Inhalen / zijdelings verplaatsen.....57
- 3.6 Gedrag nabij en op bijzondere weggedeelten.....67
 - Wegrijden vanuit een uitrit.....67
 - Het inrijden van een inrit.....69
 - Erf.....70
 - Overweg.....72
 - Voetgangersoversteekplaats.....75
 - Tram-/bushalte.....77
 - Rotonde.....79
- 3.7 Uitvoeren van bijzondere verrichtingen met het voertuig.....83

4 Toepassing..... **89**

Hoofdstuk 1	92
Hoofdstuk 2	94
Hoofdstuk 3	96
3.1 Wegrijden	96
3.2 Rijden op rechte weggedeelten en het volgen van bochten	97
3.3 Gedrag nabij en op kruispunten	100
3.4 Oprijden en verlaten	104
3.5 Inhalen - voorbijgaan	106
3.6 Bijzondere weggedeelten	108
3.7 Uitvoering bijzondere verrichtingen	112
Bijlagen	114

Brommobiel

Rijprocedure	115
Toepassing	137

1 Kledingadvies voor de kandidaat en het rijklaar maken en bedienen van het voertuig

Kledingadvies voor de kandidaat

Inleiding

Een bromfietser is kwetsbaarder in het verkeer dan bijvoorbeeld de bestuurder van een personenauto. Hij beschikt namelijk niet over passieve veiligheidsvoorzieningen zoals kooiconstructies, kreukelzones en airbags. Daarom is een val- en weerbestendige uitrusting noodzakelijk om zijn veiligheid zo goed mogelijk te vergroten. Een goede uitrusting bestaat uit:

- een helm
- kleding
- handschoenen
- schoeisel
- oogbescherming

Algemeen advies

De helm, kleding, handschoenen en het schoeisel moeten zodanig stevig zijn dat ze bij een (onvoorzien) contact met het voertuig of wegdek een redelijke mate van bescherming bieden. Kleding moet bescherming bieden tegen de (weers)omstandigheden.

Helm

■ Toepassing

Het dragen van een helm is tijdens rijden op een bromfiets verplicht. De helm moet voldoen aan de voorschriften zoals beschreven in artikel 60, lid1 RVV 1990.

■ Aanvullend advies

Een bromfietshelm moet zijn voorzien van een E4-goedkeuringsmerk en bij voorkeur licht van kleur zijn of voorzien van kenmerken waardoor de drager in het verkeer goed opvalt. Voor een goede bescherming is een juiste pasvorm belangrijk. Daarom moet de helm, zonder te knellen, goed aansluiten op het hoofd. De kinband moet zodanig

zijn afgesteld dat de band, in vastgemaakte toestand, niet over de kin kan worden geschoven.

Let op: na een val kan de dempende werking van de binnenschaal zodanig zijn aangetast dat vervanging van de helm noodzakelijk is.

Kledingadvies

Kleding heeft bij voorkeur retroreflecterende eigenschappen, of andere kenmerken die de zichtbaarheid van de drager in het verkeer vergroten. Voor een goede bescherming is het noodzakelijk dat de broek en de jas de benen en de armen volledig bedekken.

Handschoenenadvies

Handschoenen houden de handen warm en droog. Daardoor kan de bestuurder, ook bij gure omstandigheden, de bromfiets soepel bedienen en verslapt zijn concentratie tijdens het rijden niet. Ook dragen handschoenen bij aan de veiligheid van de bestuurder omdat bij bijna elke valpartij de handen in aanraking met het wegdek komen, waardoor ernstig letsel kan ontstaan.

Goede handschoenen of wanten omsluiten de polsen volledig, zodat ze tijdens een val niet van de handen schuiven.

Schoenenadvies

Comfort en veiligheid zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden.

Schoenen moeten daarom bij voorkeur de enkels bedekken voor een goede bescherming en de voeten warm en droog houden. Zo kunnen voetsteunen of pedalen de voet niet bezeren en geeft de relatief hoge schacht extra veiligheid bij een valpartij/ongeval.

Indien het schoeisel is voorzien van veters, moeten deze kort gestrikt zijn. Op deze wijze kunnen de veters niet verstrikt raken met onderdelen van de bromfiets zoals de voetsteunen, de versnellingspook of het rempedaal.

Ogenbeschermingadvies

Vuil en insecten kunnen de ogen onherstelbaar beschadigen of zelfs blindheid veroorzaken. En tijdens het rijden het waarnemen direct belemmeren. Daarom wordt het dragen van een helmvizier of bril aangeraden.

[Hoofdstuk 1 van deze Rijprocedure is van toepassing op alle in hoofdstuk 3 omschreven onderdelen.](#)

Rijklaar maken van het voertuig

Bedrevenheid in de bediening vormt samen met een goede zithouding en kijktechniek, onder alle omstandigheden, de basis voor een complete voertuigbeheersing. De technische handelingen moeten geautomatiseerd worden uitgevoerd bij het oplossen van verkeersopgaven.

De bestuurder moet, indien technisch mogelijk, zelfstandig de verlichting in en/of uit kunnen 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 is absoluut noodzakelijk.

Zit- en stuurhouding

De bestuurder moet ontspannen op de bromfiets zitten. Hij zorgt ervoor dat zijn lichaam zoveel mogelijk raakvlakken met de bromfiets heeft en dat handen en voeten zodanig zijn geplaatst dat de bedieningsorganen gemakkelijk kunnen worden bediend.

Bij de bediening verplaatst de bestuurder zijn handen of voeten zo min mogelijk. Ook kunnen, afhankelijk van merk en type, de hoogte van de buddyseat, het zadel en de stand van de remhandel(s), het koppelinghandel en het versnellingspedaal zodanig worden versteld dat een optimale zithouding mogelijk is.

Van een goede zit- en stuurhouding is sprake wanneer:

- de voeten op de juiste plaats zijn geplaatst
- het stuur met beide handen wordt vastgehouden
- de armen licht gebogen zijn
- de rug zodanig gestrekt is dat geen onnodige belasting op de polsen ontstaat
- het hoofd zoveel mogelijk recht wordt gehouden
- bij het maken van een stop tenminste één voet voldoende steun op de grond heeft.

Sturen

Het sturen van een bromfiets is een nauwkeurig samenspel van kijktechniek, gewichtsverplaatsing en stuurverdraaiing, waarbij de goede zithouding zoveel mogelijk wordt gehandhaafd.

Als de snelheid toeneemt, wordt de rechthoekstabiliteit van de bromfiets groter waardoor, bij het rechthoek rijden, slechts minimale correc-

ties nodig zijn om de voorgenomen rijlijn te kunnen volgen. Maar wanneer er zeer langzaam wordt gereden kunnen er betrekkelijk grote stuurcorrecties en/of gewichtsverplaatsingen nodig zijn om dit te doen.

De bestuurder stuurt juist als hij:

- de handvatten zoveel mogelijk omsluit en het stuur niet krampachtig vasthoudt,
- vanuit zijn heupen stuurt,
- zijn bovenlichaam vrij kan bewegen (in verband met het inleunen, meeleunen of tegenleunen),
- de, bij het afwijken van de rechte lijn optredende, centrifugaalkracht zo geleidelijk mogelijk laat toenemen of afnemen.

Spiegels afstellen

De bestuurder heeft zijn spiegel(s) goed afgesteld, als:

- de (denkbeeldige) horizon in het bovenste gedeelte van de spiegel(s) zichtbaar is,
- er in (beide) spiegels een zo groot mogelijk deel van het weggedeelte naast en achter de bromfiets zichtbaar is.

Opmerkingen

- het afstellen van de spiegel(s) dient voor aanvang van de rit te gebeuren, terwijl de bestuurder op de bromfiets zit
- het aanraken van het glas moet zoveel mogelijk worden voorkomen,
- het zicht in de spiegel(s) mag niet verminderen door opbollende kleding.

Bediening / Beheersing voertuig

Algemeen

Veruit de meeste bromfietsen zijn uitgerust met een automatische versnellingsbak of variomatic. Bij deze types kan de bestuurder niet (ont)koppelen en schakelen.

Motor starten

- sloten ontgrendelen en/of verwijderen
- voorbereidings- en controlehandelingen uitvoeren
- brandstofkraan openen (afhankelijk van merk, model en type)
- contact maken, zonder te starten, en controleren of alle daarvoor in aanmerking komende controlelampjes branden
- schakelpedaal in neutraalstand (niet van toepassing bij een

- automatische versnellingsbak of variomatic)
- handel(s) intrekken
- bromfiets starten volgens bedieningsvoorschrift
- controle van het dashboard (lampjes, meters e.d.)
- choke (indien aanwezig) niet onnodig lang in werking laten (afhankelijk van merk, model en type).

Motor afzetten

Bij het maken van een te verwachten 'langere' verkeersstop (langer dan 1 minuut), ter bescherming van milieu:

- handels intrekken
- schakelpedaal in neutraalstand zetten, tenzij de versnelling als parkeerrem gebruikt wordt (niet van toepassing bij een automatische versnellingsbak of variomatic)
- overbodige stroomverbruikers uitschakelen
- bromfiets met contactsleutel uitzetten
- indien verlichting verplicht/gewenst is contactsleutel in betreffende stand zetten.

Bij het achterlaten van de bromfiets de sleutel uit het contactslot verwijderen en, afhankelijk van merk, model en type, de brandstofkraan afsluiten. De bromfiets op het stuurslot zetten en/of sloten aanbrengen.

Bediening van koppeling, schakelmechanisme en gastoevoer

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

Koppeling

(alleen bij bromfietsen met een handgeschakelde versnellingsbak)

De koppeling brengt de verbinding tot stand (of verbreekt die) tussen de motor en het achterwiel. De bediening moet met gevoel worden uitgevoerd om het koppelen en ontkoppelen vloeiend te laten verlopen en slijtage te beperken.

De koppelingshendel moet met de vingers worden bediend, waarbij de duim het handvatrubber blijft omsluiten. De koppelingshendel moet bij het ontkoppelen geheel worden ingetrokken. Het koppelen dient vlot en vloeiend te geschieden. De koppelingshendel moet met de hand worden begeleid totdat hij in ruststand is teruggekeerd.

Alleen bij zéér langzaam rijden mag de snelheid worden geregeld

met behulp van een slippende koppeling. Wanneer de koppelingshendel niet bediend wordt, is het handvatrubber zoveel mogelijk met de vingers omsloten. Als wordt afgeremd mag er, onder normale omstandigheden, pas worden ontkoppeld even voordat de snelheid onverenigbaar wordt met het toerental van de motor.

Schakelmechanisme

(alleen bij bromfietsen met een handgeschakelde versnellingsbak)

Met goed en tijdig schakelen (zowel versnellend als vertragend) wordt een optimale krachtoverbrenging verkregen van de bromfiets naar het achterwiel.

Het minimum- en maximumtoerental van de bromfiets wordt in geen van de versnellingen overschreden. Dit overeenkomstig het instructieboekje van de betreffende bromfiets (milieu-aspecten spelen hierbij ook een rol). Zolang de motor van de bromfiets nog niet op bedrijfstemperatuur is, wordt het toerental beperkt.

Opmerkingen

- de keuze van de juiste versnelling is van belang om de trekkracht van de bromfiets optimaal te kunnen benutten
- het niet tijdig schakelen kan de stabiliteit en beheersbaarheid van het voertuig negatief beïnvloeden
- langzaam rijden in een te hoge versnelling kan motorschade veroorzaken, evenals te lang doortrekken in een versnelling
- terugschakelen naar een te lage versnelling kan leiden tot een geblokkeerd achterwiel en/of motorschade.

■ Inschakelen en wegrijden

(alleen bij bromfietsen met een handgeschakelde versnellingsbak)

- gashendel zover mogelijk dichtdraaien
- koppelingshendel geheel intrekken
- schakelpedaal naar beneden drukken en ingedrukt houden. (Aan het uitgaan van het controlelampje van de vrijstand of een andere aanduiding is niet altijd af te leiden dat daadwerkelijk is ingeschakeld)
- koppelen onder gelijktijdige verhoging van de gastoevoer,
- als de koppeling aangrijpt, zowel de koppelingshendel als het gas even stilhouden
- wanneer de bromfiets in beweging komt, wanneer niet met een zeer lage snelheid gereden gaat worden, het koppelingshendel verder op laten komen en gedoseerd gas geven

- als geheel gekoppeld gereden wordt, het schakelpedaal ontlasten en de voet terugplaatsen in de juiste uitgangspositie, tenzij er direct daarna verder opgeschakeld wordt of de druk op het schakelpedaal nodig is voor een goede voertuigbeheersing.

■ Opschakelen

(alleen bij bromfietsen met een handgeschakelde versnellingsbak)

- de voet onder het versnellingspedaal plaatsen en het drukpunt opzoeken
- de gastoevoer verminderen en gelijktijdig, in één vloeiende beweging, de koppelingshendel intrekken
- de volgende versnelling inschakelen en druk op het schakelpedaal blijven uitoefenen
- iets gas geven, om het koppelen zonder schokken te laten verlopen, en direct daarna met gevoel aankoppelen
- als geheel gekoppeld gereden wordt, de voet terugplaatsen in de juiste uitgangspositie, tenzij er direct daarna verder opgeschakeld wordt. In dat geval kan de voet in 'opschakelpositie' blijven.

■ Terugschakelen

(alleen bij bromfietsen met een handgeschakelde versnellingsbak)

- de voet op het versnellingspedaal plaatsen en zo mogelijk reeds het drukpunt opzoeken
- vervolgens in één vloeiende beweging de koppelingshendel intrekken en gelijktijdig de gastoevoer verminderen
- vlot de juiste versnelling inschakelen en daarbij druk op het schakelpedaal blijven uitoefenen tot deze volledig gekoppeld is
- zóveel gas opbouwen dat het toerental overeenkomt met de gereden snelheid en direct daarna vlot, maar geleidelijk, koppelen
- als geheel gekoppeld gereden wordt, de voet terugplaatsen in de juiste uitgangspositie, tenzij er direct daarna verder teruggeschakeld wordt. In dat geval kan de voet in 'terugschakelpositie' blijven.

Opmerkingen

- bij een zeer krachtige remming dient bij het terugschakelen slechts éénmaal te worden ontkoppeld. Dit terugschakelen dient zover mogelijk aan het einde van de remming plaats te vinden
- bij geleidelijk remmen mag gelijktijdig worden teruggeschakeld

- na het op- en terugschakelen wordt het schakelpedaal zódanig ontlast dat de repeterende beweging van het schakelmechanisme kan worden benut
- de vlotheid waarmee het schakelpedaal bediend moet worden, is onder meer afhankelijk van het type aandrijving, het toerental van de motor en het schakelmechanisme
- bij een stop in het verkeer wordt teruggeschakeld naar de eerste versnelling. Bij een stop van langere duur het schakelpedaal in de neutraalstand zetten en koppelingshendel loslaten.

■ Gastoevoer

De gastoevoer bepaalt de snelheid en de trekkracht van de motor. Bij een handgeschakelde bromfiets is ook de gekozen versnelling van invloed.

De gashendel wordt vanuit de pols bediend. Het verminderen of vermeerderen van de gastoevoer moet geleidelijk gebeuren en worden afgestemd op de benodigde trekkracht en de snelheid die moet worden gereden. Voorkomen moet worden dat de gastoevoer 'schoksgewijs' plaatsvindt of dat de bromfiets 'doorraast'.

Bij het loslaten van de gashendel moet deze vanzelf naar de 'nulstand' terugkeren.

Bediening van de remmen

De aanwezige remmen zullen technisch juist en tijdig moeten worden gebruikt.

De snelheid van de bromfiets kan op drie manieren worden vermindert:

- door de gastoevoer te verminderen (eventueel tot het 'stationaire' toerental is bereikt),
- door terug te schakelen naar een lagere versnelling (alleen mogelijk bij bromfietsen met een handgeschakelde versnellingsbak),
- door gebruik te maken van de remmen.

Als een bestuurder vertraagt, verplaatst het gewicht van bromfiets en berijder zich naar voren (aslastverplaatsing). Door dit effect op de juiste wijze te benutten, kan optimaal worden gered. 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 moet worden dat de bromfiets sterk vertraagt wanneer er wordt gekoppeld (alleen

mogelijk bij bromfietsen met een handgeschakelde versnellingsbak). Als er geremd moet worden, kan dit het veiligst gebeuren tijdens het rechtuit rijden. De wielen mogen, onder normale omstandigheden, niet blokkeren. Wanneer er toch een wiel blokkeert, dit opheffen en zo spoedig mogelijk opnieuw beginnen met remmen. In principe worden de voor- en achterrem gelijktijdig of nagenoeg gelijktijdig tezamen gebruikt. Onder bepaalde omstandigheden, bijvoorbeeld de aanwezigheid van split of sneeuw, kan worden afgezien van het gebruik van de voorrem.

■ Voorrem

- de remhendel wordt met alle vier de vingers bediend, waarbij de duim het handvat blijft omsluiten
- er wordt in beginsel gekoppeld geremd, zodat de remwerking van de motor wordt benut. Bij een zeer krachtige remming wordt gelijktijdig ontkoppeld (*alleen mogelijk bij bromfietsen met een handgeschakelde versnellingsbak*)
- de op de remhendel uit te oefenen kracht moet vlot, maar geleidelijk worden op- en afgebouwd
- het remmen geschiedt zo gelijkmatig mogelijk en wordt zonder onderbrekingen over de beschikbare afstand verdeeld
- indien, onder normale omstandigheden, wordt geremd tot de bromfiets stilstaat, de remdruk net vóór het tot stilstand komen zodanig verminderen dat de 'eindschok' achterwege blijft.

■ Achterrem

- de achterrem wordt met de voet of de hand bediend
- de op het rempedaal uit te oefenen kracht wordt aangepast aan de remvertraging die op het voorwiel wordt opgebouwd (aslastverplaatsing)
- de achterrem mag worden gebruikt om bij het manoeuvreren met de bromfiets en het rijden van korte bochten de bromfiets onder controle te houden of het evenwicht te bewaren.

■ Automaat

Tegenwoordig zijn de meeste bromfietsen voorzien van een automatische versnellingsbak of variomatic. De bestuurder heeft dan geen invloed op schakelmomenten. Bij krachtig vertragen kan de bestuurder meer aandacht schenken aan de bediening van de remmen omdat hij niet hoeft te ontkoppelen.

De bediening van de verlichting en apparatuur

De bediening van de verlichting en apparatuur

Wanneer van de verlichting en/of 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 de bromfiets
- dit niet langer gebeurt dan noodzakelijk of wenselijk is.

Het betreft hier het voeren van de juiste verlichting en het gebruik van de op de bromfiets aanwezige (hulp)apparatuur zoals:

- brandstofkraan (afhankelijk van merk en type)

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

■ Rijden bij dag

Verlichting wordt niet alleen gevoerd om beter te zien, maar vooral ook om beter gezien te worden! Omdat een groot aantal ongevallen met bromfietzers wordt veroorzaakt doordat zij niet tijdig opgemerkt worden door andere weggebruikers, wordt dringend geadviseerd om bijvoorbeeld in een bosrijke omgeving of bij laagstaande zon, ook overdag verlichting te voeren.

■ Rijden bij nacht en wanneer het zicht in relatie tot de snelheid onvoldoende is

Gedurende de wettelijk aangegeven periode en tijdens andere daarvoor in aanmerking komende omstandigheden moet de juiste verlichting worden gevoerd. In beginsel wordt dimlicht gevoerd.

Het voeren van groot licht is onder andere nodig:

- tijdens een donkere nacht bij geen of onvoldoende straatverlichting
- bij nacht, bij het rijden met hogere snelheden wanneer de weg onvoldoende kan worden overzien.

Bij het voeren van groot licht mag geen hinder ontstaan voor anderen.

Opmerkingen

- wees bedacht op stilstaande voertuigen en kwetsbare verkeerdeelnemers
- houd rekening met mogelijk op de rijbaan of het fiets/brom-

- fietspad liggende voorwerpen of stoffen, zoals brandstof, olie, zand of split
- ondanks goede (achter)verlichting is de snelheid waarmee voertuigen rijden en/of de afstand waarop zij zijn verwijderd vaak moeilijk te bepalen
- op de rijbaan stilstaan is, vooral op buitenwegen, gevaarlijk.

Andere bestuurders kunnen de gevoerde achterverlichting te laat opmerken. Beter is dit soort situaties te vermijden

- bij tegemoetkomen van verlichte voertuigen is het beter langs dan in die lichten te kijken. Dit voorkomt verblinding
- bermpaaltjes en kantlijnen zijn meestal een goed oriëntatie middel.

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

- klimatologische omstandigheden zoals:
 - mist
 - sneeuwval
 - regen
 - verblindend zonlicht.
- wegomstandigheden, zoals:
 - de rijbaan in tunnels waar het daglicht onvoldoende is
 - een weg waar het daglicht door de aanwezigheid van bomen niet voldoende tot de rijbaan doordringt.

Wanneer de meeste andere bestuurders verlichting voeren, mag men er vanuit gaan dat dit inderdaad noodzakelijk is.

Ook hier geldt dat verlichting niet alleen gevoerd wordt om beter te zien, maar vooral ook om beter gezien te worden!

Beheersing van het voertuig

Het gaat bij dit onderwerp om de totale voertuigbeheersing. Daar is sprake van als de bestuurder bij de uitvoering van de diverse handelingen het voertuig volledig en zelfstandig onder controle houdt.

Deze handelingen betreffen de technische bediening van het voertuig in combinatie met het uit te voeren kijkgedrag, de vereiste stuurvastheid en het bewaren van de balans. Het tijdig onderkennen van een verkeer/wegsituatie en het reageren daarop in combinatie met een juiste voertuigbediening, komt de beheersing van het voertuig ten goede.

■ Karakter van het voertuig

Voor een goede voertuigbeheersing is het noodzakelijk dat de bestuurder het karakter van zijn bromfiets kent. Krachten die tijdens het rijden op de bromfiets en/of de bestuurder inwerken moeten onderkend en beheerst worden.

Krachten die door handelingen van de bestuurder ontstaan, zoals rem-, acceleratie- en centrifugaalkracht, moeten geleidelijk en beheerst worden op- en afgebouwd omdat anders de stabiliteit en de wegligging in gevaar kunnen komen.

Op andere krachten, zoals zijwind spoorvorming en/of oneffenheden in de weg en wegverkanting, moet tijdig worden gereageerd zodat de bromfiets slechts weinig van de normale rijlijn afwijkt.

Ook het gewicht van de bestuurder, de aanwezigheid van een passagier, koffers, lading of een stuurscherm zijn van invloed op het (stuur) karakter van de bromfiets.

■ Slipgevaar

Bij een situatie met verhoogd slipgevaar zal de bediening van het voertuig hierop moeten worden afgestemd. Voorkomen moet worden dat de bromfiets in een slip raakt. Slippen ontstaat wanneer de wrijvingsweerstand tussen band en wegdek wordt overschreden. Dit kan worden veroorzaakt door:

- te hard remmen, waardoor één of beide wielen blokkeren
- te snel accelereren, waardoor het achterwiel “spint”
- te vroeg terugschakelen, waardoor het achterwiel blokkeert
- te abrupt sturen, waardoor het voorwiel “wegglijdt”
- te snel een bocht rijden, waardoor één of beide wielen “weggliden”
- soort en toestand van de banden.

■ Stuurvastheid

Een permanente stuurvastheid is vereist. Als de bestuurder technische handelingen uitvoert en/of hulpapparatuur bedient moet de bromfiets steeds de juiste rijlijn blijven volgen.

Een goede kijktechniek en het juist gebruik van acceleratiekracht zijn bepalend voor de stabiliteit van de bromfiets en het volgen van de gekozen rijlijn.

Wanneer de bestuurder van rijlijn verandert, doet hij dit in een vloeiende lijn en voorkomt onnodige en abrupte sturbewegingen. Als hij tram- of spoorrails moet oversteken mag hij van een vloeiende rijlijn afwijken om slippen te voorkomen.

Het kijkgedrag, het uitvoeren van bedieningshandelingen en het

oplossen van verkeerssituaties mogen de besturing en stabiliteit van het voertuig niet nadelig beïnvloeden.

Milieu-/energiebewust gedrag

Er wordt door vele instanties en organisaties geattendeerd op een spaarzaam gebruik van energie en het voorkomen van onnodige geluidsoverlast om het milieu leefbaar te houden.

Ook van bestuurders van bromfietsen mag een 'milieubewust' rijgedrag worden verwacht.

■ Brandstofgebruik

De hoeveelheid brandstof die gebruikt wordt bij het bromfietsrijden, kan in belangrijke mate worden beïnvloed door de conditie van de motor, een goede routeplanning, maar vooral door de wijze waarop de bestuurder rijdt.

Opmerkingen

- de motor tijdens stilstand niet onnodig laten draaien
- voor een goede afstelling van de motor zorgen
- bij een 'koude start' de choke zo kort mogelijk gebruiken (wordt vaak automatisch geregeld)
- niet te ver doortrekken in de versnellingen (alleen voor handgeschakelde bromfietsen)
- fel accelereren voorkomen
- zo veel mogelijk met een gelijkmatige snelheid rijden
- zo weinig mogelijk onnodig remmen.

Het rijden met hogere snelheid leidt tot meer brandstofverbruik en daarmee tot grotere uitstoot van schadelijke stoffen.

■ Geluidshinder

Hoge geluidsniveaus zijn niet alleen schadelijk voor het gehoor van de mens, maar leiden ook vaak tot irritatie.

Opmerkingen

- met een aangepaste snelheid, in een zo hoog mogelijke versnelling langs dieren en kwetsbare weggebruikers, zoals voetgangers en (snor)fietsers rijden
- met een aangepaste snelheid, in een zo hoog mogelijke versnelling in kwetsbare natuurgebieden, op dijkwegen en in woonwijken rijden

- bij een zo laag mogelijk toerental doorschakelen naar een hogere versnellingen
(alleen voor handgeschakelde bromfietsen)
- fel accelereren voorkomen
- zowel rijdend als stilstaand geen extra gas geven als dat niet nodig is.

2 Op juiste en veilige wijze deelnemen aan het verkeer

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
- de bromfiets
- de weersomstandigheden.

Het relatief hoge risico van het rijden met een bromfiets wordt in sterke mate bepaald door de combinatie van de bromfiets en de berijder. Het niet of te laat opgemerkt worden door andere weggebruikers is oorzaak van veel ongevallen. Weersomstandigheden en/of de toestand van het wegdek kunnen de balans verstoren en bij plotseling te hard remmen of de bocht insturen kan de wrijvingsweerstand tussen band en wegdek wegvallen. Gevolg is vaak een valpartij. Dit en het ontbreken van passieve veiligheidsvoorzieningen (kreukelzones, gordels, enz) zoals bij de auto, maken de bromfietser zeer kwetsbaar. Hij moet zich daarvan bewust zijn en zijn rijgedrag daarop afstemmen. Meer dan een bestuurder van een auto moet de bromfietser ook bezig zijn met het beoordelen en 'vertalen' van het wegverloop, de toestand van het wegdek en alle andere invloeden en verkeersomstandigheden van buitenaf.

Een bromfietser moet rekening houden met omstandigheden, die bij het naderen en/of voorbijgaan bijzondere oplettendheid vragen,

zoals:

- slechte, brokkelige rijbaankanten of de kanten van fiets/ bromfietspaden
- op de rijbaan of het fiets-/bromfietspad liggende voorwerpen die gevaar kunnen opleveren
- op het wegdek aangebrachte verkeerstekens
- rukwinden en het plotseling wegvallen van zijwind
- schaduwgebieden bij zonnig en vriezend weer
- de slechte waarneembaarheid en herkenbaarheid van een bromfietser
- oneffenheden in de lengterichting
- op de rijbaan liggende stoffen, zoals zand, grind, split, bladeren, olie, enz.
- gefreesde toplagen van rijbanen en fietspaden
- paaltjes op de rijbaan
- wildroosters
- losliggende en/of uitstekende lading op voertuigen
- hobbelige en slechte weggedeelten met scheuren en/of gaten
- bij 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 rechtsaf slaan bij aanwezigheid van een enkele verkeersdeelnemer op een naastgelegen fiets/bromfietspad of voetpad.
- voorbijrijden van een rechts stilstaand voertuig op een smalle weg, bij nadering van een enkele tegenligger
- naderen van stilstaande weggebruikers (achterop rijden) die bijna in beweging gekomen
- een kruispunt waar slechts een enkel ander voertuig gelijktijdig of nagenoeg gelijktijdig aanwezig kan zijn.

Opmerkingen

Probeer zoveel mogelijk te blijven rijden. Dit is veiliger en bovendien wordt daardoor een betere verkeersdoorstroming bereikt. Het is ook economischer en milieuvriendelijker.

Is stoppen niet te voorkomen, dan mag het tegemoetkomend- en dwarsverkeer niet worden geblokkeerd, zoals;

- op de linkerrijbaanhelft, bestemd voor het tegemoetkomende verkeer

- op een overweg
- op een oversteekplaats
- op een kruispunt
- op een gemarkeerd weggedeelte voor een in- of uitrit.

■ Men moet zo oplettend 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
- bij een stilstaande autobus of tram overstekende passagier
- het openslaande portier van een voertuig dat juist (aan de kant) is gestopt
- een wegrijdende auto waar even tevoren de bestuurder of een passagier is ingestapt.
- een bestuurder die uitwijkt voor een voorwerp, plassen of kuilen
- een 'voorligger' die gaat remmen bij een aandachttrekkende gebeurtenis (zwaai/knipperlichten op bijzondere voertuigen, overkomende vliegtuigen, ongeval e.d.).

■ Men moet voortdurend bedacht zijn op fouten die medeweggebruikers kunnen maken en die veelvuldig leiden tot ongevallen.

In noodsituaties is plotselinge en heftige verandering in snelheid en koers vaak nog de enige mogelijkheid om een ongeval te voorkomen. Ontegenzeggelijk is daarbij de kans groot, dat de bromfiets niet voldoende onder controle kan worden gehouden. Daarom moet de gehele rijstijl er op gericht te zijn om tijdig en adequaat te kunnen reageren op foutief gedrag van anderen. Het ruimtekussen, een aan de situatie aangepaste snelheid en de juiste plaats op de weg zijn daarbij belangrijk.

Foutieve gedragingen van anderen waarop moet worden gereageerd zijn o.a.:

- het afsnijden van bochten
- te weinig afstand bewaren ten opzichte van een 'voorligger'
- kruispunten met te hoge snelheid naderen en oversteken
- te laat en hard remmen
- met onaangepaste snelheid rijden
- inhalen op plaatsen en op momenten, waar dit niet verantwoord is
- abrupt van rijstrook veranderen, enz.

Voorkom "vastrijden" zoveel mogelijk.

Twee voorbeelden:

- het moeten stoppen achter een 'dubbelgeparkeerd' voertuig doordat de situatie niet tijdig is onderkend en inhalende bestuurders het voorbijrijden beletten
- het niet meer naar links in voorgesorteerde positie kunnen komen, als gevolg van het te laat reageren op een 'stroom' inhalers.

Opmerkingen

- begin uitgerust en niet vermoeid of geïrriteerd aan een bromfietsrit
- houd rekening met het te verwachten weer
- voorkom haast en trek voldoende tijd uit voor de voorbereiding op een langere bromfietsrit
- raadpleeg vooraf een wegenkaart of bij het rijden in of naar een onbekend gebied
- houd rekening met vallende stukken hout en dergelijke tijdens een storm
- maak gebruik van spiegelruiten om verder een straat in te kunnen kijken
- kruis een verkeersstroom zo mogelijk met 'dekking' van een zwaar voertuig
- blijf niet onnodig in de 'dode hoek' van een ander voertuig rijden
- 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 belangrijk voor een goede en veilige 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 en 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- en wegsituatie.

Onverminderd het rekening houden met de maximumsnelheid en het tijdig tot stilstand kunnen brengen van de bromfiets, wordt steeds met een zodanige snelheid gereden dat daardoor geen gevaar of onnodige hinder voor andere weggebruikers ontstaat of kan ontstaan.

Als de situatie dit eist, moet op tijd 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. Het algehele verkeersbeeld wordt daardoor gunstig beïnvloed en een rustige, veilige verkeersafwikkeling zal 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 (het ruimtekussen voldoende groot houden)
- 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.

Met uitzondering van ongewone of onverwachte situaties, moet een weifelend verkeersgedrag worden voorkomen.

Afwijkend en onzeker gedrag zal bij andere weggebruikers leiden tot twijfel over een zich ontwikkelende verkeerssituatie.

Een gestartte handeling wordt in principe uitgevoerd.

Onder normale omstandigheden onnodig voorrang verlenen, onnodig voor laten gaan van andere weggebruikers of langer wachten dan gezien de situatie noodzakelijk is, moet worden voorkomen. 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 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, door niet alleen 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.

Defensief gedrag is met name gebaseerd op:

- het kunnen verdelen van aandacht
- goed scannen (voortdurend de omgeving afzoeken naar belangrijke informatie)
- omgaan met risico's
- goed anticiperen (vooruitlopen op mogelijke ontwikkelingen)
- inzicht
- alert zijn en goed reageren.

Sociaal gedrag 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 gedrag is gebaseerd op:

- het respecteren van het belang van andere weggebruikers
- het bewust zijn van de eigen, individuele verantwoordelijkheid voor een veilig wegverkeer.

Het bevorderen van een zo veilig en gunstig mogelijke verkeerssituatie moet steeds centraal staan. Het gehele gedrag wordt daar op afgestemd.

Voorbeelden van sociaal gedrag zijn:

- het vóór laten gaan van, en een zoveel mogelijk onbelemmerde doorgang verlenen aan, volgwegens die kennelijk behoren tot een uitvaartstoet
- het vermijden van het rijden door plassen indien daarvan anderen last ondervinden
- het bij druk verkeer, aan de bestuurder die vanuit een uitrit komt, gelegenheid geven om in te voegen.

Men moet zich zo gedragen dat andere weggebruikers niet worden verrast.

Bijvoorbeeld:

- scherp achter een geparkeerd voertuig naar links sturen in de richting van een tegemoet komende bestuurder
- onnodig de claxon of bel gebruiken
- onnodig en abrupt afremmen of stoppen
- met een geblokkeerd achterwiel tot stilstand komen

Het oproepen van irritaties bij andere weggebruikers moet voorkomen worden.

Bijvoorbeeld:

- niet nog vlug even inhalen voor een rood verkeerslicht, een gesloten spoorwegovergang of brug, voor een stilstaande file enz.

Dreigend gevaar proberen te voorkomen door:

- af te remmen
- positie aan te passen
- te stoppen
- of soms snelheid te verhogen.

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

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

Vooral kinderen, bejaarden en gehandicapten zijn in het verkeer erg kwetsbaar:

- het gedrag van kinderen in het verkeer is over het algemeen onberekenbaar
- bejaarden en gehandicapten kunnen vaak minder snel reageren en handelen
- slecht horende mensen zijn moeilijk te herkennen
- blinden kunnen alleen afgaan op hun gehoor
- voetgangers die op de rijbaan, het fiets/bromfietspad of fietspad lopen moeten tijdig worden opgemerkt, zodat op juiste wijze gereageerd kan worden
- Houdt ook extra rekening met weggebruikers die een extra taak uitvoeren, zoals fietsers die kleine kinderen op de fiets begeleiden, mensen die dieren begeleiden of mensen die aan het laden of lossen zijn.

Opmerkingen

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

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

Houdt bij het naderen van een voetgangersoversteekplaats, ondanks het voor voetgangers in werking zijnde gele knipperlicht, rekening met overstekende voetgangers.

Tot slot

Leef de wettelijke bepalingen na. Als door het niet nakomen van een wettelijk voorschrift een ongeval kan worden voorkomen, voer dan de handeling uit.

Als verkeerstekens of verkeersregels met elkaar in strijd zijn, pas dan dat teken of die regel toe waarmee de verkeersveiligheid het meest is gediend.

3.1 Wegrijden

In dit onderdeel zijn verschillende vormen van wegrijden opgenomen:

- na een stop buiten het verkeer (vanuit parkeerstand)
- na een stop in het verkeer (bij het optrekken).

Wegrijden na een stop buiten het verkeer

Het wegrijden vanaf de zijde van de rijbaan geldt als een bijzondere manoeuvre.

Daarbij mag het overige verkeer niet meer dan noodzakelijk worden gehinderd. Als hinder onvermijdelijk is, moet dit tot een minimum worden beperkt. De handeling moet dan ook met grote voorzichtigheid worden uitgevoerd.

Bij het wegrijden moet het kijkgedrag en de snelheid zijn afgestemd op de gehele verkeerssituatie.

Van groot belang zijn hierbij:

- de snelheid waarmee andere bestuurders naderen en de afstand waarop zij verwijderd zijn
- het soort verkeersdeelnemer(s) dat nadert
- de weersomstandigheden en het uitzicht
- de verkeersintensiteit
- de soort en toestand van het wegdek (rijbaan en/of fiets/bromfietspad).

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

Afhankelijk van deze omstandigheden, rekening houden met de korte tijdsduur waarmee dat andere verkeer naderen kan.

Belangen andere weggebruikers

Zo min mogelijk hinder voor het overige verkeer veroorzaken.

Dit geldt voor alle verkeer, ongeacht uit welke richting dat nadert. Deze verplichting heeft 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 rijbaan of het fiets/bromfietspad, moet als volgt worden gekeken:

- rechterspiegel en/of rechts opzij (indien aanwezig)
- naar voren
- linkerspiegel en/of links opzij
- over de linkerschouder.

Vóór het wegrijden vanaf de linkerzijde van de rijbaan of het fiets/bromfietspad, moet als volgt worden gekeken:

- linkerspiegel en/of links opzij
- naar voren
- rechterspiegel en/of rechts opzij (indien aanwezig)
- over de rechterschouder.

Als de bromfiets onder een zodanige hoek staat dat de spiegels geen of onvoldoende zicht naar achteren geven, is het kijken naar voren en over de linker- en rechterschouder voldoende.

Als de spiegels op het stuur zijn gemonteerd kan, (in dit geval een lichte) verdraaiing van het stuur het zicht in de spiegel(s) naar achteren herstellen.

Als achter een obstakel wordt weggereden (bijv. een geparkeerd voertuig), maar ook bij plaatsen met weinig of geen doorgaand verkeer, zoals parkeerplaatsen e.d. extra op het overige verkeer letten. Dit in verband met het beperkte uitzicht en de vaak onverwachte richting waaruit andere weggebruikers naderen.

Bij het wegrijden achteropkomend verkeer observeren met behulp van de spiegels, als deze aanwezig zijn.

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

Na het wegrijden de juiste plaats op de rijbaan innemen.

Bij het wegrijden vanachter 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, zo veel als mogelijk is, aanpassen aan het overige verkeer.

Geven van/reageren op signalen

Geef op tijd richting aan bij het wegrijden.

Vlak voor het wegrijden richting aangeven. Als de juiste plaats op de rijbaan of het fiets/bromfietspad is ingenomen moet de richtingaanwijzer buiten werking zijn.

Wegrijden na een stop in het verkeer

Wegrijden na een stop in het verkeer wordt niet als een bijzondere manoeuvre beoordeeld. Het is wel een handeling die veel voorkomt en daarom veel aandacht vraagt.

Belangen andere weggebruikers

Bij het wegrijden rekening houden met andere weggebruikers.

Bij het wegrijden moet zo min mogelijk hinder worden veroorzaakt. Dit geldt in het bijzonder ten opzichte van fietsers en voetgangers.

Kijkgedrag

Bij het wegrijden goed opletten.

Let bij het stilstaan op voertuigen en voetgangers naast en achter de bromfiets. Bij het optrekken en wegrijden het overige verkeer observeren, in verband met plotseling wijzigende verkeersomstandigheden, zoals afremmen of van richting veranderen door voorgangers. Bij het verhogen van snelheid met name ook letten op inhalende bestuurders.

Snelheid

De snelheid zo vlot mogelijk aanpassen aan het overige gelijksoortig verkeer.

Houd aansluiting met het andere verkeer om een vlotte doorstroming te bevorderen.

3.2 Rijden op rechte weggedeelten en het volgen van bochten

Bij het op de weg rijden moet rekening worden gehouden met factoren die van invloed zijn, bijvoorbeeld:

- de wegstructuur, deze is soms verdeeld in meerdere rijbanen met rijstroken en/of voorzien van fiets- en voetpaden
- het soort weg (gebiedsontsluitingsweg of erftoegangsweg)
- 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 is ook opgenomen die situaties waarbij tegemoetkomende en elkaar (links of rechts) inhalende bestuurders gebruik maken van dezelfde rijbaan. Tegemoetkomen is van toepassing als de beschikbare ruimte onvoldoende is om elkaar ongehinderd te passeren. In een dergelijke situatie hebben beide bestuurders dezelfde verplichting ten opzichte van elkaar (art. 5 WVV).

Dit onderdeel gaat alleen maar over de bochten in het wegverloop. Bochten bij het afslaan worden bij het onderdeel afslaan behandeld. Het onderdeel rijden op rechte weggedeelten en het volgen van bochten is ook van toepassing bij een afbuigende voorrangssituatie waarbij de doorgaande weg wordt gevolgd.

Kenmerkende verschillen tussen het volgen van bochten en het rijden op rechte weggedeelten zijn onder andere:

■ De waarneming en de beoordeling van een bocht

Door het goed inschatten van het bochtverloop, de rijbaan- en/of rijstrookbreedte, wegverkanting, soort en toestand van het wegdek e.d., kan het weggedrag tijdig worden aangepast. Bochten die niet in hun geheel kunnen worden overzien, maken een juiste beoordeling extra moeilijk. Door gebruik te maken van de 'taal van de weg' (wegbebakening en markering zoals: bochtschilden, bermpalen en belijning op het wegdek e.d.) wordt het inschatting van het bochtverloop makkelijker. Ook het observeren van de positie en snelheid van tegenliggers of voorgangers geeft veel informatie over het bochtverloop.

Bij het inhalen zijn meerdere bestuurders betrokken. De bestuurder die inhaalt is de 'actieve' partij. Deze heeft de verplichting die 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.

Zowel bij 'tegemoetkomen' als bij 'ingehaald worden' is het belangrijk dat de beschikbare ruimte voor de twee naast elkaar rijdende voertuigen voldoende is. Betrokken bestuurders moeten zó handelen, dat de manoeuvre zo veilig mogelijk verloopt.

Een juiste plaats op de rijbaan voorkomt dat men in de eigen rijstrook of op de eigen weghelft op het verkeerde moment wordt ingehaald. Dit geldt ook voor het tegemoetkomende verkeer.

■ Het zicht in de bocht

De zichtafstand in bochten wordt vaak beperkt door de straal van de bocht, in combinatie met begroeiing of bebouwing. Bij het rijden op rechte weggedeelten is deze beperking veel minder.

Bij overzichtelijke bochten kan vóór het inrijden van de bocht:

- het tegemoetkomend verkeer en eventueel in de bocht stilstaande voertuigen of andere obstakels worden waargenomen
- de toestand van het wegdek worden beoordeeld
- het einde van de bocht te zien zijn.

Onoverzichtelijke bochten moeten met een aangepaste en constante snelheid worden gereden. Pas als het einde van de bocht te zien is en de situatie dit toestaat, mag de snelheid worden verhoogd.

■ Het 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.

De snelheid, de straal van de bocht en de massa van het voertuig bepalen de middelpuntvliedende kracht. De samenstelling, en de conditie, van de banden bepalen samen met de stroefheid van het wegdek de wrijvingsweerstand (grip). Als de middelpuntvliedende kracht toeneemt, wordt de kans groter dat het voertuig onderuit slipt of dat de gekozen rijlijn niet gevolgd kan worden en het voertuig uit de bocht raakt. Wegverkanting speelt in bochten een belangrijke rol. 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 moet men hierop bedacht te zijn.

Belangen andere weggebruikers

Rij steeds op een zodanige manier dat geen gevaar of (zo min mogelijk) hinder voor het overige verkeer ontstaat of kan ontstaan.

Een bestuurder moet door juist en op tijd te reageren, ook op het gedrag van andere weggebruikers, een zo veilig mogelijke situatie creëren en een goede verkeersdoorstroming bevorderen.

Tussenruimte en snelheid van groot belang.

Houd bij het naar rechts uitwijken rekening met weggebruikers die zich rechts naast en dicht achter de bromfiets bevinden.

■ Tegemoetkomen

Omstandigheden die extra aandacht vragen zijn:

- een geringe rijbaanbreedte of fiets / bromfietspad breedte, al dan niet in combinatie met intensief (brom)fietsverkeer. Vaak betekent dit dat in deze situaties nog meer vertraagd moet worden,
- situatie waarbij beide bestuurders op hun weggedeelte geconfronteerd worden met obstakels. Hierbij wordt gehandeld naar de omstandigheden,
- een te smal weggedeelte om door te kunnen rijden. Stop zonodig en los in onderling overleg (bijvoorbeeld via oogcontact of handgebaren) de situatie op.

■ Ingehaald worden

De bestuurder die wordt ingehaald moet, als door de inhaalmanoeuvre voor andere weggebruikers gevaar of hinder ontstaat of kan ontstaan, de onveilige situatie oplossen door:

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

Kijkgedrag

Let goed op de situatie voor, naast en achter de bromfiets en voor- en achter spel hoe deze situatie zich gaat ontwikkelen.

Kijk daarom bij bijzondere wegsituaties zoals wegversmallingen e.d. regelmatig in de spiegels. Kijk voor het vertragen of remmen in de spiegels en houd rekening met achteropkomend verkeer.

Let, bij het stoppen aan een zijde van de rijbaan, goed op andere weggebruikers die zich naast of kort achter de bromfiets bevinden.

Een bocht kan pas goed worden gereden als deze tijdig opgemerkt en overzien wordt. Voor het insturen zover mogelijk 'dóór' de bocht kijken. Dit maakt het mogelijk een goede rijlijn te kiezen en de plaats te bepalen waar men uit wil komen.

Een bestuurder moet zich altijd eerst ervan overtuigen dat hij kan uitwijken. Kijk daarom voor het uitwijken naar rechts eerst in de spiegel(s) en/of over de rechterschouder en kijk bij het uitwijken naar links eerst in de spiegel(s) en over de linkerschouder. Als de bromfiets geen spiegels heeft moet een bestuurder verder over zijn schouder kijken.

■ Tegemoetkomen

Houd bij het tegemoetkomen van een voertuig op meer dan twee wielen zoveel mogelijk de normale plaats op de weg aan. Wijk in vloeiende lijn naar rechts uit als dit door de breedte, de grootte, of de plaats op de weg van het tegemoetkomende voertuig noodzakelijk is. Stuur, zodra het tegemoetkomende voertuig voorbij is, in vloeiende lijn naar links en neem de normale plaats op de weg weer in. Neem tijdig een zodanige plaats op de rijbaan in, als er rechts en links op de rijbaan obstakels zijn geplaatst en er in verband met het tegemoetkomend verkeer onvoldoende rijbaanbreedte beschikbaar is, dat een voorgenomen handeling duidelijk is voor andere weggebruikers.

■ Ingehaald worden

Wijk als dit nodig is in een vloeiende lijn naar rechts uit als voertuigen op meer dan twee wielen inhalen. Zodra het inhalend voertuig voorbij is in vloeiende lijn naar links sturen en de juiste plaats op de rijbaan weer innemen.

Voor laten gaan

Laat weggebruikers die daarop recht hebben, zoals voorrangsvoertuigen, blinden e.d. altijd voor gaan.

Plaats op de weg

Houd zo veel mogelijk rechts.

De concrete situatie (op de rijbaan of het fiets/bromfietspad) en de eigenschappen van de bromfiets bepalen wat onder 'zoveel mogelijk rechts' wordt verstaan. Ook het soort voertuig en de feitelijke snelheidsverschillen tussen de bromfiets en andere weggebruikers zijn mede bepalend voor de plaats op de weg.

Indien de bromfiets op de rijbaan rijdt en deze wordt gevolgd door een andere weggebruikers die met hogere (toegestane) snelheid mag/wil rijden is de positie rechts op de rijbaan normaliter veiliger. In andere situatie is het midden van de rijstrook de juiste positie.

De bestuurder blijft op een veilige afstand van het trottoir, de berm, een aaneengesloten rij geparkeerde auto's, aan de rijbaan gelegen obstakels en eventuele tegenliggers.

Uitgangspunt is dat de bestuurder van een bromfiets zijn plaats op de weg zodanig kiest, dat hij:

- voor het overige verkeer als bromfietser herkenbaar en zo vroeg mogelijk waarneembaar is
- in voorkomende gevallen zonder extra gevaar maximaal kan remmen.

Omstandigheden waarbij het noodzakelijk of wenselijk kan zijn om hiervan af te wijken zijn: wegomstandigheden, verkeersomstandigheden, weersomstandigheden en bochten.

■ Wegomstandigheden

Laat reageren op een verplichte veranderende plaats op de weg, zoals van de rijbaan het fiets/bromfietspad op rijden of dit verlaten, moet voorkomen worden. Het berijden en plotseling uitwijken vóór markeringen, pijlen, putdeksels, lasnaden, zand, split, en/of andere stoffen of voorwerpen, moet zoveel mogelijk worden voorkomen. Tekens ter geleiding van het verkeer zoals; bochtaangevende vlakken, druppels, verdrijvingvlakken e.d. moeten worden gerespecteerd. Dat geldt ook voor strepen die niet de functie hebben om een rijbaan in rijstroken te verdelen, maar bijvoorbeeld een betere doorstroming bevorderen. Een juiste plaats op de weg voorkomt "slingeren" en maakt optimaal uitwijken en/of remmen mogelijk.

■ Verkeersomstandigheden

Ga, als er op enige afstand van elkaar voertuigen staan geparkeerd, niet telkens naar rechts, behalve als de omstandigheden dit vereisen. Houd rekening met de aanwezigheid van andere weggebruikers en stem de plaats op de weg daarop af. Bij een invoegmogelijkheid op een gebiedsontsluitingsweg of erftoegangsweg op tijd inschatten welke invloed invoegende weggebruikers op de situatie hebben om onnodig naar links uitwijken te voorkomen.

■ Weersomstandigheden

Kies bij sterke zijwind een zodanige positie dat er voldoende ruimte is om ongewilde zijwaartse verplaatsingen te kunnen uitvoeren.

Bochten naar links Vóór het ingaan van de bocht zo veilig mogelijk rechts gaan rijden.

■ Bochten naar rechts

Vóór het ingaan van de bocht zo veilig mogelijk rechts gaan rijden.

Kies de rijlijn zo dat er rechts een veilige afstand blijft tussen de bromfiets en andere weggebruikers, het trottoir, de berm en obstakels naast de rijbaan.

(Volg)afstand houden

Bij het volgen van een ander voertuig voldoende afstand houden.

Het gaat hier om de minimaal vereiste tussenaafstand van twee voertuigen die met ongeveer dezelfde snelheid, achter elkaar blijven rijden. Het uitgangspunt is de 'twee-secondenregel'. Dan is de volgafstand gelijk aan de afstand die bij een bepaalde snelheid in twee seconden wordt afgelegd. Bij deze snelheid kan men:

- in een noodsituatie, als men goed anticipeert, op tijd stoppen
- een uitwijkmanoeuvre uitvoeren
- het wegdek over voldoende afstand overzien.

Bij het rijden achter een ondoorzichtige voorligger, bij nat weer of als een andere bestuurder op korte afstand volgt, is een grotere volgafstand noodzakelijk. Houd rekening met invoegend verkeer en geef bij een wegversmalling het invoegende verkeer de gelegenheid dit te doen.

Snelheid

Overschrijd de maximumsnelheid niet en regel de snelheid zo dat er geen gevaar of onnodig hinder ontstaat of kan ontstaan. Regel de snelheid zo dat er kan worden gestopt binnen de afstand die kan worden overzien en stem deze af op de situatie en het overige verkeer.

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

Regel de snelheid voor het insturen van een bocht zo, dat de bocht veilig en verantwoord kan worden gereden. Rij bochten met een gelijkmatige-, constante snelheid en verhoog de snelheid pas als de bocht geheel te overzien is.

Rij op smalle weggedeelten met een lagere snelheid. Bij het tegemoetkomen is het aanpassen van de snelheid vooral afhankelijk van de rijbaanbreedte.

Reageren op verkeerslichten en aanwijzingen

Geef gevolg aan verkeerslichten en aanwijzingen die worden gegeven door daartoe bevoegde personen.

Soms plaatst men bij wegwerkzaamheden en bruggen verkeerslichten. Let ook op rijstrooksignalering en stoptekens van verkeersbrigadiers.

Reageren op overige verkeerstekens

Geef gevolg aan verkeerstekens die een gebod of verbod inhouden. Soms gelden andere tekens.

Deze tekens hebben het doel het verkeer te geleiden of te informeren over een bepaalde situatie. Volg ook deze tekens op de juiste manier op en voorkom gevaar en/of (on)nodig hinder.

Geven van en reageren op signalen

Geef, om dreigend gevaar af te wenden, een geluidsignaal en reageer op signalen die andere bestuurders geven.

Geef voor de duidelijkheid bij een afbuigende voorrangssituatie, als het (doorgaande) wegverloop wordt gevolgd, richting aan.

Signalen mogen niet langer duren dan nodig is.

Houd rekening met:

motorvoertuigen die, door een zwaai of knipperlicht, waarschuwen voor een gevaarlijke situatie

- een knipperende richtingaanwijzer
- een werkend remlicht
- knipperende waarschuwingslichten
- een, op de rijbaan geplaatste, gevaren driehoek
- signalen van het overige verkeer

Vertragen, remmen, stoppen

Rem op tijd af of stop als de omstandigheden dit eisen. Rem niet zonder noodzaak als daardoor gevaar of hinder voor het overige verkeer ontstaat of kan ontstaan.

Reageer op een aangepaste wijze op verkeersituaties en stem het vertragen en remmen daarop af. Probeer onnodig remmen te voorkomen door op tijd de gastoevoer te verminderen. Rem nooit harder en/of vaker dan noodzakelijk is.

Bij het stoppen mag geen gevaar of hinder ontstaan of kunnen ontstaan voor andere weggebruikers.

3.3 Gedrag nabij en op kruispunten

Op een kruispunt komen meerdere verkeersstromen bij elkaar die daar in verschillende richtingen verder kunnen gaan. Sommige kruispunten zijn uitgevoerd als een rotonde. Deze bijzondere uitvoering is benoemd bij het onderdeel 'bijzondere weggedeelten'. Nader een kruispunt voorzichtig om, als er geen voorrang wordt gegeven, op tijd te kunnen stoppen en aan alle verplichtingen te kunnen voldoen. Naast de naderingsnelheid is het kijkgedrag van groot belang. Het verlaten van een (mini)rotonde wordt benoemd onder 'bijzondere weggedeelten'. Bij sommige kruispunten is onder het bord voorrangsweg of het bord voorrangskruispunt het onderbord 'afbuigende voorrang' aangebracht. In combinatie met een bepaalde wegmarkering is soms het wegverloop ter plaatse geaccentueerd. Als bij een afbuigende voorrangssituatie het door het onderbord aangegeven wegverloop gevolgd wordt, rijdt men recht door. Pas als van het doorgaande wegverloop afgeweken wordt, slaat men af.

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
- fietspaden met verkeer in twee richtingen
- wegen waarvan de hoofdrijbaan wel als voorrangsweg is aangeduid maar de secundaire rijbanen niet.

Maak een kruisingsvlak zo snel mogelijk vrij.

De bestuurder moet zich, naast de voorbereidende handelingen die nodig zijn om verantwoord te kunnen afslaan, houden aan de bijzondere verplichtingen die op kruispunten gelden. Afslaan betekent meestal dat er een bocht moet worden gereden. Daarbij is de beheersing van het voertuig, de snelheid en de plaats op de weg belangrijk. Net als de technische bediening van het voertuig. De beslissing om af te slaan, moet op tijd worden genomen. Het moet immers mogelijk zijn alle voorbereidende handelingen op verantwoorde en correcte wijze uit te voeren. Met name 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

Handel, bij het naderen en oprijden van een kruispunt, steeds zo veilig mogelijk en voorkom onnodig hinderen.

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

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

Voor een vlotte doorstroming van het verkeer en het bevorderen van een veiligere verkeerssituatie is het soms wenselijk of noodzakelijk om een niet voorrangsgerechtigde tóch voorrang te verlenen.

Voetgangers hebben op kruispunten wettelijk gezien geen voorrang. Toch moet met hun belang rekening worden gehouden.

Kijkgedrag

Let, bij het naderen en het oprijden van een kruispunt, goed op. Als voorbereiding op het afslaan, op tijd en op de juiste wijze kijken.

Stel bij het naderen en oprijden van een kruispunt in relatie tot uw bedoeling (recht oversteken of afslaan) in een zo vroeg mogelijk stadium vast:

- 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
- of het kruispunt door ander verkeer genaderd wordt.

Bepaal, aan de hand daarvan, de naderingssnelheid.

Wees bewust van de slechte waarneembaarheid van een bromfietser. In die omstandigheden op tijd en geleidelijk snelheid verminder, om het voor andere weggebruikers mogelijk te maken juist te reageren.

Let op achteropkomend verkeer.

Kijk zo vroeg mogelijk vóór het oprijden van het kruispunt in de richting van waaruit ander verkeer kan naderen, om vast te stellen of het kruispunt kan worden opgereden.

Kijken moet er altijd op zijn gericht bewust waar te nemen, vooral om vast te stellen of/hoe andere bestuurder(s) reageren.

Kijk voor of bij het oprijden van het kruispunt zo vaak als nodig is.

Kijk in ieder geval naar voren, naar links, naar voren en naar rechts. Het al dan niet draaien van het hoofd bij het naar links en rechts kijken hangt af van het uitzicht ter plaatse.

Als de kruisende weg gescheiden rijbanen heeft, kijk dan vóór het oprijden naar het midden van het kruispunt of daar voldoende opstelruimte is.

Een bestuurder moet het totale verkeersbeeld waarnemen, dus ook het verkeer achter, rechts of links naast de bromfiets.

Het over de schouder kijken moet niet ontaarden in achterom, langdurig of onnodig vaak kijken. Hierdoor kan ongewenste koersverandering optreden en men ziet dan niet wat er vóór de bromfiets gebeurt.

Vóór het kruisen van de doorgaande rijbaan, fietspaden of fietsstroken:

- bij het naar rechts afslaan: over de rechterschouder kijken
- bij het naar links afslaan: over de linkerschouder kijken.

Een bestuurder moet voor het insturen over zijn schouder kijken.

Kijk vlak voor de bocht nog eens opzij, in verband met inhalend verkeer.

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

Kijk, voordat de nieuw te volgen weg wordt ingereden, of er op die weg geen obstakels zijn en niemand aan het inhalen is. Voorkom een confrontatie met een tegenligger.

Betrek bij het kijken ook de rijlijn die moet worden gereden en de juiste plaats op de rijbaan na de bocht.

Stem bij het naderen van bord B6 of B7 het kijkgedrag nog nadrukkelijker op die situatie af.

Voorrang verlenen

Voorrang verlenen aan daarop rechthebbende bestuurders.

De manier waarop een kruispunt wordt genaderd moet zo zijn dat de voorrangsgerechtigde bestuurder weet dat hem voorrang wordt verleend. Stop altijd zo dat de andere bestuurder ongehinderd zijn weg kan vervolgen. Houd bij grote voertuigen rekening met hun grote bestreken baanbreedte.

Voor laten gaan

Laat, bij het naar links of rechts afslaan, het daarop rechthebbende verkeer voor gaan.

Houd altijd rekening met weggebruikers die daarop recht hebben zoals: voorrangsvoertuigen, afbuigende trams en blinden e.d. Laat deze altijd voor gaan.

Regelmatig is een tot de weg behorend fietspad zodanig van de rijbaan afgeleid, dat daardoor als het ware een afzonderlijk kruispunt is ontstaan. Vaak is dat herkenbaar aan de haaiantanden op het fietspad. Hierbij geldt dan niet de wettelijke verplichting de fietsers en bromfietzers voor te laten gaan.

Plaats op de weg/plaats van handeling

Een kruispunt niet blokkeren.

Bij het afslaan kan na het kijken en richting aangeven worden voorgesorteerd. De concrete situatie ter plaatse en de eigenschappen van de bromfiets bepalen wat onder 'voorsorteren' wordt verstaan.

Bij het stoppen niet verder doorrijden dan de weg- of verkeerssituatie toelaat

Als het voor de bromfiets bestemde groene verkeerslicht nog aangevraagd moet worden door het indrukken van een knop, en zodanige positie innemen dat deze handeling eenvoudig gedaan kan worden.

Alleen oprijden als:

- kan worden doorgereden of het kruispunt kan worden vrijgemaakt
- opstellen tussen de kruisende verkeersstromen mogelijk is. Rijdend op een voorrangsweg of op een kruispunt waarbij het verkeerslicht op groen staat, hoeft (zonder noodzaak) niet gestopt te worden om het kruispunt vrij te houden. Kortstondig stoppen op een kruisend fietspad of een voetgangersoversteekplaats is soms noodzakelijk om uitzicht te krijgen op de kruisende weg. Let op dat er geen (brom)fietsers en voetgangers gehinderd worden.

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.

Als de bromfietser voorsorteert, mag zijn veiligheid niet in gevaar komen en moet het voorsorteren worden afgestemd op de situatie.

Kies daarom een zodanige plaats op de rijbaan, dat er:

- een veilige afstand blijft bestaan tot de rijbaankant, wegas, verkeersgeleidingen en andere obstakels,
- een veilige afstand blijft bestaan tot het overige verkeer, in het bijzonder achteropkomend en tegemoetkomend verkeer
- zonder extra gevaar behoorlijk geremd kan worden
- bij rijstroken met pijlen, niet over de lengterichting van die pijlen wordt gereden
- in een voorsorteerstrook met meerdere soorten bestuurders in diezelfde richting, het ingehaald worden in die rijstrook door andere bestuurders van motorvoertuigen wordt voorkomen.

Het zoveel mogelijk naar links of rechts voorsorteren in een smalle rijstrook of op een smal weggedeelte mag achterwege blijven als er een kans bestaat dat bestuurders van personen- en/of vrachtauto's met kleine tussenruimte gaan inhalen. In die gevallen mag op het midden van de eigen rijstrook of weghelft worden gereden.

Soms is het beter om buiten de bebouwde kom niet naar links voor te sorteren in verband met achteropkomend verkeer.

■ Fietsstrook (onderbroken streep)

Alhoewel het gebruik van deze strook voor andere bestuurders dan fietsers wettelijk niet verboden is, blijft die strook in feite een deel van de rijbaan dat bestemd is voor fietsers. Andere bestuurders mogen deze strook alleen gebruiken als een bepaalde verkeerssituatie dat wenselijk of noodzakelijk maakt. Daarbij mogen in geen geval fietsers gehinderd worden.

Stoppen op een fietsstrook moet zoveel mogelijk worden voorkomen.

■ Suggestiestrook (zonder symbolen)

Dit is een deel van de rijbaan waarvan gesuggereerd wordt dat dit bestemd is voor fietsers en bromfietsers.

Bij het rechts afslaan mag deze strook worden gebruikt.

■ Tekens ter geleiding van het verkeer

Respecteer bochtaangevende vlakken, druppels, verdrijvingvlakken, e.d. of tekens welke een betere doorstroming bevorderen.

Dat geldt ook voor doorgetrokken strepen die de rijbaan niet in rijstroken verdelen, zoals kantlijnen.

Als bij het links afslaan in verband met tegemoetkomend verkeer wordt gestopt, dan moet het kruispunt vrij worden gehouden. Houd daarbij de bromfiets zoveel mogelijk in de 'rechtuit-stand'. De verplichting het kruispunt vrij te houden geldt niet als het verkeer ter plaatse geregeld wordt door verkeerslichten of het verkeer op de betreffende weg voorrang heeft op het dwarsverkeer.

■ Bij het rijden van de bocht de juiste plaats op de rijbaan innemen

Bij het rijden van de bocht vanuit 'voorgesorteerde positie' moet in één vloeiende stuurbeweging(lijn) de juiste plaats op de rijbaan worden aangehouden c.q. ingenomen.

Kies de rijlijn zo dat markeringen en andere voor de wegligging van de bromfiets gevaarlijke stoffen of voorwerpen worden vermeden. Kies bij bochten naar links de juiste rijlijn en voorkom dat door het overhellen van de bromfiets het hoofd of lichaam pal tegen of over de weg komt (tegenliggers!).

Kies bij bochten naar rechts de rijlijn zo dat er een veilige afstand blijft tussen de bromfiets en de binnenkant van de bocht.

Ga bij voorkeur voor elkaar langs als het tegemoetkomend verkeer op hetzelfde kruispunt eveneens links afslaat, behalve als verkeerstekens op het wegdek anders aangeven.

Opmerking:

Haaientanden bestemd voor de kruisende bestuurders zijn niet bedoeld als geleiding van het verkeer.

(Volg)afstand houden

Voldoende afstand houden, zodat op tijd kan worden gestopt.

Snelheid

Een kruispunt moet met een veilige en verantwoorde snelheid worden genaderd en opgereden.

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.

Nader kruispunten, die op korte afstand van elkaar liggen, met een zo gelijkmatig mogelijke snelheid en vermijdt het rijden met steeds wisselende snelheden.

Ook als men zelf voorrang heeft moet de snelheid, als dit nodig is, worden aangepast. Zeker als het verkeer op de zijweg, door een te hoge snelheid of op een andere manier, de indruk geeft geen voorrang te verlenen.

Stem bij bord B6 de snelheid nog nadrukkelijker af op de situatie. Nader bij bord B7 met een zodanige snelheid dat op een aangepaste wijze kan worden gestopt.

Pas de snelheid aan de complete verkeerssituatie aan. Zo kan:

- de bocht op correcte wijze worden uitgevoerd
- worden voldaan aan de verplichting om ander verkeer voor te laten gaan
- tijdig worden gestopt (als dit noodzakelijk is).

Verminder voor het insturen snelheid en rij bochten met een (licht) trekkende motor.

Verhoog in onoverzichtelijke bochten de snelheid pas als de bocht geheel te overzien is en de verkeersomstandigheden dit toestaan. In overige bochten mag halverwege de bocht de snelheid weer worden opgevoerd naar de gewenste eindsnelheid. Stem na de bocht de snelheid af op de omstandigheden.

Reageren op verkeerslichten en aanwijzingen

Geef gevolg aan verkeerslichten en volg de aanwijzingen van bevoegde ambtenaren op.

Indien het verkeerslicht rood is en een drukknop gebruikt moet worden om groen licht aan te vragen, dan deze knop direct indrukken.

Reageer juist als een rood verkeerslicht overgaat in een groen verkeerslicht. Let bij het optrekken goed op bestuurders die, op de kruisende weg, nog net door rood rijden. Bij verkeerslichten waarvan het gele licht knippert, is extra voorzichtigheid geboden. Aan het stopteken van verkeersbrigadiers wordt natuurlijk gevolg gegeven.

Reageren op overige verkeerstekens

Neem verkeerstekens die volgens wettelijk voorschrift moeten worden opgevolgd, in acht.

Indien het verkeerslicht rood is en een drukknop gebruikt moet worden om groen licht aan te vragen, dan deze knop direct indrukken. Als op een kruispunt de te volgen richting of de in acht te nemen rijwijze is geregeld door verkeerstekens, moeten deze worden opgevolgd. Houd ook rekening met tekens die een waarschuwend karakter hebben zoals 'gevaarlijk kruispunt' e.d.

Bij aanwezigheid van bord B7 moet voor de stopstreep worden gestopt. Als er geen stopstreep is, stop dan op een zodanige plaats dat het kruispunt zo goed mogelijk kan worden overzien en veilig kan worden opgereden.

■ Voorsorteerstrook

Maak bij het voorsorteren gebruik van de (voor u bedoelde) voorsorteerstrook op de rijbaan.

Stem de rijstrook keuze, als voor één richting meerdere rijstroken beschikbaar zijn, af op de rijstrook die na het afslaan gevolgd moet worden.

Als in een andere rijstrook voertuigen stilstaan of langzaam rijden mogen deze rechts worden ingehaald.

Geven van/reageren op signalen

Tijdig en nadat is gekeken richting aangeven.

Onder 'tijdig' wordt verstaan: op een zodanig moment dat het ander verkeer ruim van tevoren het eigen gedrag kan afstemmen op deze situatie. Na de bocht het richting aangeven beëindigen.

Wordt bij een afbuigende voorrangssituatie het (doorgaande) wegverloop gevolgd, dan is het wenselijk om ter verduidelijking naar het andere verkeer richting aan te geven. Bij het niet volgen van de doorgaande weg en als er in feite sprake is van afslaan, eveneens richting aangeven. Dit echter, afhankelijk van de wegsituatie, zodanig uitvoeren dat voor andere weggebruikers geen onduidelijkheid ontstaat. Reageer tijdig en op juiste manier op signalen van andere bestuurders.

Vertragen, remmen, stoppen

Als de omstandigheden dit eisen, rem op tijd af of stop.

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

Rem niet zonder noodzaak als daardoor gevaar of hinder voor het overige verkeer ontstaat of kan ontstaan.

Deze verplichting betekent ook, dat niet onnodig voorrang verleend moet worden aan niet-voorrangsgerechtigden of dat 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.

Vertraag, rem of stop altijd op een aangepaste wijze en rem niet harder of langer dan noodzakelijk is.

3.4 Oprijden - verlaten

Het oprijden (vanaf het fiets/bromfietspad de doorgaande rijbaan oprijden) en het verlaten (vanaf de doorgaande rijbaan het fiets/bromfietspad oprijden) is een bijzondere manoeuvre.

Vanaf het fiets/bromfietspad de rijbaan oprijden of deze verlaten mag geen gevaar of hinder voor het overige verkeer ontstaan.

De belangrijkste handelingen zijn:

- het kijkgedrag
- het tijdig regelen van de snelheid

■ Oprijden van de rijbaan

Bij het oprijden van de rijbaan is het belangrijk de snelheid van het (snellere)verkeer juist te beoordelen. Probeer de snelheid zo goed mogelijk aan te passen.

Belangen andere weggebruikers

Er mag geen hinder ontstaan voor andere bestuurders.

Haal bij het oprijden van de doorgaande rijbaan of het fiets/bromfietspad niet in. Zo wordt geen ruimte benut waarop een voorligger recht heeft en vermoedelijk ook op heeft geanticipeerd.

Kijkgedrag

Bij het oprijden goed opletten.

Het is belangrijk al in een zo vroeg mogelijk stadium het verkeer op de doorgaande rijbaan te observeren. Zo kan worden vastgesteld of er voldoende ruimte is. Bij het oprijden regelmatig de situatie (schuin) achter de bromfiets observeren. Juist vóór het oprijden van de doorgaande rijbaan bovendien over de linkerschouder kijken om te controleren of er geen voertuig is. Kijken mag niet ontaarden in ongecontroleerd achterom kijken, te vaak of onnodig lang over de schouder kijken. Hierdoor kan ongewenste koersverandering optreden. Bovendien ziet men dan slechter wat er vóór de bromfiets gebeurt.

Voor laten gaan

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

Bij het oprijden van de doorgaande rijbaan zijn de onderlinge snelheidsverschillen vaak groot. Rekening houden met elkaar en het anticiperen spelen dan een nog grotere rol dan anders.

Plaats op de weg/plaats van handeling

Het wisselpunt over de beschikbare lengte benutten.

In één beweging doorgaan van de invoegstrook naar een andere rijstrook dan de meest rechtse, is niet geoorloofd.

(Volg)afstand

Tijdens oprijden voldoende afstand houden.

Houd bij het oprijden of verlaten voldoende afstand.

Snelheid

De snelheid zoveel mogelijk aanpassen aan het verkeer op de doorgaande rijbaan.

Stem de snelheid af op die van voorliggers.

Ook als er geen of nagenoeg geen andere bestuurders naderen, moet de snelheid zo veel mogelijk zijn afgestemd op de snelheid die op deze plaats gebruikelijk is.

Geven van/reageren op signalen

Geef op tijd een teken om vanaf de doorgaande rijbaan het fiets/bromfietspad op te rijden.

Gebruik het richting aangeven nooit als dwangmiddel.

Vertragen, remmen, stoppen

Als de omstandigheden dit eisen, op tijd afremmen en zondig stoppen. Rem niet zonder noodzaak en voorkom dat er gevaar of hinder voor het overige verkeer ontstaat of kan ontstaan.

De wijze van afremmen moet altijd zijn afgestemd op de betreffende situatie.

■ Verlaten van de rijbaan

Bij het verlaten ontstaat er een belangrijk snelheidsverschil tussen de bromfietsbestuurder en bestuurders die de doorgaande rijbaan blijven volgen. Om er voor te zorgen dat die grote snelheidsverschillen niet tot gevaarlijke confrontaties leiden, is er voor de bromfietsbestuurder soms een strook beschikbaar.

Het is belangrijk dat onder normale omstandigheden pas op die strook de snelheid wordt verminderd. Zo kan het verkeer op de doorgaande rijbaan ongehinderd zijn weg vervolgen.

Belangen ander weggebruikers

Er mag geen hinder ontstaan voor andere bestuurders.

Opmerkingen

Als men bij het oprijden of verlaten van de rijbaan of bromfietspad andere bestuurders rechts voorbij rijdt, moet men rekening houden met:

- het wegvallen van de zichthoeken (links gelegen rijstroken)
- het onderlinge snelheidsverschil
- het rijgedrag en de positie van andere bestuurders.

Kijkgedrag

Bij het verlaten goed opletten.

Het is belangrijk zo vroeg mogelijk op de doorgaande rijbaan het verkeer op/bij de uitrijstrook te observeren.

Kijk bij het naderen van de uitrijstrook in de spiegels en/of over de rechterschouder. Zo kan achteropkomend verkeer worden opgemerkt.

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 bromfiets gebeurt.

Voor laten gaan

Bij het verlaten, het verkeer op het fiets/bromfietspad voor laten gaan.

Rekening houden met elkaar en anticiperen is erg belangrijk.

Plaats op de weg/plaats van handeling

De beschikbare strook zoveel mogelijk over de gehele lengte benutten.

Ruim voor het verlaten al in rechter rijstrook gaan rijden en vanuit die positie, na uitvoering van de voorbereidende handelingen (kijken en richting aangeven), de uitrijstrook oprijden.

(Volgafstand houden

Bij het verlaten, voldoende afstand houden.

Juist in deze situatie, waarbij vaak sprake is van snelheidsvermindering, is afstand houden erg belangrijk.

Snelheid

Bij het verlaten, op de uitrijstrook, de snelheid verder aanpassen.

Snelheidsvermindering op de rijbaan is alleen toegestaan als:

- de uitrijstrook onvoldoende gelegenheid biedt (te kort)
- andere omstandigheden eisen de snelheid aan te passen.

In zo'n geval gebeurt dit zo geleidelijk mogelijk, meestal slechts door het verminderen van de gastoevoer.

Geven van/reageren op signalen

Rijdend op de rechterrajstrook, tijdig richting aangeven.

De richtingaanwijzer op het fiets/bromfietspad uitschakelen.

Vertragen, remmen, stoppen

Als de omstandigheden dit vereisen, tijdig afremmen en zonodig stoppen.

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

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

3.5 Inhalen/zijdelings verplaatsen

Inhalen gebeurt door weggebruikers onderling. Obstakels worden niet ingehaald, maar voorbijgegaan. Het rijstrook wisselen gaat over verplaatsingen die niet direct verband houden met manoeuvres als afslaan, oprijden en verlaten. Het wisselen van rijstrook en andere zijdelingse verplaatsingen zijn bijzondere manoeuvres.

Onder obstakels worden o.a. verstaan:

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

Acceleratievermogen en omvang van de bromfiets zorgen ervoor dat inhalen bij bromfietzers meer voorkomt dan bij automobilisten. Ook in situaties waarin obstakels opdoemen, kunnen bromfietzers deze vaak eerder voorbijrijden.

Men moet zich ervan bewust zijn dat het verwachtingspatroon van het overige verkeer vaak niet is afgestemd op de (on)mogelijkheden van bromfietzers! Inhalen/voorbijgaan betekent ook dat soms een ander deel van de rijbaan wordt gebruikt. Hierdoor worden de mogelijkheden voor het overige verkeer beperkter. Er kan gemakkelijk hinder of zelfs gevaar ontstaan.

Een inhaalmanoeuvre mag niet langer duren dan noodzakelijk is. De inhalende bestuurder moet zo snel mogelijk zijn normale plaats op de rijbaan innemen. Inhalen moet in de totale verkeerssituatie mogelijk en verantwoord zijn.

Belangrijke criteria bij de beoordeling daarvan zijn onder andere:

- de wegsituatie: breedte, verharding, toestand wegdek, e.d
- de overzichtelijkheid van de weg of het fiets/bromfietspad
- de eigen zichtbaarheid voor de in te halen en de tegemoetkomende bestuurder(s)
- het vaststellen van de positie van waaruit de inhaalmanoeuvre daadwerkelijk wordt ingezet
- de beschikbare ruimte in verband met ander verkeer, in het bijzonder het verkeer dat rijdt voor het in te halen voertuig.

Inhalen gebeurt links. In bepaalde situaties is rechts inhalen toegestaan of vereist. Rijstrook wisselen of het uitvoeren van andere zijdelingse verplaatsingen zijn handelingen die bijzondere aandacht verdienen. Ze kunnen zowel naar links als rechts voorkomen.

Op rijbanen zonder rijstroken kan men alleen maar zijdelings verplaatsen. Het ontstaan van gevaar of hinder voor ander verkeer is afhankelijk van de grote van de verplaatsing.

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 ervoor zorgen dat de bestuurder van het voertuig dat wordt ingehaald de inhalende bromfiets tijdig kan opmerken.

Dit betekent bijvoorbeeld:

- tijdig de juiste positie op de rijbaan innemen
- oogcontact zoeken met de in te halen bestuurder
- tijdig de eigen rijstrook verlaten
- niet in de 'dode' hoek blijven rijden.

Direct na het inhalen op de normale plaats op de rijbaan of het fiets/bromfietspad gaan rijden.

■ Voorbijgaan

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

■ Rijstrook wisselen

Bij het van rijstrook wisselen is het niet toegestaan een plaats in te nemen waarop een andere bestuurder zich nadrukkelijk heeft voorbereid.

Kijkgedrag

Kijk voor het inhalen of voorbij rijden of dit op een veilige en verantwoorde wijze kan.

Let goed op, vóórdat van rijstrook wordt gewisseld of een andere zijdelingse verplaatsing wordt uitgevoerd.

■ Inhalen

Als er een zijdelingse verplaatsing aan de orde is, tijdig naar voren en/of in de spiegels en over de schouder kijken.

Juist vóór het uitwijken nogmaals eventueel achteropkomende verkeer 'controleren' door bij:

- links inhalen, te kijken in de spiegels en/of over de linkerschouder
- bij rechts inhalen, te kijken in de spiegels en/of over de rechterschouder.

Voordat de normale plaats op de rijbaan weer wordt ingenomen éérst als volgt kijken:

- bij naar rechts gaan, in de spiegels en/of over de rechterschouder
- bij naar links gaan in, de spiegels en/of over de linkerschouder.

Opzij kijken mag niet ontaarden in achterom kijken, te vaak of onnodig lang over de schouder kijken. Hierdoor kan ongewenste koersverandering optreden. Bovendien ziet men niet wat er vóór de bromfiets gebeurt. Tijdens het inhalen o.a. letten op eventuele andere bestuurders die tegelijkertijd inhalen.

■ Voorbijgaan

Kijk bij het voorbijgaan van een obstakel op een zódanig moment dat, als niet voldoende naar links kan worden uitgeweken, nog ruim vóór het obstakel kan worden gestopt. Kijk, voor het weggrijden na zo'n stop, of dat kan zonder gevaar of hinder voor anderen. Kijk naar voren, in de spiegels en/of over de linkerschouder. Let ook op het verkeer rechts naast de bromfiets. Als stoppen niet nodig is, kijk dan even vóór het naar links uitwijken, in de spiegels en/of over de linkerschouder om eventueel inhalend verkeer op te merken.

Kijk bij het weer naar rechts gaan in de spiegels en/of over de schouder.

Kijk tijdig naar voren en/of in de spiegels

Vlak vóór het veranderen van rijstrook of de zijdelingse verplaatsing nogmaals eventueel achteropkomend verkeer 'controleren' door voor:

- het naar links gaan in de spiegels en/of over de linkerschouder te kijken
- het naar rechts gaan in de spiegels en/of over de rechterschouder te kijken.

Als de bromfiets geen spiegels heeft moet een bestuurder verder over zijn schouder kijken.

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

Het over de schouder kijken mag niet onttaarden 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 bromfiets gebeurt.

Voor laten gaan

Als men bij het inhalen/voorbijgaan op het voor het overige verkeer bestemde weggedeelte komt, moet men dat verkeer voor laten gaan. Als rijstrook wordt gewisseld moet het andere verkeer worden voorlaten. De inhalende/voorbijgaande bestuurder moet ook het verkeer dat hem inhaalt voor laten gaan.

■ Voorbijgaan

Als men bij het voorbijgaan moet stoppen, doe dit dan tijdig voor het voorbij te rijden obstakel.

Plaats op de weg/plaats van handeling

Neem vóór, tijdens en na het inhalen/voorbijgaan de juiste plaats op de rijbaan in. Inhalen gebeurt links, maar in sommige gevallen is rechts inhalen toegestaan. Het wisselen van rijstrook of een andere zijdelingse verplaatsing moet vloeiend worden uitgevoerd.

■ Inhalen

Met een juiste plaats op de rijbaan wordt bedoeld; een zodanige plaats dat:

- vóór het inhalen het benodigde weggedeelte over voldoende afstand kan worden overzien. Bij het inhalen van ondoorzichtige voertuigen is het handig om eerst rechts te gaan rijden en langs het in te halen voertuig te kijken naar het wegverloop en eventueel ander verkeer
- men door de bestuurders van (grote) ondoorzichtige voertuigen, voor aanvang van de manoeuvre, kan worden gezien
- de voorgeschreven volgfstand gehandhaafd blijft tot de zijdelingse verplaatsing begint

- na het verplaatsen nog enige tijd rechtuit wordt gereden voordat de achterzijde van het in te halen voertuig wordt bereikt
- er altijd een veilige afstand is tot de ingehaald wordende bestuurder (of voetganger) en het eventuele tegemoetkomende verkeer
- bij het terug naar rechts verplaatsen er altijd een veilige afstand is tot de ingehaalde bestuurder of voetganger.

Hoeveel bij het inhalen moet worden uitgeweken, is afhankelijk van de situatie. Als er een volledige rijstrook beschikbaar is, kies dan de positie iets links van het midden van die rijstrook. Als de weg niet verdeeld is in rijstroken, kies dan een zodanige positie dat er een veilige afstand is tot de rijbaankant (berm).

Houd bij het inhalen van fietsers en bromfietzers rekening met het instabiele karakter van deze voertuigen.

Voer de gehele manoeuvre vloeiend uit.

Enkele belangrijke punten:

- inhalen vanuit een korte tussenafstand maakt afbreken van de manoeuvre onmogelijk
- een zijdelingse verplaatsing het eerst zichtbaar
- breng tegenliggers niet in verwarring door onnodig lang links te blijven rijden.

Wegsituaties waar voertuigen op meer dan twee wielen niet links ingehaald mogen 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 het andere verkeer bestemde rijstrook komt
- Juist in deze situaties kan de inhalende bestuurder met ander verkeer worden geconfronteerd.

Situaties waar het links inhalen van motorvoertuigen op meer dan twee wielen een verhoogd risico met zich mee brengt, zijn o.a.:

- in- en uitritten van parkeerplaatsen (bedrijven, toeristische attracties, natuurgebieden)
- links van de rijrichting gelegen parkeerplaatsen op doorgaande wegen buiten de bebouwde kom, waarop auto's stilstaan
- landbouwverkeer dat een in- of uitrit nadert (boerderijen, weilanden, akkers).
- In deze situaties moet zeer zorgvuldig worden afgewogen of het gezien de omstandigheden verantwoord is om in te halen.

■ Voorbijgaan

Voor 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 aanhouden.

Bij meerdere obstakels op betrekkelijk korte afstand van elkaar, niet onnodig steeds weer naar rechts gaan.

■ rijstrook wisselen

Voer bij een (verplichte) rijstrookwisseling de manoeuvre tijdig uit.

Een verplaatsing over meerdere rijstroken tegelijk is niet toegestaan.

Rij altijd enige tijd rechthoekig voor (opnieuw) van strook te wisselen.

Blijf bij meerdere rijstroken naast elkaar, voor verkeer in dezelfde richting, in een bocht altijd de gekozen rijstrook volgen.

Na de bocht mag, nadat enige tijd rechthoekig is gereden, een andere rijstrook worden gekozen. In flauwe bochten mag hiervan worden afgeweken.

Voer het wisselen van rijstrook of een zijdelingse verplaatsing in vloeiende lijn uit.

Als men achter een ander voertuig rijdt, houdt men voldoende afstand bij het wisselen van rijstrook.

Snelheid

Haal in met een zodanige snelheid dat de duur van de manoeuvre beperkt blijft. Pas bij het voorbijgaan van obstakels de snelheid aan de situatie aan. De snelheid in de eigen rijstrook ook afstemmen op die van voorliggers.

■ 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 manier van rijden wordt namelijk langer dan noodzakelijk gebruik gemaakt van het weggedeelte dat is bestemd voor het overige verkeer. Ook het onnodig lang in de 'dode hoek' blijven rijden vergroot het gevaar dat de ingehaald wordende bestuurder de bromfietser niet opmerkt. Voer, als voorbereiding op de inhaalmanoeuvre en afhankelijk van de situatie, de snelheid op zodra er een mogelijkheid tot inhalen is. Wacht daarmee niet tot er van rijstrook is gewisseld of tot het moment dat de zijdelingse verplaatsing is ingezet. Houdt hierbij steeds voldoende afstand tot het in te halen voertuig. Houdt ook rekening met de snelheid waarmee men rijdt; dit in relatie tot de te bewaren tussenruimte (links en rechts).

Als de tussenruimte beperkter is, rij dan met een lagere snelheid.

Dit geldt in het bijzonder voor bejaarden, kinderen en minder validen op voertuigen met twee wielen. Vaak zijn deze categorieën weggebruikers 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 vermindert, 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 één portierbreedte niet haalbaar is, verlaag dan de snelheid nog meer.

Reageren op overige verkeerstekens

Niet inhalen of rijstrook wisselen als dat verboden is door verkeerstekens.

Houd rekening met andere tekens op borden, zoals bij voetgangersoversteekplaatsen, gevaarlijke kruispunten en bochten.

Respecteer de op het wegdek aangebrachte verkeerstekens.

Bij het voorbijgaan geldt dat soms in strijd met een verkeersteken gehandeld moet worden. Het gaat dan om uitzonderlijke gevallen. Daarbij moet hinder voor anderen tot een minimum worden beperkt.

Bijvoorbeeld: de geparkeerde vrachtauto die staat te lossen naast een doorgetrokken streep.

Geven van/reageren op signalen

Geef richting aan als het inhalen/voorbijgaan een belangrijke zijdelingse verplaatsing met zich meebrengt of van rijstrook wordt gewisseld.

■ Inhalen

Bij het inhalen van een motorvoertuig altijd richting aangeven.

Geef tijdig richting aan nadat is gekeken of er 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.

Begin na het richting aangeven met inhalen.

Of een zijdelingse verplaatsing belangrijk is bepaalt de situatie ter plaatse.

Geef na het inhalen, voor het teruggegaan naar de juiste plaats op de rijbaan, richting aan.

■ Voorbijgaan

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

Geef na het voorbijgaan, voor het teruggegaan naar de juiste plaats op de rijbaan, richting aan.

Beëindig het richting aangeven, zowel bij inhalen als bij voorbijgaan, als de zijdelingse verplaatsing is voltooid.

■ Rijstrook wisselen

Kijk bij een rijstrookwisseling of een andere belangrijke zijdelingse verplaatsing, voor het richting aangeven, of de verplaatsing zonder gevaar of hinder voor andere weggebruikers kan worden uitgevoerd. Geef ruim voordat van rijstrook wordt gewisseld richting aan. Beëindig het richting aangeven zodra de rijstrookwisseling of de andere zijdelingse verplaatsing is voltooid.

Wat als belangrijke zijdelingse verplaatsing moet worden aange-merkt, 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

Als de omstandigheden dit eisen, tijdig afremmen en zondig stoppen.

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

Stem het afremmen altijd op de betreffende situatie af. Rem niet harder dan voor 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:

- uitrit
- inrit
- erf
- overweg
- voetgangersoversteekplaats
- tram-/bushalte
- rotonde.

Wegrijden vanuit een uitrit

Dit is een bijzondere manoeuvre waarbij men het overige verkeer voor moet laten gaan.

Bij deze manoeuvre kan men geconfronteerd worden met:

- verkeer dat van links of rechts nadert (dus ook voetgangers)
- tegemoetkomend, zich links of rechts naast de bromfiets bevindend, of achteropkomend verkeer.

Als wordt weggereden vanuit een situatie die op een uitrit lijkt, dan handelen zoals bij een uitrit.

Belangen andere weggebruikers

Het overige verkeer niet hinderen.

Het is niet belangrijk wáár dit verkeer zich bevindt, vanuit welke richting het nadert of tot welke categorie verkeersdeelnemers het behoort.

Kijkgedrag

Goed letten op van links, rechts en tegemoetkomend verkeer.

Dat geldt ook ten aanzien van het fiets-, voetpad of trottoir. Bij het oprijden van de rijbaan via de spiegels en/of het over de schouder kijken het achteropkomend verkeer observeren.

Voor laten gaan

Het overige verkeer voor laten gaan.

De uitrijdende bestuurder heeft de verplichting om naast voetgangers ook alle bestuurders voor te laten gaan.

Als gelijk met de wegrijdende bestuurder verkeer de uitrit wil inrijden, geldt voor beide bestuurders de (wettelijke) verplichting om elkaar voor te laten gaan. De situatie moet dan in onderling overleg worden opgelost (interactie). Vaak is de juiste oplossing om de uitrijdende bestuurder voor te laten gaan. Dit bevordert de doorstroming en zal het inrijden vergemakkelijken.

Plaats op de weg

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

Maak bij wegrijden de bocht zó, dat in één vloeiende beweging de juiste plaats op de rijbaan of het fiets/bromfietspad wordt ingenomen. Ongeacht de wegsituatie c.q. de ligging van de uitrit ten opzichte van de doorgaande weg.

Rij pas de uitrit uit als het mogelijk is om gelijk door te rijden. Dit geldt niet als het mogelijk is om zich tussen de kruisende verkeersstromen op te stellen.

Snelheid

Het uitrijden van een uitrit gebeurt met een veilige en aangepaste snelheid.

Pas gelijk na het wegrijden de snelheid aan het overige gelijksoortige verkeer aan.

Geven van/reageren op signalen

Geef bij het naar links of rechts uitrijden richting aan voor het oprijden. Zet de richtingaanwijzer uit als de juiste plaats op de rijbaan is ingenomen.

Het inrijden van een inrit

Dit is een bijzondere manoeuvre waarbij men het overige verkeer voor moet laten gaan.

Bij deze manoeuvre kan men geconfronteerd worden met:

- verkeer dat van links of rechts nadert (dus ook voetgangers)
- tegemoetkomend, zich links of rechts naast de bromfiets bevindend, of achteropkomend verkeer.

Als een situatie wordt ingereken die op een inrit lijkt, dan handelen als bij een inrit.

Belangen andere weggebruikers

Het overige verkeer niet hinderen.

Het is niet belangrijk wáár dit verkeer zich bevindt, vanuit welke richting het nadert of tot welke categorie verkeersdeelnemers het behoort.

Kijkgedrag

Goed letten op van links, rechts en tegemoetkomend verkeer.

Dat geldt ook ten aanzien van het fiets-, voetpad of trottoir.

Bij het inrijden via de spiegels en/of het over de schouder kijken het achteropkomend verkeer observeren.

Voor laten gaan

Het overige verkeer voor laten gaan.

De inrijdende bestuurder heeft ook de verplichting om naast voetgangers ook alle bestuurders voor te laten gaan.

Als gelijk met de inrijdende bestuurder verkeer de uitrit wil uitrijden, geldt voor beide bestuurders de (wettelijke) verplichting om elkaar voor te laten gaan. De situatie moet dan in onderling overleg worden opgelost (interactie). Vaak is de juiste oplossing om de uitrijdende bestuurder voor te laten gaan. Dit bevordert de doorstroming en zal het inrijden vergemakkelijken.

Plaats op de weg/plaats van handeling

Sorteer bij het inrijden van de inrit net zo voor als bij het afslaan.

In sommige gevallen is het beter om het voorsorteren achterwege te laten.

Snelheid

Rij met een veilige en aangepaste snelheid een inrit in.

Geven van/reageren op signalen

Geef op tijd richting aan als bij het inrijden van een inrit wordt afgeslagen. Zet direct na het afslaan richtingaanwijzer buiten werking.

Erf

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

Zij hebben slechts een functie voor het verkeer dat zijn bestemming of vertrekpunt binnen dat erf heeft. De eventuele intensiteit van dat verkeer tast deze verblijfsfunctie niet aan. 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 bromfietsen moeten zich in een erf voortdurend bewust zijn van het bijzondere karakter hiervan. De inrichting van een erf moet aan voorwaarden voldoen. Er zijn snelheidsbeperkende voorzieningen zoals drempels, bloembakken of gebruikt men verschillende bestratingsmaterialen. Om het bijzondere karakter van het erf te benadrukken is de wegconstructie aangepast.

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

Bij de ingangen is bord G5 geplaatst. Een onderbord geeft aan wat voor soort erf het is (bijvoorbeeld woonerf - winkelerf). Bij de uitgangen is bord G6 geplaatst. Er zijn ook situaties waarbij de uitgang van een erf op enige afstand van de doorgaande weg ligt. De aansluiting en de doorgaande weg vormen dan een kruispunt.

Belangen andere weggebruikers

Stem de rijstijl af op de speciale functie van het erf en het gedrag van de gebruikers.

Laat andere gebruikers merken dat er rekening met hen wordt gehouden.

Kijkgedrag

Let binnen een erf voortdurend goed op.

Het is belangrijk om zo 'ver' en zo 'breed' mogelijk te kijken. Alleen dán is het mogelijk om, bijvoorbeeld in geval van een plotseling overstekend kind, op de juiste wijze te reageren.

Bij:

- het naderen en oprijden van een kruispunt
- het afslaan
- het uitvoeren van een zijdelingse verplaatsing

Moet men op de wijze kijken als in het betreffende onderdeel is omschreven.

Voorrang/voor laten gaan

Voorrang verlenen aan daarop rechthebbende bestuurders.
De daarop rechthebbende weggebruikers voor laten gaan.

Geef bij het naderen de voorrangsgerechtigde bestuurder het vertrouwen dat hij voorrang krijgt. Stop, om voorrang te verlenen of voor te laten gaan, zo dat andere weggebruikers (ongehinderd) hun weg kunnen vervolgen.

Plaats op de weg/plaats van handeling

Rij zoveel mogelijk rechts.

Dit is afhankelijk van de inrichting van het erf. Neem altijd een plaats op de weg in die naar omstandigheden zo verantwoord mogelijk is.

Snelheid

In een erf moet men stapvoets rijden (max. 15 km/uur).

Dit is een veilige snelheid die is aangepast aan het voetgangersverkeer. Voetgangers mogen de normale voortgang van motorvoertuigen niet belemmeren. Door het juist aanpassen van de snelheid krijgen voetgangers de gelegenheid juist te reageren en bestuurders de mogelijkheid om te reageren op datgene waarmee men wordt geconfronteerd.

Reageren op overige verkeerstekens

Wettelijk voorschrift en verkeerstekens in acht nemen.

Bij het binnenrijden van een erf passeert men bord G5. Het is belangrijk zich te realiseren dat men een bijzonder weggedeelte binnen rijdt. Bestuurders moeten hun gedrag aanpassen.

Geven van /reageren op signalen

Geef op dezelfde manier signalen als buiten het erf.

Houd, door het bijzondere karakter van een erf, extra rekening met signalen van andere bestuurders.

Vertragen, remmen, stoppen

Rem, als dit nodig is, op tijd af of stop.

Overweg

Ongevallen op een overweg zijn meestal ernstig. Nader een overweg dan ook voorzichtig en let extra goed op bij het oversteken.

Houd bij het naderen van een overweg rekening met het verblindende effect van laagstaande zon. Hierdoor kan het rode licht van de overweg geheel onzichtbaar zijn. Bij een overweg moeten Andreaskruisen zijn geplaatst. Dit is belangrijk in verband met de in het RVV opgenomen verplichting het railverkeer voor te laten gaan. Als géén Andreaskruisen geplaatst zijn, wordt de vrije doorgang van het railverkeer geregeld door verkeerslichten, door bevoegde ambtenaren, of door een teken van een treinbegeleider (rode vlag).

Een overweg kan op verschillende manieren beveiligd zijn:

- door een AKI (automatische knipperlichtinstallatie) in combinatie met een belsignaal
- door een AHOB (automatische halve overwegbomen) in combinatie met een bel- en knippersignaal
- door spoorbomen die de overweg helemaal afsluiten (AOB), eveneens voorzien van bel- en knippersignaal.

Men moet zich realiseren dat waarschuwings- en beveiligingsapparatuur defect kan raken.

Een overweg wordt aangeduid met het waarschuwbord model J10 of J11 (aanduiding: overweg met of zonder overwegbomen). Bij overwegen kunnen ook bakens zijn geplaatst. Bepaal, met behulp van het aantal diagonale strepen op die bakens, de afstand tot die overweg: elke streep geeft een afstand van ongeveer 80 m aan.

Belangen andere weggebruikers

Wees bij het naderen en oprijden van een overweg bijzonder voorzichtig. Laat handelingen waardoor gevaar of hinder kan ontstaan achterwege.

Dit geldt in het bijzonder bij aanwezigheid van ander verkeer of op een overweg van bijzondere aard of inrichting (smal, onbeveiligd). Houd bij het naderen van een overweg, vooral in minder overzichtelijke situaties, rekening met al stilstaande voertuigen omdat de overgang gesloten is.

Kijkgedrag

Let bij het naderen van een overweg in een zo vroeg mogelijk stadium goed op.

Stel op tijd vast, welk soort overweg wordt genaderd door gebruik te maken van de aanwezige tekens e.d.

Kijk vóór het oprijden van een overweg goed naar links en naar rechts om er zeker van te zijn dat er geen trein in aantocht is.

Let goed op dat er geen trein van de andere kant nadert als een trein is gepasseerd.

Plaats op de weg/plaats van handeling

Stoppen op een overweg is verboden. Rij een overweg alleen op als deze vrij is en er kan worden doorgereden.

Dit geldt vooral als er na de overweg een kruispunt is of bij een file.

Snelheid

Nader een overweg en rij een overweg op met aangepaste snelheid.

Aanpassen van de snelheid houdt o.a. verband met:

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

Reageren op verkeerslichten en aanwijzingen

Geef gevolg aan verkeerslichten en aanwijzingen van bevoegde personen.

Bij automatische halve overwegbomen (AHOB) gaat het rode licht pas uit als de spoorbomen geheel omhoog zijn. Men mag pas weggrijden als de spoorbomen geheel omhoog zijn en de rode knipperlichten zijn gedoofd. In andere situaties moet het rode licht zijn gedoofd voordat men de overweg mag oprijden. Als de knipperlichtinstallatie buiten werking is moet men extra goed opletten.

Een geel knipperlicht (met of zonder pijl) duidt op een gevaarlijk punt. Let dan extra goed op. Een begeleider geeft een stopteken 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

Geef gevolg aan tekens die een gebod of verbod inhouden.

Houd ook rekening met andere verkeerstekens, bijv. die met een waarschuwend karakter. Elke bewaakte overweg is voorzien van een belsignaal. Hiermee wordt ingeval van atmosferische storingen, dichte mist e.d., de bestuurder extra geattendeerd op de aanwezigheid van een overweg.

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

Rem op tijd af of stop als de omstandigheden dit eisen.

Rem niet zonder noodzaak als daardoor gevaar of hinder voor het overige verkeer ontstaat of kan ontstaan.

Als men afremt moet men zich steeds bewust zijn van het bijzondere karakter van een overweg.

Door te laat of niet op juiste wijze te remmen kunnen er ongewenste of gevaarlijke situaties ontstaan.

Voetgangersoversteekplaats

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 een gehandicaptenvoertuig.

Bij een voetgangersoversteekplaats die uit zogenaamde 'zebramarkeringen' bestaat, is vaak bord L2 geplaatst. Als vooraanduiding gebruikt men vaak bord J22.

Er zijn ook oversteekplaatsen gemarkeerd door kanalisatiestrepen en al dan niet voorzien van verkeerslichten. De bestuurders moeten hun weggedrag ook op deze situatie afstemmen. Voetgangers en de bestuurders van een gehandicaptenvoertuig zijn niet verplicht van de oversteekplaats gebruik te maken. Als zij wel gebruik maken van een voetgangersoversteekplaats profiteren zij van de beschermende werking. Als een voetganger of een bestuurder van een gehandicaptenvoertuig bij het oversteken gebruik maakt van een oversteekplaats waar een geel knipperlicht in werking is, moet deze naderende weggebruikers ongehinderd voor laten gaan.

Belangen andere weggebruikers

Een voetgangersoversteekplaats voorzichtig naderen.

Geef voetgangers en/of bestuurders van een gehandicaptenvoertuig die van die oversteekplaats gebruik (willen) maken de indruk dat hun aanwezigheid is opgemerkt en dat met hen rekening wordt gehouden. Dergelijk rijgedrag attendeert ook achteropkomende bestuurders op de aanwezigheid van een voetgangersoversteekplaats, waardoor ook zij tijdig hun rijwijze kunnen aanpassen. Rij nooit vlak voor of vlak achter een persoon langs die gebruik maakt van een voetgangersoversteekplaats. Voer sommige handelingen op of nabij een voetgangersoversteekplaats extra voorzichtig uit.

Rij een voertuig, waarvan de bestuurder is gestopt vóór een oversteekplaats om een andere reden dan voetgangers voor te laten gaan, slechts met grote voorzichtigheid voorbij. Stem de snelheid en het kijkgedrag daar op af.

Kijkgedrag

Let bij het naderen van een de voetgangersoversteekplaats goed op.

Zorg ervoor dat in combinatie met de aangepaste snelheid op tijd kan worden gestopt. Let goed op voetgangers en bestuurders van een gehandicaptenvoertuig die zich op korte afstand van de voetgangersoversteekplaats bevinden. Leid uit hun gedrag en de manier van kijken af of zij van plan zijn daar over te steken.

Voor laten gaan

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

Met deze twee groepen bedoelt men: de weggebruikers die staan te wachten om te kunnen oversteken.

Snelheid

Nader een voetgangersoversteekplaats met matige snelheid.

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

Het is hierbij belangrijk dat door de manier waarop 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

Geef gevolg aan verkeerslichten bij voetgangers- en andere oversteekplaatsen en het stopteken van een verkeersbrigadier.

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

Vertragen, remmen, stoppen

Rem op tijd af of stop als de omstandigheden dit eisen.

Rem niet zonder noodzaak als daardoor gevaar of hinder voor het overige verkeer ontstaat of kan ontstaan. Bij een voetgangersoversteekplaats is een aangepaste manier van remmen belangrijk.

Daardoor ontstaat bij de overstekende weggebruiker het vertrouwen dat hij ook werkelijk veilig kan oversteken. Waar voetgangers en/of bestuurders van een gehandicaptervoertuig bezig zijn met oversteken is het extra belangrijk rekening te houden met weg- en weersomstandigheden. Zo kan het achteropkomend verkeer op tijd reageren.

Tram-/bushalte

Een tram-/bushalte is aangelegd om passagiers veilig in- en uit te laten stappen.

Bij een halteplaats is bord L3 (tram/bushalte) geplaatst. Een tram-/bushalte kan rechts langs de rijbaan of langs een verkeersheuvel 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 de oorzaak van gevaarlijke situaties.

Belangen andere weggebruikers

Houd bij het voorbijrijden van een tram-/bushalte, vooral bij grotere concentraties wachtende mensen, rekening met (onverwachte) situaties.

Stem de rijwijze af op de wegsituatie. Zo lopen in-/uitstappende passagiers vaak onoplettend de rijbaan op en kunnen kinderen en bejaarden, vooral bij grote drukte en weinig ruimte, gemakkelijk van het voetpad of trottoir stappen of vallen. Houd rekening met de mogelijkheid dat passagiers plotseling vóór of achter tram of bus de weg oplopen bij het in- of uitstappen.

Kijkgedrag

Let goed op bij het naderen/voorbijrijden van een tram-/bushalte.

Dit geldt in het bijzonder bij smallere rijbanen en/of minder grote opstelruimten voor wachtende personen.

Let extra goed op in-/uitstappende passagiers als een tram, bus of ander voertuig bij een halteplaats stilstaat. Door allerlei oorzaken is hun aandacht vaak op andere zaken gericht dan het verkeer. Dit en andere factoren, zoals gehaast gedrag e.d., leidt vaak tot gevaarlijke situaties. Wees ook bedachtzaam op het weggrijden van tram of bus. Let extra goed op het achteropkomend verkeer.

Voor laten gaan

Geef bij het voorbijrijden van een stilstaande tram of bus passagiers gelegenheid in- of uit te stappen.

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

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

De bestuurder van de bus moet ongehinderd kunnen wegrijden.

Houd rekening met de omvang van de bus en de voor dit voertuig benodigde ruimte.

Plaats op de weg/plaats van handeling

Laat bij het voorbijrijden van een tram-/bushalte waar mensen wachten voldoende tussenruimte.

Snelheid

Pas de snelheid aan bij het naderen van een halte waar een tram of bus stilstaat en/of mensen staan te wachten.

Rij met een lagere snelheid als de tussenruimte kleiner is.

Geven van/reageren op signalen

Juist reageren op de richtingaanwijzer van de wegrijdende bus.

Ook het uitgaan van de remlichten van de autobus is vaak een teken dat de bestuurder van plan is weg te rijden.

Vertragen, remmen, stoppen

Rem op tijd af en stop als de omstandigheden dit eisen.

Rem niet zonder noodzaak als daardoor gevaar of hinder voor het overige verkeer ontstaat of kan ontstaan. Door op tijd te reageren wordt ook het achteropkomend verkeer op tijd geïnformeerd.

Rotonde

Een rotonde is een knooppunt van wegen waarop het verkeer in een rondgaande beweging verwerkt wordt.

Bij sommige rotondes is bord D1 van bijlage 1 van het RWV 1990 geplaatst,

In theorie zijn op een rotonde tegenliggers uitgesloten.

Op rotondes die niet zijn aangeduid met bord D1 zijn de wettelijke uitzonderingsbepalingen niet van toepassing.

Vaak worden complexe kruispunten vervangen door rotondes om een vlottere afwikkeling van het verkeer mogelijk te maken.

Ook reconstrueert men kruispunten tot minirotondes. Dit uit snelheidsbeperkend oogpunt, waardoor de veiligheid ter plaatse wordt vergroot.

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

Belangen andere weggebruikers

Veroorzaak geen gevaar of meer dan noodzakelijke hinder voor andere weggebruikers.

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

Kijkgedrag

Let bij het naderen, oprijden, berijden en verlaten van de rotonde goed op.

Op een rotonde moet een groot aantal verschillende handelingen, vaak kort na elkaar, worden uitgevoerd. Daarbij zijn meestal andere weggebruikers betrokken. Daarom is het belangrijk dat bestuurders voortdurend alert zijn op veranderende verkeerssituaties.

■ Naderen

Stel bij nadering van een rotonde zo vroeg mogelijk vast:

- de aard van de rotonde (de aanwezigheid van verkeerstekens e.d.)
- of de rotonde door ander verkeer genaderd of bereden wordt
- de algehele situatie op en nabij de rotonde (soort en toestand wegdek, uitzicht, bijzondere omstandigheden e.d.).

Let op de situatie achter de bromfiets. Kijk vlak voor het oprijden van de rotonde naar voren en naar links om de rotonde veilig op te kunnen rijden. Stem, als bord B6 is geplaatst, het kijkgedrag nóg nadrukkelijker op de situatie af.

■ Orijden

Het is belangrijk te weten wat er kort voor en vooral ook achter de bromfiets gebeurt. Dus: observeer het overige verkeer door naar voren en naar links te kijken en let op het achterliggende verkeer. Stem bij bord B6 het kijkgedrag nog nadrukkelijker op die situatie af.

■ Op de rotonde

Kijk bij het verplaatsen naar een andere rijstrook of andere bestuurders niet gehinderd worden. Vooral in die situaties is het belangrijk dat het weggedeelte achter en naast de bromfiets wordt gecontroleerd.

■ Bij het verlaten

Observeer het eventuele verkeer rechts naast de bromfiets door over de rechterschouder en, als deze aanwezig zijn, in de spiegel(s) en te kijken.

Let extra op aandacht op bij fietsstroken, fietspaden en voetpaden.

Voorrang/voor laten gaan

Voor het oprijden van en bij het rijden op een rotonde moet aan de wettelijke voorrangs-verplichting worden voldaan.

Laat bij het verlaten van de rotonde het verkeer dat de rotonde blijft volgen voor gaan. Denk ook aan het verkeer op een vrijliggend fietspad.

Plaats op de weg/plaats van handeling

De rijrichting en de verkeersintensiteit zijn bepalend voor de plaats op de rijbaan.

Alleen zo wordt een optimale verkeersafwikkeling gerealiseerd. Rij zoveel mogelijk in het midden van de rijstrook. Let wel goed op pijlen en andere ongerechtigheden op het wegdek.

Snelheid

Regel de snelheid zó dat alle handelingen op een veilige wijze kunnen worden uitgevoerd.

Stem de snelheid, waarmee de rotonde wordt genaderd en opgereden nóg nadrukkelijker op de situatie af als bord B6 is geplaatst.

Reageren op verkeerslichten en aanwijzingen

Reageer op de juiste manier op verkeerslichten.

Wees extra voorzichtig bij verkeerslichten waarvan het gele licht knippert.

Reageren op overige verkeerstekens

Volg tekens op het wegdek en/of andere verkeerstekens die een gebod of verbod inhouden op.

Ga zo vroeg mogelijk de juiste rijstrook volgen als de rijbaan van de toeleidende weg naar de rotonde is verdeeld in rijstroken met daarin pijlen. Dit is ook afhankelijk van de richting die gevolgd moet worden.

Volg ook op de rotonde steeds die rijstrook waarin de pijlen overeenstemmen met de gekozen richting.

Het geven van/reageren op signalen

Geef bij het veranderen van rijstrook en bij het verlaten van een rotonde op tijd richting aan.

Bij het gebruik van een richtingaanwijzer moet deze worden uitgezet zodra men van rijstrook is veranderd of zodra er is afgeslagen.

Geef bij het naderen van een rotonde naar rechts richting aan als men de rotonde bij de eerste afslag wil verlaten.

Geef op de toeleidende weg naar links richting aan als men de rotonde driekwart rond wil.

Op de rotonde kan de richtingaanwijzer uitgezet worden. Het kan zinvol zijn deze aan te laten ter bevordering van de duidelijkheid naar andere weggebruikers.

Houd bij het naderen van en het rijden op een rotonde rekening met de door andere bestuurders aangegeven richting.

Vertragen, remmen, stoppen

Rem op tijd af of stop als de omstandigheden dit eisen.

Rem niet zonder noodzaak als daardoor gevaar of hinder voor het overige verkeer ontstaat of kan ontstaan.

Rem altijd af op een manier die is afgestemd op de situatie.

3.7 Uitvoering bijzondere verrichtingen

Bij de beoordeling van dit onderdeel worden het op- en afstappen, het tot stilstand komen en daarna weer wegrijden op een helling, alsmede de voorbereidings- en controlehandelingen betrokken.

Fouten in de bediening van het voertuig vallen bij dit onderwerp onder 'voertuigbeheersing'. Bij de beoordeling van de voorbereidings- en controlehandelingen is controle BRAVO-A bepalend. Aan de hand van de daar omschreven kennis wordt per onderdeel één vraag gesteld. In plaats van het stellen van een vraag kan de kandidaat ook worden verzocht een aantal onderdelen c.q. mechanismen aan te wijzen of te bedienen.

Indien de kandidaat in het examen verkeersdeelneming handelingen verkeerd doet die bij de bijzondere verrichtingen staan vermeld (te weten: het onvoldoende uitvoeren van de hellingproef in het parcours, het gebruik van de standaard en/of het op- en afstappen) kan dat alsnog leiden tot een onvoldoende beoordeling van het examen.

Bij de beoordeling betreft de examinerator nadrukkelijk de ernst van het foutieve gedrag. Hij weegt daarbij de voertuigbeheersing af tegen het totaalbeeld dat hij van de kandidaat heeft.

In zijn overweging neemt hij tevens mee het gevaar of de hinder die is ontstaan ten gevolge van dit foutieve gedrag.

Indien bij het voldoende uitvoeren van de bijzondere verrichtingen in één blok, tijdens de verkeersdeelneming zaken verkeerd zijn gegaan die bij de bijzondere verrichtingen staan vermeld, zoals de 'hellingproef' in het parcours, het gebruik van de standaard en het op- en afstappen, dan kan dit alsnog leiden tot een onvoldoende beoordeling van de bijzondere verrichtingen.

Bij de beoordeling wordt nadrukkelijk de ernst van het foutieve gedrag betrokken waarbij voertuigbeheersing en/of gevaar of hinder duidelijk ten opzichte van het totaalbeeld van de kandidaat word(en) afgewogen.

Vorbereidings- en controlehandelingen

Bepalend hierbij is de controle BRAVO-A. Aan de hand van de omschreven kennis wordt per onderdeel één vraag gesteld.

In plaats van het stellen van een vraag kan de kandidaat ook worden verzocht een aantal onderdelen c.q. mechanismen aan te wijzen of te bedienen.

Controle (BRAVO-A)

Men controleert de:

- B banden (profiel, spanning en ventiel)
 - R remmen (remvloeistof, afstelling en technische staat)
 - A aandrijving (ketting/tandriem) cardan
 - V verlichting (werking)
 - O olie (niveau)
- en
- A algemene zaken (accu, vering, koeling, bedieningsorganen).

■ Manier van uitvoering

Vorbereidings- en controlehandelingen (BRAVO-A)

Controle van de banden:– de profilerings van de hoofdgroeven van de band. Het profiel moet over de gehele omtrek van het loopvlak aanwezig zijn. De profilerings van een band zorgt primair voor de waterafvoer en draagt mede zorg voor de rechtuit-stabiliteit en de stuureigenschappen

- de profilerings op zaken die er niet in thuis horen (steentjes, metalen deeltjes) en verwijder deze zonnodig
- op scheuren of barsten in de band
- het slijtagepatroon: dit moet regelmatig zijn. Een onregelmatig slijtagepatroon kan wijzen op onbalans, versleten schokdempers of een slechte spring van de wielen
- de (bromfiets)banden. Als de banden nieuw zijn, moet men hiermee rekening houden. Nieuwe banden mogen de eerste tijd namelijk niet tot het uiterste worden belast bij het rijden vanwege een zekere gladheid, waardoor het contact band-wegdek nog niet optimaal is.

■ Wat men moet weten over bandenspanning

- een juiste bandenspanning is van essentieel belang voor de rijeigenschappen en wegligging van de bromfiets
- een te lage bandenspanning heeft een nadelige invloed op de wegligging en versnelt de slijtage. Bovendien neemt door een verhoogde rolweerstand van de band het brandstofverbruik toe
- een wat hogere bandenspanning dan voorgeschreven is niet gevaarlijk, hooguit wat minder comfortabel
- de bandenspanning moet gecontroleerd worden wanneer de banden koud zijn

■ Wat men moet weten over de remmen

- onderdelen van de reminrichting mogen geen inwendige of uitwendige lekkage of beschadiging vertonen
- remslangen mogen niet ernstig zijn misvormd, niet langs andere voertuigdelen schuren en geen zodanige beschadigingen vertonen dat het wapeningsmateriaal zichtbaar is
- wielen die zijn voorzien van een trommelrem, moeten in onberemde toestand in beide richtingen kunnen draaien zonder dat de remvoering aanloopt
- de remvoering van wielen met een schijfrem mag in onberemde toestand in beide richtingen enigszins slepen
- als de bromfiets een trommelrem heeft die wordt bediend met een remkabel, moet de bestuurder de kabel controleren op rafels, zowel bij de hendel als onderaan bij de bevestiging aan de trommel
- het rempedaal en de remhendel mogen niet zo'n slag maken, dat het pedaal of de hendel tot een aanslag kunnen worden ingetrapt of ingedrukt
- in de reservoirs van het hydraulisch remsysteem moet voldoende remvloeistof aanwezig zijn. Het zakken van het remvloeistofniveau hoeft niet te betekenen dat de reminrichting defect is. Meestal houdt het verband met het slijten van de remblokjes. Bij verlaagd remvloeistofniveau moet de bestuurder uiteraard wel goed kijken of er geen lekkages zijn. Het zonder meer bijvullen van remvloeistof lost niets op, niet doen dus.

■ Wat men moet weten over aandrijving (ketting/tandriem)

- tijdens het gebruik rekt de ketting uit; hij wordt dus langer. Daarom moet de ketting regelmatig worden gespannen
- de kettingspanning wordt gemeten in het midden tussen beide tandwielen aan de onderste omloop van de ketting. Op deze plaats mag de ketting enige speling vertonen (zie het instructieboekje)
- kettingen hebben regelmatig onderhoud nodig. Zeker na een lange rit in de regen dient een ketting gesmeerd te worden. Hoe en waarmee is terug te vinden in het instructieboekje
- bij het smeren van de ketting moet ervoor gezorgd worden dat het vet niet op de band terecht komt. Hierdoor kunnen gevaarlijke situaties ontstaan
- een cardanaandrijving controleren op olie lekkage eventueel speling en bevestiging
- een getande aandrijfriem heeft over het algemeen geen bijzonder onderhoud nodig. De spanning dient voldoende te zijn om te voorkomen dat de riem over de tanden van de riemschijf glijdt.

■ Men moet van de verlichting kunnen aanwijzen, bedienen en (zelfstandig) controleren

- groot licht
- dimlicht
- richtingaanwijzers
- achterlicht
- kentekenplaatverlichting
- remlicht, dat moet werken bij de bediening van de voor- en achterrem
- claxon of bel

■ Wat men moet weten over de olie

- als de bromfiets onvoldoende met olie is gevuld, kan deze vast lopen waardoor er . een gevaarlijke situatie kan ontstaan
- in het algemeen moet het oliepeil gecontroleerd worden bij een 'koude motor' of bij een warme motor die tenminste enkele minuten geleden is uitgezet. Er zijn echter bromfietsen waarbij het oliepeil gecontroleerd moet worden nádat de motor even heeft gedraaid (Dry-Sump smering). Bij het peilen van het olieniveau moet de motor conform het instructieboekje zijn geplaatst
- vaak alleen transmissie-olie daar het meestal tweetakten betreft
- het oliepeil wordt gecontroleerd met een peilstok. Ook is het mogelijk dat een venstertje aanwezig is, waardoor te zien is of er nog voldoende olie in de motor aanwezig is
- na het bijvullen van olie mag het streepje niet boven 'maximum' komen

■ Wat de kandidaat in het algemeen moet weten over de bromfiets

- de accu van de bromfiets moet deugdelijk zijn bevestigd en de bedrading moet goed zijn geïsoleerd
- de bestuurder moet de keerringen van de voorvering (telescoop) op eventuele lekkage controleren
- bij de meeste bromfietsen is de voorspanning van de achterwielvering aan te passen aan de belasting. Dit is zeker aanbevolen bij het rijden met 'zware belasting' (bagage/ passagier), en wel door de vering 'op te schroeven'
- controle brandstof (hoeveelheid, vulopening en stand brandstofkraan)
- als de bromfiets is voorzien van een vloeistofkoelsysteem, moet de bestuurder wekelijks controleren of er nog voldoende koel vloeistof in het reservoir aanwezig is. Op het reservoir is het minimale en maximale niveau met merkstreepjes aangeduid
- men moet bekend zijn met de positie/functie van de diverse bedieningsorganen, controlelampjes, meters en schakelaars, voor zover die hiervoor nog niet aan de orde zijn geweest (zoals noodstopknop, temperatuurmeter, groot licht controlelampje, enzovoort).

4 Toepassing

Inleiding

Het bromfiets praktijkexamen is een nieuw examen. Dit examen moet te verwachten effect opleveren t.a.v. de huidige situatie waarbij er geen examen en nauwelijks opleiding wordt gevolgd door de aspirant bromfietser.

Echter het voert te ver om voor deze groep bestuurders dezelfde eisen te stellen aan hun rijvaardigheid zoals dat bij bijvoorbeeld motorrijders gebeurt.

Het bromfietsexamen wordt genormeerd op een niveau dat beduidend lager ligt dan het niveau waarop bij het motorexamen genormeerd wordt.

Het onderwerp voorbereidings- en controlehandelingen zal geen doorslaggevende invloed op de examenuitslag hebben.

Uitgangspunten beoordelingscriteria

De bromfietser zal tenminste een veilige en sociale verkeerdeelnemer moeten zijn waarbij hij zijn voertuig in normale situaties beheerst.

Hij zal gevaarlijke omstandigheden moeten herkennen en risicovol gedrag van andere verkeersdeelnemers moeten kunnen inschatten. Ook zal hij inzicht moeten tonen over het risico dat zij eigen gedrag met zich mee brengt of kan brengen.

Het naleven van de verkeersregels maakt onderdeel uit van de beoordeling. Het aanpassen van de snelheid en het kiezen van de juiste plaats op de weg mogen geen structurele afwijkingen vertonen. Incidenteel afwijkend gedrag zal niet uitsluitend de uitslag kunnen bepalen. Het zal dus niet voorkomen dat een kandidaat een onvoldoende scoort indien hij een enkele maal een overtreding begaat of niet juist kijkt. Hierop is het veroorzaken van een ongeval een uitzondering.

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 examiner 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 de examiner 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.

Bij het bromfietsexamen is het principe van het benoemen van essentiële onderwerpen van beoordeling losgelaten. Het examen is teruggebracht naar het beoordelen van een klein aantal kernvaardigheden. Hierbij blijft de rijprocedure de basis van de beoordeling.

In de examentechische toepassing zijn een aantal zaken beschreven die van belang zijn voor het bromfiets rijden. Daarnaast zijn er vijf kernvaardigheden benoemd die van belang zijn voor een veilig en sociaal weggedrag. Deze kernvaardigheden worden integraal beoordeeld. Ze kunnen dus in verschillende examenonderdelen en onderwerpen van beoordeling voorkomen waarna ze integraal beoordeeld worden.

Indien één van de volgende kernvaardigheden als onvoldoende beoordeeld wordt is het examen onvoldoende.

■ **Beheersing van het voertuig**

Hierbij gaat het er om dat de kandidaat in algemene zin de bromfiets voldoende onder controle heeft. Het op de juiste wijze kunnen remmen en het kunnen vinden en bewaren van balans zijn hierin de belangrijkste elementen.

■ **Veiligheid in acht nemen**

Het aanpassen van de snelheid aan de beschikbare ruimte en uitzicht is belangrijk. Het effectief kijken is hierbij ook van belang. Ook het gedrag aanpassen aan onverwachte of onjuiste gedragingen van andere weggebruikers is belangrijk

■ Ruimtekussen in stand houden

Het rondom de bromfiets voldoende ruimte houden is belangrijk. Dit kan gebeuren door het aanpassen van de snelheid en het kiezen van een juiste plaats op de weg. Het voldoende vooruit kijken en tijdig reageren is daarbij een must.

■ Sociaal rijgedrag

Rekening houden met andere weggebruikers is een van de belangrijke vaardigheden die hoort bij een goede bestuurder. Met name zwakkere weggebruikers vragen bijzondere aandacht.

■ Opvolgen verkeersregels

Van belang is dat in het bijzonder de regels die te maken hebben met de interactie met andere weggebruikers gerespecteerd worden. Denk hierbij aan het voorrang verlenen / voor laten gaan.

Indien het examen onvoldoende is zal de examinerator vanuit deze vijf kernvaardigheden een vertaalslag maken naar de examenonderdelen en onderwerpen van beoordeling. In de beoordelingsmatrix geeft hij aan welke examenonderdelen en onderwerpen van beoordeling hierdoor als onvoldoende worden aangevinkt.

Toepassing hoofdstuk 1

De in dit hoofdstuk opgenomen omschrijvingen zijn mede van toepassing op alle in hoofdstuk 3 opgenomen examenonderdelen. Met name het instabiele karakter van de bromfiets en de hoge kwetsbaarheid van de berijder geven extra gewicht aan de belangrijkheid hoofdstuk 1.

Onderscheid wordt gemaakt tussen de bediening en de beheersing van het voertuig. Bij de technische bediening gaat het puur om de wijze of het moment waarop de bedieningsorganen worden gebruikt. Bij de beheersing van het voertuig staat de controle van de bestuurder over het voertuig centraal.

Fouten bij de bediening van koppeling, schakelmechanisme, gastoevoer en remmen zullen normaliter structureel aan de orde moeten zijn en concreet invloed moeten hebben op de voertuigbeheersing, om als verwijtbaar aangemerkt te kunnen worden.

■ Beheersing van het voertuig

Onvoldoende voertuigbeheersing is slechts aan de orde wanneer de kandidaat bij meer onderdelen dit gedrag vertoont. Of wanneer dit structureel in het zelfde onderdeel voorkomt.

Dit op het gebied van:

- bediening
- stuurgedrag
- balans.

■ Bediening

Bij onvoldoende beheersing van de bromfiets gaat het niet alleen om de kandidaat die bij de bediening van koppeling, schakelmechanisme, gastoevoer of remmen fouten maakt. Het gaat om degene die, als gevolg van een slechte bediening, het voertuig onvoldoende onder controle heeft.

Onvoldoende bediening in relatie tot voertuigbeheersing zal moeten blijken uit een ernstige verstoring van de balans van de bromfiets en/of berijder. Ook kan het zijn dat andere, 'niet' voertuigtechnische handelingen, verkeerd worden uitgevoerd, b.v. indien de kandidaat door het te laat terugschakelen of koppelen- bochten bij het afslaan niet vloeiend kan rijden. Het gaat hierbij niet om enkele, op zichzelf staande incidenten, maar om het structureel afwezig zijn van de

basisvaardigheden op het gebied van de bediening. Dit leidt door- gaans in relatie tot examenonderdelen tevens tot ander verwijtbaar gedrag.

Een dergelijk slechte bediening zal vaak in uiteenlopende situaties (dus bij verschillende examenonderdelen) aan de orde zijn. Ingeval van onvoldoende voertuigbeheersing worden, naast het onderwerp beheersing voertuig, tevens de aan de orde geweest zijnde fouten met betrekking tot de technische bediening genoteerd op het USF. Ook wordt het andere verwijtbare gedrag opgevoerd.

■ **Stuurgedrag**

Onvoldoende stuurvastheid zal tijdens het examen uit meerdere 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 vloeiende lijn uitgevoerd. Tevens kan het bij de niet-stuurvaste kandidaat voorkomen dat de bromfiets tijdens het in de spiegels of over de schouder kijken, dan wel bij de (technische) bediening, uit de koers loopt. Ingeval van onvoldoende stuurvast- heid worden naast voertuigbeheersing tevens de foutief uitgevoerde 'stuurgedragingen' vermeld.

Vanwege het structurele karakter dat bij onvoldoende voertuigbe- heersing aanwezig is, zal dat gedrag vaak bij meerdere examenon- derdelen voorkomen.

■ **Balans**

Met name bij het wegrijden en langzaam rijden kan het onvol- doende bewaren van het evenwicht aan de orde zijn, maar ook tijdens de verkeersdeelname is het bewaren van de balans essen- tieel. Onvoldoende balans gaat veelal gepaard met foutief stuur- gedrag en/of de bediening van het voertuig. Het onvoldoende bewaren van de balans wordt genoteerd onder 'voertuigbeheersing'.

Ook hier geldt dat bij het onvoldoende bewaren van de balans, tevens de aan de orde geweest zijnde fouten met betrekking tot de technische bediening en ander verwijtbaar gedrag bij de in het geding zijnde onderwerpen worden vermeld op het USF.

Toepassing hoofdstuk 2

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

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 valt dan onder een daarop betrekking hebbend onderwerp.

■ Aangepast en besluitvaardig gedrag

Hierbij gaat het om twee verschillende rijkenmerken: aangepast en besluitvaardig 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 zich immers voortdurend.

Steeds moet de snelheid zijn afgestemd op de actuele verkeers- en of wegsituatie.

Ook het bij geen (of weinig) verkeersaanbod rijden met een snelheid die niet overeenstemt met die welke in die situatie gebruikelijk is, betekent onvoldoende aangepast rijgedrag.

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.

Het gaat bij aangepast gedrag niet om de kandidaat die met te hoge snelheid rijdt. Zulk gedrag ressorteert onder het onderwerp snelheid.

Behalve over aangepast gedrag, moet de kandidaat ook over een zekere besluitvaardigheid beschikken. Uit het hele rijgedrag moet een bepaalde zekerheid blijken, die erop gericht is de verkeersveiligheid positief te beïnvloeden.

De niet-besluitvaardige kandidaat twijfelt regelmatig of bepaalde handelingen nu wel of niet moeten worden uitgevoerd. Vervolgens wordt vaak op een totaal verkeerd moment een manoeuvre ingezet. Dergelijk gedrag zal dan ook dikwijls leiden tot concreet verwijtbaar ander gedrag. Het gehéle rijbeeld moet de examiner 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 er van onvoldoende aangepast of niet voldoende besluitvaardig gedrag sprake is, betekent dit een onvoldoende examen. Op het USF worden, behalve aangepast/besluitvaardig, tevens die onderwerpen genoteerd waaronder ander, concreet verwijtbaar gedrag thuis hoort.

■ Belangen andere weggebruikers

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

De kandidaat zal het als vanzelfsprekend moeten beschouwen dat het opvolgen van verkeersregels alléén, niet voldoende 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. Zo zal, óók indien bepaalde weg- of verkeerssituaties als ongewoon kunnen worden ervaren, tóch 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 WW 1994. In tegenstelling tot hoofdstuk 2, dat een algemene strekking heeft, is het onderwerp. 'Belangen andere weggebruikers' uit hoofdstuk 3 steeds nadrukkelijk afgestemd op het betreffende onderdeel.

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.

3.1 Wegrijden

Bij de beoordeling van dit onderdeel wordt slechts het wegrijden na een stop buiten het verkeer (vanuit parkeerstand) betrokken.

Bij het vanaf een parkeerterrein de rijbaan oprijden, wordt gehandeld conform 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 bijvoorbeeld aan de orde als na een stop buiten het verkeer op een zodanige wijze wordt gekeken, dat niet alle achteropkomende verkeer kan worden opgemerkt. Het goed kunnen observeren van het eventuele achteropkomende verkeer is mede afhankelijk van onder andere weg-, weersituatie en/of verkeersdrukke. Afhankelijk van de omstandigheden kan een en ander aanleiding zijn om bepaalde nuanceringen aan te brengen in de beoordeling.

Als het kijkgedrag van de kandidaat zodanig is dat deze gezien kan hebben dat geen ander verkeer nadert, behoeft het controlerend kijken tijdens het wegrijden niet meer nadrukkelijk te worden vereist.

■ Voor laten gaan

Bij de beoordeling van het wegrijden na een stop in het verkeer, zoals het optrekken bij een verkeerslicht of na het voorrang verlenen, wordt dit onderwerp buiten beschouwing gelaten. 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 weggebruikers, dan is 'belangen andere weggebruikers' aan de orde.

3.2 Rijden op rechte weggedeelten en het volgen van bochten

■ Plaats op de weg

Zoveel mogelijk recht houden.

De concrete situatie ter plaatse en de eigenschappen van de bromfiets bepalen wat onder 'zoveel mogelijk rechts' wordt verstaan.

Het uitwijken zal voornamelijk bij het tegemoetkomen van andere bestuurders aan de orde zijn. Bij het ingehaald worden is de inhalende bestuurder immers de initiatief nemende partij.

Bij beide manoeuvres dient de kandidaat ervoor te zorgen dat er een voldoende veilige (zijdelingse) afstand tussen hem en het tegemoetkomende en inhalend voertuig blijft.

Onnodig uitwijken waardoor anderen als het ware worden uitgenodigd om in te halen, moet als onjuist gedrag worden beschouwd.

Het enkele malen niet aanhouden van de juiste plaats op de rijbaan heeft nauwelijks invloed op de beoordeling, tenzij er een gevaarlijke situatie ontstaat. Anders wordt dit als de kandidaat regelmatig blijkt geeft moeite te hebben met het kiezen of aanhouden van de juiste plaats of wanneer onnodig vaak afbreuk wordt gedaan aan het rijden van een zo constant mogelijke lijn. 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, is tevens het onderwerp voertuigbeheersing in het geding.

Het plotseling en abrupt afwijken van de gereden rijlijn door het (onnodig) te laat waarnemen van bepaalde omstandigheden kan -indien dit meerdere malen voorkomt- als foutief worden aange-merkt. In dat geval zijn zowel plaats op de weg/plaats van handeling als voertuigbeheersing aan de orde.

Onjuiste bochten zijn o.a. bochten waarbij de gereden bochtlijn niet vloeiend overgaat naar de juiste plaats op de weg zoals omschreven bij het uitkomen van de bocht of het rijden op rechte weggedeelten. 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. Indien de rijbaan in rijstroken is verdeeld en er vóór het ingaan van bochten in het wegverloop niet zoveel mogelijk

links of rechts positie is gekozen, wordt dit niet als verwijtbaar gedrag aangemerkt. Het is voldoende indien de kandidaat de bocht aansnijdt vanuit de positie zoals die is voorgeschreven voor het rijden op rechte weggedeelten.

■ Snelheid

Behalve dat de snelheid waarmee de bocht wordt ingestuurd zodanig dient te zijn dat de bocht veilig en verantwoord kan worden gereden, mag er in een bocht niet onnodig vertraagd of geremd worden.

Indien dit regelmatig gebeurt, dan is het onderwerp voertuigbeheersing van toepassing. Vaak zal deze manier van rijden het volgen van een juiste rijlijn geweld aandoen. Bij het rijden met te hoge snelheid wordt de kandidaat (indien mogelijk) daar op gewezen.

Vooraf 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 ingehaald wordende bestuurder ertoe bij dat de inhaalmanoeuvre, althans voor wat zijn aanwezigheid betreft, niet langer dan noodzakelijk hoeft te duren.

■ (Volg)afstand

Het in acht nemen van de z.g. 'twee secondenregel' is essentieel voor de veiligheid van de bromfietrijders. Het betreft hier een minimale volgafstand, die in voorkomende gevallen zelfs nog vergroot dient te worden.

Buiten het feit dat de bromfiets tot stilstand gebracht moet kunnen worden binnen de afstand waarover de weg te overzien én vrij is, is het aanhouden van een juiste volgafstand van belang voor de beoordeling van het wegdek en de plaats op de weg.

Het houden van onvoldoende volgafstand dient als een ernstige fout te worden aangemerkt. Afhankelijk van de situatie en de tijdsduur waarin e.e.a. geschiedt, kan een dergelijke gedraging in een enkel geval als minder ernstig (verwijtbaar) worden beoordeeld.

Voor het aanhouden van voldoende volgafstand van een kandidaat die de intentie heeft om in te halen, wordt verwezen naar het betreffende onderdeel.

■ Vertragen, remmen, stoppen

Het niet of te laat 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. Gezien de hoge kwetsbaarheid van de bromfietrijder zal de mogelijkheid dat er gevaar kán ontstaan, al gauw aanwezig zijn. De hele rijstijl moet er dan ook op gericht zijn om dit soort situaties te voorkomen.

Het spreekt voor zich dat dit onderwerp niet van toepassing is indien de kandidaat met een zeer onverwachte situatie wordt geconfronteerd waarop hij redelijkerwijs niet eerder kon inspelen. 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

■ Kijkgedrag

Afwijkend kijkgedrag zal structureel de orde moeten zijn om dat gedrag als 'verwijtbaar' te kunnen aanmerken. Het een enkele keer niet of niet goed opletten, zal niet 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 eerder van invloed op de beoordeling van dit onderwerp.

Onjuist kijkgedrag is niet altijd af te leiden uit het ontbreken van het draaien van het hoofd. Zo kan op kruispunten met een 'grote uitzichthoek' soms het gehele kruispunt tijdig worden overzien zonder daarbij het hoofd merkbaar in een bepaalde richting te draaien.

Wanneer niet zoveel mogelijk naar links of rechts is voorgesorteerd, dient even voor het ingaan van de bocht nog over de schouder te worden gekeken (nacontrole). Ook hier dient bij de beoordeling de situatie ter plaatse te worden betrokken. Zo zal met name op weggedeelten binnen de bebouwde kom waar ook andere fietsers en bromfietzers de rijbaan mogen gebruiken, verlangd kunnen worden dat deze nacontrole wordt uitgevoerd.

■ Voorrang/voor laten gaan

De wijze van naderen is hierbij medebepalend.

De voorrangsverplichting moet normaliter nagekomen worden

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/besluitvaardig aan de orde.

Verkeer dat daarop recht heeft, wordt 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 reeds bij het voorsorteren aan de orde zijn.

Men moet zich echter realiseren dat daarbij, afhankelijk van weg-/verkeerssituaties, het veroorzaken van enige hinder niet altijd te voorkomen valt.

■ Plaats op de weg/plaats van handeling

De plaats op de weg die men voor het afslaan gaat innemen is sterk afhankelijk van de situatie ter plaatse. Het is dan ook aan de kandidaat om te laten zien dat hij bewust een positie inneemt die op de situatie is afgestemd.

Het letterlijk 'zoveel mogelijk' links of rechts gaan rijden om voor te sorteren zal dan ook eerder uitzondering dan regel zijn. Wanneer er sprake is van een exclusief links- of rechtsaf vak, is het 'uitwijken' voor de pijl slechts één van de factoren die bij een juiste plaats op de rijbaan van belang zijn.

Bij het ontbreken van een voorsorteerstrook geeft de rijprocedure de kandidaat de mogelijkheid om -afhankelijk van de breedte van de rijstrook of eigen weghelpt- niet voor te sorteren. Opgemerkt wordt, dat de rijprocedure dit niet verplicht maar de keuze aan de kandidaat overlaat. Het is echter niet de bedoeling om in die gevallen een ongewenste vorm van bochtentechniek toe te passen, door b.v. voorafgaande aan de bocht voor het afslaan tegen de wegaf te gaan rijden. Een dergelijk gedrag dient als verwijtbaar te worden aange-merkt.

Onjuiste bochten zijn o.a. bochten waarbij de gereden bochtlijn niet vloeiend overgaat naar de juiste plaats op de weg zoals omschreven bij het rijden op rechte en bochtige weggedeelten.

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. Hetzelfde geldt indien vóór het afslaan -meer dan nodig- een andere richting wordt opgestuurd dan waar men heen wil. Ook hier geldt dat het een enkele keer niet aanhouden van een juiste plaats op de rijbaan, nauwelijks van invloed is op de beoordeling tenzij er een gevaarlijke situatie ontstaat.

De mate waarin en de frequentie waarmee zijn bepalend. Bijzondere aandacht zal gegeven worden aan het aansnijden van de bocht bij het links afslaan. Indien hierbij regelmatig op de linker weghelft (afsnijden van de bocht) gereden wordt.

■ Snelheid

Een aantal factoren is bepalend. Zo moet bij het naderen van een kruispunt de snelheid worden afgestemd op de weg- en verkeers-situatie. Daarbij zijn factoren als uitzicht, weer, toestand van het wegdek, e.d. van groot belang.

Voor de beoordeling van 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 daarop nadrukkelijk moeten worden afgestemd. Blijft de kandidaat daarbij in gebreke, dan is dat wederom van grote invloed op de beoordeling.

In beginsel ligt de 'kritische snelheid' bij het naderen of oprijden van een kruispunt niet anders als die voor de bestuurder van een personenauto.

Wel kan de relatief hoge zit van de bromfietrijder het in bepaalde gevallen mogelijk maken een kruispunt eerder en/of beter te overzien.

Vooral in bochten kan het rijden met te hoge snelheid gevaarlijk zijn. Het afslaan met een minder aangepaste snelheid komt ook voor. Dat valt dan onder aangepast/-besluitvaardig gedrag, zoals dat normaliter ook geldt voor het te laat of te langzaam opvoeren van de snelheid nadat is afgeslagen.

Voorop staat dat de snelheid waarmee de bocht wordt ingestuurd zodanig dient te zijn dat de bocht veilig en verantwoord kan worden gereden. Behalve dit wordt er in een bocht niet onnodig vertraagd of geremd.

Indien dit regelmatig gebeurt, dan is het onderdeel voertuigbeheersing van toepassing. Vaak zal door deze manier van rijden het volgen van een juiste rijlijn geweld aan worden gedaan.

■ Reageren op verkeerslichten en aanwijzingen

Bij het (al dan niet) stoppen voor het gele licht zijn de snelheid waarmee gereden wordt en de afstand die de kandidaat van het verkeerslicht verwijderd is wanneer het op geel springt, van belang. Soms verdient het de voorkeur om gas te geven en door te rijden (vooral wanneer kort achter de bromfiets verkeer rijdt). Kandidaten echter zijn vaak geneigd snel af te remmen. Het is zaak daar rekening mee te houden.

3.4 Oprijden - verlaten

■ Kijkgedrag

Het is belangrijk voor de veiligheid van de bromfietrijder dat het over de schouder kijken niet ontaardt in achterom kijken of te vaak of onnodig lang over de schouder kijken.

Bij het oprijden van de doorgaande rijbaan is het van belang tijdig en functioneel gekeken wordt. Daarbij is het voorafgaande kijkgedrag een belangrijk element.

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

Indien het kijkgedrag van de kandidaat zodanig is dat daardoor de bromfiets uit de koers raakt, komt ook het onderwerp beheersing van het voertuig (stuurvastheid) in het geding.

■ Voor laten gaan

Zowel bij het oprijden als bij het verlaten moet men het andere verkeer voor laten gaan.

■ Plaats op de weg/plaats van handeling

Met name de plaats die wordt ingenomen is van belang.

Wat betreft de in te nemen plaats, dient ook het wel of niet aanwezig zijn van verkeer op de hoofdrijbaan in de beoordeling betrokken te worden.

Als het op de rechter rijstrook 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 oprijden.

■ (Volg)afstand

Ook voor en tijdens het oprijden is het houden van de voorgeschreven (volg)afstand een belangrijk onderwerp. Echter in de gevallen waarin er sprake is van druk verkeer op de hoofdrijbaan kan het, om verantwoord op te rijden, nodig zijn om even binnen de 'twee secondenregel' te komen met betrekking tot het verkeer op de daargangende 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 opgereden dat het verkeer in moeilijkheden komt, kan dit gedrag als 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 snelheid wordt opgevoerd.

3.5 Inhalen - voorbijgaan

Dit onderdeel is aan de orde wanneer zonder dat van afslaan, inhalen/voorbijgaan en oprijden en verlaten sprake is, een zijdelingse verplaatsing wordt uitgevoerd.

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 normaliter het onderdeel rijstrook wisselen/zijdelingse verplaatsing aan de orde.

Het RVW 1990 spreekt wat betreft het voor laten gaan van ander verkeer over de situatie dat gewisseld wordt van rijstrook. De Rijprocedure gaat verder en betreft 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.

■ 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.

Hierbij gelden (uiteraard) veelal dezelfde factoren als onder andere bij het inhalen. Bij de waardering van eventueel afwijkend kijkgedrag kan dan ook binnen dit onderdeel dezelfde nuancering worden gehanteerd.

■ Voor laten gaan

Dit onderwerp refereert niet aan een expliciet wettelijk gedefiniëerde 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 voor-

gelaten 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 buitenwegen waar met grotere snelheden gereden wordt, kan inhalen riskant zijn. Weliswaar kan de kandidaat ook bij het voorbijgaan van een obstakel worden geconfronteerd met tegenliggers, maar doordat het om een stilstaand object gaat, kan die inschatting gemakkelijker worden gemaakt. Tijdens het voorbijrijden van zowel rechts als links op de rijbaan staande voorwerpen, moet ingeval van tegenliggers, met 'gezond verstand' gehandeld worden. Dat geldt ook voor de beoordeling van dergelijke situaties.

■ Plaats op de weg/plaats van handeling

De beoordeling van dit onderwerp strekt zich uit over de gehele inhaalmanoeuvre, met andere woorden: vanaf het moment van verplaatsen tot en met het moment dat -na het inhalen- de normale plaats op de rijbaan weer is ingenomen. Indien -voordat wordt uitgeweken- de voorgeschreven 'volg'afstand niet in acht wordt genomen, valt dit onder plaats op de weg.

Indien voor het inhalen de kandidaat enige tijd achter de voorganger reed zonder dat hij wilde of kon inhalen, dan is er sprake van (volg)afstand bij het onderdeel rijden op rechte weggedeelten. Met name de 'techniek' van het inhalen is bij de beoordeling belangrijk. Indien bij het uitwijken zodanig abrupt wordt verplaatst dat het eventueel afbreken van de inhaalmanoeuvre nagenoeg onmogelijk is, dan valt dit onder voertuigbeheersing. Van belang is dat voldoende tussenruimte gehouden wordt bij het inhalen van (snor) fietsers.

■ Snelheid

Gezien de breedte van de bromfiets zullen er vergeleken met de auto aanzienlijk meer mogelijkheden zijn om in te halen of om door te rijden bij een obstakel. Het is dan ook belangrijk dat in die gevallen de snelheid duidelijk wordt afgestemd op de beschikbare ruimte.

De grotere kwetsbaarheid, mogelijke instabiliteit en onvoorspelbaarheid van onder andere kinderen, bejaarden, en fietsers dienen bij de afstemming te worden betrokken. weggedeelte kan worden aange-merkt. Een dergelijk gedeelte moet dan wel voldoen aan de in de Rijprocedure aangehaalde criteria; qua functie en/of inrichting duide-

lijk afwijken van andere weggedeelten. Het betreft dus plaatsen waar een duidelijk andersoortig rijgedrag van de bestuurder is vereist, anders dan bijvoorbeeld bij een verkeersdrempel waar slechts snelheid behoeft te worden verminderd.

3.6 Bijzondere weggedeelten

Wegrijden vanuit een uitrit

■ 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 voor gelaten 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 voor de inrijdende bestuurder verwijtbaar zijn. Ingeval de inrijdende bestuurder niet juist reageert, is het onderdeel vertragen, remmen, stoppen aan de orde.

■ Snelheid

Snelheid kan, afhankelijk van de mate waarin en de omstandigheden waaronder, ook belangrijk zijn.

Het inrijden van een inrit

Het inrijden van een inrit, 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, daar ook beoordelen.

■ 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 voor gelaten 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 voor de inrijdende bestuurder verwijtbaar zijn. Ingeval de uitrijdende bestuurder niet juist reageert, is vertragen, remmen, stoppen aan de orde.

■ Snelheid

Snelheid kan, afhankelijk van de mate waarin en de omstandigheden waaronder, ook belangrijk zijn.

Erf

Hier geldt dat het rijgedrag wordt afgestemd op de afwijkende bestemming van het erf en in het bijzonder op datgene waarmee men kan worden geconfronteerd (spelende kinderen, e.d.).

Bij het berijden van een erf worden alle uitgevoerde handelingen onder dit onderdeel behandeld.

■ Kijkgedrag

Herkenning van onjuist gedrag gebeurt op basis van hetgeen in de desbetreffende onderdelen is omschreven. Normaliter wordt bij de beoordeling daarvan dezelfde nuancering toegepast.

■ Voorrang/voor laten gaan

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

Overweg

Mede gelet op de aanwezige waarschuwings- en beveiligingsapparatuur, zal het laten voorgaan, hier niet of nauwelijks aan de orde zijn. Een en ander is echter sterk afhankelijk van het 'soort' overweg dat wordt opgereden.

■ Kijkgedrag

Voordat veilig overgestoken kan worden is het belangrijk om te controleren of er geen trein aankomt. Vooral bij overwegen die slecht uitzicht hebben of minder goed beveiligd zijn. Dit neemt niet weg dat bij andersoortige overwegen, door een juist kijkgedrag, ook rekening gehouden moet worden met storingen in de apparatuur e.d.

■ Plaats op de weg/plaats van handeling

Het blokkeren van vooral smalle, veelal buiten de bebouwde kom gelegen overwegen, kan gevaarlijk zijn.

■ Snelheid

De bij kijkgedrag aangegeven factoren gelden ook hier. Zo kan een ruime, overzichtelijke, goed beveiligde overweg met een andere snelheid worden opgereden dan één die minder goed beveiligd is, 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.

Voetgangers-oversteekplaats

Uiteraard ligt ook hier een goed kijkgedrag weer aan de basis van 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 c.q. de snelheid 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

■ 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.

■ 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.

■ 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 belangrijkste.

3.7 Uitvoering bijzondere verrichtingen

Bij de beoordeling van dit onderdeel worden het op- en afstappen, het tot stilstand komen en daarna weer wegrijden op een helling, alsmede de voorbereidings- en controlehandelingen betrokken.

Fouten in de bediening van het voertuig vallen bij dit onderwerp onder 'voertuigbeheersing'. Bij de beoordeling van de voorbereidings- en controlehandelingen is controle BRAVO-A bepalend. Aan de hand van de daar omschreven kennis wordt per onderdeel één vraag gesteld. In plaats van het stellen van een vraag kan de kandidaat ook worden verzocht een aantal onderdelen c.q. mechanismen aan te wijzen of te bedienen.

Indien de kandidaat in het examen verkeersdeelneming handelingen verkeerd doet die bij de bijzondere verrichtingen staan vermeld (te weten: het onvoldoende uitvoeren van de hellingproef in het parcours, het gebruik van de standaard en/of het op- en afstappen) kan dat alsnog leiden tot een onvoldoende beoordeling van het examen.

Bij de beoordeling betreft de examinerator nadrukkelijk de ernst van het foutieve gedrag. Hij weegt daarbij de voertuigbeheersing af tegen het totaalbeeld dat hij van de kandidaat heeft.

In zijn overweging neemt hij tevens mee het gevaar of de hinder die is ontstaan ten gevolge van dit foutieve gedrag.

Bij de beoordeling wordt nadrukkelijk de ernst van het foutieve gedrag betrokken waarbij voertuigbeheersing en/of gevaar of hinder duidelijk ten opzichte van het totaalbeeld van de kandidaat word(en) afgewogen.

■ Voorbereidings- en controlehandelingen

Bepalend hierbij is de controle BRAVO-A. Aan de hand van de omschreven kennis wordt per onderdeel één vraag gesteld.

In plaats van het stellen van een vraag kan de kandidaat ook worden verzocht een aantal onderdelen c.q. mechanismen aan te wijzen of te bedienen.

■ Op-/afstappen

Komt op verschillende momenten tijdens het examen aan de orde. Gezien het wat mindere belang voor de algemene rijvaardigheid van de kandidaat dient er de nodige terughoudendheid te worden betracht om dit onderdeel bij de beoordeling te betrekken. Slechts in extreme gevallen waarbij gevaar of schade ontstaat, hiertoe overgaan.

■ Hellingproef

Deze verrichting wordt niet in opdracht uitgevoerd maar kan wel aan de orde zijn als de kandidaat uit eigener beweging tegen een helling tot stilstand komt. Het is niet fout als een kandidaat op een andere dan de voorgeschreven wijze de bromfiets tot stilstand brengt en/of weer wegrijdt, mits deze daarbij voldoende onder controle wordt gehouden.

Bijlage

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

Examenonderdelen:

1. Wegrijden
2. Rijden op rechte en bochtige weggedeelten
3. Gedrag nabij en op kruispunten
4. oprijden - verlaten
5. Inhalen – zijdelingse verplaatsing
6. Gedrag nabij en op bijzondere weggedeelten (uitrit / erf / overweg / v.o.p. / tram-, bushalte / rotonde)
7. Bijzondere verrichtingen

Voor elk van de examenonderdelen worden voor de bepaling van de rijvaardigheid de volgende onderwerpen van beoordeling gehanteerd:

Onderwerpen van beoordeling:

1. Rijklaar maken en bediening / beheersing
2. Milieubewust rijgedrag
3. Aangepast/besluitvaardig rijden
4. Belangen andere weggebruikers
5. Kijkgedrag
6. Voorrang verlenen / voor laten gaan
7. Plaats op de weg / van handeling
8. (Volg) afstand houden
9. Snelheid
10. Reageren op verkeerslichten / aanwijzingen
11. Reageren op overige tekens
12. Geven van / reageren op signalen
13. Vertragen / remmen / stoppen

Rijprocedure Brommobiel

Inleiding

In deze Rijprocedure wordt het meest wenselijke beheersingsniveau van de brommobilist (AM4) beschreven en is bestemd voor de instructeur en de examinerator. Om te kunnen worden toegelaten tot het wegverkeer, moet dit niveau binnen de gestelde normering ook van de kandidaat voor het praktijkexamen AM4 worden verwacht.

Tijdens het examen moet de kandidaat zes van de in totaal elf bijzondere verrichtingen uitvoeren.

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 beheersingsniveau weet hij wat er van zijn leerling tijdens het examen wordt verwacht. De wijze van opleiden wordt uiteraard geheel overgelaten aan zijn deskundigheid. De examinerator beoordeelt het beheersingsniveau van de examenkandidaat op basis van de Rijprocedure. Tijdens het praktijkexamen stelt hij vast of, en zo ja in welke mate, het getoonde niveau afwijkt van hetgeen in de Rijprocedure is opgenomen. Afhankelijk van de aard en de ernst van het afwijkende gedrag zal hij de kandidaat op basis van de in de toepassing beschreven criteria beoordelen.

Hoofdstuk 1 beschrijft de bedrevenheid in het rijklaar maken en de bediening en beheersing van het voertuig. Omdat er geen examen verkeersdeelneming bestaat zal er geen hoofdstuk 2 en 3 zijn zoals in de andere Rijprocedures.

Hoofdstuk 1

Rijklaar maken van het voertuig

Voordat er met het voertuig aan het verkeer wordt deelgenomen, moet het rijklaar gemaakt worden. Hierbij worden stoel en spiegels 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.

Indien het stuur op hoogte afgesteld kan worden is dit belangrijk om voor aanvang van de rit het stuur af te stellen. Zo wordt voor de bestuurder een optimale positie t.o.v. het stuur gewaarborgd in combinatie met de afstelling van stoelzitting en rugleuning. Verstel het stuur en/of de stoel nooit tijdens het rijden. Bij een goede zit komen zoveel mogelijk gevoelszenuwen in aanraking met de brommobiel. Een goed afgestelde hoofdsteun geeft maximale bescherming voor nek en hoofd tijdens een aanrijding, vooral bij een zogenaamde kop/staart-botsing. Daarom dient een aanwezige hoofdsteun goed te worden afgesteld ten opzichte van de lengte van de bestuurder. Dit geldt uiteraard ook voor een eventuele passagier. Als er een mogelijkheid is om de hoofdsteun te kantelen zorg dan voor zo min mogelijk ruimte tussen hoofd en hoofdsteun.

■ Van een goede zithouding is sprake wanneer:

Stoel en hoofdsteun optimaal zijn afgesteld op de bestuurder, dus:

- het bovenbeen over een zo groot mogelijke afstand op de zitting rust
- bij geheel aangesloten rug in de rugleuning het bovenste punt van het stuurwiel nog juist goed met beide handen vastgepakt kan worden
- het rechterbeen bij geheel ingetrapt gaspedaal (uiteraard met uitgeschakelde motor) nog licht gebogen is
- er goed zicht is op de weg
- bovenzijde hoofdsteun op gelijke hoogte met bovenkant 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 rechtuitstand staan.

Bij recht achteruitrijden bij voorkeur het stuurwiel bovenaan vasthouden met één hand, terwijl met de andere arm steun wordt gezocht.

Bij stilstand wordt zonder noodzaak niet aan het stuur gedraaid.

■ 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.

Opmerking

- 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. Behalve bij lagere snelheden beperkt dit namelijk de stuurmogelijkheden.

Afstellen spiegels

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

■ Binnenspiegel

- is juist afgesteld indien in het verticale midden van de spiegel het verticale midden van de achterraut zichtbaar is
- hoogte zodanig afstellen dat optimaal zicht wordt verkregen.

■ Buitenspiegel(s)

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

Opmerking

- het afstellen van de spiegels dient voor aanvang van de rit te gebeuren
- bij het afstellen wordt aanraking van het glas zoveel mogelijk vermeden.

Gebruik autogordel

De aanwezige autogordels worden op de voorgeschreven wijze gebruikt.

Dit betekent dat ze 'strak' 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 van het mechanisme

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 automatisatie dienen te worden uitgevoerd. Vanzelfsprekend moet de bestuurder in staat zijn zelfstandig apparatuur voor o.a. de voor- en zijruitontwaseming, de achterruitverwarming, de ruitwissers 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 is absoluut noodzakelijk.

Starten

- parkeerrem dient in werking te zijn
- schakelhandel in P-stand
- rempedaal intrappen
- nog geen stroomverbruikers inschakelen
- 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)
- schakelhandel in D-stand zetten
- als de motor draait rempedaal loslaten

Motor afzetten

Bij het maken van een te verwachten 'langere' verkeersstop (langer dan 1 minuut) ter bescherming van het milieu:

- parkeerrem in werking stellen
- schakelhandel in P-stand zetten
- overbodige stroomverbruikers uitschakelen
- motor afzetten.

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

Bediening schakelmechanisme en gastoevoer

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

■ Schakelmechanisme

Schakelhandel losjes vasthouden. Rustig vanuit de P-stand in ofwel D(drive)-stand of R(reverse)-stand zetten. Om dit te kunnen doen moet bij sommige brommobielen eerst een ring onder de schakelknop opgetrokken worden.

Opmerkingen

- schakelhandel niet krampachtig bedienen
- overbodig schakelen vermijden

■ Inschakelen bij wegrijden

Schakelhandel rustig in drive of achteruit versnelling schakelen.

Bij een stop van langere duur: schakelhandel in neutraal zetten en rempedaal vasthouden. Zonodig parkeerrem in werking stellen.

■ Gastoevoer

De gastoevoer regelt (indirect) de hoeveelheid brandstof naar de motor. Dit bepaalt 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.

Bediening van remmen

De aanwezige remmen zullen technisch juist en tijdig moeten worden gebruikt.

De brommobiel kan op de volgende manieren worden afgeremd:

1. door de gastoevoer te verminderen
2. door gebruik te maken van de remmen.

Technische beheersing van de remmen uit zich in het bewust doseren en gebruiken daarvan.

Tijdens het remmen het blokkeren van de wielen voorkomen.

Bij langere stops zonodig de parkeerrem in werking stellen.

■ 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 brommobiel stilstaat, de remdruk net vóór het tot stilstand komen zodanig verminderen dat de 'eindschok' achterwege blijft

■ De parkeerrem

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

■ Algemene opmerkingen bediening voertuig

Indien een bocht wordt gereden 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 meer gas geven.

Milieu- en energiebewust rijgedrag

Mede met het oog op het leefmilieu wordt door veel instanties en organisaties geattendeerd op een spaarzaam gebruik van energie en het voorkomen van onnodige geluidsoverlast.

Ook van bestuurders van een brommobiel mag milieu- en energiebewust rijgedrag worden verwacht.

■ Brandstofgebruik

De hoeveelheid brandstof die gebruikt wordt bij rijden, kan in belangrijke mate worden beïnvloed door de conditie van de brommobiel, een goede routeplanning en de wijze van rijden van de bestuurder.

Opmerkingen

Om het brandstof gebruik te beperken moet men:

- voor een goede bandenspanning zorgen
- voor een goede afstelling van de motor zorgen
- fel accelereren zoveel mogelijk voorkomen
- zo veel mogelijk met een gelijkmatige snelheid proberen te blijven rijden
- de snelheid zoveel mogelijk proberen te regelen met de gastoevoer in plaats van met de rem
- niet onnodig rijden met lastdrager en/of open ramen (hiermee rijden verhoogt het brandstofgebruik aanzienlijk)
- onnodige stroomverbruikers uitschakelen zoals achterruitverwarming

Het rijden met hogere snelheid leidt tot meer brandstofverbruik en daarmee tot een grotere uitstoot van schadelijke stoffen.

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 gebeurt dan noodzakelijk of wenselijk is.

Om de juiste verlichting te kunnen voeren en van de in de brommobiel aanwezige (hulp)apparatuur zoals:

- voor- en zijruitontwaseming
- claxon
- ruitewissers
- achterruitverwarming
- interieurverwarming

gebruik te kunnen maken, is bekendheid met het interieur, indeling van het dashboard en de functies van de diverse bedieningsorganen 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
- de rijbaan in tunnels waar het daglicht onvoldoende is
- een weg waar het daglicht door de aanwezigheid van bomen niet voldoende tot de rijbaan doordringt.

Wanneer de meeste bestuurders verlichting voeren, mag men er vanuit gaan dat dit inderdaad noodzakelijk is.

Ook hier geldt dat verlichting niet alleen gevoerd wordt om beter te zien, maar vooral ook om beter gezien te worden! Dit geldt zeker voor de brommobiel omdat dit voertuig zeker buiten de bebouwde kom door zijn beperkte snelheid goed moet opvallen.

In tunnels altijd dimlicht voeren.

Opmerkingen

- extra aandacht is nodig voor stilstaande en langzaam rijdende voertuigen
- bij tegemoetkomen van verlichte voertuigen 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.

Daar is sprake van als de bestuurder bij de uitvoering 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-/wegsituatie en het reageren daarop in combinatie met een juiste voertuigbediening komt de beheersing van het voertuig ten goede.

■ 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 brommobiel wordt in belangrijke mate de koersstabiliteit, het stuurkarakter en het gedrag in bochten bepaald. Nuttig is om te weten welke wielen van de brommobiel aangedreven worden.

De toestand van het voertuig kan mede bepalend zijn voor het weggedrag. Dit in verband met de aanwezige passagier, lading en de wijze van belading. 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 brommobiel hierop moeten worden afgestemd. Voorkomen moet worden dat de brommobiel 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 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 procedure zal niet worden 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 sturbewegingen 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.

Examen voertuigbeheersing

■ Inleiding

Het examen voertuigbeheersing brommobiel (AM4) toets of de kandidaat voldoende basisvoertuigbeheersing heeft om veilig en correct aan het verkeer deel te nemen.

■ Kijkgedrag

De kandidaat is zelf verantwoordelijk voor de veiligheid van en voor schade of letsel aangebracht aan het overige verkeer of infrastructuur tijdens het uitvoeren van de bijzondere verrichtingen of het rijden op het terrein. Het is de bedoeling dat passend kijkgedrag wordt aangeleerd specifiek vóór het insturen en het wegrijden.

■ De bijzondere verrichtingen

Hieronder volgt de opsomming en een beschrijving van de elf bijzondere verrichtingen.

In de toepassing van de Rijprocedure staan de exameneisen aan de hand waarvan kan worden beoordeeld of de bijzondere verrichting voldoende wordt uitgevoerd. Dit zijn de minimale eisen die aan de uitvoering worden gesteld.

Met behulp van deze beschrijvingen is de examiner in staat te beoordelen of de uitvoering voldoende is.

De bijzondere verrichtingen zijn onderverdeeld in twee groepen. Eén bijzondere verrichting is verplicht en komt derhalve in beide groepen voor. Iedere groep bestaat uit zes verrichtingen die zo evenredig mogelijk over de groepen zijn verdeeld.

■ Groepenindeling

Groep 1

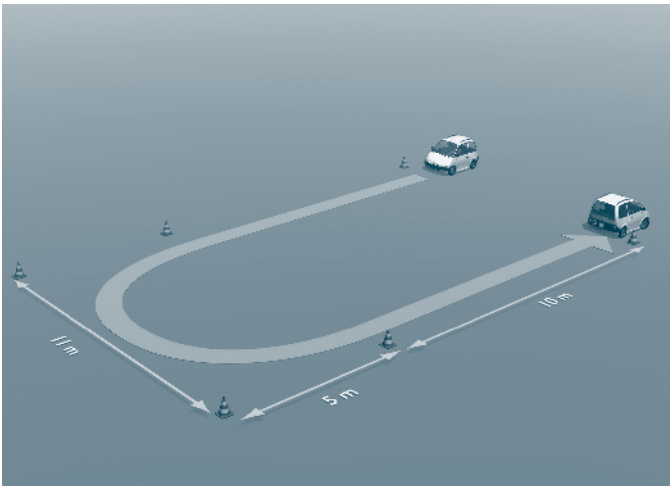
Halve draai linksom
Fileparkeren voorwaarts
Vakparkeren achterwaarts
Precisiestop
Stop in de bocht
Keren d.m.v. steken

Groep 2

Recht achteruit rijden
Fileparkeren achterwaarts
Vakparkeren voorwaarts
Uitwijkcoëfening
Noodstop
Stop in de bocht

Groep 1

Halve draai linksom



■ Uitleg

Het is de bedoeling dat het voertuig in één keer in een vloeiende lijn (naar links) binnen de beschikbare ruimte wordt gekeerd. Deze wijze van keren wordt vanuit een vooruit rijdende beweging gemaakt. Er wordt met een gelijkmatig tempo gereden. Vlot sturen bij lage snelheid.

■ Opdrachtformulering

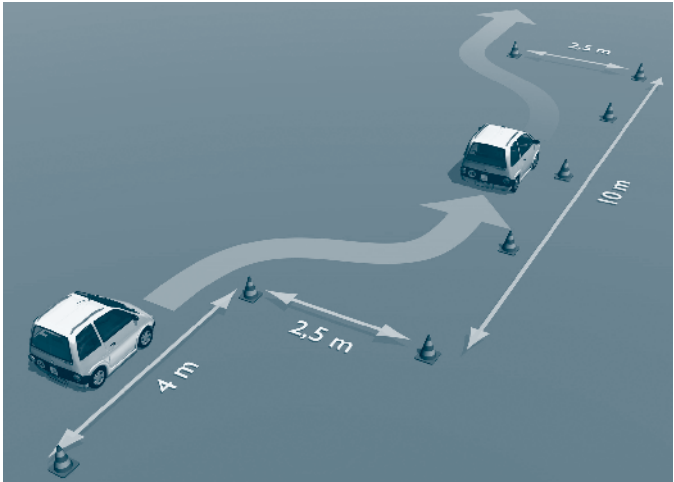
Start met de brommobiel voor het vak en kom aanrijden aan de linker binnenzijde van de eerste pylon. Rijd met een constante snelheid recht vooruit naar de volgende pylon.

Begin hier met het vlot inzetten van de draai en blijf voor de denkbeeldige achterlijn. Als het voertuig 180 graden gedraaid is, moet weer rechthoek gereden worden langs de laatste pylon en verlaat het vak.

■ Speciale aandachtspunten

De examinator let vooral op de volgende punten:

- gelijkmatig tempo
- vlot sturen in een vloeiende lijn
- goed recht wegrijden na de halve draai
- kijkgedrag vóór het insturen



■ Uitleg

De kandidaat moet laten zien dat hij binnen een beperkte ruimte handig en beheerst zijn voertuig parkeert en daarna weer wegrijdt.

■ Opdrachtformulering

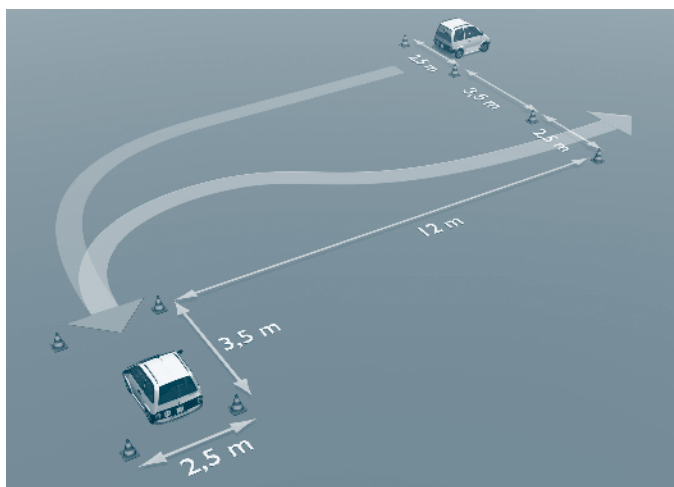
Zet het voertuig ter hoogte van de eerste twee pylonen (naast een denkbeeldige auto). Rijd vervolgens voorwaarts en parkeer het voertuig zo dicht mogelijk bij en evenwijdig aan de vier pylonen. Bovendien zo kort mogelijk voor die denkbeeldige auto. Als de manoeuvre is afgerond moet weer voorwaarts weggereden worden.

■ Speciale aandachtspunten

De examinator let vooral op de volgende punten:

- rustige beheersing
- niet te ver van de vier pylonen
- niet te ver van denkbeeldige auto
- niet klemrijden
- bij het wegrijden om de pylon heen gaan
- kijkgedrag vóór het insturen en vóór het wegrijden

Vakparkeren achterwaarts



■ Uitleg

De kandidaat moet met een gedoseerde snelheid het voertuig recht in het vak parkeren en daarna met een korte beweging naar rechts vooruit uit het vak weggrijden.

■ Opdrachtformulering

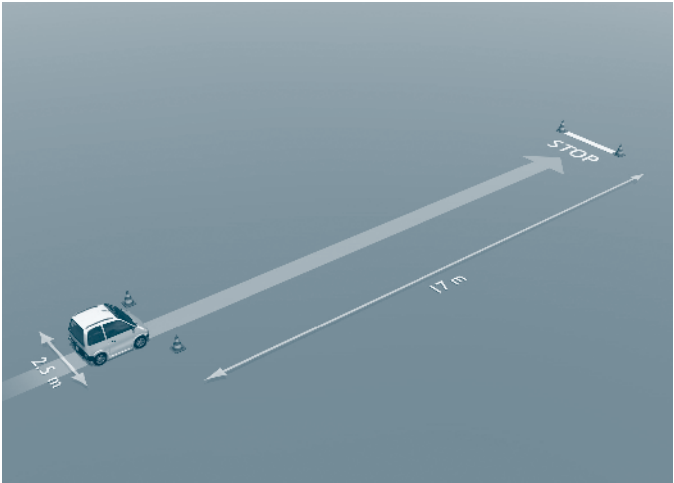
Begin met de achterzijde van het voertuig achter het linker poortje tussen de twee pylonen. Rijd met gedoseerde snelheid achterwaarts en parkeer recht en volledig binnen het vak (tussen de vier pylonen). Hierna voorwaarts weggrijden met een korte draai naar rechts en door het rechter poortje.

■ Speciale aandachtspunten

De examinator let vooral op de volgende punten:

- rustige beheersing, gedoseerd tempo
- vloeiende bewegingen
- kijkgedrag vóór het insturen en vóór het weggrijden

Precisiestop



■ Uitleg

De kandidaat voert een gelijkmatige remming uit met een vooraf bepaalde lengte. De snelheid is 35 km/u.

■ Opdrachtformulering

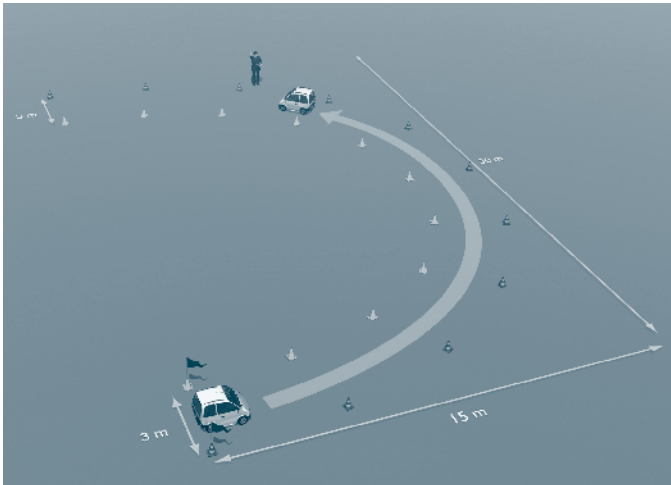
Kom aanrijden met een snelheid van 35 km per uur. Begin bij het poortje met remmen en kom vlak voor het volgende poortje tot stilstand.

■ Speciale aandachtspunten

De examiner let vooral op de volgende punten:

- technisch goed uitgevoerde remming
- remweg gelijkmatig verdelen over de 17 meter
- gelijkmatig gedoseerd remmen zonder correcties
- voorwielen vlak voor het tweede poortje stoppen

Stop in een bocht



■ Uitleg

De kandidaat moet met een snelheid van 30 km per uur een bocht inrijden en dan op een teken van de examiner het voertuig middels krachtig remmen tot stilstand brengen. Hierbij mag het voertuig niet uit koers lopen. De wielen mogen niet blokkeren.

■ Opdrachtformulering

Kom aanrijden met een constante snelheid van 30 km per uur en stop krachtig (geen noodstop) op het teken van de examiner. Het teken wordt gegeven met een neergaande beweging van de arm.

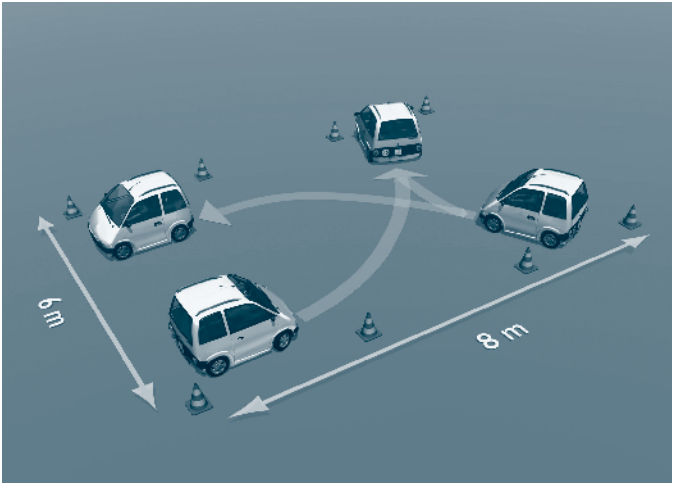
■ Voorwaarden

De kandidaat moet de stop uitvoeren op een schoon, vlak en nage-noeg horizontaal wegdek. Het teken van de examiner bestaat uit een neerwaartse beweging van zijn arm.

■ Speciale aandachtspunten

De examiner let vooral op de volgende punten:

- technisch goed uitgevoerde remming
- remweg zo kort mogelijk
- wielen mogen niet blokkeren
- niet uit koers lopen



■ Uitleg

Het is de bedoeling dat het voertuig in een denkbeeldige, niet te brede straat vlot gekeerd wordt. Vlot sturen bij lage snelheid en niet sturen bij stilstand.

■ Opdrachtformulering

Stoppen aan de rechter binnenzijde van de pylonen. Keren door middel van steken op een vlotte en technisch verantwoorde wijze. De wielen mogen de denkbeeldige lijn niet overschrijden. Voorwaarts beginnen en na het keren weer wegrijden.

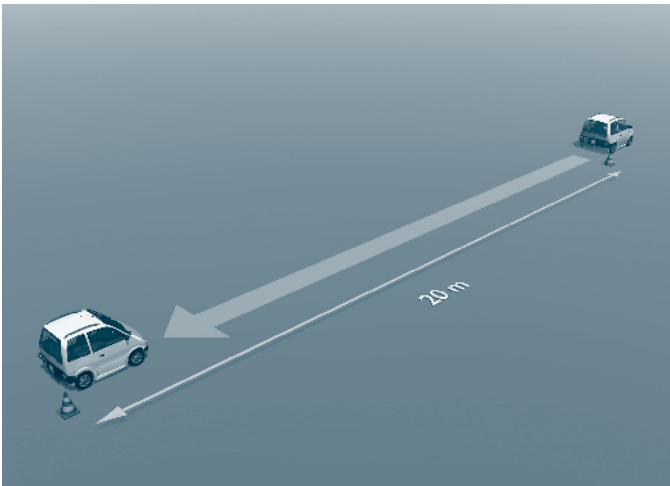
■ Speciale aandachtspunten

De examiner let vooral op de volgende punten:

- rustig tempo
- vlot sturen en volledig sturen
- niet droogsturen
- tijdig terugsturen
- kijkgedrag vóór en tijdens het keren en bij het wegrijden

Groep 2

Recht achteruit rijden



■ Uitleg

Deze verrichting is bedoeld om de koersvastheid te beoordelen. De overige bediening moet onafhankelijk blijven gebeuren. Het is de bedoeling dat de kandidaat over een afstand van 20 meter in een rechte lijn achteruit rijdt naar een vast punt met een gelijkmatige snelheid. Daarbij mag uiteraard wel licht gecorrigeerd worden door middel van kleine stuurbewegingen. Het voertuig moet gestopt worden met de achterzijde binnen een halve meter van het opgegeven punt.

■ Opdrachtformulering

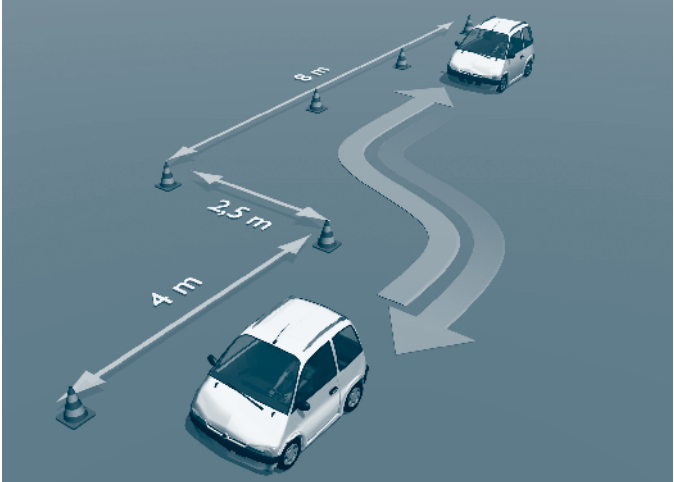
Stop met de achterzijde van het voertuig ter hoogte van de eerste pylon. Rij vervolgens met gelijkmatige snelheid recht achteruit en stop weer met de achterkant van het voertuig vlak voor de volgende pylon. Er mag licht gecorrigeerd worden.

■ Speciale aandachtspunten

De examinator let vooral op de volgende punten:

- koersvastheid (juiste richting en hoeveelheid sturen)
- gelijkmatig tempo
- oriëntatie naar stoppunt
- kijkgedrag vóór het beginnen en tijdens het achteruit rijden

Fileparkeren achterwaarts



■ Uitleg

De kandidaat moet laten zien dat hij binnen een beperkte ruimte handig en beheerst zijn voertuig parkeert en daarna weer wegrijdt.

■ Opdrachtformulering

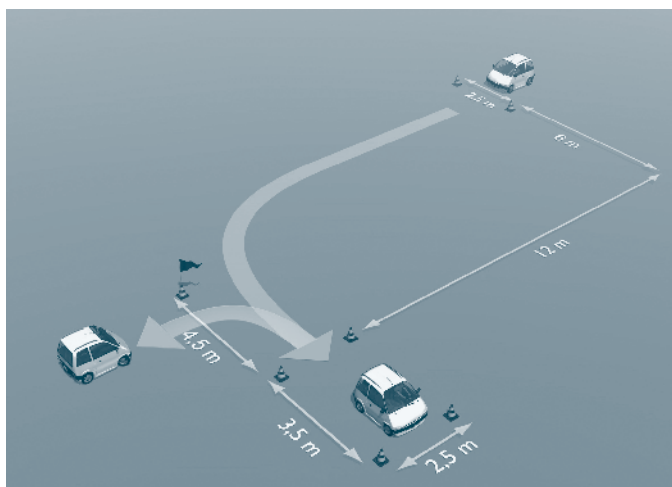
Zet het voertuig ter hoogte van de eerste twee pylonen (naast een denkbeeldige auto). Rijd vervolgens achterwaarts en parkeer het voertuig zo dicht mogelijk bij en evenwijdig aan de vier pylonen. Bovendien zo kort mogelijk achter die denkbeeldige auto. Als de manoeuvre is afgerond moet weer voorwaarts weggereden worden.

■ Speciale aandachtspunten

De examinator let vooral op de volgende punten:

- rustige beheersing
- niet te ver van de vier pylonen
- niet te ver van denkbeeldige auto
- kijkgedrag vóór het insturen en vóór het wegrijden

Vakparkeren voorwaarts



■ Uitleg

De kandidaat moet met een gedoseerde snelheid het voertuig recht in het vak parkeren en daarna met een korte beweging naar rechts achteruit uit het vak wegrijden.

■ Opdrachtformulering

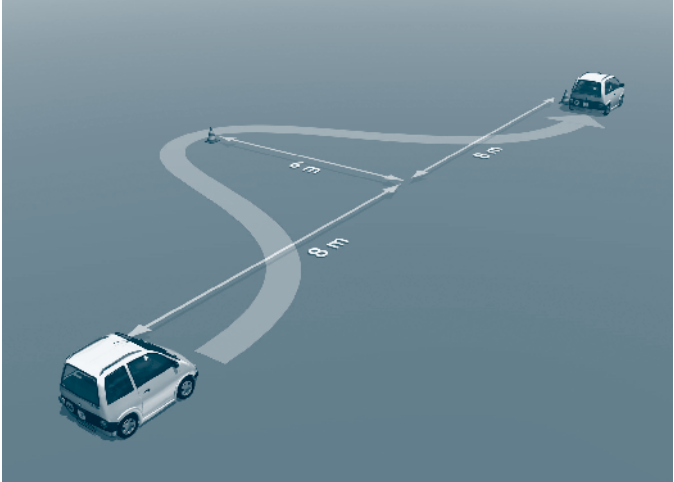
Begin met de voorzijde van het voertuig achter het linker poortje tussen de twee pylonen. Rijd met gedoseerde snelheid voorwaarts en parkeer recht en volledig binnen het vak (tussen de vier pylonen). Hierna achteruit uit het vak wegrijden met een korte bocht naar rechts om vóór de pylon te blijven.

■ Speciale aandachtspunten

De examiner let vooral op de volgende punten:

- rustige beheersing, gedoseerd tempo
- vloeiende bewegingen
- kijkgedrag vóór het insturen en vóór het wegrijden

Uitwijkoefening



■ Uitleg

Van de kandidaat wordt verwacht dat hij met een geringe snelheid en correct sturend deze verrichting volbrengt. Nadruk ligt op stuurbeheersing.

■ Opdrachtformulering

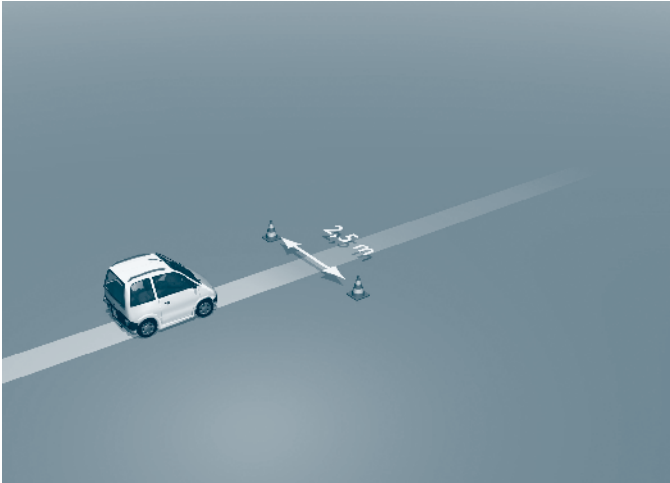
Begin met het voertuig aan de buitenzijde zodat de eerste pylon zichtbaar is. Rijd vervolgens naar links en daarna buitenom de volgende pylon en eindig de oefening aan de rechterzijde voorbij de laatste pylon.

■ Speciale aandachtspunten

De examinator let vooral op de volgende punten:

- rustige beheersing, gedoseerd tempo
- vloeiende beweging
- kijkgedrag vóór het insturen

Noodstop



■ Uitleg

De kandidaat voert een maximale remming uit zonder de controle over het voertuig te verliezen met een snelheid van 40 km/u..

■ Opdrachtformulering

Kom met een constante snelheid van 40 km per uur aanrijden. Begin de remming bij het begin van het poortje. Houdt de remweg zo kort mogelijk en houdt het voertuig onder controle.

■ Voorwaarden

De kandidaat moet de noodstop uitvoeren op een schoon, vlak en nagenoeg horizontaal wegdek.

■ Speciale aandachtspunten

De examinator let vooral op de volgende punten:

- technisch goed uitgevoerde remming (snel opbouwen met maximale remvertraging)
- remweg zo kort mogelijk
- wielen mogen blokkeren

Stop in de bocht (zie groep 1)

Toepassing

In de examenpraktijk wordt de examinerende geconfronteerd met gedrag dat afwijkt van de Rijprocedure. Herkennen 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.

■ Voorbereidings- en controlehandelingen

De achtergrond bij deze handelingen is de zelfstandigheid van de kandidaat, dit in relatie tot het voertuig waarmee aan het verkeer wordt deelgenomen, te vergroten. Daartoe zijn geen uitgebreide verhandelingen of technische uiteenzettingen noodzakelijk. Het gaat slechts 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.

Op deze uitgangspunten moeten de voorbereidings- en controlehandelingen worden afgestemd. Dat geldt tevens voor de bij dat onderdeel aan de kandidaat te stellen vragen. Er worden geen andere onderdelen bij de controle betrokken dan die welke in de Rijprocedure zijn opgenomen.

Met betrekking tot de controle van onderdelen die onder de motorkap van het voertuig zijn geplaatst, is het voor de kandidaat eigenlijk reeds voldoende te kunnen aanwijzen waar de betreffende onderdelen zich bevinden. Als hij tevens met een enkele bewoording de functie van die onderdelen kan aangeven, heeft de kandidaat reeds aan de opdracht voldaan. Diezelfde (algemene) benadering geldt ook ten aanzien van de andere bij de voorbereiding en controle uit te voeren handelingen. Alhoewel de per onderwerp te stellen vragen niet concreet worden aangegeven, geldt ten aanzien van onderstaande aspecten het volgende:

■ Banden

Geen vragen stellen over de samenstelling van banden, de daarin verwerkte materialen, etc. Wel kan naar de profieldiepte of bijvoorbeeld de bandenspanning.

■ 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 zichtbelemmerende 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 deze kunnen aanwijzen door middel waarvan en kunnen toelichten op welke wijze dat peil gecontroleerd kan worden.

■ Remvloeistof

Geen vragen stellen over doel en werking van remvloeistof of samenstelling daarvan. Het kunnen aanwijzen van het reservoir en de mogelijkheid van het kunnen aflezen van de inhoud daarvan volstaat.

■ Koelvloeistof

Als bij remvloeistof. Bij een transparant reservoir volstaat het kunnen aflezen van de hoogte van de inhoud.

■ Ruitensproeiervloeistof

Idem.

■ Accu

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

Wat betreft de in de auto uit te voeren controle geldt, dat, ten aanzien van lampjes en meters, de kandidaat moet kunnen aangeven waarop deze betrekking hebben. Met name de instrumenten die een (indirecte) relatie met de veiligheid hebben zijn van belang. De gehele verlichting- en andere hulpparaatuur moet op de gewenste manier bediend kunnen worden.

Bij hoofdsteunen kan naar de meest wenselijke hoogte en met betrekking tot spiegels kan naar de beste afstelling worden gevraagd. Het laatste betekent dat in de linkerbuitenspiegel nog juist de linkerkant van de auto zichtbaar moet zijn en houdt voor de binnenspiegel in dat ter hoogte van het verticale midden van de binnenspiegel het verticale midden van de achterraut zichtbaar is.

■ Algemeen

De bediening van het voertuig moet op een juiste en gecontroleerde manier uitgevoerd worden.

Kijkgedrag wordt van de kandidaat verwacht gedurende het gehele rijden tijdens het examen.

In- en uitstappen moet op een verantwoorde manier geschieden.

De pylonen mogen niet verschoven of omver gereden worden. Dit leidt tot een onvoldoende oefening.

Per verrichting wordt hieronder aangegeven wat de belangrijke criteria, buiten de hierboven aangegeven algemene eisen, zijn waar de examinerator op beoordeelt en normeert.

■ Uitvoerings- en slagingscriteria

De kandidaat voert de aan hem door de examinerator opgegeven bijzondere verrichtingen uit één van de twee groepen uit. Hij mag iedere verrichting die door de examinerator als onvoldoende is gekwalificeerd éénmaal herkansen. Uiteindelijk moeten er van de zes verrichtingen vijf voldoende zijn.

■ Groep 1

Halve draai linksom

- niet buiten de pylonen komen
- gelijkmatige snelheid
- niet tussentijds stoppen
- één vloeiende beweging
- na de draai recht wegrijden

Fileparkeren voorwaarts

- redelijk recht in het vak
- niet te ver voor de denkbeeldige auto
- rustig en beheerst
- niet te grote uitzwaai

Vakparkeren achterwaarts

- volledig binnen het vak
- niet te veel stuurcorrecties
- rustig en beheerst
- niet te grote uitzwaai

Precisiestop

- nabij maar niet voorbij het tweede poortje
- niet uit koers lopen
- gelijkmatige remming
- wielen niet blokkeren

Stop in de bocht

- niet blokkeren
- niet uit koers lopen
- direct reageren op teken van examinator
- krachtige remming

Keren d.m.v. steken

- moet in drie keer
- niet "droogsturen"

■ Groep 2

Recht achteruit rijden

- in redelijke lijn recht achteruit rijden (niet te veel correcties)
- gelijkblijvende lage snelheid
- binnen een halve meter vóór en niet voorbij het oriëntatiepunt stoppen

Fileparkeren achterwaarts

- redelijk recht in het vak
- niet te ver achter de denkbeeldige auto
- rustig en beheerst
- niet te grote uitzwaai

Vakparkeren voorwaarts

- volledig binnen het vak
- niet te veel stuurcorrecties
- rustig en beheerst
- niet te grote uitzwaai

Uitwijk oefening

- een vloeiende beweging
- zonder stops
- juiste zijde van de pylonen

Noodstop

- maximale remvertraging
- niet te vroeg gas loslaten
- niet uit koers lopen

Notities

