

# Rijprocedure D

Uitgave 2013

Deze rijprocedure is afgestemd met:

- **BOVAG**  
Afdeling Rijscholen, Bunnik.
- **CBR**  
Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen, Rijswijk.  
Afdeling productmanagement CCV.
- **FAM**  
Federatie Autorijschool Management
- **OTCRij**  
Opleidings- en Trainingscentrum Rijden van het Ministerie van  
Defensie, Oirschot.
- **Politieacademie**  
Informatie- en Expertisecentrum PIVM, Apeldoorn
- **VRB**  
Vereniging Rijschool Belang

## Redactie-adres

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

## Druk en distributie

VERJO verkeers- en vervoersleermiddelen bv  
Bedrijvenweg 6, 5272 PB Sint-Michielsgestel  
Tel. 073 - 551 47 26  
E-mail: info@verjo.nl  
internet: www.verjo.nl

## ©Copyright 2013 CBR en BOVAG Rijscholen/OTCRij/Politieacademie

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze opgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of enig andere manier, zonder voorafgaande toestemming van de uitgevers. De inhoud van dit document is met de grootste zorg samengesteld. Bij geschillen prevaleert de op het onderwerp betrekking hebbende officiële wetgeving.

ISBN 978-90-5862...-

# Inleiding

In deze Rijprocedure wordt het meest wenselijke rijgedrag van bestuurders van een autobus beschreven. De kandidaat voor het praktijkexamen D1/D en E bij D1/D moet dit rijgedrag tonen om toegelaten te kunnen worden tot het wegverkeer.

De inhoud van deze Rijprocedure is gebaseerd op de actuele verkeerswetgeving en op de geldende exameneisen voor het rijbewijs D1/D(E bij D1/D), zoals die zijn vastgesteld door de Minister van Infrastructuur en Milieu. Bovendien is rekening gehouden met de eisen van vakbekwaamheid die bij het CCV-examen getoetst worden.

De Rijprocedure schenkt ruim aandacht aan defensief en sociaal rijgedrag. Het beoordelingsaspect 'rekening houden met de belangen van andere weggebruikers' neemt daarbij een belangrijke plaats in. Ook wordt de noodzaak van kosten- milieu- en energiebewust rijgedrag onderkend.

De hoofdstukindeling van de Rijprocedure D komt in grote lijnen overeen met die van de andere Rijprocedures. De examenonderdelen worden in dezelfde volgorde behandeld. Onderwerpen van beoordeling die voor alle categorieën bestuurders op gelijke wijze van toepassing kunnen zijn, worden in deze Rijprocedure D niet apart beschreven. Het is daarom een vereiste dat de instructeur en examiner die deze Rijprocedure gebruiken goed bekend zijn met de inhoud van de Rijprocedure B.

Er wordt van uitgegaan dat de leerling of kandidaat buschauffeur allereerst het rijgedrag beheerst dat in de Rijprocedure B beschreven staat en in het bezit is van de benodigde certificaten D1/D.

Tijdens de praktijkexamens D1/D en E bij D1/D komen niet alleen het veilig en met inzicht deelnemen aan het verkeer aan de orde. Specifieke vaardigheden die verband houden met het beroep van buschauffeur worden eveneens beoordeeld. Zo zal het rijgedrag steeds afgestemd moeten zijn op veiligheid en de passagiers (comfort). Om beter op de dagelijkse praktijk voorbereid te zijn worden ook hogere orde vaardigheden getoetst. Door aandacht te besteden aan het zelfstandig rijden wordt bereikt dat de bestuurder van een autobus beter zijn taak kan uitvoeren en meer kan inspelen op de eisen die het huidige verkeer aan hem stelt.

Nadrukkelijk wordt erop gewezen dat deze Rijprocedure geen lesplan is. De instructeur dient de inhoud van de Rijprocedure te beschouwen als het leerdoel voor zijn leerlingen. Door de gedetailleerde beschrijving van het gewenste rijgedrag weet hij op welk gedrag zijn leerling tijdens het examen wordt beoordeeld. De wijze van opleiden wordt uiteraard geheel overgelaten aan zijn deskundigheid.

### **Beoordeling algemeen**

De beoordeling zal in zijn algemeenheid gericht moeten zijn op de veiligheid en het comfort van de passagiers, defensief, milieubewust en energiebewust rijgedrag.

In het bijzonder zal dit aan de orde zijn bij de bediening van het voertuig alsmede bij de hoofdstukken wegrijden, afslaan, rechte en bochtige weggedeelten en gedrag nabij en op kruispunten. Bij het tot stilstand brengen van de autobus zal de kandidaat moeten laten zien dat hij de 'busstop' beheerst. Onder busstop wordt verstaan dat hij de autobus in alle gevallen zonder te schokken tot stilstand kan brengen.

De bijzondere verrichtingen 'Halteren' en 'Parkeren op een aangegeven plaats' worden nadrukkelijk meegenomen in de eindbeoordeling, evenals het juiste gebruik van de motorrem en/of andere hulpremmen.

De stuurbehandeling (doorgeefmethode) is van groot belang. Een verkeerd aangeleerde zit- stuurhouding heeft op latere leeftijd zeer nadelige gevolgen voor de gezondheid van de chauffeur (rugklachten).

### **Routekeuze**

De route zal worden afgestemd op het voertuig waarmee gereden wordt. Met name bij het rijden met autobussen met een grotere wielbasis dan 5,50 meter, zal het rijden in de bebouwde kom beperkt moeten blijven en wordt terdege rekening gehouden met het groot bestreken weggedeelte bij het nemen van bochten en andere stuurbewegingen. Het rijden van 'rondjes om de kerk' is niet toegestaan.

Wordt het examen afgelegd met een 'stadsbus' (wielbasis 5.50 m. of kleiner) dan is de route, meer dan bij een 'touringcar', afgestemd op deze doelgroep, namelijk het rijden in de bebouwde kom.

# Inhoudsopgave

<b>1 Rijklaar maken, bediening/beheersing en milieubewust rijgedrag</b>	<b>7</b>
– Zit- en stuurhouding	7
– Stuurbehandeling	8
– Afstellen spiegels	8
– Gebruik autogordels	8
Bediening/beheersing	9
– Motor starten	9
– Bediening van koppeling, schakelmechanisme en gastoevoer	9
– Bediening van de remmen	11
– Afzetten motor	13
Beheersing van het voertuig	13
– Milieu- en energiebewust gedrag	14
<b>2 Op juiste en veilige wijze deelnemen aan het verkeer</b>	<b>17</b>
– Verkeersinzicht	17
– Aangepast en besluitvaardig gedrag	20
– Belangen andere weggebruikers	21
<b>3 Onderdelen van verkeersdeelneming</b>	<b>25</b>
3.1 Wegrijden	25
3.2 Rijden op rechte en bochtige weggedeelten	29
3.3 Gedrag nabij en op kruispunten	39
3.4 Invoegen - uitvoegen	47
3.5 Inhalen - zijdelings verplaatsen	55
3.6 Gedrag nabij en op bijzondere weggedeelten	63
– Inrit/uitrit	63
– Erf	65
– Overweg	65
– Voetgangersoversteekplaats	67
– Tram-/bushalte	69
– Rotonde	71
3.7 Bijzondere verrichtingen/manoeuvres	75
– Voorbereidings- en controlehandelingen	77
– Het op juiste en veilige wijze aan- en afkoppelen van de aanhangwagen	80
– Halteren	82
– Het behoorlijk in rechte lijn achteruitrijden	83

– Het parkeren op een aangegeven plaats.....	84
– Het maken van een halve draai in een vloeiende beweging binnen een beperkte ruimte.....	84
– Het behoorlijk achteruit rijden van aangegeven bochten.....	84
– Het op juiste wijze keren d.m.v. steken m.b.v. een zijstraat.....	84
– Het voertuig zonder fouten op een helling tot stilstand brengen en weer optrekken.....	85
– Handelingen uit te voeren na beëindiging van de rit.....	85

## **Toepassing**..... **87**

Toepassing hoofdstuk 1.....	90
Toepassing hoofdstuk 2.....	94
Toepassing hoofdstuk 3.....	96
– 3.1 Wegrijden.....	98
– 3.2 Rijden op rechte en bochtige weggedeelten.....	99
– 3.3 Gedrag nabij en op kruispunten.....	102
– 3.4 Invoegen - uitvoegen.....	106
– 3.5 Inhalen - zijdelingse verplaatsing.....	108
– 3.6 Gedrag nabij en op bijzondere weggedeelten.....	111
– 3.7 Bijzondere verrichtingen/manoeuvres.....	115
Bijlage.....	118

2013 © CBR

# 1 Rijklaar maken, bediening/ beheersing en milieubewust rijgedrag

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

Alle van de in hoofdstuk 1 beschreven elementen met uitzondering van het milieu-en energiebewust rijgedrag vallen onder het onderwerp van beoordelen 'bediening en beheersing van het voertuig'. Hierin is ook opgenomen het rijklaar maken van het voertuig.

## Zit- en stuurhouding

De bestuurder moet ontspannen achter het stuur zitten. Daarbij moet hij alle handelingen kunnen verrichten, zonder zich daarbij onnodig te moeten verplaatsen, waarbij de rug voortdurend is aangeleund.

### ■ Controle zithouding

- stand van de stoel controleren
- van een goede zithouding is sprake indien:  
het bovenbeen over een zo groot mogelijke afstand op de zitting rust, bij geheel aangesloten rug in de rugleuning van de stoel het stuurwiel (zo veel mogelijk) geheel te bestrijken is. Zo nodig wordt het stuur voor een optimale positie, in combinatie met de afstelling van de stoelzitting en rugleuning, daarop afgesteld en waarbij het koppelingspedaal met nog juist iets gebogen linkerbeen geheel ingetrapt kan worden.

### ■ Controle stuurhouding

- het stuurwiel niet krampachtig vasthouden, de vingers van beide handen om de buitenkant van het stuurwiel
- stand van de handen ongeveer 'kwart voor drie'
- armen licht gebogen
- duimen op het stuurwiel
- zie stuurbehandeling.

## Stuurbehandeling

Nooit aan het stuurwiel draaien als de autobus stilstaat. Het stuurwiel in principe doorgeven, d.w.z. dat de rechterhand de rechter helft en de linkerhand de linker helft van het stuurwiel bestrijkt (doorgeefmethode). De goede zithouding dient daarbij gehandhaafd te worden.

Een goede stuurbehandeling bepaalt voor een groot deel het comfort van de passagiers. De buschauffeur zal steeds de stuurbewegingen zodanig uitvoeren dat de passagiers rustig kunnen blijven zitten. Indien er staande passagiers aanwezig zijn is dit van nog groter belang.

Van de 'doorgeefmethode' zou o.a. afgeweken kunnen worden:

- in noodsituaties
- bij het uitvoeren van bijzondere vaardigheden (bocht achteruit, keren, enz.)

Indien het stuurwiel met één hand wordt vastgehouden geeft dat optisch een onveilig gevoel voor de passagiers, hetgeen voorkomen moet worden.

## Afstellen spiegels

De spiegels zijn goed afgesteld indien:

- met de linker buitenspiegel de linker zijkant van het voertuig zichtbaar is vanaf de achterzijde van het voertuig tot ter hoogte van de achterzijde zitplaats feitelijke bestuurder en een zo groot mogelijk deel van het weggedeelte links naast en achter het voertuig kan worden overzien
- met de rechter buitenspiegel de rechter zijkant van het voertuig zichtbaar is vanaf de achterzijde voertuig tot ter hoogte van de achterzijde rechter portier en een zo groot mogelijk deel van het weggedeelte rechts naast en achter het voertuig kan worden overzien
- met de binnenspiegel de evt. aanwezige passagiers kunnen worden overzien
- de evt. aanwezige achterdeurspiegel moet zodanig zijn afgesteld dat de uitstappende passagiers hierin te volgen zijn (in combinatie met de rechterbuitenspiegel).

## Gebruik autogordels

De aanwezige autogordels worden op de voorgeschreven wijze gebruikt.



Dit betekent dat ze 'strak' aan het lichaam worden gedragen ten behoeve van een optimale veiligheid.

Denk hierbij vooral aan het onderste deel (heup) van de gordel. Hulpmiddelen om van de gordel zo min mogelijk hinder te onder- vinden (knijpers e.d.) zijn uit veiligheidsoogpunt verboden.

## Bediening /beheersing

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

Een groot aantal technische handelingen zal als een soort auto- matisme dienen te worden uitgevoerd. Vanzelfsprekend moet de bestuurder in staat zijn zelfstandig apparatuur voor o.a. de temperatuurregeling 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.

### Motor starten

De parkeerrem dient ingeschakeld te zijn. Versnellingshandel in neutraalstand. Zo nodig controleren of de hoofdschakelaar is ingeschakeld. Indien nodig voorgloeien. Bij voldoende luchtdruk koppelingspedaal geheel intrappen, tenzij het bedieningsvoor- schrift dit verbiedt. Motor starten volgens bedieningsvoorschrift. Controle van het dashboard (o.a. remdruk, motoroliedruk, e.d.). Als de motor draait, het koppelingspedaal langzaam op laten komen tenzij direct daarna ingeschakeld wordt.

### Bediening van koppeling, schakelmechanisme en gastoevoer

#### ■ (Ont)koppelen

De voet mag alleen met het koppelingspedaal in aanraking zijn tijdens het bedienen van dit pedaal. In andere gevallen dient de voet op de vloer te zijn geplaatst.

De snelheid van de autobus mag in principe slechts dan met behulp van de koppeling geregeld worden als in de bij het weggrijden passende (voor of achteruit) versnelling en met een zo laag mogelijk toerental wordt gereden dan wel bij het uitvoeren van bijzondere verrichtingen.

## ■ Schakelen algemeen

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

Bedien versnellingshandel soepel en beperk de toerentallen als de motor koud is. Vermijd overbodig schakelen, zowel naar een hogere als een lagere versnelling. De gegevens uit het instructieboekje van het voertuig dienen t.a.v. schakelmomenten en de motortoerentallen zoveel mogelijk te worden gerespecteerd, zowel bij het op- als terugschakelen.

Het kiezen van de juiste versnelling moet zodanig gebeuren dat het motorgeluid voor de passagiers wordt beperkt.

## ■ Inschakelen

De wegrijdversnelling wordt bepaald door de weg, het voertuig en de omstandigheden.

Het koppelingspedaal geheel intrappen. Rustig in de passende versnelling schakelen.

## ■ Wegrijden

Koppelen onder een zo laag mogelijk toerental. Als de koppeling pakt, het pedaal een moment stilhouden. Op dit moment de parkeerrem, als deze is ingeschakeld, buiten werking stellen. Het koppelingspedaal verder laten opkomen met gelijktijdige verhoging van het toerental.

In het belang van de passagiers dient de snelheid rustig te worden opgevoerd.

## ■ Opschakelen

Indien de snelheid en het motortoerental voldoende zijn verhoogd:

- hand aan de versnellingshandel, voet op het koppelingspedaal plaatsen
- vervolgens in één beweging dit pedaal geheel intrappen direct gevolgd door gaspedaal loslaten
- daarna rustig in de volgende passende versnelling schakelen, koppelen en gelijktijdig het toerental opvoeren. Bij het inschakelen niet forceren maar rustig druk blijven uitoefenen tot het inschakelen als vanzelf gaat.

## Opmerking

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

### ■ Terugschakelen

Indien de snelheid en het motortoerental voldoende zijn teruggenomen:

- hand aan de versnellingshandel, voet op het koppelingspedaal plaatsen
- vervolgens in één beweging het koppelingspedaal geheel intrappen, direct gevolgd door het gaspedaal loslaten
- daarna rustig in lagere passende versnelling schakelen, onmiddellijk gevolgd door het opvoeren van het toerental en het koppelen. Bij het inschakelen niet forceren maar rustig druk blijven uitoefenen tot het inschakelen als vanzelf gaat
- afhankelijk van de snelheidsvertraging dienen onnodige schakelhandelingen te worden vermeden door die versnelling te kiezen die bij de snelheid past.

Indien men voornemens is de motorrem te gaan gebruiken, is het wel zinvol om een tussenversnelling te kiezen, zodat in een hoger motortoereengebied een beter rendement van de motorrem wordt verkregen.

## Bediening van de remmen

Ook het remmen en tot stilstand komen bepaalt in grote mate het comfort van de passagiers. Steeds zodanig remmen dat de passagiers rustig in hun stoel kunnen blijven zitten zonder zich schrap te moeten zetten.

Bij het stoppen moet de eindschok achterwege blijven d.m.v. de **'busstop'**.

Wanneer men gaat stoppen, moet men in beginsel:

- niet onnodig schakelen
- tijdig gas loslaten i.v.m. de remmende werking van de motor en de brandstofbesparing
- evt. motorrem of hydraulische of elektrische hulprem gebruiken, bij- of afremmen zonder schokken tot stilstand komen

- ontkoppelen even voor het stationaire toerental wordt bereikt
- versnelling in neutraal zetten, behalve wanneer er noodzaak is om in te schakelen (bv. als eerste voor een verkeerslicht)
- zo nodig parkeerrem gebruiken.

Het voornemen tot stoppen tijdig kenbaar maken aan het achteropkomend verkeer.

Het remmen in principe zo gelijkmatig mogelijk over de **benodigde** afstand verdelen.

Het ontkoppelen geschiedt even voordat het stationaire toerental van de motor wordt bereikt.

De motor- of uitlaatrem en andere (hydraulische of elektrische) hulpremmen kunnen worden gebruikt om te voorkomen dat 'langdurig slepend' moet worden geremd (verglazing van de remvoeringen).

### **Bijvoorbeeld:**

Als er een geringe snelheidsvermindering moet plaats vinden en deze kan door het uitsluitend los laten van het gaspedaal niet worden bereikt, kan bij doelmatig gebruik de hulprem, afhankelijk van type en soort, in bepaalde situaties wenselijk zijn.

Het optimale resultaat van de motorrem wordt bereikt bij een hoog toerental van de motor. Hiervoor moet dan ook de juiste versnelling zijn ingeschakeld. Dit geldt niet voor de andere hulpremmen, deze zijn onafhankelijk van het toerental van de motor. Let altijd op het bedieningsvoorschrift van de autobus.

Voorbeelden waarbij het gebruik van bovenstaande hulpremmen, afhankelijk van type, soort en waarvoor deze bedoeld zijn, wenselijk kan zijn:

- bij het berijden van afritten van auto(snel)wegen
- bij het naderen van rood verkeerslicht waarvan verwacht wordt dat het spoedig groen wordt en bij overzichtelijke kruisingen, wanneer bij een geringe snelheidsvermindering verwacht mag worden dat het voertuig rijdende kan blijven
- bij het naderen van bochten in het wegverloop, indien de snelheid te hoog is.

Het gebruik van de motorrem resp. de hydraulische of elektrische hulprem is, mits aanwezig, verplicht bij het afrijden van steile afdalingen.

## Opmerkingen

- Bij gebruik van de motorrem, in tegenstelling tot de hydraulische of elektrische hulprem, treden de remlichten niet in werking. Daarom moet het achteropkomend verkeer goed geobserveerd te worden
- Indien tijdens een afdaling alleen de motorrem wordt gebruikt ontstaat er groot gevaar als de versnellingsbak (per ongeluk) in neutraal zou komen te staan
- Bij glad wegdek kan het gebruik van de motorrem gevaarlijk zijn. Dit geldt evenzo voor de hydraulische of elektrische hulprem.

**Stoppen bij een bushalte: zie apart opgenomen bijzondere verrichting 'aanrijden van een bushalte' (halteren).**

## Afzetten motor

- bedrijfsrem ingedrukt houden (automaat)
- parkeerrem in werking stellen
- versnellingshandel in neutraalstand zetten
- koppeling rustig laten opkomen, bedrijfsrem loslaten
- overbodige stroomverbruikers buiten werking stellen
- brandstoftoevoer afsluiten / hoofdschakelaar afzetten
- bij het verlaten van de autobus de sleutels meenemen en de autobus afsluiten. (ook de evt. aanwezige nooddeur).

## Beheersing van het voertuig

Elke bestuurder moet voortdurend in staat zijn die handelingen te verrichten die van hem worden geëist. Daarbij moet hij het door hem bestuurd voertuig onder controle hebben.

Om hieraan gevolg te kunnen geven zullen o.a. de krachten die op het voertuig werken wanneer daarmee gereden wordt, zoveel mogelijk onderkend en beheerst moeten worden. Het zou te ver voeren om die krachten in deze procedure nader te omschrijven.

Eén bekend voorbeeld echter is de middelpuntvliedende kracht die bij het rijden ontstaat door te sturen en daarbij van richting te veranderen.

De grootte van die kracht is afhankelijk van :

- de snelheid waarmee gereden wordt
- de straal van de bocht
- de massa van het voertuig.

Hierbij is de snelheid de belangrijkste factor, zodat deze vooraf moet zijn aangepast, wil men niet het risico lopen dat als gevolg van die middelpuntvliedende kracht het voertuig uit de bocht wordt gedrukt.

## **Houd hierbij terdege rekening met het belang van de passagiers**

Voor een goede voertuigbeheersing is het noodzakelijk bekend te zijn met het karakter en de toestand van het voertuig. Deze bepalen mede de wegligging. Door de ligging van het zwaartepunt (evenwichtspunt) van de autobus wordt in grote mate het stuurkarakter, het gedrag in bochten en de koersstabiliteit bepaald. Ook het aantal passagiers en de plaats van de lading is hierop van invloed.

Ongeacht het stuurkarakter van een voertuig is steeds een goede stuurbediening (vastheid) vereist.

Met inachtneming van het wettelijk bepaalde omtrent te volgen weggedeelten, moet in principe getracht worden met zo min mogelijk stuurcorrecties 'de meest ideale lijn' te rijden.

Onnodige stuurcorrecties moeten dan ook vermeden worden en de bij een bepaalde manoeuvre uit te voeren kijktechniek of ander gedrag mag nimmer de besturing van het voertuig beïnvloeden.

### **Milieu- en energiebewust rijgedrag**

**Van bestuurders van autobussen mag een 'kosten-, milieu- en energiebewust' rijgedrag worden verwacht.**

Het kosten-, milieu- en energiebewust rijgedrag zal op ieder van de 7 examenonderdelen van toepassing zijn en heeft daarmee een parapluwerking.

#### **■ ritvoorbereiding**

Van belang is een uit te voeren rit zodanig te plannen dat gekozen wordt voor een zo gering mogelijke belasting van het milieu.

#### **■ voertuigomstandigheden**

De bandenspanning is een belangrijk dynamisch onderdeel van de voertuigomstandigheden. De druk in de band zal in alle omstandigheden geleidelijk afnemen. Het regelmatig controleren en op druk houden van de banden maakt deel uit van een goede ritvoorbereiding.

ledere maand zal deze controle en/of handeling uitgevoerd moeten worden.

### ■ voertuigbediening

De huidige voertuigtechniek voorziet in een motormanagement systeem dat een zo efficiënt mogelijk gebruik van de brandstof regelt. De keuze van de versnelling wordt echter bij een handgeschakelde autobus aan de bestuurder overgelaten. De bestuurder kan hiermee het brandstofgebruik beïnvloeden en dient rekening te houden met de bedieningsvoorschriften.

Het rijden in het meest economische toereengebied vermindert het brandstofgebruik.

Bij het accelereren zal, indien de (volg)afstand het toelaat, doortastend gas gegeven moeten worden. De belasting tijdens het slipmoment van de koppeling mag hierbij niet te hoog worden.

Het is belangrijk om het rollend vermogen van het voertuig te benutten. Vermijd het terugschakelen via alle versnellingen. Het vroegtijdig loslaten van het gaspedaal, zodra zichtbaar is dat er vertraagd moet worden, zorgt ervoor dat de brandstofopname gestopt wordt. Hierbij is het van belang dat de motor gekoppeld blijft in de versnelling waarin op dat moment gereden wordt. De snelheid wordt zoveel mogelijk terug genomen door optimaal gebruik van de hulppremsystemen. Indien gestopt wordt, het koppelingpedaal intrappen kort voordat het stationair toerental bereikt wordt.

Het stationair draaien van de motor kost onnodig brandstof en geeft daardoor een onnodige uitstoot van schadelijke stoffen. Bovendien geeft dit voor de omgeving vaak onnodig geluidsoverlast. Bij stops waarbij te verwachten is dat langere tijd wordt stilge staan is het gewenst om de motor af te zetten. Hierbij is het van belang dat de veiligheid niet in het gedrang komt.

Het juiste gebruik van cruisecontrole vergroot het rijden met een constante snelheid. Hierdoor neemt het brandstofgebruik af. Indien aanwezig en in situaties waar dit verantwoord is, is het gebruik van de cruisecontrole gewenst.

### ■ anticiperend rijgedrag

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

2013 © CBR



## 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 **'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.

Deze situaties kunnen worden beïnvloed door een aantal factoren zoals:

- de mens
- de weg en omgeving
- het voertuig
- weersomstandigheden.

De bestuurder moet zich rekenschap geven van o.a. de omvang van zijn voertuig waardoor extra beperkingen kunnen ontstaan voor andere weggebruikers.

Ook andere factoren zoals de aard en constructie van het voertuig, alsmede het acceleratievermogen zijn hierbij nog meer aan de orde.

Bij het rijden met een aan de omstandigheden aangepaste wijze kunnen tevens alle noodzakelijke handelingen op beheerste wijze worden uitgevoerd.

Ook komt dit het comfort en de veiligheid van de passagiers ten goede.

Op deze wijze kan ook het best op verkeersontwikkelingen worden geanticipeerd, waardoor onverwachte handelingen van andere weggebruikers kunnen worden opgevangen.

Tevens wordt daardoor het algehele verkeersbeeld gunstig beïnvloed en zal daarvan een rustige, veilige verkeersafwikkeling het gevolg kunnen zijn.

Rekening moet worden gehouden met weg omstandigheden, die bij het naderen en/of voorbijgaan bijzondere oplettendheid vragen, zoals:

- minirotondes
- verkeersdrempels
- zachte, aan de rijbaan grenzende bermen
- slechte, brokkelige rijbaankanten, in het bijzonder die, welke gelegen zijn tegen lagere weggedeelten
- op de rijbaan liggende voorwerpen, die gevaar voor het verkeer kunnen opleveren (zorgen voor verwijdering)
- voorwerpen, die te dicht bij de rijbaan staan
- over de rijbaan uitstekende uithangborden, luifels, bomen, enz.
- smalle doorgangen bij opbrekingen, bruggen, in, uit, af en opritten enz.
- plotseling optredende zijdelingse krachten bij rukwinden.

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

Daardoor wordt een betere verkeersdoorstroming bereikt.

Tevens is het comfortabeler voor de passagiers, economischer en milieuvriendelijker.

Dit houdt niet in, dat op plaatsen waar het verkeer moet stoppen (verkeerslichten, spoorwegovergangen enz.), zodanig snelheid wordt verminderd, dat 'achterliggers' gaan inhalen. (Vroegtijdig en/of hinderlijk snelheid verminderen.)

Situaties waarbij niet gestopt zou behoeven te worden, zijn bijvoorbeeld:

- links afslaan bij nadering van één enkele 'tegenligger' of overstekende voetganger, de snelheid zodanig regelen dat het voertuig kan blijven rollen
- rechts afslaan bij aanwezigheid van één enkele weggebruiker op een rechts liggend fietspad of voetpad, de snelheid zodanig regelen dat het voertuig kan blijven rollen
- schuin achter een (brom-)fietser met dezelfde snelheid meerijden is beter dan deze eerst in te halen en er dan voor te moeten stoppen

- voorbijrijden van een rechts op een tweestrooks rijbaan staand voertuig bij nadering van één enkele tegenligger
- naderen van een file (achterop rijden), die op een enkel voertuig na weer in beweging is gekomen
- naderen van een kruispunt, waar slechts één enkel ander voertuig gelijktijdig of nagenoeg gelijktijdig kan zijn.

Is het maken van een stop niet te vermijden, dan moet het blokkeren van het tegemoetkomend en dwarsverkeer worden voorkomen in de volgende gevallen:

- in een stoppende file op de linkerrijbaanhelft, bestemd voor het tegemoetkomende verkeer
- in een stoppende file op een spoorwegovergang
- in een stoppende file op een voetgangers oversteekplaats of een oversteekplaats voor (brom-)fietsers
- in een stoppende file op een kruisingsvlak.

Hierbij is met name de lengte van het voertuig essentieel.

■ **Men dient zo oplettend te zijn, dat de in het verkeersbeeld te verwachten veranderingen, niet dusdanig verrassend zijn, dat abnormaal moet worden geremd en/of gestuurd.**

Daarbij moet worden bedacht dat i.v.m. de doorgaans gesloten opbouw het uitzicht voor de achter de autobus rijdende bestuurders nog beperkter is.

Men moet zich zo gedragen, dat een andere weggebruiker niet wordt verrast.

Het oproepen van irritaties bij andere weggebruikers wordt zoveel mogelijk vermeden. Handelingen die tot ergernis kunnen leiden zijn bijvoorbeeld:

- het nog juist inhalen voor een rood verkeerslicht, een gesloten spoorwegovergang of brug, voor een stilstaande file enz.
- bij het naderen van een kruising of splitsing te lang snelheid houden en een 'voorranghebbende' in de waan brengen dat geen voorrang zal worden verleend enz.
- het met een dermate gering snelheidsverschil inhalen, dat de duur van de inhaalmanoeuvre dusdanig is, dat de normale doorgang voor het overige verkeer wordt belemmerd.

Steeds moet getracht worden zoveel mogelijk te anticiperen. Bij voortduring moet men bedacht zijn op fouten, die andere weggebruikers maken.

Door de omvang/afmetingen en constructie van grote voertuigen zal het niet altijd mogelijk zijn om verkeerstekens op het wegdek op te volgen en zal enige hinder voor andere bestuurders niet altijd te voorkomen zijn.

#### ■ Constructies op of aan het voertuig die het uitzicht beperken

Het gevolg van de aanwezigheid van (dubbel) uitgevoerde spiegels op (les)voertuigen is dat het uitzicht naar links- en rechtsvoor ernstig wordt beperkt. Niet alleen deze spiegels beperken het uitzicht maar ook de aanwezige raam- en deurstijlen nemen een relatief groot deel van het uitzicht weg.

Door de constructie van een autobus en de vaak laag zittende bestuurder dient bij schuin (anders dan 90 graden) naderen van een kruising vroegtijdig gekeken te worden, omdat anders de kruisende weg door de passagiers aan het zicht wordt onttrokken.

### Aangepast en besluitvaardig gedrag

Dit onderwerp heeft betrekking op de snelheid waarmee gereden wordt en de vlotheid waarmee verkeersgedragingen worden uitgevoerd in relatie tot het overige verkeer en/of de betreffende wegsituatie. Tevens gaat dit onderwerp over de in het verkeer noodzakelijke besluitvaardigheid waarmee handelingen moeten worden uitgevoerd en gereageerd moet worden in/op verkeerssituaties.

#### ■ Aangepast gedrag

Met inachtneming van de geldende voorschriften moet steeds met een zodanige snelheid worden gereden dat deze is aangepast aan het overige verkeer en de totale verkeers- c.q. wegsituatie. Zo wordt er niet zonder noodzaak zó langzaam gereden dat daardoor andere weggebruikers opgehouden kunnen worden.

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

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

Voor een aangepast gedrag is het noodzakelijk dat de bestuurder:

- zich tijd en ruimte gunt om zijn gedrag af te stemmen op de situatie
- er niet op vertrouwt dat andere weggebruikers altijd correct handelen
- zich steeds afvraagt: Heb ik met anderen oogcontact? Zo niet, hoe los ik de situaties veilig en verantwoord op?

### ■ Besluitvaardig gedrag

Uit het gedrag moet een zekere mate van besluitvaardigheid blijken.

Met uitzondering van zaken die als 'ongewoon' of 'onverwacht' kunnen worden aangemerkt, moet een weifelend verkeersgedrag worden vermeden.

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

Een voorgenomen en reeds aangevangen manoeuvre wordt dan ook, nadat de voorbereidende handelingen op juiste wijze zijn verricht, in principe uitgevoerd.

Onder normale omstandigheden onnodig voorrang verlenen, onnodig voor laten gaan of langer wachten dan gezien de situatie noodzakelijk is, wordt vermeden.

Voor een betere verkeersdoorstroming of het bevorderen van een veiliger verkeerssituatie kan het echter wenselijk zijn 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 handelt over defensief en sociaal gedrag in combinatie met verkeersinzicht.**

Defensief gedrag is onder andere gebaseerd op:

- goed anticiperen (vooruitlopen op mogelijke ontwikkelingen)
- effectief kijken (kijken om waar te nemen)
- goed reageren.

Het gaat hierbij veelal om reageren op de aanwezigheid en het gedrag van andere weggebruikers. Ook rekening houden met afwijkend gedrag van anderen.

Sociaal gedrag kenmerkt zich door:

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

Steeds wordt getracht dreigend gevaar op te heffen door:

- af te remmen
- uit te wijken
- 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, al naar gelang de situatie, een geluids- of lichtsignaal geven.

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

Dit geldt met name:

- bij filevorming
- indien wordt stil gestaan op minder overzichtelijke plaatsen
- wanneer wordt gestopt en het zicht als gevolg van duisternis of weersomstandigheden onvoldoende is om het voertuig tijdig op te merken
- bij het uitvoeren van bijzondere verrichtingen.

### **Opmerking**

Het gebruik van knipperende waarschuwingslichten legaliseert een verkeersovertreding niet!

### **■ Houd in het bijzonder rekening met de belangen van meer kwetsbare weggebruikers**

Kinderen, bejaarden en gehandicapten zijn kwetsbaarder in het verkeer:

- het gedrag van kinderen in het verkeer is in het algemeen onberekenbaar

- het reactievermogen van bejaarden en gehandicapten en hun vermogen snel te handelen, is vaak minder
- blinden kunnen alleen af gaan op hun gehoor
- rekening wordt gehouden met het speelse karakter waarmee jeugdige (brom)fietsers e.d. aan het verkeer kunnen deelnemen. Door hun aanwezigheid en eventueel afwijkend rijgedrag tijdig te onderkennen, kan op gepaste wijze worden gereageerd
- voetgangers lopen meer risico als zij zich op de rijbaan bevinden. Zij moeten tijdig worden opgemerkt, zodat op juiste wijze gereageerd kan worden
- goed moet worden geanticipeerd op grotere groepen voetgangers zoals optochten, colonnes e.d. De totale verkeerssituatie moet bij het naderen van deze groepen op een juiste wijze worden beoordeeld
  - ruiters
  - rolschaatsers, welke door het geluid van de schaatsen slecht horen.

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

### **Opmerkingen**

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

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

Bij nadering van een voetgangersoversteekplaats, wordt, ondanks het voor voetgangers in werking zijnde gele knipperlicht, rekening gehouden met overstekende voetgangers en/of inhalende voertuigen.

2013 © CBR



## 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 vanuit parkeerstand, anders dan vanaf een bushalte binnen de bebouwde kom, geldt als een bijzondere manoeuvre.

Daarbij mag het overige verkeer niet meer dan noodzakelijk worden gehinderd. Indien hinder toch onvermijdelijk is, beperk deze dan tot een minimum. De uitvoering van deze handeling moet altijd met grote voorzichtigheid gebeuren.

In vergelijking met de personenauto is de afmeting van de autobus en het motorvermogen in relatie tot het gewicht, alsmede het belang van de passagiers, van dien aard dat het wegrijden trager zal (moeten) geschieden.

In die situatie zijn tevens de snelheid waarmee eventuele andere bestuurders naderen, alsmede de afstand die zij verwijderd zijn van groot belang. Ook andere aspecten zoals het soort verkeersdeelnemer(s) dat nadert en de verkeersintensiteit ter plaatse zijn daarbij aan de orde, evenals het beschikbaar zijnde weggedeelte, de weersomstandigheden en het uitzicht.

Men moet zich realiseren dat buiten de bebouwde kom met hogere snelheden gereden wordt. Juiste inschatting van snelheid en afstand van naderend verkeer is dan nog belangrijker.

#### Belangen andere weggebruikers

**Zo min mogelijk hinder voor het overige verkeer veroorzaken.**

Dit geldt ten aanzien van alle verkeer, ongeacht uit welke richting dat nadert.

Deze verplichting heeft ook een ruimere strekking dan de wettelijke bepaling om het overige verkeer alleen maar voor te laten gaan.

## Kijkgedrag

Voor en tijdens het wegrijden op de juiste wijze kijken.

Indien vanaf de rijbaankant wordt weggereden moet eerst worden gekeken of dat op een verantwoorde en veilige wijze kan.

Hierbij moet rekening gehouden worden met twee factoren:

- overige weggebruikers
- beperkt uitzicht met name de dode hoeken voor en naast de autobus

Bij het wegrijden het 'uitzwenken' van de achteroverbouw van het voertuig en het overhellen van de opbouw van het voertuig 'controleren' middels de spiegels.

## Geven van / reageren op signalen

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

Tijdig voordat wordt weggereden richting aangeven. De richtingaanwijzer moet buiten werking zijn, zodra de juiste plaats op de rijbaan is ingenomen.

## Voor laten gaan

Bij het wegrijden, anders dan van een bushalte binnen de bebouwde kom, het overige verkeer voor gaan.

Ongeacht uit welke richting dat nadert, dus bijvoorbeeld ook het tegemoetkomend verkeer.

## Plaats op de weg

Na het wegrijden de juiste plaats op de rijbaan innemen.

Houd daarbij altijd een zo vloeiend mogelijke lijn aan en handel bij het wegrijden van achter een geparkeerd voertuig of ander obstakel zodanig, dat het voertuig of obstakel niet wordt geraakt.

## Wegrijden na een stop in het verkeer

Wegrijden na gestopt te zijn in het verkeer wordt niet beschouwd als een bijzondere manoeuvre. Het is wel een handeling die veelvuldig voorkomt en om die reden de nodige aandacht vraagt.

### Belangen andere weggebruikers

Houd tijdens het wegrijden steeds rekening met andere weggebruikers.

Daarbij zo min mogelijk hinder veroorzaken. Dit geldt in het bijzonder ten opzichte van fietsers en bromfietzers.

### Kijkgedrag

Niet alleen bij het wegrijden goed opletten, maar zeker ook tijdens de stop in het verkeer vooral blijven observeren van voor, naast en achter de autobus staande medeweggebruikers, omdat verkeersomstandigheden zich plotseling kunnen wijzigen.

Let bij het verhogen van snelheid met name op inhalende bestuurders.

### Snelheid

De snelheid moet zo veel mogelijk aan het overige verkeer aangepast zijn.

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

2013 © CBR

## 3.2 Rijden op rechte en bochtige weggedeelten

Bij het berijden van deze weggedeelten, is een groot aantal situaties en omstandigheden van belang.

Daarbij zijn te noemen:

- de wegstructuur (bijvoorbeeld al dan niet verdeeld in meerdere rijbanen met rijstroken en al dan niet voorzien van fiets- en voetpaden)
- het soort weg (bijvoorbeeld auto(snel)weg of 'gewone' weg)
- de plaats waar de weg is gelegen (bijvoorbeeld binnen of buiten de bebouwde kom)
- de bebakening, markering, signalering, wegverharding, e.d.
- omstandigheden zoals de verkeersdruk, het weer, de eventueel aanwezige bebouwing, het uitzicht e.d.
- de afmetingen en constructie van het voertuig.

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

Bij bochten in het wegverloop zijn stuurgedrag en snelheid van wezenlijk belang.

Ook de technische bediening van het voertuig is belangrijk.

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

#### ■ de waarneming en de beoordeling van een bocht.

Door het goed en tijdig inschatten van aspecten als het bochtverloop, de rijbaanbreedte, wegverharding, wegverkanting e.d. kan het vereiste rijgedrag worden bepaald.

Met name op smalle wegen, komen in de binnenbocht vaak zichtbelemmerende obstakels voor. Als gevolg daarvan wordt het goed inschatten van de scherpte van die bocht extra moeilijk. Het zicht op de aanwezigheid van een bocht en het verloop daarvan, wordt daarom veelal vergemakkelijkt door bebakingen zoals bochtschilden, bempalen en markeringen aangebracht op het wegdek.

### ■ het rijden van een bocht (kantelgevaar).

De snelheid waarmee wordt gereden, de straal van de bocht, de massa van het voertuig, en het zwaartepunt van de autobus zijn heel bepalend voor de zijdelingse krachten. Naarmate die toenemen, neemt ook het kantelgevaar toe. Extra factoren waarmee rekening moet worden gehouden zijn een mogelijke negatieve wegverkanting, en de belading.

Ook moet rekening worden gehouden met het belang van de passagiers.

### ■ het zicht in een bocht.

Tracht zoveel mogelijk door de bocht heen te kijken en houd rekening met:

- het tegemoetkomende verkeer en eventuele obstakels
- de scherpte van de bocht, zodat deze met de juiste en zo constant mogelijke snelheid kan worden genomen.

In de meeste gevallen is de straal van een bocht constant. Een factor die een bocht extra gevaarlijk maakt, is de aanwezigheid van een zogenaamde 'nabocht'. In dat geval blijft die straal niet constant, maar wordt de bocht plotseling scherper. De kans bestaat dat deze straalverandering te laat wordt opgemerkt. Met name speelt de snelheid dan weer een belangrijke rol, omdat deze veelal wordt bepaald aan de hand van de indruk die voor of bij het ingaan van de bocht verkregen was. Het gevolg daarvan kan zijn dat de autobus uit de koers raakt of teveel gaat overheulen of zelfs kantelt. Hetgeen ook nog eens versterkt kan worden door verkeerd remmen.

**Dit onderdeel betreft ook situaties waarbij tegemoetkomende dan wel elkaar inhalende bestuurders gebruik maken van dezelfde rijbaan. Tegemoetkomen is slechts van toepassing indien de beschikbare ruimte onvoldoende is om elkaar ongehinderd te passeren. In een dergelijke situatie hebben beide bestuurders dezelfde verplichting (art.5 VVV) ten opzichte van elkaar. Bij het inhalen zijn meerdere bestuurders betrokken. De bestuurder die inhaalt heeft de verplichting deze manoeuvre op veilige wijze uit te voeren.**

**De bestuurder die wordt ingehaald is wel betrokkene, maar hoeft slechts onder bepaalde omstandigheden te reageren op die situatie.**

Zowel bij 'tegemoetkomen' als bij het 'ingehaald worden' is het van groot belang dat de beschikbare ruimte voor twee naast elkaar rijdende voertuigen voldoende is. Door de breedte bij grote voertuigen zal de beschikbare ruimte een nog grotere rol spelen. Zeker wanneer bij zo'n manoeuvre meerdere grote voertuigen betrokken zijn. Ook kan bij het 'tegemoetkomen' en 'ingehaald worden' van grote voertuigen door de wegsituatie, de windsnelheid, de snelheid en de grootte van het voertuig, een extra zuigkracht ontstaan.

De betrokken bestuurders dienen in alle omstandigheden, steeds zodanig te handelen dat de manoeuvre zo veilig en verantwoord mogelijk verloopt.

### **Belangen andere weggebruikers**

**Met inachtneming van de op dat moment geldende omstandigheden moet het rijgedrag steeds zodanig zijn dat daardoor geen gevaar of hinder voor het overige verkeer ontstaat of kan ontstaan.**

Voorts moet de bestuurder bereid en in staat zijn zodanig te reageren op het gedrag van andere weggebruikers dat steeds een zo veilig mogelijke situatie blijft bestaan en een goede verkeersdoorstroming wordt bevorderd. Hierbij houdt men uiteraard rekening met de omvang van het eigen grote voertuig waardoor het uitzicht voor het overige verkeer wordt beperkt.

Soms is het niet te voorkomen dat het weggedeelte voor het tegemoetkomend verkeer gebruikt wordt. Verkeersinzicht en samenspel met de andere weggebruikers zijn dan in bijzondere mate aan de orde.

**Bij het tegemoet komen en ingehaald worden zijn altijd andere weggebruikers betrokken, rekening houden met alle betrokkenen.**

Daarbij zijn tussenruimte en snelheid van groot belang. Als wordt uitgeweken, ook rekening houden met weggebruikers die zich aan de rechterzijde van de weg bevinden.

## ■ Tegemoetkomen

Omstandigheden die hierbij extra aandacht kunnen vragen, zijn:

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

## ■ Ingehaald worden

De ingehaald wordende bestuurder zal, wanneer als gevolg van die inhaalmanoeuvre, voor tegemoetkomende weggebruikers gevaar of hinder ontstaat of kan ontstaan, moeten trachten de onveilige situatie op te heffen door:

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

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

## Kijkgedrag

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

Door de constructie van het voertuig is het weggedeelte kort achter de autobus onoverzichtelijk. Bij het berijden van een bocht in het wegverloop kan een groot deel van deze dode hoek worden waargenomen door op het juiste moment in de juiste buiten-spiegel te kijken.

Bovendien kan zo het inlopen van de wielen worden gecontroleerd.



Om een bocht goed te kunnen rijden, zal dat weggedeelte tijdig opgemerkt en overzien moeten worden. Aan de hand daarvan wordt vervolgens de snelheid bepaald.

Bij minder overzichtelijke of onoverzichtelijke bochten is extra oplettendheid vereist. Daarom is het kijken naar het verst verwijderde punt in de bocht essentieel. Ook zal bij de nadering van een bocht de situatie achter en naast het voertuig tijdig moeten worden gecontroleerd.

### Voor en tijdens het tegemoetkomen en het ingehaald worden, goed opletten.

Aldus kan tijdig de aard en omvang van het voertuig worden onderkend waarmee men geconfronteerd wordt. Daardoor kan de rijwijze zo nodig worden aangepast.

Voordat bij het tegemoetkomen of het ingehaald worden naar rechts wordt uitgeweken, moet men zich overtuigen of bij maximaal uitwijken naar rechts de beschikbare ruimte voldoende is en of de manoeuvre zonder gevaar of hinder voor andere weggebruikers kan worden uitgevoerd. Extra aandacht voor de dode hoek is hierbij belangrijk.

### Voor laten gaan

Daarop rechthebbende weggebruikers (voorrangsvoertuigen, blinden e.d.) worden voor gelaten.

### Plaats op de weg / plaats van handeling

De bestuurder moet op de rijbaan zoveel mogelijk rechts houden. In de praktijk betekent dit dat men met een autobus het midden van de rijstrook kiest.

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

Alhoewel rekening wordt gehouden met de mogelijke aanwezigheid van (brom)fietsers op de rijbaan en de in te nemen plaats daarop zal worden afgestemd, tracht men in beginsel in een rechte lijn op de eigen rijstrook te rijden.

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

Indien een rijbaan in rijstroken is verdeeld, wordt zoveel mogelijk de rechterstrook gevolgd. Normaliter rijdt men bij rijstroken van normale breedte in het midden van de rijstrook. Op buitenwegen, waarvan de rijbaan niet breder is dan één normale rijstrook, rijdt men op het midden van de weg.

Rijdend op een auto(snel)weg, bij nadering van een invoegstrook, vaststellen of daarop verkeer rijdt en welke invoegmogelijkheden dat heeft. Zijn er voor dat verkeer reële invoegmogelijkheden dan niet onnodig naar links uitwijken. Let wel op eventueel aangegeven verboden.

Ook door het regelen van de snelheid kunnen lastige situaties veelal op juiste wijze worden opgelost.

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

Steeds zal de grootte van het voertuig, de wielbasis en de draaicirkel mede bepalend zijn. Vanzelfsprekend wordt bij het rijden en volgen van bochten rekening gehouden met obstakels, verkeersvoorzieningen, e.d.

Behalve de verkeerstekens die moeten worden opgevolgd, kan men ook worden geconfronteerd met andersoortige tekens die op, langs of boven de rijbaan zijn aangebracht. Deze hebben tot doel het verkeer te geleiden of te informeren over een bepaalde situatie. Tekens die een verkeersgeleiding of een betere doorstroming bevorderen, moeten in beginsel worden opgevolgd. Met grote voertuigen zal de noodzaak om dergelijke strepen te overschrijden eerder aan de orde zijn dan bij andersoortige voertuigen.

Met tekens die een waarschuwend karakter hebben, zoals slecht wegdek, gevaarlijke kruising of scherpe bocht wordt, gelet op belading en soort voertuig, rekening gehouden. De rijwijze wordt daarop afgestemd.

Bij het tegemoetkomen van een voertuig of wanneer men wordt ingehaald zoveel naar rechts uitwijken, dat er voldoende ruimte tussen de beide voertuigen overblijft, maar houd rekening met eventuele zachte bermen, overhangende takken, verkeersborden en andere obstakels. Het uitwijken dient in een vloeiende lijn te gebeuren.

#### ■ Tegemoetkomen

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

Door dat niet te doen maakt men aan de tegenligger duidelijk dat hij de zaak moet oplossen.

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

Als laatste pas gebruik maken van de berm, mits deze veilig is, en daarbij slechts stapvoets rijden.

#### ■ Ingehaald worden

De links ingehaald wordende bestuurder wijkt, indien nodig en wanneer de omstandigheden dit toestaan, naar rechts uit.

De rechts ingehaald wordende bestuurder houdt eveneens rekening met de inhalende weggebruiker. Indien noodzakelijk wordt naar links uitgeweken.

Als door het uiterst rechts rijden links naast het voertuig een gevaarlijk smalle inhaalruimte ontstaat, dan zover links gaan rijden dat het ingehaald worden door andere bestuurders onmogelijk wordt gemaakt. Maak gebruik van eventueel aanwezige uitwijkmogelijkheden om filevorming achter het voertuig op te lossen.

### **Volgafstand houden**

Om de veiligheid in het verkeer te kunnen waarborgen is afstand houden van wezenlijk belang.

Bovendien is voldoende volgafstand nodig bij het rijden achter grote ondoorzichtige voertuigen vanwege de dode hoek vóór en achter deze voertuigen.

Door het steeds drukker wordende verkeer en filevorming dientengevolge is men zich steeds minder bewust van het belang van (volg)afstand. Hierdoor ontstaan gevaarlijke situaties en zelfs kante-longevallen.

In optimale omstandigheden dient de volgafstand ten minste 2 seconden rijtijd te bedragen.

Bij hantering van deze regel is de volgafstand in meters ongeveer de helft van de gereden snelheid in kilometers.

Het gaat hier dus om een minimaal vereiste tussenafstand.

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

- achter ondoorzichtige voertuigen met ongeveer dezelfde snelheid blijven rijden
- ter hoogte van wegwerkzaamheden
- bij nacht
- bij regenval
- bij nadering van in werking zijnde verkeerslichten buiten de bebouwde kom.

In al die gevallen altijd de volgafstand vergroten.

Bij het aanhouden van voldoende volgafstand kan in geval van noodzaak en bij goed anticiperen:

- het voertuig tijdig tot stilstand worden gebracht
- een uitwijkmanoeuvre worden uitgevoerd
- de weg over voldoende afstand worden geobserveerd op files, obstakels op de vluchtstrook, versmalde rijstroken e.d.

## Snelheid

De bestuurder regelt zijn snelheid zodanig dat geen gevaar of onnodige hinder ontstaat of kan ontstaan. En hij moet voortdurend in staat zijn de autobus tot stilstand te brengen binnen een afstand waarover hij de weg kan overzien en deze vrij is.

De rijwijze zal tevens zodanig moeten zijn dat het wisselen van snelheid zoveel mogelijk wordt voorkomen. Dit geeft een rustig verkeersbeeld, is prettiger voor de passagiers en is om economische en milieu-en energiebewuste redenen aan te bevelen.

De snelheid wordt afgestemd op o.a. aard en de gesteldheid van de weg, het soort voertuig en de daarbij behorende kenmerken zoals gewicht, (soort) lading, zwaartepunt, weersomstandigheden, wegwerkzaamheden en verkeersdrukke.

Het regelen van de snelheid in bochten is van essentieel belang en dient zoveel mogelijk constant te zijn.

Dit alles is van nog groter belang bij het rijden van lange doorgaande bochten, zoals kwadranten bij aansluitingen van auto(snel) wegen.

Kantelgevaar is hier nadrukkelijk aanwezig.

Bovendien is het goed te weten dat een eventueel geplaatste 'adviesnelheid' afgestemd is op personenauto's. Deze adviesnelheid is vrijwel altijd te hoog voor bedrijfsvoertuigen zoals autobussen en vrachtauto's.

**Bij het tegemoet komen en het ingehaald worden moet de snelheid aan de omstandigheden worden aangepast. Bij het ingehaald worden snelheid niet verhogen.**

#### ■ Tegemoetkomen

Op smallere weggedeelten zal met een lagere snelheid worden gereden. Indien de omstandigheden dit vereisen wordt bij het tegemoetkomen zo nodig, eventueel in combinatie met uitwijken, gestopt. Hierbij ook rekening houden met de ruimte tussen de voertuigen in verband met zuiging en zijwind.

#### ■ Ingehaald worden

De bestuurder die wordt ingehaald mag tijdens het inhalen in geen geval snelheid verhogen.

Bij ingehaald worden met een gering snelheidsverschil is het verstandig even gas terug te nemen om daardoor de inhaalmanoeuvre van de ander te bekorten.

### Reageren op overige verkeerstekens

**Gevolg geven aan verkeerstekens die een gebod of verbod inhouden.**

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

### Geven van / reageren op signalen

Wordt bij een afbuigende voorrangssituatie het (doorgaande) wegverloop gevolgd, is het wenselijk om ter verduidelijking naar het andere verkeer richting aan te geven.

Bij het niet volgen van de doorgaande weg eveneens richting aangeven en rekening houdend met de wegsituatie op een zodanige wijze richting aangeven, dat voor andere weggebruikers geen onduidelijkheid ontstaat.

### **Vertragen, remmen, stoppen**

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

Er mag niet zodanig worden vertraagd of geremd waardoor gevaar of hinder voor het overige verkeer ontstaat of kan ontstaan. De wijze van afremmen moet zijn afgestemd op de betreffende situatie.

Bovendien wordt rekening gehouden met de veiligheid en het comfort van de passagiers.

In situaties waarbij snelheid moet worden verminderd zodanig afremmen, dat het geheel tot stilstand komen zoveel mogelijk wordt voorkomen.

## 3.3 Gedrag nabij en op kruispunten

Een kruispunt wordt altijd met de nodige voorzichtigheid genaderd. Zó kan aan de voorrangsverplichting en andere verplichtingen worden voldaan. De snelheid waarmee het kruispunt wordt genaderd en het kijkgedrag zijn van groot belang.

Op een kruispunt komen meerdere verkeersstromen bij elkaar die in verschillende richtingen verder kunnen gaan.

Daarom dient de verwerking ervan goed geregeld te zijn.

Sommige kruispunten zijn uitgevoerd als (mini)rotonde. Deze uitvoering is benoemd onder het onderdeel 'bijzondere weggedeelten'.

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

Bijvoorbeeld bij:

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

Als gevolg van de afmetingen en de constructie van het voertuig, is het uitzicht en het beschikbare weggedeelte voor andere weggebruikers beperkt.

**Afslaan gebeurt op kruispunten.**

**Bij sommige kruispunten is onder het bord voorrangsweg of het bord voorrangskruispunt het onderbord 'afbuigende voorrang' aangebracht. In combinatie met een bepaalde wegmarkering wordt tevens het wegverloop ter plaatse geaccentueerd. Wordt bij een afbuigende voorrangssituatie het door het onderbord aangegeven wegverloop gevolgd, dan zal dit aangemerkt worden als rechtdoor rijden. Als echter van het doorgaand wegverloop afgeweken wordt, is afslaan aan de orde.**

Om naar rechts of links te kunnen afslaan, moeten vooraf een aantal voorbereidende handelingen op juiste wijze worden uitgevoerd. Deze betreffen het kijken, het richting aangeven en het voorsorteren. Daarnaast is de beheersing van het voertuig belangrijk.

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

## Belangen andere weggebruikers

**Handel bij het naderen en oprijden van een kruispunt steeds zo veilig mogelijk.**

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

Voor een vlotte doorgang van het verkeer of het bevorderen van een veiliger verkeerssituatie kan het wenselijk of noodzakelijk zijn een niet-voorrangsgerechtigde toch voorrang te verlenen.

Alhoewel op kruispunten aan voetgangers wettelijk gezien, geen voorrang behoeft te worden verleend, dient men onder bepaalde omstandigheden nadrukkelijk met hun belang rekening te houden.

Geen gevaar of meer dan noodzakelijke hinder voor andere weggebruikers veroorzaken.

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

## Kijkgedrag

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

Bij de nadering van een kruispunt moet steeds in een zo vroeg mogelijk stadium worden vastgesteld:

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

Aan de hand daarvan kan de naderingsnelheid worden bepaald.

Kijk tevens naar de situatie voor, naast en achter het voertuig om eventueel te kunnen reageren op afwijkend gedrag van anderen.



Even voor en bij het oprijden van het kruispunt nogmaals kijken in de richting van waaruit ander verkeer kan naderen om vast te stellen of het kruispunt kan worden opgereden.

Wees met name bewust van andere weggebruikers die zich mogelijk in de 'dode hoeken' (achter de spiegels naast en ook kort voor het voertuig) bevinden.

Het kijken moet gericht zijn op het bewust waarnemen.

### **Ter voorbereiding op het afslaan, moet tijdig gekeken worden naar de verkeerssituaties voor, naast en achter het voertuig en of op verantwoorde wijze kan worden afgeslagen.**

Evenals de kijktechniek bij het onderdeel kruispunten moet ook hier het kijken gericht zijn op het bewust waarnemen. Controleer, vlak voor het moment van insturen, het uitzwaaien van de achteroverbouw-

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

Vanaf het moment van insturen tot de juiste plaats op de rijbaan van de ingereden weg is ingenomen:

- de situatie links en rechts naast het voertuig d.m.v. de spiegels observeren (inlopen achterwielen, weggebruikers in de dode hoek)
- het oversteken van de vooroverbouw en achteroverbouw controleren (ook bodemvrijheid).

Extra aandacht met name voor de dode hoek, is vereist bij parallelwegen of vrij liggende fiets- (fiets/bromfiets)paden-, waarop het verkeer in beide richtingen rijdt.

Kijk na het afslaan, bij het opvoeren van de snelheid, goed in de buitenspiegels en houd vanwege de traagheid van het eigen voertuig rekening met eventueel inhalende bestuurders.

### **Voorrang verlenen/voor laten gaan**

#### **Voorrang verlenen aan daarop rechthebbende bestuurders.**

Moet voorrang worden verleend, dan zodanig handelen dat de andere bestuurder ongehinderd zijn weg kan vervolgen.

Daarop rechthebbende weggebruikers (voorrangsvoertuigen, afbuigende trams, blinden e.d.) worden voorgelaten.

Bij het naar links of rechts afslaan het daarop rechthebbende verkeer voor laten gaan. Enige hinder is in bepaalde gevallen niet te vermijden, maar er zal zorgvuldig en bewust mee omgegaan moeten worden.

Vaak is een tot de weg behorend fietspad zodanig van de rijbaan afgeleid (uit het tracé) dat daardoor als het ware een afzonderlijk kruispunt is ontstaan. Vaak is dat herkenbaar aan de haaiantanden op het fietspad. Hier 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.**

Slechts oprijden indien kan worden doorgereden of het kruispunt kan worden vrij gemaakt.

Indien het een geregeld kruispunt betreft, kan het in bepaalde situaties in verband met de doorstroming verstandig zijn om kortstondig op het kruispunt stil te staan.

Kortstondig stoppen op een kruisend fietspad of een voetganger-soversteekplaats is soms noodzakelijk om uitzicht te krijgen op de kruisende weg.

**Alvorens af te slaan kan in de meeste gevallen, nadat de voorbereidende handelingen van kijken en richting aangeven zijn uitgevoerd, het best zó worden voorgesorteerd dat het maken van de meest ideale bocht mogelijk is.**

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

Van belang hierbij zijn:

- gebruik van de vooroverbouw / plaats van de voorwielen
- grote wielbasis (min. 5.25 m.) en grote achteroverbouw (uitzwaaien).

Bij rechter bochten zijn er een aantal mogelijkheden:

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

De te kiezen rijwijze zal o.a. afhankelijk zijn van weersituatie, verkeersdrukke, uitzicht. Verkeersinzicht speelt hierbij een doorslaggevende rol. Daarnaast geldt steeds dat afmetingen en constructie van het voertuig mede bepalen wat mogelijk is.

Wordt op het kruisingsvlak aangegeven dat afbuigend, elkaar tegemoetkomend verkeer, achter elkaar langs moet rijden, dan ook deze aanduidingen opvolgen. Indien op een kruispunt de te volgen richting is geregeld door verkeerstekens, dienen deze te worden opgevolgd.

#### ■ **Fietsstrook (onderbroken streep)**

Van deze fietsstrook wordt alleen gebruik gemaakt als de verkeerssituatie en/of de verkeersdrukke dat wenselijk of noodzakelijk maakt. Stoppen op deze strook wordt zoveel mogelijk voorkomen.

#### ■ **Suggestiestrook (zonder symbolen)**

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

Bij het rechts afslaan mag deze strook worden gebruikt.

#### ■ **Tekens ter geleiding van het verkeer:**

Bochtaangevende vlakken, verdrijvingsvlakken druppels e.d. of tekens welke de doorstroming bevorderen zoveel mogelijk respecteren. Dit geldt ook voor doorgetrokken strepen die de rijbaan niet in rijstroken verdelen. De grootte van het voertuig in combinatie met weg- en verkeerssituatie kan een reden zijn hiervan af te wijken.

## Volgafstand houden

Voldoende afstand houden zodat op tijd kan worden gestopt. Indien een voorligger de indruk wekt af te willen slaan of twijfelt op een kruispunt, extra afstand houden.

## Snelheid

Een kruispunt met veilige en verantwoorde snelheid naderen en oprijden.

Bij het naderen van een kruispunt moet aan de hand van de gedane waarnemingen de juiste snelheid worden gekozen. Zo moet men, indien sprake is van een onoverzichtelijk kruispunt, al in een vroeg stadium snelheid minderen. 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.

Op wegen waar de kruispunten op korte afstand van elkaar verwijderd zijn, wordt met een zo gelijkmatig mogelijk aangepaste snelheid gereden.

Het rijden met steeds wisselende snelheid, evenals plotseling remmen, vermijden.

Steeds zal men trachten het voertuig rijdende te houden zodat niet vanuit stilstand behoeft te worden weggereden. Dit zorgt allereerst voor een vlottere doorstroming van het verkeer, maar ook om milieu- en energiebewuste redenen verdient dit de voorkeur.

**Bij het afslaan tijdig een zodanige snelheid rijden dat de manoeuvre veilig kan worden uitgevoerd en de dode hoek geobserveerd kan worden.**

De snelheid moet daarbij zijn afgestemd op de totale verkeerssituatie om:

- de bocht op juiste wijze uit te voeren
- te voldoen aan de wettelijke verplichting daarop recht hebbend verkeer voor te laten gaan
- tijdig te stoppen (indien noodzakelijk).

In de bocht dienen snelheidscorrecties, bijvoorbeeld plotseling remmen, vermeden te worden.

Na de bocht dient men de snelheid aan te passen aan de wegomstandigheden en verkeerssituaties.

### Reageren op verkeerslichten en aanwijzingen

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

Wanneer een groen verkeerslicht overgaat in een geel verkeerslicht, rekening houden met de passagiers. Een noodstop moet worden vermeden.

### Reageren op overige verkeerstekens

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

Als voor of op een kruispunt de te volgen richting of de in acht te nemen rijwijze is geregeld door verkeerstekens (zoals voorsorteerstukken), deze opvolgen.

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

#### ■ Voorsorteerstrook

bij het voorsorteren zoveel mogelijk gebruik maken van de voorsorteerstrook. Wanneer voor één richting meerdere stroken beschikbaar zijn wordt de keuze afgestemd op het aanwezige verkeer, op de situatie ter plaatse en op de constructie en afmetingen van het voertuig zelf.

De rijstrookkeuze wordt ook afgestemd op de richting die na het afslaan gevolgd gaat worden.

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

### Geven van/reageren op signalen

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

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

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

### **Vertragen, remmen, stoppen**

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

Het is noodzakelijk om steeds tijdig en op aangepaste wijze op een verkeerssituatie te reageren. Ook de manier van vertragen, remmen en stoppen zal men mede moeten afstemmen op de betreffende verkeerssituatie en de afmetingen, inrichting en belading van het voertuig. Met name ook achter het voertuig rijdende bestuurders zullen op deze wijze tijdig worden geïnformeerd omtrent de zich wijzigende verkeerssituatie.

Behalve wanneer de verkeerssituatie dit noodzakelijk maakt, mag niet zodanig worden vertraagd of geremd dat daardoor gevaar of hinder ontstaat of kan ontstaan voor het overige verkeer. Er moet niet harder worden geremd dan door de omstandigheden nodig is.

## 3.4 Invoegen - uitvoegen

Bij het invoegen is het belangrijk dat de snelheid van het verkeer dat vanaf de invoegstrook de doorgaande rijbaan oprijdt nagenoeg gelijk is aan de snelheid van het verkeer op die doorgaande rijbaan.

Een goed gebruik van de invoegstrook maakt het invoegende bestuurders mogelijk de snelheid aan te passen aan het verkeer op de doorgaande rijbaan.

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

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

Zonder invoeg-/uitrijstrook zou het oprijden en verlaten van de doorgaande rijbaan in veel gevallen tot gevaarlijke situaties leiden. In het bijzonder bij auto(snel)wegen waar het verkeer meestal met hoge snelheden rijdt.

Het invoegen vanaf een vluchtstrook, of parkeerstrook of parkeerplaats geschiedt op dezelfde wijze als in dit hoofdstuk is omschreven. Dat geldt ook ten aanzien van het invoegen via de gecombineerde invoeg-/uitrijstrook.

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

De belangrijkste hiervan zijn:

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

Een goed gebruik van de invoegstrook vergemakkelijkt het oprijden van de doorgaande rijbaan, zonder dat het verkeer op die rijbaan wordt gehinderd.

Een goed gebruik van de uitrijstrook vergemakkelijkt het verlaten van de doorgaande rijbaan, zodat het verkeer op de doorgaande rijbaan ongehinderd zijn weg kan vervolgen.

Er zijn ook invoegstroken in combinatie met een uitrijstrook.

Zowel het verkeer dat wil gaan invoegen, als het verkeer dat zich op de doorgaande rijbaan bevindt en wil uitvoegen, maakt in die situatie gebruik van deze gecombineerde invoeg/uitrijstrook.

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

Er is dan slechts sprake van de weg vervolgen, waarbij men zich echter bewust moet zijn van het bijzondere karakter van dat weggedeelte.

De rijwijze, in het bijzonder het kijkgedrag en de snelheid, daar op afstemmen. Vooral op de plaats waar de gecombineerde strook en de doorgaande rijbaan samen komen.

Het acceleratievermogen, de grootte en de constructie van het voertuig beperken voor een deel de mogelijkheden bij in- en uitvoegen. Ook het verschil in maximum snelheden t.o.v. andere voertuigen speelt een rol.

Naast de wettelijke bepalingen zijn oogcontact en goed anticiperen zeer belangrijk voor een soepele afwikkeling van de verkeerssituatie.

Bij het uitvoegen is er veelal sprake van grote snelheidsverschillen tussen de uitvoegende bestuurder en de bestuurder die de doorgaande rijbaan blijft volgen. Om er voor te zorgen dat die grote snelheidsverschillen niet tot gevaarlijke confrontaties leiden, is er voor de uitvoegende bestuurder in de meeste gevallen een uitrijstrook beschikbaar.

Het is van groot belang dat, onder normale omstandigheden, pas op die uitrijstrook de snelheid zo nodig wordt verminderd.

Zodoende kan het verkeer op de doorgaande rijbaan ongehinderd zijn weg vervolgen.

Een uitrijstrook kan zowel links als rechts langs de doorgaande rijbaan zijn gelegen.

## **Belangen andere weggebruikers**

**Er mag geen hinder ontstaan voor andere bestuurders.**

Het invoegen geschiedt in de volgorde waarin de invoegstrook wordt opgereden, zodat dus nooit een ruimte wordt benut waarop eigenlijk een voorligger recht heeft en vermoedelijk op heeft geanticipeerd.



Houd er rekening mee dat de, achter het invoegend zware voertuig, rijdende bestuurder zich hier niet altijd aan houdt.

Wordt een korte gecombineerde invoeg-/uitrijstrook (bijv. de verbinding tussen twee kwadranten van een klaverblad) bereden, voeg dan zo snel als mogelijk is in.

Haal tijdens het rijden op de uitrijstrook niet zonder noodzaak verkeer op de doorgaande rijbaan rechts in.

Bij een blokmarkering is het weliswaar toegestaan bestuurders die zich hier links van bevinden rechts in te halen, maar alleen als daarbij geen gevaar of hinder voor het overige verkeer ontstaat of kan ontstaan.

Voor een vlotte verkeersafwikkeling kan het rechts inhalen via een gecombineerde invoeg/uitrijstrook gewenst of noodzakelijk zijn.

## Kijkgedrag

**Bij het invoegen en uitvoegen goed opletten.**

### Invoegen

Het is belangrijk al in een zo vroeg mogelijk stadium op de toelidende weg naar de invoegstrook het verkeer op de doorgaande rijbaan te observeren.

Op deze wijze kan worden gezocht naar eventuele invoegmogelijkheden en kan men vaststellen of er verkeer van rijstrook wisselt of wil wisselen.

Tijdens het rijden op de invoegstrook en ook tijdens het oprijden van de doorgaande rijbaan regelmatig de situatie achter het voertuig observeren, ten einde de zgn. 'dode hoek' te beveiligen. Zodoende houdt men het zicht op eventueel vertragend c.q. afremmend verkeer dat voor de invoegende bestuurder rijdt. Dat kijken mag niet ontaarden in achterom kijken of te vaak of onnodig lang door de zijruit kijken.

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

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

Bij een toeleidende weg die rechtstreeks overgaat in een tot de doorgaande rijbaan behorende rijstrook, wordt altijd goed in de spiegels gekeken.

### **Opmerking**

Bij het eventueel rechts voorbij gaan op invoeg- en uitrijstroken moet o.a. rekening gehouden worden met:

- het wegvallen van de zichthoeken (linkerrijstrook)
- de lengte van de invoeg of uitrijstrook
- de lengte van het voertuig
- het onderlinge snelheidsverschil
- het voortdurend observeren of de overige bestuurders in hun eigen rijstrook blijven.

Bij het invoegen op een weg met één rijbaan, met tegenliggers dus, goed letten op inhalende tegenliggers.

### **Uitvoegen**

Bij het naderen van de uitrijstrook moet men, rijdend op de rechterrijstrook in de spiegels kijken. Hierdoor kan men het achter en links en rechts naast de autobus gelegen weggedeelte overzien. Achteroprijdend verkeer dat eventueel ook wil uitvoegen kan op deze wijze worden opgemerkt. Juist voor het verlaten van de hoofdrijbaan nog eens in de spiegels kijken om vast te stellen of de manoeuvre op veilige wijze is uit te voeren.

Bij een gecombineerde invoeg/uitrijstrook moet, voordat deze strook wordt opgereden in een zo vroeg mogelijk stadium regelmatig in de rechter spiegels/camera gekeken worden. Zo kan worden vastgesteld of het mogelijk is die strook op te rijden zonder het overige verkeer te hinderen.

### **Opmerking**

Bij het eventueel rechts voorbijgaan op invoeg en uitrijstroken moet o.a. rekening gehouden worden met:

- het wegvallen van de zichthoeken (links gelegen rijstro(o)k(en))
- de lengte van de invoeg/uitrijstrook
- de lengte van het voertuig
- het onderlinge snelheidsverschil

- de mogelijkheid dat de overige bestuurders niet in de eigen rijstrook blijven.

## Voor laten gaan

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

Bij het uitvoegen, verkeer op de uitrijstrook voor laten gaan.

De wetgever eist van zowel de uitvoegende als de invoegende bestuurder dat het overige verkeer wordt voorgelaten.

Dit kan problemen veroorzaken bij een gecombineerde invoeg/uitrijstrook waarop zich bestuurders bevinden die willen invoegen. In die situatie is het uitgangspunt dat invoegende bestuurders uitvoegende bestuurders voor laten gaan. Zo kan het verkeer op de doorgaande rijbaan ongehinderd zijn weg vervolgen.

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

## Plaats op de weg/plaats van handeling

De invoegstrook over een zodanige lengte benutten als nodig is.

Uitvoegen geschiedt aan het begin van de uitrijstrook.

### Invoegen

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

Zowel op de toeleidende weg als op de invoegstrook, rechts rijden. Van de invoegstrook de doorgaande rijbaan oprijden, gebeurt in een vloeiende lijn.

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

Met name in geval van zeer korte 'doodlopende' invoegstroken, stroken waarvan de lengte onvoldoende is om een aangepaste snelheid te bereiken, kan het voorkomen dat er zoveel verkeer op de doorgaande rijbaan is dat niet kan worden ingevoegd.

Afhankelijk van de snelheid van het verkeer op de doorgaande rijbaan en de lengte van de invoegstrook wordt of met geringe snelheid de invoegstrook opgereden of wordt aan het begin daarvan gestopt. Daarna wegrijden op een moment dat men veilig en met een zo veel mogelijk aangepaste snelheid kan invoegen.

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

## **Uitvoegen**

Alvorens uit te voegen tijdig de rijstrook berijden die grenst aan de uitrijstrook en rijdt pas vanuit die positie, na uitvoering van de voorbereidende handelingen (kijken en richting aangeven) de uitrijstrook op. Is er sprake van een gecombineerde invoeg-/uitrijstrook en is uitvoegen aan het begin van die gecombineerde strook niet mogelijk in verband met de op die strook aanwezige verkeersdrukte, dan mag bij een strook van grotere lengte op de doorgaande rijbaan worden doorgereden indien elders op die strook wel mogelijkheid is tot uitvoegen.

Bestaat de uitrijstrook uit twee rijstroken, die in het begin zijn gescheiden door een doorgetrokken streep, mag in verband met een betere doorstroming later worden uitgevoegd en direct de linkerrijstrook worden gevolgd.

## **Volgafstand houden**

**Tijdens invoegen en uitvoegen voldoende afstand houden.**

Houd vooral op een gecombineerde invoeg/uitrijstrook voldoende afstand en zorg ervoor dat 'weven' mogelijk wordt. Juist in deze situatie, waarbij vaak sprake is van sterke snelheidsvermindering, is afstand houden erg belangrijk.

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

## **Snelheid**

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

De snelheid waarmee op de doorgaande rijbaan gereden wordt, in beginsel aanhouden tot op de uitrijstrook, indien deze strook voldoende gelegenheid biedt tot eventueel snelheid verminderen.

## **Invoegen**

De snelheid op de invoegstrook ook afstemmen op die van voorliggers. Als de snelheid voldoende is aangepast kan de eerste invoegmogelijkheid worden benut.

Bij langzaam rijdend fileverkeer de snelheid zodanig regelen dat 'weven' mogelijk wordt.

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

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

## **Uitvoegen**

Moet bijvoorbeeld als gevolg van een te korte uitrijstrook op de doorgaande rijbaan snelheid worden verminderd dan moet dit zeer geleidelijk gebeuren door, het loslaten van het gaspedaal, het gebruik van de motorrem en/of hydraulische/elektrische hulprem en de bedrijfsrem.

Ingeval van een gecombineerde invoeg- en uitrijstrook wordt de snelheid tevens aangepast aan die van het verkeer dat zich op die gecombineerde strook bevindt.

## **Geven van/reageren op signalen**

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

Rijdend op de rechterrijstrook, tijdig (circa 300 m van tevoren) richting aangeven.

Het richting aangeven moet gebruikt worden als communicatiemiddel.

## Invoegen

Bij gecombineerde invoeg/uitrijstroken kan het nodig zijn eerder richting aan te geven om het overige verkeer beter op de situatie te kunnen laten anticiperen.

Het richting aangeven moet beëindigd zijn zodra met het gehele voertuig de blokmarkering overschreden is.

Let, rijdend op een invoegstrook, ook op achteropkomende bestuurders op de doorgaande rijbaan die richting aangeven naar links. Als deze naar links uitwijken, kan worden gereageerd op de geboden gelegenheid om in te voegen.

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

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

## Uitvoegen

Bij het uitvoegen de richtingaanwijzer buiten werking stellen ter hoogte van de plaats waar de strook zich verder van de doorgaande rijbaan afscheidt.

Op een gecombineerde invoeg/uitrijstrook van grotere lengte kan de richtingaanwijzer eerder buiten werking worden gesteld. Voor de duidelijkheid naar het andere verkeer kan het zinvol zijn tussentijds en kort voor het einde van de uitrijstrook nogmaals richting aan te geven.

## Vertragen, remmen, stoppen.

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

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

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

## 3.5 Inhalen - zijdelings verplaatsen

Inhalen, voorbijgaan, rijstrook wisselen en andere zijdelingse verplaatsingen zijn aan de orde binnen dit onderdeel. Deze gedragingen hebben veel van elkaar weg en zijn gerelateerd aan hetzelfde soort basisgedrag.

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

Onder obstakels worden o.a. verstaan:

- geparkeerde voertuigen
- op de rijbaan aanwezige containers, afzettingsmiddelen
- andere voorwerpen die niet aan het verkeer deelnemen
- in verband met de uitzwaai van de achteroverbouw kunnen ook geplaatste verkeersborden, zuilen enz. een obstakel vormen.

Inhalen is een handeling die zo veilig mogelijk moet worden uitgevoerd en daarom bijzondere aandacht verdient. De mogelijkheden voor het overige verkeer worden door het inhalen/voorbijgaan met een autobus veelal beperkt. Daardoor kan er, ondanks het feit dat inhalen juridisch niet is toegestaan, gemakkelijk hinder of zelfs gevaar ontstaan.

Een inhaalmanoeuvre mag niet langer duren dan noodzakelijk is. Inhalen moet dus in de totale verkeerssituatie verantwoord zijn.

**Bij het rijstrook wisselen en zijdelings verplaatsen wordt ingegaan op die verplaatsingen welke niet direct verband houden met manoeuvres als afslaan, inhalen en in- en uitvoegen. Het wisselen van rijstrook en andere zijdelingse verplaatsingen zijn bijzondere manoeuvres.**

Afhankelijk van de mate waarin die zijdelingse verplaatsing wordt uitgevoerd, kan bij aanwezigheid van overig verkeer in meer of mindere mate gevaar of hinder ontstaan voor dat verkeer. Vaak zal als gevolg van de omvang van het voertuig, het snelheidsverschil met het overige verkeer, de ondoorzichtigheid van het voertuig e.d., bij een rijstrookwisseling of andere zijdelingse verplaatsing eerder en/of meer hinder kunnen ontstaan.

## Belangen andere weggebruikers

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

Deze verplichting geldt ten aanzien van alle weggebruikers ongeacht:

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

### ■ Inhalen

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

Dit betekent bijvoorbeeld:

- op auto(snel)wegen eerder naar de volgende rijstrook gaan
- op enkelbaanswegen meer afstand houden.

Bij het inhalen met grotere voertuigen wordt het uitzicht voor andere weggebruikers ernstig belemmerd.

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

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

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

Daartoe behoort ook het van rijstrook wisselen waarbij een plaats ingenomen wordt waarop een andere bestuurder nadrukkelijk anticipeert.

Met grote voertuigen zal het veroorzaken van enige hinder niet altijd te voorkomen zijn.



## Kijkgedrag

Voordat wordt ingehaald/voorbijgereden, kijken of dit op een veilige en verantwoorde wijze kan waarbij aandacht is vereist voor de dode hoeken.

### ■ Inhalen

Voordat wordt ingehaald, moet de bestuurder zich er van overtuigen of dit op een verantwoorde wijze kan gebeuren. Door vroegtijdig in de linker- en rechter buitenspiegels te kijken wordt een juist beeld gevormd van de verkeerssituatie achter en naast het voertuig.

Wanneer de zijdelingse verplaatsing gering is of zeer geleidelijk verloopt, is controle van de achteroverbouw niet aan de orde. Ingehaalde fietsers en bromfietzers blijven volgen in de rechter buitenspiegel! Door luchtverplaatsing van het voertuig wordt de stuurvastheid van de fietser of bromfietser beïnvloed.

### ■ Voorbijgaan

Bij het voorbijgaan van een rechts op de rijbaan aanwezig obstakel dient de bestuurder zich er vroegtijdig van te overtuigen of dat obstakel voorbij gereden kan worden zonder gevaar of hinder voor andere weggebruikers te veroorzaken.

Daarom moet regelmatig en tijdig naar voren en in de linker- en rechter buitenspiegels worden gekeken. Dat kijken behoort zodanig vroeg te gebeuren dat er eventueel ruim voor het obstakel gestopt kan worden.

Even voordat men weer de juiste plaats op de rijbaan inneemt, kijkt men, bij het naar rechts gaan eerst in de rechter buitenspiegel. De uitzwaai van de achteroverbouw controleert men dan door in de linker buitenspiegel te kijken.

**Voordat van rijstrook wordt gewisseld of zijdelings wordt verplaatst, goed opletten waarbij aandacht voor de dode hoek vereist is.**

Gebruik de daarvoor vereiste buitenspiegels.

## Voor laten gaan

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

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

### ■ Voorbijgaan

Als bij het voorbijgaan gestopt moet worden, dan dient men het voertuig zeer tijdig achter het voorbij te rijden obstakel tot stilstand te brengen.

Nadat de beslissing om door te rijden is genomen en de rijlijn is ingezet wordt niet meer teruggedaan naar rechts indien alsnog een tegenligger komt opdagen. In dat geval zal hinder voor de tegenligger niet te voorkomen zijn. Terdege anticiperen en tijdig de juiste beslissing nemen lost veel problemen op.

Bij het wisselen van rijstrook of het zijdelings verplaatsen het overige verkeer voor laten gaan.

## Plaats op de weg/plaats van handeling

Voor, tijdens en na het inhalen/voorbijgaan de juiste plaats op de rijbaan innemen. In bepaalde wegsituaties wordt niet ingehaald en in bepaalde gevallen is rechts inhalen toegestaan.

### ■ Inhalen

Om veilig te kunnen inhalen spelen de in te nemen plaats op de rijbaan, de wijze waarop en wanneer wordt ingehaald een belangrijke rol.

De inhaalmanoeuvre in een vloeiende lijn uitvoeren. Als naar links is uitgeweken, wordt nog enige tijd rechttuit gereden, voordat de achterzijde van het in te halen voertuig is bereikt. Hoeveel moet worden uitgeweken is afhankelijk van de situatie.

Daarbij zijn van belang:

- de snelheid waarmee gereden wordt, en die van het ingehaald wordende voertuig
- het soort voertuig dat wordt ingehaald
- het beschikbare weggedeelte
- het eventueel aanwezige overige verkeer
- de weersgesteldheid en het uitzicht

- het soort verkeersdeelnemer dat wordt ingehaald (kinderen, bejaarden, gehandicapten).

Fietsers en bromfietsers met ruime tussenruimte inhalen.

Nadat in de buitenspiegels is geconstateerd dat de achterzijde van de achteroverbouw ruim voldoende voorbij de voorkant van het ingehaalde voertuig of van het laatst ingehaalde voertuig is, in vloeiende lijn naar rechts gaan.

### ■ Voorbijgaan

Men moet dan ook rekening houden met de snelheid waarmee gereden wordt en de te bewaren tussenruimte. Hierbij is óók van belang het uitzwaaien van de achteroverbouw en de grootte van de wielbasis. Dit geldt met name wanneer er tegenover het obstakel een fietsstrook, fiets-of voetpad of trottoir is gelegen waarop zich verkeer bevindt.

Bij het voorbijgaan van een rechts op de rijbaan staand obstakel, in vloeiende lijn uitwijken zodat tijdig, in ieder geval voordat het betreffende obstakel is bereikt, in rechte lijn gereden kan worden. Hierbij rekening houden met de beperkte wendbaarheid van het voertuig, o.a. achteroverbouw en wielbasis.

### Het wisselen van rijstrook of zijdelings verplaatsen dient in vloeiende lijn te gebeuren.

Het zijdelings verplaatsen naar een andere strook dient steeds strook voor strook te geschieden en per rijstrook dient enige tijd rechtuit te worden gereden.

Als er sprake is van naast elkaar rijdende files, wissel dan in principe helemaal niet van rijstrook.

## Snelheid

De duur van een inhaalmanoeuvre moet beperkt blijven. Bij het voorbijgaan van obstakels de snelheid aanpassen aan de situatie.

### ■ Inhalen

Zonder dat de geldende maximum snelheid hoeft te worden overschreden, moet bij het inhalen met een zodanige snelheid worden gereden, dat de duur van de inhaalmanoeuvre beperkt blijft.

Toch zal terdege rekening gehouden moeten worden met het beperkte acceleratievermogen van het voertuig. Enige hinder is voor het achteropkomende verkeer niet altijd te vermijden. Met name de aanwezige snelheidsbegrenzer zal de mogelijkheid tot inhalen in vele gevallen beperken.

In te halen voertuigen op twee wielen zijn minder stabiel, zeker wanneer deze bestuurd worden door o.a. bejaarden, kinderen en gehandicapten. Bij het inhalen van dit soort voertuigen of deze bestuurders wordt, afhankelijk van de beschikbare tussenruimte, met een nog meer aangepaste snelheid gereden. Extra rekening houden met de zuigkracht is belangrijk.

### ■ Voorbijgaan

Naarmate in die situaties de beschikbare ruimte beperkter is, zal met een lagere snelheid gereden moeten worden.

Afhankelijk van de omstandigheden kan het zelfs voorkomen dat met zeer geringe snelheid gereden moet worden.

De snelheid waarmee gereden wordt bij het voorbijrijden van obstakels moet worden aangepast aan de situatie. Tal van omstandigheden, zoals rijbaanbreedte, uitzichtmogelijkheden, de aanwezigheid van andere weggebruikers kunnen daarop van invloed zijn. Zo moet bijvoorbeeld, wanneer de gewenste tussenruimte van ten minste één meter niet in acht kan worden genomen, de snelheid nog meer worden verminderd.

## Reageren op overige verkeerstekens

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

Hierbij moet men terdege letten op andere tekens op borden, zoals bij voetgangersoversteekplaatsen, gevaarlijke kruispunten en bochten.

Tevens de op het wegdek aangebrachte verkeerstekens respecteren.

Ten aanzien van het voorbijgaan geldt soms dat in strijd met een verkeersteken gehandeld moet worden. Het gaat hierbij om uitzonderlijke gevallen waarbij hinder voor anderen tot een minimum moet worden beperkt.

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

## Geven van/reageren op signalen

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

### ■ Inhalen

Bij het inhalen van een motorvoertuig altijd richting aangeven.

### ■ Voorbijgaan

Voorbijgaan met een groot voertuig brengt altijd een belangrijke verplaatsing met zich mee. Ook hier dus richting aangeven.

Zijn er meerdere obstakels op betrekkelijk korte afstand van elkaar aanwezig dan niet steeds weer naar rechts gaan mits noodzakelijk i.v.m. bijvoorbeeld tegemoetkomend verkeer. Ook hier rekening houden met de uitzwaai van de achteroverbouw en de grote wielbasis.

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

Wanneer van rijstrook moet worden gewisseld bij intensief verkeer, bijv. bij een rijbaanversmalling, vraag dan vroegtijdig hiervoor de gelegenheid door een eerder gebruik van de richtingaanwijzer. Het aangeven van richting mag nimmer leiden tot het afdwingen van ruimte.

## Vertragen, remmen, stoppen

Indien de omstandigheden dit eisen, tijdig afremmen en zo nodig stoppen en niet zonder noodzaak zodanig remmen dat daardoor gevaar of hinder voor het overige verkeer ontstaat of kan ontstaan.

Er moet niet harder worden geremd dan door de omstandigheden noodzakelijk is en steeds in relatie tot de specifieke situatie. Het gebruik van een hulprem is aan te bevelen.

2013 © CBR

## 3.6 Gedrag nabij en op bijzondere weggedeelten

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

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

In deze procedure worden als bijzondere weggedeelten omschreven:

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

### **inrit / uitrit**

het berijden van een in- / uitrit geldt als een bijzondere manoeuvre waarbij het overige verkeer moet worden voor gelaten.

Bij deze manoeuvre kan men geconfronteerd worden met:

- verkeer dat van links of rechts nadert
- tegemoetkomend, zich links of rechts naast de autobus bevindend of achteropkomend verkeer
- verkeer dat de uitrit uit wil rijden
- verkeer dat de inrit in wil rijden.

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

### **Belangen andere weggebruikers**

Het overige verkeer niet hinderen.

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

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

### **Kijkgedrag**

**Goed letten op van links-, rechts-, tegemoetkomend en zich voor het voertuig bevindend verkeer.**

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

### **Voor laten gaan**

**Het overige verkeer voor laten gaan.**

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

De uitrijdende bestuurder kan ook geconfronteerd worden met bestuurders die de uitrit willen inrijden. De inrijdende bestuurder kan ook worden geconfronteerd met bestuurders die de inrit wil uitrijden. Voor beide bestuurders geldt de wettelijke verplichting om elkaar voor te laten gaan. In deze situatie heeft het de voorkeur de uitrijdende bestuurder voor te laten gaan. Dit bevordert de doorstroming en zal het inrijden vergemakkelijken.

### **Plaats op de weg/plaats van handeling**

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

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

### **Snelheid**

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

**Het inrijden van een inrit gebeurt met een veilige en aangepaste snelheid.**

Zodra de weg is opgereden, kan men de snelheid opvoeren en deze zo gauw als mogelijk is aanpassen aan het overige verkeer.



## Geven van/reageren op signalen

Indien naar links of rechts de weg wordt opgereden, geeft men richting aan, alvorens de uitrit te verlaten.

## Erf

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

Dit alles houdt in dat binnen een erf defensief rijgedrag van groot belang is en dienen bestuurders zich voortdurend bewust te zijn van het bijzondere karakter van het erf.

**Bestuurders van autobussen maken in principe geen gebruik van een erf.**

## Overweg

Een overweg wordt voorzichtig genaderd en bereden.

Het is van groot belang om rekening te houden met het verblindende effect van een laagstaande zon. Hierdoor kan het rode licht van de overweg geheel onzichtbaar worden. Kijk in zo'n geval of het witte licht al of niet knippert.

De bestuurder moet zich daarbij realiseren dat waarschuwings- en beveiligingsapparatuur defect kan zijn.

## Belangen andere weggebruikers

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

Gelet op de speciale functie van een spoorwegovergang en het, in tegenstelling tot andere weggedeelten, beperkte gebruik daarvan (treinverkeer), wordt bij het berijden van een spoorwegovergang extra voorzichtigheid betracht.

Houd bij de nadering van een spoorwegovergang, vooral in minder overzichtelijke situaties, rekening met een gesloten overgang en een daarvoor stilstaande file.

## Kijkgedrag

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

Zo kan, mede aan de hand van de aanwezige tekens e.d. tijdig worden vastgesteld welk soort overweg genaderd wordt. Om zich te overtuigen dat geen trein in aantocht is, voor het oprijden van een overweg goed naar links en naar rechts kijken. Nadat een trein is gepasseerd, voor het oprijden goed opletten of er niet nog een trein van de andere kant nadert.

### **Plaats op de weg / plaats van handeling**

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

Rijdt de overgang dan ook slechts op, als in één keer kan worden doorgereden. Dit is met name belangrijk indien de spoorwegovergang nabij een kruispunt is gelegen. Denk aan de lengte van het voertuig. Om niet plotseling op een overweg stil te vallen moet het schakelen hierop achterwege worden gelaten.

Haal op een overweg, met name voertuigen op meer dan twee wielen, niet in.

### **Snelheid**

**Een overweg met aangepaste snelheid naderen en oprijden.**

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

- de aard van de overweg
- het uitzicht
- de oneffenheid van het wegdek, vanwege het comfort van de passagiers
- de rijbaanbreedte.

### **Vertragen, remmen, stoppen**

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

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

Geleidelijk afremmen is dan in verband met achterop komend verkeer wenselijk.

## 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.

### Belangen andere weggebruikers

Een voetgangersoversteekplaats voorzichtig naderen.

Hierdoor kan op juiste wijze aan de wettelijke voorschriften worden voldaan.

Zo krijgen 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 zal worden gehouden.

Zulk rijgedrag maakt ook achteropkomende bestuurders attent op de aanwezigheid van een voetgangersoversteekplaats, zodat ook zij tijdig hun rijwijze kunnen aanpassen.

Wil de bestuurder van een groot voertuig stoppen voor een voetgangersoversteekplaats op een rijbaan met meerdere rijstroken, wordt uitdrukkelijk rekening gehouden met het feit dat het voertuig niet wordt ingehaald. Geef in die gevallen nooit een teken aan de voetganger met de bedoeling dat deze kan oversteken. Vanwege het beperkte uitzicht van de voetganger en de inhalende bestuurder is de kans op een aanrijding tussen beiden groot.

### Kijkgedrag

Bij de nadering van een voetgangersoversteekplaats goed opletten.

Ook hier moet er rekening gehouden worden met de spiegels die het uitzicht beperken. In combinatie met de te rijden snelheid kan dan, indien noodzakelijk, tijdig snelheid worden verminderd of worden gestopt.

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

Uit hun gedrag en wijze van kijken, kan wellicht worden afgeleid of zij al dan niet op het punt staan via die oversteekplaats over te steken.

## Voor laten gaan

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

Met voetgangers of bestuurders van een gehandicaptenvoertuig die kennelijk op het punt staan over te steken, worden in ieder geval zij bedoeld die staan te wachten om te kunnen oversteken.

## Snelheid

Een voetgangersoversteekplaats wordt met matige snelheid genaderd.

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

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

## Reageren op verkeerslichten en aanwijzingen

Gevolg geven aan verkeerslichten bij voetgangers- en andere oversteekplaatsen.

Het stopteken van de verkeersbrigadier wordt opgevolgd.

## Vertragen, remmen, stoppen

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

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

Bij een voetgangersoversteekplaats is een aangepaste wijze van remmen van groot belang.

Daardoor ontstaat bij de overstekende weggebruiker het vertrouwen dat ook werkelijk veilig kan worden overgestoken.

## Tram-/bushalte

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

De halteplaats is aangeduid met bord L3 (tram-/bushalte).

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

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

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

### Belangen andere weggebruikers

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

Afhankelijk van de wegsituatie de rijwijze daarop afstemmen.

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

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

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

### Kijkgedrag

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

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

Als bij een halteplaats een tram, autobus of ander voertuig stilstaat, let dan extra goed op in- en uitstappende passagiers.

Door allerlei oorzaken is hun aandacht vaak op andere zaken gericht dan het verkeer.

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

Wees ook bedachtzaam op het wegrijden van tram of autobus en observeer in de spiegels het achteropkomend verkeer.

### **Voorrang / voor laten gaan**

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

Een bestuurder van een autobus die binnen de bebouwde kom met zijn richtingaanwijzer te kennen geeft van een halte te willen wegrijden, moet daartoe gelegenheid krijgen.

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

### **Plaats op de weg/plaats van handeling**

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

### **Snelheid**

Bij het naderen van een tram-/bushalte waar een tram of autobus stilstaat en/of wachtende mensen staan, de snelheid aanpassen.

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

### **Geven van/reageren op signalen**

Goed reageren op de richtingaanwijzer van de wegrijdende autobus.

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

### **Vertragen, remmen, stoppen**

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

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

Zodoende wordt tevens het achteropkomend verkeer op tijd geïnformeerd.

## Rotonde

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

Een rotonde wordt aangeduid met bord D1 van bijlage 1 van het RVV 1990.

Op een rotonde zijn tegenliggers dus in theorie uitgesloten.

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

In het verleden werd met name bij complexe kruispunten (bijvoorbeeld met meer dan vier aansluitingen) een vlottere afwikkeling van het verkeer beoogd, door middel van een rotonde.

Tegenwoordig besluit men vaak kruispunten te reconstrueren tot minirotondes. Dit uit snelheidsbeperkend oogpunt, waardoor de veiligheid ter plaatse wordt vergroot.

Op rotondes is met name de inrichting en het gewenste gedrag afwijkend. Juist dat aspect maakt van een traditionele rotonde een bijzonder weggedeelte.

### Belangen andere weggebruikers

Geen gevaar of meer dan noodzakelijke hinder voor andere weggebruikers veroorzaken.

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

### Kijkgedrag

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

Een goede en tijdige informatieverwerking vergemakkelijkt het op de juiste wijze berijden van rotondes. Hierbij kan o.a. gebruik gemaakt worden van bewegwijzering- en/of informatieborden. Bij het naderen en het berijden van een rotonde letten op de aard, de omvang en de inrichting van de rotonde en maak een inschatting van de ruimte die je denkt nodig te hebben.

Door bovendien goed op de andere bestuurders en hun rijgedrag te letten, kan tijdig worden gereageerd.

De bestuurder van een groot voertuig dient zich terdege bewust te zijn van de beperkingen met betrekking tot het observeren van het voor, rechts naast en achter het voertuig gelegen weggedeelte (dode hoeken) en het zich eventueel daarin bevindende verkeer. Dat kan door de situatie nauwlettend te observeren door regelmatig te kijken in de vereiste spiegels. Bij het volgen van en het zijdelings verplaatsen op een rotonde zal het rechts naast gelegen weggedeelte moeten worden beschouwd als een gevaarlijke inhaalruimte. Goed anticiperen is een noodzaak. Extra aandacht, m.n. voor de dode hoeken, is daarnaast vereist bij het verlaten van de rotonde voor fietsstroken, vrijliggende (brom) fietspaden en voetpaden.

### **Voorrang / voor laten gaan**

Voor het oprijden van en bij het rijden op een rotonde wordt aan de wettelijke voorrangsverplichting voldaan.

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

### **Plaats op de weg/plaats van handeling**

De rijrichting, de wegconstructie, de voertuigconstructie en de verkeersintensiteit zijn bepalend voor de te volgen rijstrook en de plaats op de rijbaan.

De bestuurder van een groot voertuig dient daarmee rekening te houden en het rijgedrag daarop af te stemmen. Alleen zo kan een optimale verkeersafwikkeling worden gerealiseerd. Het berijden van de rotonde dient vloeiend te gebeuren.

### **Snelheid**

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

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



## Reageren op overige verkeerstekens

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

Indien de rijbaan van de rotonde, en ook die van de toeleidende weg, is verdeeld in meerdere rijstroken waarin pijlen zijn aangebracht, wordt afhankelijk van de te volgen richting en de constructie van het voertuig, gebruik gemaakt van de juiste rijstrook.

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

## Het geven van/reageren op signalen

**Tijdig richting aangegeven bij het naderen van en het rijden op de rotonde in die gevallen waarin het is voorgeschreven en bij het verlaten van de rotonde.**

Het richting aangeven vindt plaats nadat het vereiste kijkgedrag is uitgevoerd. Het richting aangeven moet zodanig geschieden dat het voor andere bestuurders steeds duidelijk is welke richting gevolgd gaat worden.

Daartoe zal bij meer dan half ronden van een rotonde met rijstroken welke niet zijn voorzien van pijlen op het wegdek, in ieder geval waar met meerdere voertuigen naast elkaar kan worden gereden, voortdurend naar links richting moeten worden aangegeven tot voor de afslag waar de rotonde wordt verlaten. Bij het naderen van en rijden op de rotonde, is het van groot belang rekening te houden met de door andere bestuurders aangegeven richting.

## Vertragen, remmen, stoppen

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

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

Steeds afremmen op een aan de situatie aangepaste wijze.

2013 © CBR

## 3.7 Bijzondere verrichtingen/ manoeuvres

De bijzondere verrichtingen moeten ook als gevolg van het RVV 1990 als bijzondere manoeuvres worden aangemerkt. Bij de uitvoering daarvan wordt dan ook het overige verkeer voor gelaten.

Dit examenonderdeel bestaat uit (reproductieve) bijzondere verrichtingen en (productieve) bijzondere manoeuvres.

De rijprocedure D kent de volgende bijzondere verrichtingen:

- voorbereiding- en controlehandelingen
- aan- en afkoppelen
- halteren
- in een rechte lijn achteruit rijden
- parkeren op een aangegeven plaats
- halve draai
- achteruit rijden van een aangegeven bocht
- keren d.m.v. steken
- hellingproef.

De (productieve) bijzondere manoeuvres zijn alleen van toepassing op D1 examens:

- omkeeropdracht.

De kandidaat heeft wanneer hij een productieve bijzondere manoeuvre uitvoert de keuze uit een van de bijzondere verrichtingen uit de rijprocedure D.

Productieve bijzondere manoeuvres ontstaan door een kandidaat alleen een bedoelingopdracht te geven. Hij moet dan een beroep doen op zijn creativiteit en probleemoplossend vermogen. Hij heeft strategieën en handelinganalyses geleerd en moet daarnaast nu zelf oplossingen en procedures bedenken in complexere verkeerssituaties. Hij is daarbij zelf verantwoordelijk voor zijn keuzes, vooral voor wat betreft risicobeperking in het kader van de verkeersveiligheid, vlothed en milieubewust gedrag.

Bij de keuze en uitvoering van de manoeuvre is het belangrijk om verder vooruit te plannen. Belangrijk is om rekening te houden met de volgende handeling: het wegrijden. Dit mag niet (onnodig) bemoeilijkt worden door de voorafgaande bijzondere manoeuvre.

## **Uitvoering**

De kandidaat krijgt een bedoelingsopdracht en is zelf verantwoordelijk voor een veilige, risicobeperkende, en milieubewuste uitvoering van de bijzondere verrichting/manoeuvre.

Zo zal hij zelf zijn keus vooraf moeten toetsen op effecten aan de hiervoor genoemde zaken. Gedacht kan worden aan plekken waar onvoldoende gelegenheid of zicht op het overige verkeer is voor een succesvolle uitvoering. Ook is van belang om een uitvoeringskeuze te maken die niet meer belasting voor het milieu oplevert dan nodig is. Denk hierbij aan een oplossingsvariant waarbij bijvoorbeeld zo min mogelijk (met een stationair draaiende motor) gewacht hoeft worden of waarbij de omgeving onnodig belast wordt met motorlawaai.

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

Bij sturen wordt opgemerkt dat draaien van het stuur tijdens stilstand zoveel mogelijk dient te worden voorkomen.

Bij het weggrijden van een bushalte binnen de bebouwde kom (uitzondering op grondregel) dient de kandidaat aan te tonen goed met zijn 'voorrangsrecht' te kunnen omgaan.

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

Deze opdracht moet zodanig zijn dat de kandidaat in principe zelf bepaalt op welke wijze hij de opdracht uitvoert. Dat wil zeggen dat de kandidaat naar eigen inzicht mag bepalen waar hij het voertuig tot stilstand brengt om de bijzondere verrichting aan te vangen.

Bij het achteruitrijden met een autobus moet, in tegenstelling tot een vrachtauto, de snelheid veelal m.b.v. het koppelingspedaal worden geregeld omdat de snelheid bij stationair toerental vaak te hoog is (15 km/h).

Indien achteruitgereden moet worden met een autobus met aanhangwagen, is het toegestaan dat de kandidaat de combinatie 'strekt' om de meest ideale rijlijn te kunnen volgen.

Achteruitrijden dient in principe m.b.v. de spiegels te gebeuren. Door het (geopende) raam naar achteren kijken is echter toegestaan.

Tijdens het achteruitrijden is het (i.v.m. de veiligheid) gewenst dat het raam van de bestuurder geopend is.

Tijdens het uitvoeren van een verrichting, waarbij de afstand van achterzijde voertuig tot een obstakel moet worden geschat, is uitstappen om te gaan kijken mogelijk en toegestaan (gewenst).

Achteruitrijden en parkeren blijken volgens de schadecijfers van de busbedrijven verreweg het grootste aandeel te hebben bij geregistreerde schadegevallen.

De kandidaat zal de aangegeven bijzondere verrichtingen dan ook op een adequate wijze moeten kunnen uitvoeren.

## Vorbereidings- en controlehandelingen

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

Deze verrichtingen omvatten al die handelingen welke uitgevoerd moeten worden om vast te stellen of de autobus/aanhangwagen in goede staat van onderhoud verkeert en of met de rit kan worden begonnen.

In het kader van veilig en kosten- en milieubewust rijgedrag is het noodzakelijk dat de bestuurder bekend is met de functie van de diverse bedieningsorganen, voertuigonderdelen, controlelampjes, meters, schakelaars, navigatiesysteem e.d. en de plaats waar deze zich bevinden.

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

## Categorie D1/D

### Administratieve controle van de voertuigbescheiden

Uit te voeren door de kandidaat in het examenlokaal, omvat de volgende onderwerpen:

- kentekenbewijs
- datum APK-keuring
- afmetingen

- toegestane gewichten
- aantal zitplaatsen / evt. aantal staanplaatsen
- logboek airco.

De examinator vraagt aan de kandidaat om bovenstaande gegevens aan de hand van de voertuigbescheiden op te zoeken en vast te stellen. Deze kunnen per kentekenbewijs verschillen. Soms alleen totale massa aangegeven, soms ledig gewicht en laadvermogen.

## Controle van het voertuig

### ■ Algemeen

- activeren van de bestuurderskaart of invullen en inleggen van de tachograafschijf, tevens controle van het installatieplaatje (keuringsdatum), evt. instellen van de tachograaf (afhankelijk van het type)
- proefremmen met de bedrijfsrem na het wegrijden bij geringe snelheid.

### ■ Controle buiten het voertuig:

- lekkages en evt. obstakels onder het voertuig
- carrosserie, ruiten en ruitenwissers
- banden, velgen, wielmoeren en wieldeksels
- reflectoren
- koelvloeistof/ruitensproeiervloeistof
- carterolie
- veren (stand van de autobus)
- deuren op werking met bedieningsknoppen
- sluiting zijluik en motorluik
- verlichting en richtingaanwijzers
- alarmverlichting.

### ■ Controle in het voertuig:

- verstellen van de zitplaats voor een juiste stuurhouding
- afstellen van de achteruitkijkspiegels en de veiligheidsgordel
- uitzicht vrij en ruiten schoon
- starten van de motor
- remmen controleren op luchtdruk met de manometers
- rempedaal volledig indrukken en auditief controleren (lekkages van o.a. remcilinders)
- instrumentencontrole

- ruitenwissers en sproeiers
- claxon
- verwarming, ventilatie en evt. airconditioning
- controle nooduitgang dan wel de noodwerking van de in- en uitstapdeuren (luchtcransen)
- aanwezigheid hamers bij uitvoering met noodramen of inrichting om noodramen te openen
- noodluiken (werking en vastzitten)
- zitplaatsen passagiers (bevestiging en schoon)
- gangpad vrij
- brandblusser en EHBO-trommel op aanwezigheid
- boordgereedschap, reservelampen en -zekeringen op aanwezigheid
- binnenverlichting, leeslampen en nachtverlichting (werking).

## **Categorie D1E/DE**

### **Administratieve controle van de voertuigbescheiden**

Uit te voeren door de kandidaat in het examenlokaal, omvat de volgende onderwerpen:

- kentekenbewijs autobus en aanhangwagen
- datum APK-keuring
- lengte volgens kentekenbewijzen
- toegestane aanhangwagengewichten volgens kentekenbewijs van de autobus
- laadvermogen aanhangwagen
- soort lading en gewicht van de aanhangwagen

De examinerator vraagt aan de kandidaat om bovenstaande gegevens aan de hand van de voertuigbescheiden op te zoeken en vast te stellen.

### **Controle van de voertuigcombinatie**

#### **Algemene controle:**

- activeren van de bestuurderskaart of invullen en inleggen van de juiste tachograafschijf, tevens controle van de keuringssticker, evt. instellen van de tachograaf (afhankelijk van het type)
- proefremmen met de bedrijfsrem na het wegrijden bij geringe snelheid
- controle lekkages en evt. obstakels onder het voertuig
- banden
- reflectoren

- remmen controleren op luchtdruk d.m.v. de manometers rempedaal volledig indrukken en auditief controleren (lekkages van o.a. remcilinders)
- claxon
- verlichting trekkend voertuig en aanhangwagen
- richtingaanwijzers trekkend voertuig en aanhangwagen.

#### ■ Belading van de aanhangwagen:

- sluiting laadklep en/of deuren, dan wel huifbevestiging
- inzicht hebben in de verkeersveiligheid bij het openen van de laadkleppen, deze zitten veelal aan de beide zijkanten van de aanhangwagen
- inzicht hebben in de veiligheidseisen betreffende de lading van het voertuig
- in het bijzonder aandacht voor de belading van de middenas aanhangwagen i.v.m. de koppelingsdruk.

#### ■ Controle van de aanhangwagen:

- beschadiging wielen en velgen
- visuele controle wielmoeren op vastzitten, ophanging reserve-wiel
- veren (blad- en luchtveren) incl. bevestigingen
- mechanische parkeerrem
- carrosserie, alarmverlichting, signalering, laad- en losmiddelen
- veiligheidsmiddelen, waaronder schoolmateriaal
- visuele controle van de werking van de reminrichting.

## Het op juiste en veilige wijze aan- en afkoppelen van de aanhangwagen (alleen voor E bij D1/D examens)

### Aan- en afkoppelen van een aanhangwagen met vangmuilkoppeling en luchtdrukremmen

#### Aankoppelen

Starten vanuit parkeerstand, d.w.z. de autobus naast of achter de aanhangwagen.

- zet de autobus recht voor de triangel
- uitstappen en vangmuilkoppeling open zetten, kijken of er een stuurcorrectie nodig is



- rangeerventiel lossen (triangel vrij zetten)
- rustig en in een keer aankoppelen. (Bij sommige vangmuilconstructie is geen geleiding aanwezig. Dan is de hulp van examiner of instructeur wenselijk). Eerst de voetrem los (geen druk meer op de koppelingspen), vervolgens de parkeerklamp vastzetten
- controleer de juiste stand van de borgingsveiligheid, luchtslangen aankoppelen en stroomleiding aansluiten
- controleer de stand van de eventueel aanwezige handbediende trekkrachtregelaar
- bij middenas aanhangwagen steunpoten omhoog brengen
- wielkeggen verwijderen en opbergen en/of mechanische handrem losdraaien
- controleer de kentekenplaat, verlichting en de richtingaanwijzers
- controleer de controlelampjes en de luchtdruk van het remsysteem van de combinatie in de autobus.

Proefremmen staat bij algemene controle van het voertuig.

### Afkoppelen

Afkoppelen dient te gebeuren op een veilige plaats (middenas aanhangwagen, ondergrond, temperatuur).

- verlichtingskabel loskoppelen (niet aan het snoer trekken).  
Luchtslangen loskoppelen
- stofkapjes van de luchtaansluitingen sluiten
- koppelingspen omhoog zetten
- mechanische handrem vastdraaien en/of wielkeggen plaatsen.  
Wielkeggen hebben de voorkeur
- bij middenas aanhangwagen steunpoten laten zakken (indien aanwezig)
- autobus losrijden en naast of achter de aanhangwagen parkeren.

## Aan- en afkoppelen aanhangwagen met kogel(oog)koppeling en oplooprem

### Aankoppelen

Starten vanuit parkeerstand, d.w.z. het trekkende voertuig naast of achter de aanhangwagen. Dan de volgende handelingen uitvoeren:

- de autobus recht voor de aanhangwagen rijden

- zover achteruit rijden dat de trekhaak zich exact ter hoogte van de koppelingskogel bevindt. Hulp aan de begeleider vragen is toegestaan. Deze bevindt zich normaliter in de onmiddellijke omgeving om te 'gidsen'
- koppeling over kogel brengen, vergrendelen en dit controleren
- kabel losbreekremrichting bevestigen
- stroomtoevoerleiding aansluiten
- de mechanische handrem lossen en/of de wielkeggen verwijderen
- controle van verlichting, richtingaanwijzers en remlichten.

Proefremmen staat bij algemene controle van het voertuig.

## Afkoppelen

Afkoppelen dient te gebeuren op een veilige plaats. Hierbij valt o.a. te denken aan een goede, niet te hellende, ondergrond, zodat de aanhanger uit eigen beweging geen ongewenste bewegingen kan maken.

- mechanische handrem vastzetten en/of wielkeggen plaatsen. Wielkeggen hebben de voorkeur
- stroomtoevoerleiding loskoppelen
- kabel losbreekremrichting ontkoppelen
- koppeling van kogel aanhanger halen en op ondergrond brengen
- bedrading en bevestigingspen opbergen
- de autobus naast of achter aanhangwagen parkeren.

## Halteren

**Het op juiste en veilige wijze aanrijden van een bushalte (halteren), welke buiten de rijbaan is gelegen (bushaven).**

### Opmerking

Deze verrichting komt in de plaats van 'Op juiste wijze in- en uitstappen' en wordt dan ook op die plaats op het uitslagformulier aangestreept (indien van toepassing).

Snelheid verminderen en stoppen als omschreven bij de hoofdstukken over deze onderwerpen.

In het bijzonder dient de bestuurder te letten op de volgende punten:

- voor het aanrijden richting aangeven
- na het stoppen de bedrijfsrem ingedrukt houden tot er weer weggereden wordt, redenen:
  - duidelijkheid voor het overige verkeer
  - veiligheid i.v.m. de halteringsrem bij stadsbussen (deze schakelt namelijk automatisch uit bij het sluiten van de achterdeuren, waardoor de autobus zou gaan rijden terwijl er bij de voordeur nog passagiers instappen.
- rekening houden met de bodemvrijheid van de autobus (vooral ook i.v.m. de openslaande deuren)
- denk aan uitstekende delen van de bushalte en de evt. op de deuren bevestigde spiegels, welke met de deur mee open slaan
- aanrijdsnelheid zodanig aanpassen dat geen gevaar kan ontstaan voor wachtende passagiers
- zodanig stoppen dat de in- en uitstappende passagiers rechtstreeks op het trottoir kunnen stappen en omgekeerd, zonder daarbij een open ruimte te moeten overbruggen tussen de autobus en het trottoir
- stoppen op een plaats waar veilig in- en uitstappen mogelijk is
- bij het wegvrijden rekening houden met de regels welke hierover in het RVV zijn opgenomen. Bovendien inzichtelijk met deze regels omgaan (richtingaanwijzer). Dit geldt voor zowel binnen als buiten de bebouwde kom.

### **Het op juiste en veilige wijze aanrijden van een bushalte (halteren), welke op de rijbaan is gelegen**

Hierbij gelden dezelfde aandachtspunten welke onder 'Bushaven' zijn genoemd, met dien verstande dat de aanrijdtechniek anders is.

### **Het behoorlijk in rechte lijn achteruitrijden**

Stoppen evenwijdig aan en op redelijke afstand van de rijbaankant. Daarbij de voorwielen in 'rechtuit stand'. Vervolgens recht achteruit rijden, waarbij in principe zo weinig mogelijk gestuurd dient te worden. Bij achteruitrijden met een aanhangwagen is dit laatste niet altijd mogelijk. Het schuren van de banden langs de trottoirbanden moet voorkomen worden. Er wordt gestopt met de achterzijde zo dicht mogelijk bij een van tevoren aangegeven punt.

Bij E bij D wordt deze verrichting naar rato van de moeilijkheidsgraad beoordeeld.

### **Het parkeren op een aangegeven plaats**

Hieronder kan o.a. worden verstaan: Inrit, garage, busstation en achteruit in file.

### **Het maken van een halve draai in een vloeiende beweging binnen een beperkte ruimte**

Bij dit keren mag eventueel gebruik worden gemaakt van de naast de rijbaan gelegen parkeerhavens of -stroken. Met inbegrip hiervan moet de beweging in één keer, daarbij beginnend vanaf de rechterzijde van de weg, worden uitgevoerd. Er wordt dus linksom gedraaid. Het keren moet tevens op vloeiende wijze, zonder horten en stoten, plaatsvinden.

Bij de keuze van de plaats waar de verrichting moet worden uitgevoerd, wordt met de draaicirkel en de constructie van het voertuig rekening gehouden (obstakels, bodemvrijheid en overbouw).

Bij de uitvoering van deze verrichting wordt in principe geen gebruik gemaakt van kruispunten. Deze manoeuvre kan met name aan de orde zijn bij eindhalten van 'buslijnen'.

### **Het behoorlijk achteruitrijden van aangegeven bochten**

Bij deze verrichting kan sprake zijn van zowel linker- als rechterbochten.

Bij het bepalen van de moeilijkheidsgraad is het soort voertuig alsmede de breedte van de rijbaan belangrijk.

Ook voor het bepalen van het bestreken weggedeelte is het voertuig doorslaggevend.

De afstand tot de rijbaankant dient redelijk gelijkmatig te zijn.

### **Het op juiste wijze keren d.m.v. steken m.b.v. een zijstraat**

De bedoelingsopdracht moet ruim van tevoren worden gegeven en dient praktijkgericht te zijn, zodat de kandidaat naar eigen inzicht kan handelen.

## **Het voertuig zonder fouten op een helling tot stilstand brengen en weer optrekken**

Stoppen als in deze procedure is omschreven, met dien verstande dat het koppelingspedaal blijft ingetrapt. Voetrem vasthouden en in de wegrijdversnelling schakelen.

Parkeerrem in werking stellen en zo mogelijk ontgrendeld vasthouden. Richting aangeven.

Vloeiend en zonder schokken wegrijden met aangepaste wegrijdversnelling.

Het achteropkomende verkeer tijdens en na het wegrijden door middel van de spiegels observeren.

## **Handelingen uit te voeren na beëindiging van de rit**

- motor afzetten
- bestuurderskaart c.q. tachograafschijf uitnemen en afwerken (op de juiste wijze invullen). Bij een digitale tachograaf dient een uitdraai te kunnen worden gemaakt. De schijf of uitdraai inleveren bij de examinerator.
- passagiersgedeelte controleren op achtergelaten spullen en beschadigingen
- de benodigde veiligheidsmaatregelen nemen, zoals handrem, sleutels uitnemen en deuren afsluiten.

2013 © CBR

# Toepassing

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

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

Hoofdstuk 1 gaat over de technische bediening van het voertuig, waarbij de noodzakelijke handelingen volkomen automatisch en vloeiend uitgevoerd dienen te worden. Hierbij moet terdege rekening gehouden worden met het belang en het comfort van de passagiers.

Hoofdstuk 2 gaat over verkeersinzichtelijk, aangepast/besluitvaardig en sociaal gedrag dat positief is afgestemd op de gedragingen van andere weggebruikers. Vanwege de grootte van het voertuig en de beperkingen ervan, rekening houden met de belangen van andere weggebruikers.

De kandidaat moet een bepaalde houding/mentaliteit bezitten om verantwoord met een autobus aan het verkeer te kunnen deelnemen. Dus absoluut geen agressief rijgedrag tonen, zich niet aan fouten van anderen ergeren of fouten van anderen afstraffen.

Hoofdstuk 3 bestaat uit onderdelen (items) die betrekking hebben op de toepassing van de verkeersregels en het uitvoeren van de bijzondere manoeuvres. Kennis, inzicht en het praktisch toe kunnen passen van de verkeersregels is hier nadrukkelijk vereist.

Daarnaast moet de kandidaat de bijzondere manoeuvres veilig en vloeiend kunnen uitvoeren.

Elk onderdeel wordt omschreven door middel van onderwerpen van beoordeling (handelingen). Die onderdelen vormen tezamen tevens de basis van het binnen het CBR geldende systeem van itembeoordeling.

De kandidaat zal het onderlinge verband tussen kennis, inzicht en vaardigheden moeten tonen om een positief resultaat te bereiken. Hiervoor is een hoog ('geautomatiseerd') beheersingsniveau vereist.

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

Tijdens het afnemen van het examen wordt de examinator geconfronteerd met gedrag dat afwijkt van de Rijprocedure. Herkenning daarvan gebeurt op basis van hetgeen in deze procedure is opgenomen. De Rijprocedure geeft echter niet aan hoe er, beoordelingstechnisch gezien, moet worden omgegaan met afwijkend gedrag. Daarin voorziet deze richtlijn.

Bij de beoordeling van een bepaald item worden alle daarop betrekking hebbende handelingen, dit met inbegrip van de hoofdstukken 1 en 2, betrokken.

In deze richtlijn wordt per onderdeel aangegeven welke onderwerpen daarbij essentieel zijn.

De mate waarin niet of niet goed uitgevoerde handelingen bij de beoordeling een rol spelen, is afhankelijk van een aantal factoren: de aard, de ernst en/of het aantal malen.

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

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



Bij de beoordeling van het rijgedrag wordt rekening gehouden met:

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

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

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

De examinator zal dit nadrukkelijk bij zijn eindafweging betrekken.

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

Indien echter bij de eindafweging alle relevante aspecten zijn betrokken en de examinator één of meer examenonderdelen als onvoldoende aanmerkt, betekent dit dat de kandidaat gezakt is. In dat geval wordt bij de notering van de onvoldoende examenonderdelen op het USF tevens aangegeven welke onderwerpen (handelingen) daartoe aanleiding gaven.

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

In de uitvoeringsvoorschriften Praktijkexamens CDE staan nog een aantal uitgangspunten met betrekking tot het CBR examenstelsel, de beoordeling van rijvaardigheid, de administratieve afhandeling, e.d.

# Toepassing hoofdstuk 1

Essentieel zijn:

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

Ook is de bediening van verlichting en andere apparatuur van belang.

De in dit hoofdstuk weergegeven omschrijvingen zijn mede van toepassing op alle in hoofdstuk 3 opgenomen examenonderdelen. Met name het belang van de passagiers geeft extra gewicht aan de belangrijkheid van hoofdstuk 1.

In het beoordelingsstelsel wordt het rijklaar maken niet apart beoordeeld. Alleen de gevolgen worden als verwijtbaar gedrag aangemerkt.

Vanwege het basale karakter van deze vaardigheden is het van belang om hier gewicht aan te geven. Het basisgedrag wordt integraal beoordeeld als een onderwerp van beoordeling.

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

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

## Bediening koppeling

Hierbij geldt dat:

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

## Bediening schakelmechanisme

In principe het groene gebied van de toerenteller respecteren.

Onjuist schakelen is aan de orde indien:

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

## Bediening gastoevoer

Hierbij geldt dat:

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

## Bediening van de remmen

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

Met remorganen worden de bedrijfsrem, parkeerrem, motor of uitlaatrem en andere - elektrische of hydraulische - hulpremmen bedoeld. Ze dienen gebruikt te worden zoals is weergegeven in deze procedure.

Voor wat betreft een juiste bediening geldt dat:

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

## **Bediening verlichting en andere (hulp)apparatuur**

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

## **Beheersing van het voertuig**

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

- bediening
- stuurbehandeling.

## **Bediening**

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

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

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

Een dergelijk slechte bediening zal vaak in uiteenlopende situaties (dus bij verschillende examenonderdelen) aan de orde zijn. In geval van onvoldoende 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 aangestreept.

## Stuurbehandeling

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

Wederom gaat het hierbij niet om een enkel, op zichzelfstaande stuurbehandeling, maar om het structureel afwezig zijn van de juiste stuurbehandeling. Dit leidt in relatie tot de examenonderdelen tevens tot een ander verwijtbaar gedrag.

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

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

Ingeval van onvoldoende stuurvastheid worden naast voertuigbeheersing tevens de foutief uitgevoerde handelingen aangestreept.

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

## Milieu- en energiebewust rijgedrag

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

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

# Toepassing hoofdstuk 2

Ook de hierin opgenomen onderwerpen hebben een algemene strekking. Het gaat om de onderwerpen aangepast en besluitvaardig gedrag en belangen andere weggebruikers. Het hierbij afwijkende gedrag moet structureel aan de orde zijn om als verwijtbaar te kunnen worden aangemerkt.

Essentieel zijn:

- aangepast en besluitvaardig gedrag
- belangen andere weggebruikers.

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

## Aangepast en besluitvaardig gedrag

Hierbij gaat het om twee verschillende rijkarakteristieken:

- aangepast gedrag
- besluitvaardig gedrag.

### ■ Aangepast gedrag

Aangepast gedrag is het rijden met een zoveel mogelijk aan het andere verkeer, de eigen voertuigbependingen en de omstandigheden aangepaste snelheid. Daarbij wordt tevens rekening gehouden met de belangen van de passagiers. 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 wegsituatie.

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

Tevens moet de kandidaat bij de uit te voeren handelingen een bepaalde vlotheid tonen. Vlot wordt in deze echter niet als 'snel' en 'vlug' met betrekking tot snelheid geïnterpreteerd.

De niet-aangepast rijdende kandidaat beweegt zich vaak niet alleen uitzonderlijk traag door het verkeer ook de meeste handelingen (kijken, schakelen e.d.) worden vaak te traag uitgevoerd. Het gaat bij aangepast gedrag niet om de kandidaat die met te hoge

snelheid, of met een zodanig (hoge) snelheid, rijdt dat het verantwoord uitvoeren van een bepaalde handeling in gevaar komt. Zulk gedrag valt onder het onderwerp snelheid.

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

### ■ Besluitvaardig gedrag

Behalve over een aangepast gedrag, moet de kandidaat ook over een zekere besluitvaardigheid beschikken. Uit het hele gedrag 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. Ook wordt vaak op een totaal verkeerd moment een handeling ingezet. Dergelijk gedrag zal dan ook dikwijls leiden tot concreet verwijtbaar ander gedrag bij een onderwerp dat daarop betrekking heeft. Indien de kandidaat niet besluitvaardig is, moet dat blijken uit het gehele rijbeeld. Vanwege dat structurele karakter zal dit gedrag dan ook bij meerdere examenonderdelen voorkomen.

Als er van onvoldoende aangepast of niet voldoende besluitvaardig gedrag sprake is, betekent dit dat de kandidaat gezakt is. Op het USF worden, behalve aangepast/besluitvaardig, tevens die onderwerpen genoteerd waar onder andere, 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 vooral om sociaal rijgedrag.

De kandidaat zal het als vanzelfsprekend moeten beschouwen dat het opvolgen van verkeersregels alleen, niet voldoende is voor een veilige verkeersdeelneming. Zonder aspecten als aangepast en besluitvaardig te kort te doen, moet uit diens gedrag de bereidheid blijken rekening te willen houden met het gedrag van anderen. Zo zal, óók indien bepaalde weg- of verkeerssituaties als ongewoon kunnen worden ervaren, tóch positief gereageerd moeten worden op door anderen gemaakte fouten.

In hoofdstuk 2 heeft het onderwerp Belangen andere weggebruikers een algemene strekking en het is essentieel voor de beoordeling.

# Toepassing hoofdstuk 3

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

Het inleidende algemene gedeelte bij elk onderdeel wordt niet bij de beoordeling betrokken. Hier worden algemene uitgangspunten geformuleerd, welke hoofdzakelijk voor de opleiding van belang zijn.

## Belangen andere weggebruikers

Is pas dan aan de orde, als afwijkend verwijtbaar gedrag niet is omschreven bij een ander onderwerp van beoordeling. Het in hoofdstuk 3 opgenomen onderwerp 'Belangen andere weggebruikers' heeft een nauwe relatie met de algemene bepaling van artikel 5 WWV. Hier is dit onderwerp steeds nadrukkelijk afgestemd op het betreffende examenonderdeel.

## Kijkgedrag

Door de grootte en de beperkingen van de autobus en vanwege de 'dode hoeken' is het zichtveld verminderd. Het kijkgedrag wordt altijd afgestemd op de totale verkeerssituatie.

Om kijkgedrag als onvoldoende aan te kunnen merken, moet absoluut vast staan dat de kandidaat niet, niet voldoende of onjuist heeft gekeken. Bijzondere aandacht moet worden geschonken aan de al dan niet gelegaliseerd rechts inhalende weggebruikers.

Het kijkgedrag (kijktechniek) in relatie tot het bepalen van de rijlijn zoals bijv. omschreven bij bochten in het wegverloop, wordt niet in de beoordeling betrokken.

## Snelheid

Is bij de beoordeling slechts aan de orde als:

- met te hoge snelheid wordt gereden
- wordt gereden met een andere snelheid dan die welke nodig is voor het verantwoord uitvoeren van een bepaalde handeling, bijv. met een te lage snelheid invoegen of inhalen en snelheid verhogen tijdens ingehaald worden.



### **Reageren op overige tekens**

Heeft slechts betrekking op de tekens die een gebod of verbod inhouden. Het negeren van andersoortige tekens leidt automatisch tot ander concreet verwijtbaar gedrag.

### **Plaats op de weg**

Geldt ten aanzien van de concreet op de weg in te nemen plaats, terwijl met plaats van handeling meer wordt bedoeld waar en hoe een bepaalde handeling uitgevoerd of begonnen wordt.

### **Geven van signalen**

Kan met name aan de orde zijn als de richtingaanwijzer niet tijdig in of buiten werking wordt gesteld. Met name de mogelijke gevaarstelling wordt in de beoordeling betrokken. Het hierbij afwijkende gedrag moet structureel aan de orde zijn, wil het als verwijtbaar worden aangemerkt.

### **Vertragen, remmen, stoppen**

Heeft een meer algemene achtergrond. Het wordt onder andere gehanteerd als de kandidaat niet tijdig afremt of stopt in verband met de algemene - ook in het RVV aangegeven - verplichting tijdig tot stilstand te komen. Dus niet als de kandidaat bijvoorbeeld in gebreke blijft bij het voorrang/voor laten gaan of het gevolg geven aan verkeerstekens.

Binnen elk examenonderdeel zijn bepaalde handelingen (onderwerpen van beoordeling) van wezenlijk belang voor een goede en veilige uitvoering. Deze worden als essentieel aangemerkt.

De andere, niet als zodanig gekwalificeerde onderwerpen, worden wel bij de beoordeling betrokken, maar zijn normaliter minder van invloed.

## 3.1 Wegrijden

Essentieel zijn:

- belangen andere weggebruikers
- kijkgedrag
- voor laten gaan.

Bij de beoordeling van dit onderdeel wordt slechts het wegrijden na een stop buiten het verkeer (vanuit parkeerstand) betrokken. Bij het vanaf een parkeerplaats 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. Niet voldoende kijken is 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 al het achteropkomende verkeer wordt opgemerkt.

Het goed kunnen observeren van het eventuele achteropkomende verkeer is mede afhankelijk van onder andere weg-, weersituatie, verkeersdrukte en het beperkte zichtveld. Afhankelijk van de omstandigheden kan een en ander aanleiding zijn om bepaalde nuanceringsen aan te brengen in de beoordeling.

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

### Voor laten gaan

De hierbij geldende verplichting heeft een ruimere strekking dan alleen bestuurders voor te laten gaan. Afhankelijk van de wegsituatie kan de kandidaat, al snel met voetgangers worden geconfronteerd. De gehele rijwijze van de kandidaat moet op de situatie en het voertuig zijn afgestemd. Enige hinder is vanwege het beperkte acceleratievermogen niet altijd te voorkomen.

Indien men na een stop in het verkeer in conflict komt of dreigt te komen met het overige verkeer, dan is 'belangen andere weggebruikers' aan de orde.

## 3.2 Rijden op rechte en bochtige weggedeelten

Essentieel zijn:

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

### Kijkgedrag

Speciaal wanneer wordt uitgeweken, kan verwijtbaar gedrag aan de orde zijn. De kandidaat moet controleren of er voldoende ruimte is om uit te wijken en let tevens op de eventuele aanwezigheid van andere weggebruikers.

### Voor laten gaan

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

### Plaats op de weg/plaats van handeling

'Zoveel mogelijk rechts houden', betekent afgestemd op de wegsituatie, voertuigconstructie en eventueel andere omstandigheden. Bij de beoordeling ervan worden alle omstandigheden dan ook nadrukkelijk betrokken. Het een enkele keer 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 blijf geeft moeite te hebben met het kiezen of aanhouden van de juiste plaats. Voor de beoordeling is het ook 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.

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

Het uitwijken zal voornamelijk bij het tegemoetkomen van andere weggebruikers 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 voldoende ruimte blijft tussen hem en het tegemoetkomende en inhalende voertuig en zelf slechts zoveel uitwijken als verantwoord is in relatie tot het gewicht van het eigen voertuig en de toestand van de rijbaankant. Als de tegenligger ook een autobus of vrachtauto is, zo mogelijk gebruik maken van in- of uitritten of andere mogelijkheden om uit te wijken. Als laatste mogelijkheid pas gebruik maken van de berm mits deze veilig is en daarbij slechts stapvoets wordt gereden.

Niet een zodanige positie op de rijbaan innemen dat links naast de autobus een gevaarlijke inhaalruimte ontstaat waardoor anderen als het ware worden uitgenodigd om in te halen.

### **Volgafstand**

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

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

### **Snelheid**

De snelheid vóór de bocht aanpassen aan alle omstandigheden. Er mag in een bocht niet onnodig vertraagd of geremd worden. Indien dit regelmatig gebeurt, is het onderwerp voertuigbeheersing aan de orde.

Bij het rijden met een hogere dan de toegestane snelheid wordt de kandidaat daar op gewezen.

Indien er onvoldoende ruimte is i.v.m. een naderende tegenligger moet de snelheid op tijd worden verminderd op de rijbaan.

Handelt de kandidaat niet tijdig of op onjuiste wijze, dan wordt dit als verwijtbaar gedrag aangemerkt.

Bij het ingehaald worden mag de snelheid niet verhoogd worden. Hierdoor kunnen in geval van tegenliggers gevaarlijke situaties ontstaan.

Het op autosnelwegen met een gering snelheidsverschil uitvoeren van inhalmanoeuvres, leidt tot veel ergernis bij andere bestuurders. Door zijn snelheid aan te passen, draagt de ingehaald wordende bestuurder ertoe bij dat het inhalen niet langer dan noodzakelijk hoeft te duren.

### **Vertragen, remmen, stoppen**

Het niet of te laat afremmen, is een vorm van onjuist gedrag. Als het op een zodanige manier gebeurt dat daardoor gevaar of hinder ontstaat of kan ontstaan, is er sprake van verwijtbaar gedrag. De gehele rijstijl moet er op gericht zijn om deze vorm van remmen te voorkomen.

De kandidaat hoort vanwege het gewicht, belading en uitzicht, rekening te houden met de benodigde stopafstand.

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

### 3.3 Gedrag nabij en op kruispunten

Essentieel zijn:

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

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

De nadruk in de beoordeling bij het afslaan moet liggen op het inzicht van de kandidaat. Liever iemand die nadenkt en bij wie eens een bocht mislukt, dan iemand die elke bocht op dezelfde wijze rijdt zonder rekening te houden met wegsituaties en aanwezige andere weggebruikers. Deze laatste kenmerkt zich door een vast aangeleerd bochtenpatroon, alleen gericht op de afstand tussen het laatste wiel en de trottoirband.

#### Kijkgedrag

Afwijkend kijkgedrag zal meerdere malen aan de orde moeten zijn om dat gedrag als verwijtbaar te kunnen aanmerken. Het een enkele keer niet of niet goed opletten, zal vrijwel nooit direct leiden tot verwijtbaar gedrag. Bij bord B6 of B7 zal het kijkgedrag nadrukkelijker moeten worden afgestemd op dat kruispunt. Het bij deze tekens niet goed opletten, is van grote invloed op de beoordeling.

De manier waarop en de frequentie waarmee gekeken wordt, zijn van belang. Voor de beoordeling is vooral ook van belang het aantal keren dat in gebreke wordt gebleven.

Belangrijk is dat de manier waarop gekeken wordt is afgestemd op de algehele weg- en verkeerssituatie.

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

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

### **Voorrang verlenen/voor laten gaan**

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

De wijze van naderen is hierbij mede bepalend.

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

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

In geval van een echte 'voorrangsfout' is echter te soepel oordelen misplaatst.

Enige voorbeelden zijn:

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

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

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

Men moet zich echter realiseren dat daarbij, afhankelijk van de omstandigheden, het veroorzaken van enige hinder niet altijd te voorkomen valt.

### **Plaats op de weg/plaats van handeling**

De beoordeling 'blokkeren van kruispunten en/of stilstaan op kruisende fiets- en voetpaden' vergt in een aantal gevallen een wat andere aanpak dan bij B-examens. Inzicht speelt in deze een belangrijke rol.

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

Om zicht te houden op het eventueel achteropkomende verkeer dient de kandidaat, alvorens af te slaan, zijn voertuig zoveel mogelijk in de rechttuit stand te houden, met name in het geval dat hij moet stoppen.

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

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

### **Snelheid**

Een aantal factoren is bepalend. Zo moet bij het naderen van een kruispunt de snelheid worden afgestemd op de weg- en verkeerssituatie en het voertuig zelf. Daarnaast speelt ook de veiligheid van de passagiers een belangrijke rol. Daarbij zijn het zicht op de kruising, 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.



Vooral in bochten is het rijden met te hoge snelheid gevaarlijk. In dat geval tijdig corrigeren.

Voorop staat dat de snelheid voor het ingaan van de bocht zodanig is aangepast, dat de bocht veilig en verantwoord kan worden gereden. De snelheid dient zo gelijkmatig mogelijk te zijn. Het komt erop neer dat in de bocht niet onnodig wordt geremd of vertraagd. Indien dit regelmatig gebeurt, dan is het onderwerp voertuigbeheersing aan de orde.

### **Reageren op verkeerslichten en aanwijzingen**

Bij het al dan niet stoppen voor het gele licht zijn afstand en snelheid van belang. Met name het belang van de passagiers speelt bij deze beslissing een doorslaggevende rol.

### 3.4 Invoegen/uitvoegen

Essentieel zijn:

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

Ook kan, afhankelijk van de omstandigheden, het onderwerp snelheid van wezenlijk belang zijn.

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

#### Kijkgedrag

De manier waarop en de frequentie waarmee gekeken wordt, zijn van belang. Het kijkgedrag dient afgestemd te zijn op de algehele weg- en verkeerssituatie.

Indien het kijkgedrag van de kandidaat zodanig is dat daardoor de autobus uit de koers raakt, is tevens het onderwerp beheersing van het voertuig (stuurvastheid) aan de orde.

#### Voor laten gaan

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

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

#### Plaats op de weg/plaats van handeling

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

Als het op de rechter rijstrook van de doorgaande rijbaan rijdende verkeer uit eigen beweging een meer naar links gelegen rijstrook gaat berijden, mag de kandidaat gebruik maken van de geboden gelegenheid tot invoegen.

Als er, rijdend op een lange invoeg- of uitrijstrook waarvan de rijbaan uit meerdere rijstroken bestaat, van rijstrook wordt gewisseld, is bij afwijkend gedrag het onderdeel rijstrook wisselen aan de orde.

### **Snelheid**

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

## 3.5 Inhalen - zijdelingse verplaatsing

Essentieel zijn:

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

Rijstrook wisselen en zijdelingse verplaatsingen is aan de orde wanneer zonder dat van afslaan, inhalen/voorbijgaan en in- of uitvoegen 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 van rijstrook wordt gewisseld en daarbij verwijtbaar gedrag voorkomt, is het examenonderdeel rijstrook wisselen e.d. aan de orde.

Het RVV 1990 spreekt wat betreft het voor laten gaan van ander verkeer over de situatie dat gewisseld wordt van rijstrook. De Rijprocedure gaat verder en betreft daarbij ook de zijdelingse verplaatsingen die niet leiden tot een rijstrookwisseling. Ten aanzien van beide gedragingen geldt dan ook, dat het overige verkeer wordt voor gelaten.

In veel gevallen wordt een verplaatsing uitgevoerd zonder dat de kandidaat hiertoe opdracht krijgt. Hierbij dient de kandidaat een verkeersinzichtelijk en oplossend vermogen te tonen.

### 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 verkeerssituatie, een rol. Ook van belang is onder welke omstandigheden en met welke frequentie dat gedrag aan de orde is.

Voorts wordt bij een kandidaat, die regelmatig in de spiegels kijkt en door zijn handelingen blijkt geeft op de hoogte te zijn van de eventuele aanwezigheid van ander verkeer, afwijkend kijkgedrag als niet verwijtbaar beschouwd.

Bij het rijstrook wisselen en zijdelingse verplaatsingen gelden dezelfde factoren als onder andere bij het inhalen. Bij de waardering van eventueel afwijkend kijkgedrag kunnen dan ook binnen dit onderdeel dezelfde nuances worden gehanteerd.

### Voor laten gaan

Dit onderwerp refereert wat betreft het inhalen/voorbijgaan niet aan een expliciet wettelijk geregelde verplichting. Bij het inhalen is het taxeren van de afstand tot eventueel tegemoetkomende bestuurders en de snelheid waarmee die naderen van belang. Door de grootte van het voertuig en de bij het inhalen of voorbijgaan benodigde ruimte en tijd kan het voorkomen dat tegenliggers gehinderd worden. Hiermee dient men in de beoordeling genuanceerd om te gaan. De handelwijze mag echter niet ontaarden in negatief rijgedrag.

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

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

### Plaats op de weg/plaats van handeling

De beoordeling van dit onderwerp strekt zich uit over de gehele inhaalmanoeuvre. Dus, 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- bij het toerijden op de voorligger de voorgeschreven 'volg'afstand niet in acht wordt genomen, dan is dit onderwerp aan de orde.

De gehele inhaalmanoeuvre dient op een vloeiende manier te worden uitgevoerd. Eveneens belangrijk is het in acht nemen van een zo goed mogelijk op de situatie of omstandigheden toegesneden (zijdelingse) tussenruimte. Vooral bij het inhalen van fietsers en bromfietzers is dit aan de orde. Bovendien moet de kandidaat rekening houden met het soort fietser, waar hij mee te maken heeft.

Indien de kandidaat -gezien de omstandigheden- niet een zodanig veilige tussenruimte hanteert, wordt deze handeling als verwijtbaar gedrag aangemerkt.

Bij het voorbijgaan van obstakels is enige hulp van de examinerator toegestaan indien er maar 'net' ruimte is. Soms is het zelfs noodzakelijk dat de kandidaat links en de examinerator rechts kijkt. De 'rechte lijn' moet bereiden worden voordat de doorgang bereikt is.

## Snelheid

De snelheid dient in alle gevallen afgestemd te worden op de beschikbare ruimte.

De grote kwetsbaarheid, mogelijke instabiliteit en onvoorspelbaarheid van onder andere kinderen, bejaarden en fietsers dienen bij de afstemming te worden betrokken. Ook hier geldt, indien de kandidaat -gezien de omstandigheden- niet met een veilige snelheid rijdt, dat dit als verwijtbaar gedrag wordt aangemerkt.

Binnen dit examenonderdeel kan compensatie gezocht worden indien er afwijkend gedrag aan de orde is of er meer gelegenheid is voor hertoetsing bij een twijfelachtige prestatie. Ook hier is het afwijkend gedrag gerelateerd aan verschillende bepalingen (art 11 en 54 RVV1990).

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

## 3.6 Gedrag nabij en op bijzondere weggedeelten

Essentieel zijn:

- belangen andere weggebruikers
- voorrang/voor laten gaan
- snelheid.

Afhankelijk van welk 'soort' bijzonder weggedeelte genaderd of bereden wordt -al dan niet in combinatie met bijkomende factoren- zijn de onderwerpen, kijkgedrag, plaats op de weg/plaats van handeling, reageren op verkeerslichten en vertragen, remmen, stoppen essentieel.

De in de procedure gehanteerde opsomming van bijzondere weggedeelten is niet limitatief. Het is dus mogelijk dat tijdens het examen een andersoortig weggedeelte ook als zodanig kan worden aangemerkt.

Een dergelijk gedeelte moet dan wel voldoen aan de in de Rijprocedure aangehaalde criteria en op die plaatsen moet van de kandidaat ook een duidelijk andersoortig rijgedrag worden vereist.

### Wegrijden vanuit een uitrit

Het verlaten van een uitrit, waarbij gevolg gegeven moet worden aan artikel 54 RVV 1990, valt onder dit onderdeel.

Essentieel zijn:

- kijkgedrag
- voor laten gaan
- snelheid.

### Kijkgedrag

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

### Voor laten gaan

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

Wanneer er sprake is van het gelijktijdig inrijden of uitrijden van de in- of de uitrit hebben beide bestuurders dezelfde verplichting. Het niet 'voor laten gaan' zal dan alleen voor de inrijdende bestuurder verwijtbaar zijn. Ingeval de inrijdende bestuurder niet juist reageert, is het onderdeel vertragen, remmen, stoppen aan de orde.

## Snelheid

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

### 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.

Essentieel zijn:

- kijkgedrag
- voor laten gaan
- snelheid.

## Kijkgedrag

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

## Voor laten gaan

Omdat hier een bijzondere manoeuvre uitgevoerd wordt, zal al het overige verkeer 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 is, afhankelijk van de mate waarin en de omstandigheden waaronder, van belang.

### Overweg

Essentieel zijn:

- belangen andere weggebruikers
- kijkgedrag, snelheid
- reageren op verkeerslichten en aanwijzingen.

Een en ander is echter afhankelijk van het 'soort'overweg dat wordt opgereden.



## Kijkgedrag

Hier geldt dat het kijkgedrag wordt afgestemd op de plaatselijke situatie en in het bijzonder op datgene waarmee de kandidaat geconfronteerd kan worden.

## Plaats op de weg/plaats van handeling

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

## Snelheid

Het goed regelen van de snelheid is hier belangrijk voor het belang van de passagiers en de bodemvrijheid.

### Voetgangersoversteekplaats

Essentieel zijn:

- belangen andere weggebruikers,
- voor laten gaan
- snelheid.

## Voorrang / voor laten gaan

Deze verplichting moet ruim worden geïnterpreteerd. Het oversteken moet veilig en ongehinderd kunnen gebeuren. Het is echter niet zo dat omwille van het voor laten gaan, gestopt moet worden voor een voetganger die zich aan de andere zijde van de rijbaan, dus nog op een grote afstand van de kandidaat bevindt.

De kandidaat dient rekening te houden met negatieve gedragingen van tegenliggers en inhalende bestuurders. In die gevallen moet de kandidaat zijn 'gezonde verstand' gebruiken.

Voorkom zo veel mogelijk onder andere het ontstaan van een z.g. 'afdekongeval'.

## Snelheid

In alle gevallen dient de kandidaat de snelheid aan te passen aan de situatie ter plaatse.

### Tram-/bushalte

Essentieel zijn:

- belangen andere weggebruikers
- voor laten gaan en snelheid.

Ook plaats op weg/plaats van handeling kan belangrijk zijn.

## Plaats op weg/plaats van handeling

Hierbij geldt dat de in te nemen plaats afgestemd moet worden op de situatie ter plaatse.

## Snelheid

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

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

## Rotonde

Elke vorm van op die rotonde voorkomend gedrag valt onder dit onderdeel. Bij de beoordeling daarvan dus geen andere onderdelen betrekken.

Essentieel zijn:

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

## Kijkgedrag

Alle uitgevoerde kijkgedragingen nabij en op de rotonde, ongeacht met welk doel of in welke situatie zij aan de orde zijn, vallen onder kijkgedrag bij dit examenonderdeel.

## Plaats op de weg/plaats van handeling

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

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

## 3.7 Bijzondere verrichtingen/ manoeuvres

Essentieel zijn:

- bediening en beheersing voertuig
- kijkgedrag
- voor laten gaan.

Het onderwerp van beoordeling “plaats weg/plaats handeling” kan essentieel worden wanneer door de keuze van de plaats van handeling een onveilige situatie ontstaat of kan ontstaan.

De wijze van kijken wordt afgestemd op het soort verrichting dat wordt uitgevoerd en de concrete situatie die op een bepaald moment aan de orde is.

Bij het sturen wordt opgemerkt dat draaien van het stuur tijdens stilstand zoveel mogelijk dient te worden voorkomen.

Bij het wegrijden van een bushalte binnen de bebouwde kom (uitzondering op de grondregel) dient de kandidaat aan te tonen goed met zijn ‘voorrangsrecht’ te kunnen omgaan.

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

Deze opdracht moet zodanig zijn dat de kandidaat in principe zelf bepaalt op welke wijze hij de opdracht uitvoert. Dat wil zeggen dat de kandidaat naar eigen inzicht mag bepalen waar hij het voertuig tot stilstand brengt om de bijzondere verrichtingen aan te vangen.

In de beoordeling dient de examinator terdege de moeilijkheidsgraad mee te wegen.

Hierbij speelt de breedte van de weg een belangrijke rol, alsmede het voertuig.

Bij het achteruitrijden met een autobus moet, in tegenstelling tot een vrachtauto, de snelheid veelal m.b.v. het koppelingspedaal worden geregeld omdat de snelheid bij stationair toerental vaak te hoog is (15 km/h).

Indien achteruitgereden moet worden met een autobus met aanhangwagen is het toegestaan dat de kandidaat de combinatie ‘strekt’ om de meest ideale rijlijn te kunnen volgen.

Achteruitrijden dient in principe m.b.v. de spiegels te gebeuren. Door het (geopende) raam naar achteren kijken is echter toegestaan.

Tijdens het achteruitrijden is het i.v.m. de veiligheid gewenst dat het raam van de bestuurder geopend is.

Tijdens het uitvoeren van een verrichting, waarbij de afstand van achterzijde voertuig tot een obstakel moet worden geschat, is uitstappen om te gaan kijken mogelijk en toegestaan (gewenst).

Achteruitrijden en parkeren blijken volgens de schadecijfers van de busbedrijven verreweg het grootste aandeel te hebben bij geregistreerde schadegevallen.

De kandidaat zal de aangegeven bijzondere verrichtingen/manoeuvres dan ook op een adequate wijze moeten kunnen uitvoeren.

### **Bijzondere verrichtingen/manoeuvres E bij D1/D**

Uitgangspunt bij de bijzondere verrichtingen E bij D is dat een kandidaat zich moet kunnen redden als hij bijv. verkeerd gereden is, zonder dat hij daarbij zou moeten afkoppelen. Daarbij zijn o.a. recht achteruit en keren door middel van steken aan de orde. Er ontstaat door de grote lengte van het trekkende motorvoertuig een groot bestreken weggedeelte bij het manoeuvreren. Bij de keuze van de plaats waar de verrichtingen worden uitgevoerd hiermee terdege rekening houden.

### **Blokindelingen voor de bijzondere verrichtingen/manoeuvres**

#### **■ Categorie D1/D**

- Het aanrijden van een bushalte (halteren), zowel buiten als op de rijbaan (3.10.3. A en B)
- In rechte lijn achteruitrijden
- Het parkeren op een aangegeven plaats
- Het maken van een halve draai
- Achteruitrijden van aangegeven bochten
- Keren d.m.v. steken
- Hellingproef.

Van de 7 bijzondere verrichtingen dienen er bij elk examen tenminste 3 te worden uitgevoerd, waarbij altijd in het examen moet zitten halteren, zowel langs de rijbaan als op een bushaven. Ten minste een van deze twee vaardigheden dient bij een 'echte' bushalte te worden uitgevoerd.

De andere twee gekozen verrichtingen mogen in een gecombineerde opdracht worden gegeven.

#### ■ Categorie D1E/DE

- aan- en afkoppelen
- in rechte lijn achteruitrijden
- keren d.m.v. steken
- hellingproef.

Van de 4 bijzondere verrichtingen moeten er ten minste drie worden uitgevoerd, waarbij altijd moet worden aan- en afgekoppeld. De andere twee gekozen verrichtingen mogen in een gecombineerde opdracht worden gegeven. Bij het uitvoeren van de bijzondere verrichtingen van een autobus met aanhangwagen is het principe dat de chauffeur zowel recht achteruit als een bocht achteruit moet kunnen rijden. Daarbij moet de beoordeling gericht zijn op het 'zich kunnen redden' als men bijv. verkeerd gereden is.

# Bijlage

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

- 1 wegrijden
- 2 rijden op rechte en bochtige weggedeelten
- 3 gedrag nabij en op kruispunten
- 4 invoegen – uitvoegen
- 5 inhalen – zijdelingse verplaatsing
- 6 gedrag nabij en op bijzonder weggedeelten ( in-uitrit / erf / overweg / v.o.p. / tram- bushalte / rotonde)
- 7 bijzondere verrichtingen / manoeuvres.

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

- 1 Rijklaar maken en bediening / beheersing
- 2 Milieubewust rijgedrag
- 3 aangepast en besluitvaardig rijden
- 4 belangen andere weggebruikers
- 5 kijkgedrag
- 6 voorrang verlenen / voor laten gaan
- 7 plaats op de weg / handelen
- 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.

De onderwerpen 1 en 2 zijn beschreven in hoofdstuk 1 van deze Rijprocedure, de onderwerpen 3 en 4 in hoofdstuk 2.

De onderwerpen 5 t/m13 worden, voor zover van toepassing, behandeld in elk van de zeven onderdelen van hoofdstuk 3.