

# Toepassing

Tijdens het beoordelen van de kandidaat dient de examinerator zich er nadrukkelijk van bewust te zijn dat de kandidaat eigen keuzes maakt en eigen voorkeuren toepast. Hierdoor kan mogelijk een andere oplossing van een verkeersopgave getoond worden dan welke door de examinerator verwacht wordt, of welke zijn voorkeur geniet. Juist doordat de kandidaat op een hoger niveau beslissingen neemt is dit niet te vermijden. Dit betekent echter niet dat de oplossing van de kandidaat een onjuiste of een onveilige oplossing hoeft te zijn.

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

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

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

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

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

De mate waarin niet of niet goed uitgevoerde handelingen bij de beoordeling betrokken worden, is afhankelijk van een aantal factoren.

Daarbij zijn met name van belang:

- **de aard**
- **de ernst**
- **het aantal malen.**

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

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

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

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

Daardoor is het mogelijk dat, hoewel één of misschien zelfs meerdere onderdelen niet op de juiste wijze zijn uitgevoerd, de algehele prestatie van de kandidaat van dien aard is dat deze toch rijvaardig kan worden verklaard.

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

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

In de Handleiding medewerkers Rijvaardigheid is nog een aantal uitgangspunten opgenomen met betrekking tot het CBR-examenstelsel, de beoordeling van rijvaardigheid, de administratieve verantwoording, e.d.

# Toepassing hoofdstuk 1

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

Hoofdstuk 1 heeft een algemeen karakter. Dit houdt in dat de daarin omschreven onderwerpen betrekking hebben op alle in hoofdstuk 3 opgenomen examenonderdelen.

Het rijklaar maken en de bediening van het voertuig is de basis van de vaardigheid om op een juiste wijze aan het verkeer deel te nemen. Dit basisgedrag heeft een serieuze plaats in de beoordeling waarbij het afwijkende gedrag op dit punt direct in de beoordeling wordt meegenomen. Een kandidaat, die structureel afwijkend gedrag laat zien in het basisgedrag, zal niet kunnen slagen voor het gehele examen. Hierbij kan het gaan om het regelmatig vertonen van afwijkend gedrag in één examenonderdeel of dezelfde afwijking in meerdere examenonderdelen. Om na te gaan of dit afwijkende gedrag ook als verwijtbaar moet worden aangemerkt, blijft wat in de toepassing in de algemene tekst wordt beschreven het uitgangspunt.

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

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

## Bediening koppeling

Hierbij geldt dat:

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

## Bediening schakelmechanisme

In feite is het toerental van de motor, in relatie tot de snelheid, bepalend. Nieuwere motoren hebben een grotere tolerantie dan oudere.

Onjuist schakelen is aan de orde indien:

- niet tijdig in een hogere/lagere versnelling wordt geschakeld
- naar een verkeerde versnelling wordt geschakeld
- de kandidaat de juiste versnelling niet weet te vinden.

## Bediening gastoevoer

Hierbij geldt dat:

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

## Bediening rem

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

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

Voor wat betreft de bediening van de rem geldt dat:

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

## Bediening verlichting en andere (hulp)apparatuur

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

- de vereiste verlichting aangezet wordt bij het weggrijden
- de (juiste) verlichting aangezet wordt tijdens het rijden, als de omstandigheden zodanig veranderen dat verlichting is vereist
- indien noodzakelijk, het grote licht gedimd wordt

- de claxon indien noodzakelijk wordt gebruikt
- bij regen de ruitenwissers worden aangezet
- bij het beslaan van de achterrait de achterraitverwarming wordt aangezet
- bij het beslaan van de ruiten de ontwaseming, eventueel in combinatie met airconditioning wordt aangezet.

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

De kandidaat moet deze apparatuur uit eigen beweging en zonder tussenkomst van derden kunnen bedienen.

Belangrijk daarbij is dat de kandidaat zijn aandacht bij de besturing van het voertuig houdt. Is dat niet het geval, dan kan dit snel leiden tot ander verwijtbaar gedrag.

## Beheersing van het voertuig

Beheersing van het voertuig is een essentieel onderwerp van beoordeling.

Onvoldoende voertuigbeheersing is aan de orde bij de kandidaat die:

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

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

Onvoldoende voertuigbeheersing is slechts aan de orde wanneer de kandidaat bij meer dan één onderdeel dit gedrag vertoont, of wanneer dit veelvuldig in hetzelfde onderdeel voorkomt. Dit geldt niet voor het onderdeel bijzondere manoeuvres.

Een dergelijk slechte beheersing zal in uiteenlopende situaties (dus bij verschillende examenonderdelen) aan de orde zijn. Het gevolg is vaak dat ook andere, niet-voertuigtechnische, handelingen verkeerd worden uitgevoerd. Dit leidt in relatie tot examenonderdelen tevens tot ander verwijtbaar gedrag.

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

Onvoldoende stuurvastheid zal tijdens het examen uit een aantal slecht uitgevoerde 'stuurhandelingen' blijken.

De kandidaat heeft in uiteenlopende situaties moeite met het innemen van de juiste plaats op de rijbaan en verplaatsingen worden vaak niet in een vloeiende lijn uitgevoerd.

Tevens kan het bij de niet-stuurvast kandidaat voorkomen dat b.v. tijdens het in de spiegels of over de schouder kijken, en/of bij de (technische) bediening, de auto uit de koers loopt.

Ingeval van onvoldoende stuurvastheid wordt naast bediening/beheersing ook de daardoor foutief uitgevoerde onderwerpen van beoordeling genoteerd.

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

### **Milieubewust rijgedrag**

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

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

## Toepassing hoofdstuk 2

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

De onderwerpen 'aangepast en besluitvaardig gedrag' en 'belangen andere weggebruikers' zijn essentieel.

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

### Aangepast en besluitvaardig gedrag

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

#### ■ Aangepast gedrag

Aangepast gedrag is het rijden met een zoveel mogelijk aan het andere verkeer en de omstandigheden aangepaste snelheid.

Het is onmogelijk dit in km/uur uit te drukken. Het verkeersbeeld wijzigt immers voortdurend.

Steeds moet de snelheid zijn afgestemd op de actuele verkeers- en of wegsituatie. Ook bij geen (of weinig) verkeersaanbod rijden met een snelheid die niet overeenstemt met die welke in die situatie gebruikelijk is, betekent onvoldoende aangepast gedrag.

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

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

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

## ■ Besluitvaardig gedrag

De kandidaat moet over een zekere besluitvaardigheid beschikken. Uit het hele gedrag moet een bepaalde zekerheid blijken die erop gericht is de verkeersveiligheid en doorstroming positief te beïnvloeden.

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

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

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

Als onvoldoende aangepast of niet voldoende besluitvaardig gedrag aan de orde is, betekent dit een onvoldoende examen. Behalve aangepast/besluitvaardig gedrag kunnen tevens die onderwerpen worden genoteerd die ten gevolge daarvan aan de orde zijn.



## Belangen andere weggebruikers

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

### Belangen andere weggebruikers is een essentieel onderwerp van beoordeling

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

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

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

Hierin wordt het veiligheidsbeginsel en het vlotheidsbeginsel geregeld. Zo zal het onderwerp van beoordeling Belangen andere weggebruikers uit hoofdstuk 2 een structureel karakter hebben in tegenstelling tot de Belangen uit hoofdstuk 3.

## Toepassing hoofdstuk 3

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

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

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

- De **algemene tekst** aan het begin van elk onderdeel is bedoeld om bepaalde wetenswaardigheden en uitgangspunten te formuleren. Hierdoor wordt de strekking van het onderdeel mede bepaald
- **Belangen andere weggebruikers** is pas dan aan de orde, als bepaald (verwijtbaar) gedrag niet expliciet is omschreven in een ander onderwerp van beoordeling. Belangen andere weggebruikers is een essentieel onderwerp van beoordeling
- **Kijkgedrag** wordt alleen bij de beoordeling betrokken als er een directe relatie bestaat met de verplichting van voorrang verlenen/voor laten gaan. In andere gevallen komt kijkgedrag uitsluitend voor notering in aanmerking als er een directe relatie is met de veiligheid. Om het voorgeschreven kijkgedrag als onvoldoende aan te kunnen merken, moet absoluut vaststaan dat de kandidaat niet, niet voldoende of onjuist gekeken heeft.
- **Snelheid** is bij de beoordeling slechts aan de orde, als met te hoge snelheid wordt gereden en wanneer met een te lage snelheid het in- en uitvoegen, inhalen of rijstrook wisselen wordt uitgevoerd
- **Reageren op overige verkeerstekens** heeft slechts betrekking op de tekens die een gebod of verbod inhouden. Het negeren van andersoortige tekens leidt automatisch tot ander concreet verwijtbaar (en dus te beoordelen) gedrag
- **Plaats op de weg** geldt ten aanzien van de concreet op de weg in te nemen plaats. **Plaats van handeling** duidt op de plek waar een handeling (b.v. inhalen) wordt uitgevoerd of begonnen.

- **Vertragen, remmen, stoppen** heeft een meer algemene achtergrond. Het wordt onder andere gehanteerd als de kandidaat niet tijdig afremt of stopt in verband met de algemene, ook in art. 19 RVV 1990 aangegeven verplichting tijdig tot stilstand te komen en bijvoorbeeld om een fout van een andere weggebruiker op te vangen. Dus niet als de kandidaat bijvoorbeeld in gebreke blijft bij het voorrang verlenen/voor laten gaan of het gevolg geven aan verkeerstekens.

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

## 3.1 Wegrijden

Essentieel zijn:

- belangen andere weggebruikers
- kijkgedrag
- voor laten gaan.

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

Bij het vanaf een parkeerterrein de rijbaan oprijden, wordt gehandeld conform de wijze die geldt bij het wegrijden vanuit een uitrit.

### Kijkgedrag

Onderscheid wordt gemaakt tussen niet, niet voldoende of op onjuiste wijze kijken. Niet kijken zal in het algemeen als meer verwijtbaar gedrag worden aangemerkt.

Onvoldoende kijken is bijvoorbeeld aan de orde als wel op de juiste wijze gekeken wordt, maar niet direct daarop aansluitend wordt weggereden. Onjuist kijken is aan de orde als weliswaar conform de Rijprocedure, maar niet functioneel wordt gekeken. Het goed kunnen observeren van het eventuele achteropkomende verkeer is mede afhankelijk van onder andere weg- weersituatie en/of verkeersdrukke. Afhankelijk van de omstandigheden kan een en ander aanleiding zijn om bepaalde nuanceringen aan te brengen bij de beoordeling.

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

### Voor laten gaan

Het overige verkeer voor laten gaan.

## Wegrijden na een stop in het verkeer

### Belangen andere weggebruikers

Het wegrijden, zoals bij het optrekken bij een verkeerslicht of na het voorrang verlenen, wordt niet bij de beoordeling betrokken. Dat geldt niet als er door het gedrag (of nalatigheid) van de kandidaat een onveilige situatie ontstaat.

Indien men na een stop in het verkeer in conflict komt of dreigt te komen met andere bestuurders (fietsers/ bromfietzers), is 'belangen andere weggebruikers' aan de orde.

## 3.2 Rijden op rechte en bochtige weggedeelten

Essentieel zijn:

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

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

### Kijkgedrag

Speciaal wanneer wordt uitgeweken, kan verwijtbaar kijkgedrag aan de orde zijn. Vooral bij wat belangrijkere zijdelingse verplaatsingen is goed kijken van groot belang.

Het kijkgedrag bij het rijden op rechte en bochtige weggedeelten zal normaliter niet bij de beoordeling betrokken worden.

### Voorrang verlenen/voor laten gaan

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

### Plaats op de weg/plaats van handeling

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

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

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

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

Het uitwijken zal voornamelijk bij het tegemoetkomen van andere bestuurders aan de orde zijn. Bij het ingehaald worden is de inhalende bestuurder de initiatiefnemende partij. Utwijken door de kandidaat zal slechts in bepaalde situaties of bij bijzondere omstandigheden verlangd kunnen worden.

## **Volgafstand**

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

Vooral buiten de bebouwde kom moet rekening worden gehouden met eventuele achteropkomende bestuurders die na het inhalen willen tussenvoegen.

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

## **Snelheid**

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

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

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

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

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

### 3.3 Gedrag nabij en op kruispunten

Essentieel zijn:

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

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

Bij het afslaan kan ook plaats op de weg/plaats van handeling belangrijk zijn, vooral als dit meerdere malen aan de orde is bij het maken van bochten.

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

#### Kijkgedrag

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

Bij bord B6 of B7 zal het kijkgedrag nadrukkelijker moeten worden afgestemd op dat kruispunt. De afwijkende voorrangregel eist dat immers. Het bij deze tekens niet goed opletten, is van grote invloed op de beoordeling van dit onderwerp.

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



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

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

De wijze van naderen is hierbij medebepalend.

De voorrangsverplichting geldt slechts ten opzichte van bestuurders. Als een voetganger een kruispunt oversteeft zonder dat de kandidaat daarop noodzakelijkerwijs reageert, is het onderwerp vertragen, remmen, stoppen aan de orde.

Voor laten gaan kan aan de orde zijn bij de verplichting t.a.v. voorrangsvoertuigen, afbuigende trams, blinden e.d.

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

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

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

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

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

## Plaats op de weg/plaats van handeling

Vooraf bij het rijden van bochten is de juiste plaats op de weg van belang.

De mate waarin wordt afgeweken en de frequentie waarmee dat gedrag voorkomt, zijn voor de beoordeling van belang. Het onjuist voorsorteren is normaliter minder belangrijk. Dat wordt echter belangrijker als bij het naar links afslaan op een weg met verkeer in beide richtingen geheel of teveel links wordt gereden. In dat geval tijdig corrigeren.

Als de kandidaat niet in staat is bochten vloeiend over te laten gaan in rechte lijnen, maar deze slechts slingerend of corrigerend weet te bereiken, is niet-stuurvast zijn aan de orde.

## Snelheid

Een aantal factoren is bepalend. Zo moet bij het naderen van een kruispunt de snelheid worden afgestemd op de weg- en verkeerssituatie. Daarbij zijn factoren als uitzicht, weer, e.d. van groot belang. Voor de beoordeling van (vooral) verwijtbare snelheid zijn van belang de hoogte van de snelheid en/of het aantal keren dat met te hoge snelheid een kruispunt wordt genaderd of opgereden. Bij bord B6 of B7 zal de snelheid daar nadrukkelijk op moeten worden afgestemd. Blijft de kandidaat daarbij in gebreke, dan is dat wederom van grote invloed op de beoordeling.

Vooraf in bochten kan het rijden met te hoge snelheid gevaarlijk zijn. In dat geval tijdig corrigeren.

Examenteknisch blijft het onderwerp 'snelheid' in het geding. Het afslaan met een minder aangepaste snelheid zal wellicht vaker voorkomen.

Dit gedrag valt onder aangepast/besluitvaardig, zoals dat normaliter ook geldt voor het te laat of te langzaam opvoeren van de snelheid nadat is afgeslagen.

## Reageren op verkeerslichten en aanwijzingen

Bij het (al dan niet) stoppen voor het gele licht kunnen bepaalde factoren aan de orde zijn. Zo zijn de snelheid waarmee gereden wordt en de afstand die de kandidaat van het verkeerslicht verwijderd is wanneer het licht geel wordt, van belang.

Soms verdient het de voorkeur om door te rijden vooral wanneer kort achter de examenauto "zwaar" verkeer rijdt.

Kandidaten echter zijn vaak geneigd snel af te remmen. Het is zaak daarmee rekening te houden.

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

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

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

## 3.4 Invoegen - uitvoegen

Essentieel zijn:

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

### Kijkgedrag

Hierbij is het over de schouder kijken voorgeschreven. Toch kan, als de kandidaat dit achterwege laat terwijl in een eerder stadium door hem duidelijk is vastgesteld dat geen ander verkeer naderde, genuanceerd met deze afwijking worden omgegaan.

Ook bij het oprijden van een gecombineerde invoeg- en uitrijstrook zonder dat wordt ingevoegd, behoeft niet altijd en onder alle omstandigheden over de schouder gekeken te worden.

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

Indien het kijkgedrag van de kandidaat zodanig is dat daardoor de auto uit de koers geraakt, is tevens het onderwerp beheersing van het voertuig (stuurvastheid) in het geding.

### Voor laten gaan

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

### Plaats op de weg/plaats van handeling

Als in verband met verkeersdrukke op de doorgaande rijbaan moet worden gestopt op bijvoorbeeld een korte 'doodlopende' invoegstrook, wordt bij voorkeur op het eerste gedeelte van die strook gestopt.

Als in een dergelijke situatie aan het einde van de strook wordt gestopt, kan niet meer met juiste snelheid worden ingevoegd.

Het gevolg is tevens dat (nog) langer zal moeten worden gewacht op een invoegmogelijkheid. Dit met alle risico's van dien.

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

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

## **Volgafstand**

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

## **Snelheid**

Als in relatie tot het op de doorgaande rijbaan rijdende verkeer met een zodanig afwijkende snelheid wordt ingevoegd dat het verkeer in moeilijkheden komt, kan dit gedrag als ernstig verwijtbaar worden gezien.

Als wordt ingevoegd op het moment dat via de doorgaande rijbaan geen achteropkomend verkeer nadert, kan het rijden met een wat lagere snelheid dan de gebruikelijke worden toegestaan. Dit echter onder voorwaarde, dat direct daarop aansluitend behoorlijk de snelheid wordt opgevoerd.

## 3.5 Inhalen / zijdelings verplaatsen

Essentieel zijn:

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

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

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

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

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

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

## Kijkgedrag

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

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

## Voor laten gaan

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

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

Ten aanzien van het wisselen van rijstrook en het zijdelings verplaatsen geldt, ongeacht de mate waarmee die verplaatsing wordt uitgevoerd, de verplichting het andere verkeer voor te laten. Daar moet ook het kijkgedrag op zijn afgestemd.

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

## Plaats op de weg/plaats van handeling

Het met te beperkte tussenruimte inhalen van andere weggebruikers, met name bestuurders op twee wielen, is snel gevaarlijk. Daarbij is extra aandacht vereist voor de grotere kwetsbaarheid van onder andere kinderen, bejaarden en fietsers.

Ook bij het inhalen op plaatsen waar dat beter achterwege kan blijven, kunnen bijkomende factoren gelden. In dat verband zijn rijbaanbreedte, uitzicht, weersomstandigheden, e.d. van belang. Indien - voordat wordt uitgeweken - de voorgeschreven 'volgafstand' niet in acht wordt genomen, valt dit onder plaats op de weg. Eventueel gevaarlijke situaties kunnen worden voorkomen door tijdig corrigerend op te treden.

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

## Snelheid

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

## Geven van/reageren op signalen

In tegenstelling tot het voor elke verplaatsing uit te voeren kijkgedrag geldt, dat richting aangeven niet verplicht is bij alle verplaatsingen. Slechts bij belangrijke verplaatsingen, ongeacht of daarbij van rijstrook wordt gewisseld, is dat aan de orde.

Het in andere dan de voorgeschreven gevallen richting aangeven, moet zoveel mogelijk beperkt blijven.



## 3.6 Gedrag nabij en op bijzondere weggedeelten

In het onderdeel bijzondere weggedeelten is 'Belangen andere weggebruikers' essentieel.

Per bijzonder weggedeelte zal worden aangegeven welke overige onderwerpen van beoordeling essentieel zijn.

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

### Inrit /uitrit

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

Essentieel zijn:

- kijkgedrag
- voor laten gaan
- snelheid.

#### Kijkgedrag

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

#### Voor laten gaan

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

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

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

## Snelheid

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

## Erf

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

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

Essentieel zijn:

- kijkgedrag
- voorrang / voor laten gaan
- snelheid.

## Kijkgedrag

Herkenning van onjuist kijkgedrag gebeurt op basis van hetgeen in de desbetreffende onderdelen is omschreven.

Bij de beoordeling worden dezelfde nuancerings toegepast.

## Voorrang/voor laten gaan

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

## Overweg

Essentieel zijn:

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

## Kijkgedrag

Kijkgedrag is met name van belang bij de overweg die alleen met een automatische knipperlichtinstallatie (AKI) is uitgevoerd. Dit neemt niet weg dat bij andersoortige overwegen goed gekeken moet worden. Juist storingen in de apparatuur e.d. kunnen voor gevaarlijke situaties zorgen.

## Plaats op de weg/plaats van handeling

Het blokkeren van overwegen is gevaarlijk.

## Snelheid

De bij kijkgedrag aangegeven factoren gelden ook hierbij. Zo kan een ruime, overzichtelijke, goed beveiligde overweg met een andere snelheid worden opgereden dan één die alleen is uitgerust met een AKI, waarbij het zicht tevens nog slecht is.

## Reageren op verkeerslichten en aanwijzingen

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

## Voetgangsoversteekplaats

Essentieel zijn:

- voor laten gaan
- snelheid.

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

## Voor laten gaan

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

## Snelheid

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

### Tram-/bushalte

Essentieel zijn:

- voor laten gaan
- snelheid.

## Snelheid

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

### Rotonde

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

Essentieel zijn:

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

## Kijkgedrag

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

## Plaats op de weg/plaats van handeling

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

## 3.7 Bijzondere manoeuvres

Essentieel zijn:

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

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

Indien het wegrijden na de bijzondere manoeuvre onjuist wordt uitgevoerd en dit afwijkende gedrag heeft een relatie met de bijzondere manoeuvre, zal dat wegrijden beoordeeld worden in het onderdeel bijzondere manoeuvres.

De examinator kan bij de tweede bijzondere manoeuvre de kandidaat verzoeken om een uitvoering te kiezen waarin het achteruitrijden voorkomt.

**Behalve de twee uit te voeren bijzondere manoeuvres, worden bij de beoordeling van dit onderdeel het in- en uitstappen en de voorbereidings- en controlehandelingen betrokken.**

**Bij de beoordeling van het totale onderdeel ligt het accent op de bijzondere manoeuvres en het uitstappen.**

Binnen dat uitgangspunt geldt het volgende:

- bij de beoordeling van een bijzondere manoeuvre zijn bediening/beheersing (feitelijke resultaat van die uitvoering), kijkgedrag en voor laten gaan essentieel, plaats op de weg/plaats van handeling kan essentieel worden.
- bij de beoordeling van het in- en uitstappen is met name het uitstappen van belang. Daarbij zijn, alvorens het portier te openen, het kijken en het voor laten gaan van ander verkeer essentieel
- de beoordeling van de voorbereidings- en controlehandelingen is slechts aanvullend, nooit doorslaggevend. Derhalve worden aan de kandidaat over dat onderwerp geen diepliggende of moeilijk te beantwoorden vragen gesteld.

## Hellingproef

Het kan voorkomen dat de hellingproef, behalve in opdracht (facultatief), ook in het parcours wordt uitgevoerd, als de verkeers-/wegsituatie dit noodzakelijk maakt. De hellingproef kan niet als vervanging voor één van de drie productieve bijzondere manoeuvres worden gebruikt. In de opdracht voor het uitvoeren van de hellingproef zal tot uiting komen of deze met of zonder parkeerrem moet worden uitgevoerd.

## Omkeeropdracht

Het keren kan op meerdere manieren worden uitgevoerd. Het voertuig mag met geringe snelheid tegen de trottoirband komen. Als dit met te hoge snelheid dreigt te gebeuren, tijdig reageren en schade voorkomen.

De manoeuvre wordt als fout aangemerkt indien het de kandidaat niet lukt, op een overigens voldoende brede straat, op voorgeschreven wijze te keren of als er gestuurd wordt terwijl het voertuig stilstaat (droog sturen).

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

Bij deze wijze van keren mag gebruik worden gemaakt van naast de rijbaan gelegen parkeerhavens/-stroken. De manoeuvre wordt als fout aangemerkt indien het voertuig niet in één keer binnen de beschikbare ruimte gekeerd wordt, of als de te maken draai onvoldoende vloeiend dan wel met horten en stoten wordt uitgevoerd.

## Parkeeropdracht

Ten aanzien van het parkeren geldt dat deze oefening zowel vooruit als achteruit kan worden uitgevoerd. Ook kan gekozen worden voor de rechter- of linkerzijde van de rijbaankant.

Ondanks dat bij de parkeervariant, vooruit parkeren in file of vooruit parkeren in een parkeervak, niet aan een expliciete wettelijke verplichting wordt gerefereerd, moet het als normaal worden gezien, dat het overige verkeer bij het uitvoeren van deze manoeuvre wordt voorgelaten.

Bij het parkeren in file geldt dat naast een personenauto wordt gestopt, waar voor of achter wordt geparkeerd. De parkeerproef wordt als afwijkend aangemerkt wanneer niet kort achter of zo kort mogelijk voor het andere voertuig wordt geparkeerd, of niet voldoende aan de zijde van de rijbaan.

De manoeuvre wordt als afwijkend aangemerkt als beëindiging van de manoeuvre de auto deels in het aangrenzende parkeervak tot stilstand komt.

### Stopopdracht

Voor de stopopdracht geldt dat de kandidaat zo kort mogelijk achter een geparkeerde auto stopt, zodanig dat aansluitend vooruit kan worden weggereden. De opdracht wordt als afwijkend aangemerkt indien de trottoirband wordt geraakt of indien niet vooruit kan worden weggereden.

### Vorbereidings- en controlehandelingen

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

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

Met betrekking tot de controle van onderdelen die onder de motorkap van het voertuig zijn geplaatst, dient hij te kunnen aanwijzen waar de betreffende onderdelen zich bevinden. Als hij tevens met een enkele bewoording de functie van die onderdelen kan aangeven, heeft de kandidaat reeds voldoende aan de opdracht voldaan.

Diezelfde (algemene) benadering geldt ook ten aanzien van de andere bij de voorbereiding en controle uit te voeren handelingen. Alhoewel de per onderwerp te stellen vragen niet concreet worden aangegeven, geldt ten aanzien van onderstaande aspecten het volgende:

#### **Banden**

geen vragen stellen over de samenstelling van banden, de daarin verwerkte materialen, etc., wel kan naar de profieldiepte of bijvoorbeeld het doel van stofdopjes op het ventiel gevraagd worden

### **Ramen en spiegels**

geen vragen stellen over de samenstelling c.q. constructie van glas e.d., wel bijvoorbeeld naar eventueel gevaar of risico ingeval van breuk of andere beschadigingen. Ook kan de onwenselijkheid van zichtbelemmerende voorwerpen in een vraag worden betrokken

### **Oliepeil**

geen vragen stellen over oliesoorten, de samenstelling daarvan, etc., ook niet de kandidaat verzoeken het oliepeil te controleren, wel moet deze kunnen aanwijzen door middel waarvan en kunnen toelichten op welke wijze dat peil gecontroleerd kan worden

### **Remvloeistof**

geen vragen stellen over doel en werking van remvloeistof of samenstelling daarvan, het kunnen aanwijzen van het reservoir en de mogelijkheid van het kunnen aflezen van de hoogte van de inhoud. Ook de eventuele gevolgen van een te laag niveau kunnen worden gevraagd.

### **Koelvloeistof**

als bij remvloeistof.

### **Ruitensproeiervloeistof**

idem

### **Accu**

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

Wat betreft de in de auto uit te voeren controle geldt, dat, ten aanzien van lampjes en meters, de kandidaat moet kunnen aangeven waarop deze betrekking hebben. Met name de instrumenten die een (indirecte) relatie met de veiligheid hebben zijn van belang.

De gehele verlichting- en andere hulpapparatuur moet op de gewenste manier bediend kunnen worden.

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



## 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 – zijdelings verplaatsen
- 6 gedrag nabij en op bijzondere weggedeelten (in- uitrit / erf / overweg / v.o.p. / tram- bushalte / rotonde)
- 7 bijzondere 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 / plaats van handelen
- 8 afstand houden
- 9 snelheid
- 10 reageren op verkeerslichten / aanwijzingen
- 11 reageren op overige tekens
- 12 geven van / reageren op signalen
- 13 vertragen / remmen / stoppen.

De onderwerpen 1 en 2 zijn beschreven in hoofdstuk 1 van deze Rijprocedure, de onderwerpen 3 en 4 in hoofdstuk 2.

De onderwerpen 5 t/m 13 worden, voor zover van toepassing, behandeld in elk van de zeven onderdelen van hoofdstuk 3.