

# Rijprocedure **A**



# Rijprocedure A

Uitgave 2015

Deze rijprocedure is afgestemd met:

- BOVAG  
BOVAG Rijscholen, Bunnik.
- CBR  
CBR, Rijswijk.
- FAM  
Federatie Autorijschool Management
- KNMV  
Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging, Arnhem
- OTCRij  
Opleidings- en Trainingscentrum Rijden van het Ministerie van Defensie, Oirschot.
- Politieacademie  
Informatie- en Expertisecentrum PIVM, Apeldoorn
- VRB  
Vereniging Rijschool Belang

## Redactieadres

CBR, unit productmanagement Rijvaardigheid

Postbus 4046, 6803 EA Arnhem

E-mail: [rijvaardigheid.productmanagement@cbr.nl](mailto:rijvaardigheid.productmanagement@cbr.nl)

## Colofon

De Rijprocedure A is een uitgave van het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen, Sir Winston Churchillaan 297, 2288 DC Rijswijk.

De tekst van deze uitgave is afgestemd met BOVAG, FAM, KNMV, OTCRij, Politieacademie en VRB. Het is derden toegestaan deze uitgave te gebruiken voor verveelvoudiging. Voornoemd gebruik geschiedt echter volledig voor rekening en risico van deze derden. Hoewel bij deze uitgave uiterste zorg is nagestreefd, kan het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen geen aansprakelijkheid aanvaarden voor eventuele (druk)fouten en/of onvolledigheden. De tekst van deze uitgave is vastgesteld door het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen op 1 mei 2015.

Uitgeprinte exemplaren zijn niet-beheerste uitgaven

# inleiding

In deze Rijprocedure wordt het meest wenselijke rijgedrag van motorrijders beschreven. Om te kunnen worden toegelaten tot het wegverkeer moet een motorrijder voldoen aan de gestelde, op deze Rijprocedure gebaseerde, normering.

De inhoud van deze Rijprocedure is gebaseerd op de actuele verkeerswetgeving (Wegenverkeerswet 1994, Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 en de Regeling Voertuigen), op de exameneisen en op het leerdoelendocument voor het rijbewijs B, zoals dat is opgesteld door de Minister van Milieu en Infrastructuur.

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

Daarnaast wordt in de Rijprocedure aandacht besteed aan defensief en sociaal rijgedrag. Het rekening houden met de belangen van andere weggebruikers neemt daarbij een belangrijke plaats in. Ook wordt het belang van milieubewust rijgedrag onderkend. De hoge ongevalkans van beginnend bestuurders is voor de minister van Milieu en infrastructuur, aanleiding om van beginnend bestuurders te eisen beter op de dagelijkse praktijk voorbereid te zijn. In de z.g. GDE matrix wordt gesproken van hogere orde vaardigheden. Deze hogere orde vaardigheden worden in toenemende mate getoetst tijdens het rijexamen. Door aandacht te besteden aan zelfstandig rijden wordt bereikt dat de motorrijder beter kan inspelen op de eisen die het huidige verkeer aan hem stelt.

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

Hoofdstuk 1 gaat over de bediening en beheersing van het voertuig en milieubewust rijgedrag.

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

De onderwerpen in de hoofdstukken 1 en 2 hebben een algemeen karakter en zijn van toepassing op alle examenonderdelen die in hoofdstuk 3 worden beschreven

In hoofdstuk 3 worden slechts die onderwerpen van beoordeling behandeld die voor elk van de examenonderdelen relevant zijn. De examinerator betreft bij elk onderdeel van verkeersdeelneming de onderwerpen van beoordeling uit hoofdstuk 1 en 2.

In hoofdstuk 3 is de juiste toepassing van de verkeersvoorschriften bij verkeersdeelneming en bijzondere verrichtingen beschreven.

De inhoud van deze procedure is vooral gericht op de praktische toepassing van de verkeerstaak van de motorrijder. Naast praktisch verkeersinzicht is ook theoretische kennis van wetgeving, verkeersdeelneming, de verkeerstaak van andere weggebruikers en een goede voertuigbeheersing van groot belang.

Nadrukkelijk wordt erop gewezen dat deze Rijprocedure geen lesplan is.

De instructeur dient de inhoud van de Rijprocedure te beschouwen als eindleerdoelen voor zijn leerlingen. Door de gedetailleerde beschrijving weet hij welk rijgedrag zijn leerling tijdens het examen moet tonen. De wijze van opleiden wordt geheel overgelaten aan de deskundigheid van de instructeur.

De examinerator beoordeelt het rijgedrag van de motorrijder op basis van de Rijprocedure. Tijdens het praktijkexamen stelt hij vast of, en zo ja in welke mate, het getoonde gedrag afwijkt van hetgeen in de Rijprocedure is opgenomen. Afhankelijk van de aard en de ernst van het afwijkende gedrag en het aantal malen dat dit voorkomt zal hij de motorrijder wel of niet rijvaardig verklaren.

Ook voor anderen dan rij-instructeurs en examineratoren kan de Rijprocedure een nuttige functie hebben. Voor de rijbewijsbezitter bijvoorbeeld is deze Rijprocedure een compleet naslagwerk. Zo is het voor motorrijders mogelijk hun eigen rijvaardigheid en rijgedrag kritisch te beoordelen. Ook het volgen van een voortgezette motor-rijopleiding is een goed middel om de rijvaardigheid en het rijgedrag te verbeteren.

# Inhoudsopgave

<b>1 Kledingseisen / Rijklaar maken en bediening / beheersing en milieubewust rijgedrag</b>	<b>7</b>
<b>Kledingseisen</b>	7
– Zithouding, stuurhouding en stuurbehandeling	11
– Bediening van koppeling, schakelmechanisme en gastoevoer	14
– Bediening van de remmen	17
– Bediening van de verlichting en apparatuur	18
– Beheersing van de motorfiets	20
– Milieubewust rijgedrag	22
<b>Examen voertuigbeheersing</b>	24
• Clusterindeling	24
• Uitvoerings- en slagingscriteria	26
• Productieve bijzondere manoeuvres AVD	26
• Lopend achteruit parkeren in een (parkeer)vak	28
• Langzame slalom	31
• Denkbeeldige acht	32
• Halve draai	33
• Stapvoets rijden	34
• Wegrijden uit (parkeer)vak	35
• Uitwijkcoëfening	36
• Snelle slalom	37
• Vertragingsoefening	38
• Noodstop	39
• Precisiestop	40
• Stopproef	41
<b>Bediening van de motorfiets in relatie tot hoofdstuk 3</b>	42
<b>2 Op juiste en veilige wijze deelnemen aan het verkeer</b>	<b>45</b>
– Verkeersinzicht	45
– Aangepast en besluitvaardig gedrag	49
– Belangen andere weggebruikers	51
<b>3 Onderdelen verkeersdeelneming</b>	<b>55</b>
3.1 Wegrijden	55
3.2 Rijden op rechte en bochtige weggedeelten	59
3.3 Gedrag nabij en op kruispunten	73
3.4 Invoegen - uitvoegen	85

3.5	Inhalen - zijdelings verplaatsen.....	93
3.6	Gedrag nabij en op bijzondere weggedeelten.....	105
	– Inrit - uitrit.....	105
	– Erf.....	107
	– Overweg.....	110
	– Voetgangersoversteekplaats.....	112
	– Tram-/bushalte.....	115
	– Ronde.....	117
3.7	Bijzondere manoeuvres.....	123
	– Omkeeropdracht.....	125
	– Parkeeropdracht.....	125
	– Wegrijden uit een parkeervak.....	126
	– Stapvoets rijden.....	126
	– Reproductieve bijzondere manoeuvres.....	127
	• Voorbereidingshandelingen en controle- handelingen.....	127
	• BRAVO-A.....	129
	• Opstappen en afstappen.....	132
	• Hellingproef.....	133

## **Toepassing**..... **135**

	Hoofdstuk 1.....	138
	Toepassing Examen AVB.....	142
	Hoofdstuk 2.....	148
	Hoofdstuk 3.....	150
	Onderdelen van verkeersdeelneming	
3.1	Wegrijden.....	152
3.2	Rijden op rechte en bochtige weggedeelten.....	153
3.3	Gedrag nabij en op kruispunten.....	156
3.4	Invoegen - uitvoegen.....	160
3.5	Inhalen - zijdelings verplaatsen.....	162
3.6	Gedrag nabij en op bijzondere weggedeelten.....	165
3.7	Bijzondere manoeuvres.....	169

## **Bijlage**..... **177**



# 1 Kledingseisen / Rijklaar maken en bediening / beheersing en milieubewust rijgedrag

## Kledingseisen voor de motorrijder

### Kledingseisen

Een motorrijder is, door het ontbreken van passieve veiligheidsvoorzieningen zoals kooiconstructies, kreukelzones en airbags, kwetsbaarder in het verkeer dan de bestuurder van een personenauto. Daarom is een val- en weerbestendige uitrusting noodzakelijk om zijn veiligheid zo goed mogelijk te waarborgen. Een goede uitrusting beschermt de motorrijden bij een val, maakt hem "zichtbaar" en zit comfortabel. Gehoorbescherming wordt bij lange ritten zeker geadviseerd. (Gehoor)bescherming, zichtbaarheid en comfort zijn vereisten voor een op de motorrijder toegesneden uitrusting. Een goede uitrusting bestaat uit:

- een helm
- beschermende kleding bij voorkeur voorzien van protectiemateriaal
- handschoenen
- schoeisel
- oogbescherming
- gehoorbescherming.

Hieronder volgt een beschrijving van de verplichte en gewenste uitrusting. Eerst is aangegeven aan welke wettelijke eisen de uitrusting van een motorrijder op het praktijkexamen moet voldoen (exameneisen). Met behulp van deze omschrijving zijn de instructeur en de A-examinator in staat te beoordelen of de uitrusting van de motorrijder voldoet aan de wettelijke eis voor beschermende uitrusting. Deze wettelijke eisen gelden zowel voor de examens voertuigbeheersing als voor de examens verkeersdeelneming. Vervolgens is een aantal aanvullende adviezen beschreven om u als motorrijder nog beter te beschermen dan wettelijk verplicht.



## Algemene toepassing exameneisen kleding

Alle uitrusting is bij voorkeur speciaal bedoeld voor motorrijders. De helm, kleding, handschoenen en het schoeisel moeten zodanig stevig zijn dat ze bij een (onvoorzien) contact met het voertuig of wegdek een redelijke mate van bescherming bieden. Tot slot moet deze uitrusting bescherming bieden tegen de heersende, dan wel redelijkerwijs te verwachten (weers)omstandigheden.

## Helm

### ■ Toepassing exameneisen

De helm moet voldoen aan de voorschriften zoals beschreven in artikel 60, lid1 RVV 1990. Zie ook Algemene toepassing exameneisen kleding.

### ■ Aanvullend advies

De helm is bij voorkeur licht van kleur, dan wel voorzien van kenmerken die de zichtbaarheid van de drager in het verkeer bevorderen. Een juiste pasvorm is van belang voor een goede bescherming. Daarom moet de helm goed aansluiten op het hoofd, zonder te knellen. De kinband moet zodanig zijn afgesteld dat de band, in vastgemaakte toestand, niet over de kin kan worden geschoven.

Als de helm niet is voorzien van een vizier, is het noodzakelijk de ogen met een bril te beschermen tegen vuil en insecten. Met een opvallende kleurstelling en/of opdruk nemen andere weggebruikers een motorrijder veelal beter waar.

Een motorhelm moet zijn voorzien van een ECE-goedkeuringsmerk. Let op: na een val kan de dempende werking van de binnenschaal zodanig zijn aangetast dat vervanging van de helm noodzakelijk is, ook al lijkt de helm aan de buitenzijde onbeschadigd.

## Kleding

### ■ Toepassing exameneisen

De broek bedekt de benen volledig, de jas bedekt het bovenlichaam en de armen volledig. Jas en broek mogen één geheel vormen. Zie ook Algemene toepassing exameneisen kleding.

### ■ Aanvullend advies

De kleding heeft bij voorkeur retroreflecterende eigenschappen, of andere kenmerken die de zichtbaarheid van de drager in het verkeer verhogen. De kleding is bij voorkeur voorzien van speciaal versterkte delen en/of protectoren.

## Handschoenen

### ■ Toepassing exameneisen

De handschoenen of wanten moeten de hand volledig en zoveel mogelijk het polsgewricht bedekken. Zie ook Algemene toepassing exameneisen kleding.

### ■ Aanvullend advies

Handschoenen houden de handen warm en droog. Daardoor kan een motorrijder zijn motorfiets soepel bedienen en verslapt zijn concentratie tijdens het rijden niet. Handschoenen dragen bij aan de veiligheid van de bestuurder. Bij nagenoeg elke valpartij komen de handen in aanraking met het wegdek, waardoor ernstig letsel kan ontstaan. De handschoenen moeten de polsen volledig omsluiten, zodat ze tijdens een val niet van de handen schuiven.

## Schoeisel

### ■ Toepassing exameneisen

Het schoeisel moet tenminste de enkel bedekken. Zie ook Algemene toepassing exameneisen kleding.

### ■ Aanvullend advies

Het CBR geeft de voorkeur aan het dragen van motorlaarzen voor de bescherming van voeten en enkels. Comfort en veiligheid zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Zo worden de voeten warm en droog gehouden, kunnen het schakel- en rempedaal de voeten niet beschadigen of kwetsen en geeft de relatief hoge schacht extra veiligheid bij een valpartij/ongeval. Goede motorlaarzen omsluiten de enkel volledig en beschermen, afhankelijk van de hoogte van de schacht, ook het scheenbeen. Hiertoe zijn extra verstevigingen of protectoren aangebracht. Als het schoeisel van de motorrijder is voorzien van veters, moeten deze kort gestrikt zijn en als dit mogelijk is, in de schacht worden gestopt. Zo wordt voorkomen dat de veters verstrikt raken met onderdelen van de motor zoals de voetsteunen, of het schakelpedaal.

## Oogbescherming

### ■ Toepassing exameneisen

Wettelijk zijn geen eisen aan oogbescherming gesteld.

### ■ Aanvullend advies

De motorrijder gebruikt tijdens de examenrit bij voorkeur een vorm van oogbescherming, zoals een helmvizier of (zonne)bril voorzien van kuntsstof glazen.

## Gehoorbescherming

### ■ Toepassing exameneisen

Wettelijk zijn geen eisen aan gehoorbescherming gesteld.

### ■ Aanvullend advies

Zelfs bij het dragen van een goede helm, staat de motorrijder regelmatig bloot aan een geluidsniveau dat blijvende gehoorschadiging kan veroorzaken. Al bij snelheden van tachtig kilometer per uur liggen de geluidswaarden aanzienlijk boven de zogenaamde 'gezondheidsgrens'. Het gebruik van oordopjes reduceert de geluidsbelasting van het gehoor aanzienlijk.

# Rijklaar maken en bediening / beheersing en Milieubewust gedrag

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

## Rijklaar maken en bediening / beheersing

Bedrevenheid in de bediening vormt, samen met een goede zithouding en kijktechniek, de basis voor een complete beheersing van het voertuig onder alle omstandigheden.

Een groot aantal technische handelingen zal als een automatisme moeten worden uitgevoerd.

De bestuurder moet in staat zijn zelfstandig de verlichting en/of apparatuur te bedienen zonder dat zijn aandacht op de weg vermindert of de beheersing van het voertuig in gevaar komt.

Bekendheid met de positie en werking van de diverse bedieningsorganen en schakelaars is absoluut noodzakelijk.

### Zit- en stuurhouding

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

Bij de bediening van schakelaars, remmen, koppeling of hulpapparatuur worden de handen of voeten zo min mogelijk verplaatst.

Bij sommige motoren kan de hoogte van het stuur en/of de afstand van het stuur tot de berijder worden versteld. Ook kunnen afhankelijk van merk en type, de hoogte van de buddyseat en de bedieningsorganen van de remmen, de koppelingshandel en het schakelpedaal zodanig worden versteld dat een optimale zithouding mogelijk is. Een juiste instelling verhoogt het rijcomfort en de veiligheid aanzienlijk.

Van een goede zit- en stuurhouding is sprake als:

- de voeten op de voetsteunen zoveel mogelijk naar voren zijn gericht, waarbij de binnenzijden van de voeten contact houden met de beide pedalen en de voorzijden van de hakken aansluiten op de voetsteunen
- de benen zoveel mogelijk raakvlakken met de motorfiets hebben
- het stuur met beide handen wordt vastgehouden

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

## Stuurbehandeling

Het sturen van een motorfiets is een nauwkeurig samenspel van kijktechniek, gewichtsverplaatsing vanuit de heupen en stuurverdraaiing, waarbij de juiste zithouding zoveel mogelijk wordt gehandhaafd.

Naarmate de snelheid toeneemt wordt, mede door het gyroscopisch effect, de rechthoekstabiliteit groter waardoor bij het rechthoek rijden slechts minimale correcties nodig zijn om de voorgenomen rijlijn te kunnen volgen.

Bij het zeer langzaam rijden kunnen betrekkelijk grote correcties in stuurverdraaiing en/of gewichtsverplaatsing nodig zijn om zoveel mogelijk in een rechte lijn te blijven rijden.

Van een goede stuurbehandeling is sprake als:

- beide handen de handvatten zoveel mogelijk omsluiten en het stuur ontspannen wordt vastgehouden
- er vanuit de heupen wordt gestuurd
- het bovenlichaam, als gevolg van verschillende balanshoudingen, traploos in een rechte lijn danwel onder een geplande hoek ten opzichte van de motor kan bewegen (inleunen, meeleunen of tegenleunen)
- de bij het rijden van bochten, zijdelingse verplaatsingen enz., optredende centrifugaalkracht zo geleidelijk mogelijk worden op- en afgebouwd.

## Spiegels afstellen

De spiegels zijn goed afgesteld, als:

- de (denkbeeldige) horizon in het bovenste gedeelte van de spiegels zichtbaar is
- de bestuurder in beide spiegels een zo groot mogelijk deel van het weggedeelte naast en achter de motorfiets kan overzien.

## Opmerkingen

- het afstellen van de spiegels dient voor aanvang van de rit te gebeuren, terwijl de bestuurder op de motorfiets zit
- bij het afstellen wordt aanraken van het glas zoveel mogelijk vermeden
- ook bij door wind opbollende kleding moet aan de afstellings-eisen van de spiegels worden voldaan.

## Bediening/beheersing

**Bedrevenheid in de bediening is de basis voor een complete beheersing van de motorfiets onder alle omstandigheden.**

Een groot aantal technische handelingen moet geautomatiseerd worden uitgevoerd. Vanzelfsprekend moet de bestuurder in staat zijn zelfstandig apparatuur voor o.a. de verlichting in en/of uit te schakelen. Hierbij mag de aandacht op zijn omgeving niet verminderen of de beheersing van het voertuig in gevaar komen. Bekendheid met de positie en werking van de diverse bedieningsorganen en schakelaars is daarom noodzakelijk.

### Motor starten

- sloten ontgrendelen en/of verwijderen
- voorbereidings- en controlehandelingen uitvoeren
- brandstofkraan openen (indien van toepassing)
- contact maken, zonder te starten, en controleren of alle daarvoor in aanmerking komende controlelampjes branden
- schakelpedaal in neutraalstand
- nog geen stroomverbruikers inschakelen
- koppelingshendel geheel intrekken
- motor starten volgens bedieningsvoorschrift
- controle van het dashboard (lampjes, meters e.d.)
- choke, indien aanwezig, niet onnodig lang in werking laten. Let op: als de choke te vroeg wordt dichtgezet kan dit bij gasgeven de motor smoren.

### Motor afzetten

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

- schakelpedaal in neutraalstand zetten, tenzij de versnelling als parkeerrem gebruikt wordt
- overbodige stroomverbruikers uitschakelen

- motor met contactsleutel uitzetten
- als verlichting verplicht/gewenst is, de contactsleutel in de juiste stand zetten.

Bij het verlaten van de motorfiets checken of deze in juiste balans staat en niet kan omvallen. Daarna de sleutel uit het contactslot verwijderen

## **Bediening van koppeling, schakelmechanisme en gastoevoer**

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

### ■ Koppeling

De koppeling brengt de verbinding tot stand (of verbreekt die) tussen de motor en het aangedreven wiel. De bediening zal met gevoel moeten worden uitgevoerd om het aan- of ontkoppelen vloeiend te laten verlopen.

De koppelingshendel wordt met alle vier de vingers bediend, waarbij de duim het handvatrubber blijft omsluiten. Tijdens het schakelen en bij stilstand met een draaiende motor, is de koppelingshendel geheel ingetrokken.

Alleen bij wegrijden en bij langzaam rijden kan de snelheid worden geregeld met behulp van de koppeling.

Het koppelen dient vlot en vloeiend te geschieden. Bij het schakelen wordt de koppelingshendel met de hand begeleid totdat hij in ruststand is teruggekeerd.

Wanneer de koppelingshendel niet bediend wordt, is het handvatrubber zoveel mogelijk met de vingers omsloten.

Bij het remmen onder normale omstandigheden, pas ontkoppelen even voordat de snelheid onverenigbaar wordt met het toerental van de motor.

### ■ Schakelmechanisme

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

Het minimum- en maximumtoerental van de motor wordt in geen enkele versnelling overschreden. Dit in overeenstemming met het instructieboekje van de betreffende motor. Zolang de motor koud is, wordt het toerental beperkt. Milieuaspecten spelen hierbij ook een rol.

## Opmerkingen

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

## ■ Inschakelen en wegrijden

- gashendel zover mogelijk dichtdraaien
- vingers zoveel mogelijk aan de buitenzijde van de koppelingshendel plaatsen
- koppelingshendel geheel intrekken
- schakelpedaal naar beneden drukken en ingedrukt houden. (Aan het uitgaan van het controlelampje van de vrijstand of een andere aanduiding is niet altijd af te leiden dat daadwerkelijk is ingeschakeld).
- aankoppelen en gelijktijdig gedoseerd gasgeven
- als de koppeling aangrijpt, zowel de koppelingshendel als het gashendel even stilhouden
- wanneer de motor in beweging komt, behalve als met een zeer lage snelheid gereden moet worden, het koppelingshendel verder op laten komen en gastoevoer (toerental) opvoeren
- als geheel gekoppeld gereden wordt, het schakelpedaal ontlasten en de voet terugplaatsen in de juiste uitgangspositie, tenzij er direct daarna verder opgeschakeld wordt of de druk op het schakelpedaal nodig is voor een goede voertuigbediening.

## ■ Opschakelen

- alle vingers zoveel mogelijk aan de buitenzijde van de koppelingshendel plaatsen. De voet onder het versnellingspedaal plaatsen en zo mogelijk reeds het drukpunt opzoeken.
- vervolgens in één beweging de koppelingshendel intrekken met gelijktijdige vermindering van de gastoevoer
- schakelpedaal in de volgende versnelling plaatsen en daarbij druk op het schakelpedaal blijven uitoefenen
- zóveel gas opbouwen dat het toerental overeenkomt met de gereden snelheid en direct daarna vlot -maar geleidelijk- koppelen



- als geheel gekoppeld gereden wordt, de voet terugplaatsen in de juiste uitgangspositie, tenzij er direct daarna verder opgeschakeld moet worden. In dat geval kan de voet in 'opgeschakelpositie' blijven.

## ■ Terugschakelen

- vingers zoveel mogelijk aan de buitenzijde van de koppelingshendel plaatsen. De voet op het versnellingspedaal plaatsen en zo mogelijk reeds het drukpunt opzoeken.
- vervolgens in één beweging de koppelingshendel intrekken met gelijktijdige vermindering van de gastoevoer
- schakelpedaal in de vorige versnelling plaatsen en daarbij de druk op het schakelpedaal blijven uitoefenen
- zóveel gas opbouwen dat het toerental overeenkomt met de gereden snelheid en direct daarna vlot -maar geleidelijk- koppelen
- als geheel gekoppeld gereden wordt, de voet terugplaatsen in de juiste uitgangspositie, tenzij er direct daarna verder teruggeschakeld moet worden. In dat geval kan de voet in 'terugschakelpositie' blijven.

## Opmerkingen

- bij een zeer krachtige remming dient bij het terugschakelen van meerdere versnellingen, slechts éénmaal te worden ontkoppeld. Dit terugschakelen dient zover mogelijk aan het einde van de remming plaats te vinden.
- bij geleidelijk remmen mag gelijktijdig worden teruggeschakeld
- na het op- en terugschakelen wordt het schakelpedaal zódanig ontlast dat de repeterende beweging van het schakelmechanisme kan worden benut
- de vlotheid waarmee het schakelpedaal bediend moet worden, is onder meer afhankelijk van het type aandrijving, het toerental van de motor en het schakelmechanisme
- bij een stop in het verkeer wordt teruggeschakeld naar de eerste versnelling. Bij een stop van langere duur en met voldoende rugdekking, het schakelpedaal in de neutraalstand zetten en koppelingshendel loslaten. Motorfietsen uitgerust met het "stop/start-systeem" zullen dan de motor uitschakelen. Zodra gas wordt gegeven om weg te rijden start de motor weer.

## ■ Gastoever

In combinatie met de gekozen versnelling bepaalt de gastoever de snelheid en de trekkracht van de motor.

De gashendel wordt vanuit de pols bediend. Het verminderen of vermeerderen van de gastoever moet geleidelijk gebeuren en worden afgestemd op de te rijden snelheid of benodigde trekkracht. Voorkomen moet worden dat de gastoever 'schoksgewijs' gebeurt of dat de motor 'doorraast'.

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

## Bediening van de remmen

De remmen moeten technisch juist en tijdig worden gebruikt.

De motorfiets kan op drie manieren worden afgeremd:

- door de gastoever te verminderen (eventueel tot het 'stationaire' toerental is bereikt)
- door terug te schakelen naar een lagere versnelling en de koppeling rustig los te laten
- door gebruik te maken van de remmen.

Bij het vertragen verplaatst het gewicht van motorfiets en rijder zich naar voren. Door dit effect op de juiste wijze te benutten, kan optimaal worden geremd.

Technische beheersing van de remmen uit zich in het bewust doseren en gebruiken daarvan. In combinatie met de bediening van de remmen, behoudens in noodsituaties, juist terugschakelen. Voorkom daarbij dat bij het aankoppelen sterk wordt afgeremd.

Remmen gebeurt in beginsel bij het rechthoekig rijden. Tijdens het remmen mogen de wielen, onder normale omstandigheden, niet blokkeren. Als in deze situatie een wiel toch blokkeert, de blokkering opheffen en direct opnieuw beginnen met remmen. De voor- en achterrem worden gelijktijdig of nagenoeg gelijktijdig gebruikt. Onder bepaalde omstandigheden, zoals de aanwezigheid van split of sneeuw, kan worden afgezien van het gebruik van de voorrem.

## ■ Voorrem:

- de remhendel wordt met alle vier de vingers bediend, waarbij de duim het handvat blijft omsluiten
- de vingers worden zoveel mogelijk aan de buitenkant van de remhendel geplaatst, waardoor de hefboomwerking kan worden benut

- er wordt in beginsel gekoppeld geremd, zodat de remwerking van de motor wordt benut. Bij een zeer krachtige remming wordt gelijktijdig ontkoppeld.
- de op de remhendel uit te oefenen kracht moet vlot, maar geleidelijk worden op- en afgebouwd
- het remmen geschiedt zo gelijkmatig mogelijk en wordt zonder onderbrekingen over de beschikbare afstand verdeeld
- indien, onder normale omstandigheden, wordt geremd tot de motor stilstaat, de remdruk net vóór het tot stilstand komen zodanig verminderen dat de 'eindschok' voorkomen wordt.

## ■ Achterrem

- de achterrem wordt met de bal van de voet bediend
- in normale omstandigheden moet het blokkeren van het achterwiel worden voorkomen door de remdruk aan te passen
- de achterrem mag worden gebruikt bij het manoeuvreren en het rijden van korte bochten en om de motorfiets onder controle te houden of het evenwicht te bewaren.

## De bediening van de verlichting en apparatuur

Wanneer van de verlichting en/of apparatuur gebruik moet worden gemaakt geldt dat:

- dit (op eigen initiatief) gebeurt op de juiste wijze
- de bediening ervan niet ten koste gaat van de aandacht voor het verkeer en de beheersing van het voertuig
- dit niet langer duurt dan noodzakelijk of wenselijk is.

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

- brandstofkraan
- knipperende waarschuwingslichten, gedurende de daarvoor in aanmerking komende tijdstippen en/of omstandigheden.

Bekendheid met de indeling van het dashboard en de functies van de diverse bedieningsorganen is noodzakelijk. Ten aanzien van navigatieapparatuur geldt dat deze uitsluitend bediend wordt tijdens een stop buiten het verkeer.

## ■ Rijden bij dag

Verlichting wordt niet alleen gevoerd om beter te zien, maar ook om beter gezien te worden!

Een groot aantal ongevallen met motorrijders ontstaat, omdat zij door andere weggebruikers, niet of niet tijdig worden opgemerkt. Geadviseerd wordt om ook bij dag verlichting te voeren, al is dit niet wettelijk verplicht.

#### ■ **Rijden bij nacht en wanneer het zicht in verband met de snelheid onvoldoende is**

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

Het voeren van groot licht is onder andere nodig:

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

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

#### **Opmerkingen**

- wees bedacht op stilstaande en langzaam rijdende voertuigen
- houd rekening met mogelijk op de rijbaan liggende voorwerpen of stoffen, zoals zand, split en olie.
- ondanks goede achterverlichting is de snelheid waarmee voertuigen rijden en/of de afstand waarop zij rijden vaak moeilijk te bepalen
- op de rijbaan stilstaan kan, vooral op buitenwegen, gevaarlijk zijn. Andere bestuurders kunnen de gevoerde achterverlichting te laat opmerken. Beter is dit soort situaties te vermijden
- bij tegemoetkomen van verlichte voertuigen is het beter langs dan in die lichten te kijken. Dit voorkomt verblinding
- bermpaaltjes en kantlijnen zijn meestal een goed oriëntatiemiddel.

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

- klimatologische omstandigheden zoals:
  - mist
  - sneeuwval
  - regen
  - verblindend zonlicht.

- wegomstandigheden, zoals:
  - de rijbaan in tunnels waar het daglicht onvoldoende is
  - een weg waar het daglicht door de aanwezigheid van bomen niet of onvoldoende tot de rijbaan doordringt.

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

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

## Beheersing van de motorfiets

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

Deze handelingen betreffen de technische bediening in combinatie met het uit te voeren kijkgedrag, de vereiste stuurvastheid en het bewaren van de balans.

Het tijdig onderkennen van een verkeers-/wegsituatie en het reageren daarop in combinatie met een juiste voertuigbediening, komt de beheersing van het voertuig ten goede.

### ■ Karakter en toestand van de motorfiets

Voor een goede voertuigbeheersing is het noodzakelijk bekend te zijn met het karakter van dat voertuig. Krachten die tijdens het rijden op het voertuig en/of de bestuurder inwerken en het instabiele karakter van de motorfiets dienen onderkend en beheerst te worden.

Met name de krachten die door de bestuurder zelf worden opgeroepen, zoals rem-, acceleratie- en centrifugaalkracht, behoren geleidelijk en beheerst te worden op- en afgebouwd. Abrupte veranderingen in de genoemde krachten kunnen de stabiliteit en wegligging van de motorfiets in gevaar brengen.

Van buiten op het voertuig en de bestuurder inwerkende krachten, veroorzaakt door zijwind, spoorvorming en/of oneffenheden in de weg, dienen tijdig onderkend en opgevangen te worden.

Ook het gewicht van de motorfiets, het gewicht van de bestuurder en de aanwezigheid van een passagier, koffers, lading of stuur-scherm zijn medebepalend voor het weggedrag en de stabiliteit.

Bij hogere snelheden kan een combinatie van deze factoren leiden tot een uiterst gevaarlijke slingerbeweging van de totale motorfiets, de z.g. high speed weave. In dat geval dient het lichaamsgewicht zover mogelijk naar voren te worden gebracht door het bovenlichaam voorover te buigen. Pas daarna mag snelheid worden vermindert door te remmen of de gastoevoer te verminderen.

## ■ Slipgevaar

Bij een situatie met verhoogd slipgevaar zal de bediening van de motor hierop moeten worden afgestemd. Voorkomen moet worden dat de motor in een slip raakt. Slippen ontstaat wanneer de wrijvingsweerstand tussen band en wegdek wordt overschreden.

Dit kan worden veroorzaakt door:

- te hard remmen
- te snel accelereren
- te vroeg terugschakelen
- te abrupt sturen
- te snel een bocht rijden
- een bepaalde zijdelingse invloed
- wegverkanting, hellingen–zijwind
- soort en toestand van de banden.

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

## ■ Stuurvastheid

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

Een juiste gasdosering, een goede kijktechniek en bij zeer lage snelheid, het gebruik van de koppeling zijn medebepalend voor de te volgen rijlijn en een optimale stabiliteit van de motorfiets.

Met inachtneming van het wettelijk bepaalde omtrent de te volgen weggedeelten wordt getracht met zo min mogelijk stuurcorrecties 'de meest veilige lijn' te rijden of positie in te nemen. Verandering van plaats op de rijbaan gebeurt in een vloeiende lijn. Onnodige en abrupte stuurbewegingen worden vermeden. Bij het overschrijden van tram- of spoorrails kan het gewenst zijn af te wijken van het rijden van een vloeiende lijn.

Het kijkgedrag, andere gedragingen en/of het uitvoeren van de diverse handelingen mogen de besturing en stabiliteit van het voertuig niet nadelig beïnvloeden.

## Milieubewust rijgedrag

Mede met het oog op het leefmilieu wordt door vele instanties en organisaties geattendeerd op een spaarzaam gebruik van energie en het voorkomen van onnodige geluidsoverlast. Ook van motorrijders wordt een 'milieubewust' rijgedrag verwacht.

### ■ Ritvoorbereiding

Het is belangrijk dat een uit te voeren rit zodanig wordt gepland, dat het milieu zo min mogelijk belast wordt. Het moment en de route moeten dus zodanig worden gekozen, dat er een goede balans ontstaat tussen de af te leggen afstand en de te verwachten doorstroming. Het vermijden van filegevoelige tijdstippen en wegvakken is hiervoor de basis.

Ook het onderzoeken of alternatieve vervoersmogelijkheden beschikbaar en bruikbaar zijn of dat de uit te voeren rit gecombineerd kan worden met andere reizigers, kan de belasting voor het milieu verminderen.

### ■ Voertuigomstandigheden

De technische staat van een motorfiets is van belang voor de hoeveelheid uitstoot van (schadelijke) gassen. Het uitstellen van regulier onderhoud kan een negatief effect hebben op effectieve verbranding van brandstof. Mede daarom is het van belang om volgens de fabrieksgegevens (preventief) onderhoud te laten uitvoeren door een gespecialiseerd bedrijf.

Bandenspanning is belangrijk. Het regelmatig controleren en op druk houden van de banden maakt deel uit van een goede ritvoorbereiding. Iedere maand zal deze controle en/of handeling uitgevoerd moeten worden.

### ■ Brandstofgebruik

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

### Opmerkingen

- de motor tijdens stilstand niet onnodig laten draaien
- voor een goede afstelling van de motor zorgen
- bij een 'koude start' de choke zo kort mogelijk gebruiken
- niet te ver doortrekken in de versnellingen

- fel accelereren zoveel mogelijk voorkomen
- zo veel mogelijk met een gelijkmatige snelheid proberen te blijven rijden
- de snelheid zoveel mogelijk proberen te regelen met de gastoevoer in plaats van met de rem.

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

## ■ Geluidhinder

Door allerlei technische oorzaken ligt de maximale toegestane geluidsproductie van motorfietsen aanzienlijk boven die van personenauto's.

Hoge geluidsniveaus zijn niet alleen schadelijk voor het gehoor van de mens, maar leiden vaak tot irritatie. In landelijke gebieden, maar ook in woonwijken, wordt het geluid van een motorfiets als onaangenaam ervaren.

## Opmerkingen

- niet in een te lage versnelling rijden langs dieren en de meer kwetsbare weggebruikers, zoals voetgangers en fietsers
- het uitlaatgeluid zoveel mogelijk reduceren in kwetsbare natuurgebieden, op dijkwegen en in woonwijken
- niet te ver doortrekken in de versnellingen
- fel accelereren zoveel mogelijk voorkomen
- geef -zowel rijdend als stilstaand- geen onnodig gas.

## ■ Anticiperend rijgedrag

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



# Examen Voertuigbeheersing (AVB)

## ■ De bijzondere verrichtingen

Hieronder volgt een beschrijving van de bijzondere verrichtingen die een aspirant motorrijder moet beheersen. Alle verrichtingen zijn kort omschreven.

In de toepassing van de rijprocedure staan de exameneisen aan de hand waarvan een examiner beoordeelt of de motorrijder een bijzondere verrichting voldoende heeft uitgevoerd. Het zijn de minimale eisen die de wet aan de uitvoering stelt.

Met behulp van deze beschrijvingen zijn de instructeur en de examiner in staat te beoordelen of de uitvoering voldoende is. De bijzondere verrichtingen vormen het examen voertuigbeheersing voor de rijbewijscategorieën A1 en A-rechtstreeks (24 jaar of ouder).

Uitzonderingen zijn de bijzondere verrichtingen: voorbereidings- en controlehandelingen, op- en afstappen en de hellingproef. Deze maken deel uit van het examen verkeersdeelneming.

De bijzondere verrichtingen in het examen voertuigbeheersing zijn onderverdeeld in clusters. Een aantal verrichtingen is verplicht.

## ■ Clusterindeling

cluster	bijzondere verrichting	keuze of verplicht
1	lopend achteruit parkeren	verplicht
2	langzame slalom	verplicht
	denkbeeldige acht	keuze
	halve draai	keuze
	stapvoets rijden	keuze
	wegrijden uit (parkeer)vak	keuze
3	uitwijk oefening	verplicht
	snelle slalom	keuze
	vertragingsoefening	keuze
4	noodstop	verplicht
	precisiestop	keuze
	stopproef	keuze

## ■ Inleiding

Het examen voertuigbeheersing toetst of de motorrijder voldoende basisvoertuigbeheersing bezit om veilig en correct aan het verkeer deel te nemen.

De examinerator kiest zeven van de twaalf verrichtingen, waarvan de motorrijder er vijf voldoende moet uitvoeren.

Het instabiele karakter van een motorfiets stelt hoge eisen aan de vaardigheden van de bestuurder. In feite begint dit al bij het van de standaard halen, opstappen en wegrijden.

Ook bij het manoeuvreren, langzaam rijden, rijden van bochten en remmen zijn specifieke vaardigheden vereist om de motorfiets onder controle te houden. Het op veilige en juiste wijze beheersen van de motorfiets in bediening, stuurgedrag en bewaren van balans is dan ook belangrijk.

Voor de uitvoering van de bijzondere verrichtingen is voertuigbeheersing nodig.

De algemene eisen ten aanzien van voertuigbeheersing staan omschreven in hoofdstuk 1 van deze Rijprocedure. Bij de beoordeling van de bijzondere verrichtingen wordt daarnaast gelet op de volgende aspecten:

### – **een juiste bediening**

Het zelfstandig doseren en gebruik maken van de bedieningsorganen, zoals rem(men), koppeling en gas. Van een licht trekende motor is sprake wanneer de bestuurder door middel van gas geven de motor iets meer vermogen laat leveren dan bij het rijden met een stationair toerental. De aandrijflijn blijft hierbij gespannen.

### – **een juist stuurgedrag**

Stuurvastheid tonen en de motorfiets in bochten kunnen afschuiven door een juiste (kijk)techniek en lichaamshouding toe te passen. Het op de juiste manier toepassen van de 'tegenleun'-techniek wordt hierbij positief beoordeeld.

### – **het bewaren van balans**

Het te allen tijde in evenwicht houden van de motorfiets.

De motorrijder voert de bijzondere verrichtingen uit buiten de openbare weg of op een verkeersluw (parkeer)terrein. Het letten op het overige verkeer (om geen schade of hinder te veroorzaken) wordt daarom niet beoordeeld.

De volgende bijzondere manoeuvres maken deel uit van het examen voertuigbeheersing voor de categorieën A1 en A-direct:

- lopend achteruit parkeren in een (parkeer)vak
- langzame slalom
- denkbeeldige acht
- halve draai
- stapvoets rijden
- wegrijden uit (parkeer)vak
- uitwijk oefening
- snelle slalom
- vertragingsoefening
- noodstop
- precisiestop
- stopproef.

De volgende bijzondere manoeuvres:

- op- en afstappen
- voorbereidings- en controlehandelingen
- de hellingproef

#### ■ De uitvoerings- en slagingscriteria

De uitvoerings- en slagingscriteria van het examen voertuigbeheersing voor de examens A1 en A-rechtstreeks (24 jaar of ouder) zijn als volgt. De motorrijder:

- voert altijd de bijzondere verrichting uit cluster 1 uit
- voert twee bijzondere verrichtingen uit, uit elk van de clusters 2 tot en met 4 waarvan in ieder geval de verplichte oefening
- moet in de clusters 2 tot en met 4 tenminste één bijzondere verrichting per cluster voldoende hebben
- mag bij elke bijzondere verrichting (nadat deze als onvoldoende is gekwalificeerd) éénmaal herkansen
- moet na eventuele herkansing tenminste vijf verschillende bijzondere verrichtingen voldoende uitvoeren.

worden getoetst tijdens de examens verkeersdeelneming (AVD).

## **Productieve bijzondere manoeuvres voor de aanvullende AVD-examens**

Bij de examens A2 en A-aanvullend, wordt mede de voertuigbeheersing van een motorrijder tijdens de examenrit getoetst door middel van 2 productieve bijzondere manoeuvres. Daartoe zijn de volgende vier manoeuvres geselecteerd.

De examinator kiest tijdens het AVD-examen 2 van deze 4 manoeuvres:

- 1 Omkeeropdracht
- 2 Parkeeropdracht (lopend achteruit parkeren)
- 3 Wegrijden uit (parkeer)vak
- 4 Stapvoetsrijden

Zelfstandig route rijden.

Naast 2 productieve bijzondere manoeuvres moet bij het A-aanvullende examen ook het onderdeel zelfstandig route rijden worden uitgevoerd. De examinator kiest daarvoor één van de onderstaande opdrachten.

- 1 Het rijden naar een vooraf aangegeven bestemming (Object / Oriëntatiepunt)
- 2 Het rijden met behulp van een navigatiesysteem (navigatie opdracht facultatief)
- 3 Het rijden naar c.q. volgen van een opgegeven bestemming of route door middel van bewegwijzering

### **Opmerkingen**

Op- en afstappen komt op verschillende momenten aan de orde; tijdens zowel het examen voertuigbeheersing als bij het examen verkeersdeelneming.

Vorbereidings- en controlehandelingen worden getoetst bij aanvang van het examen verkeersdeelneming.

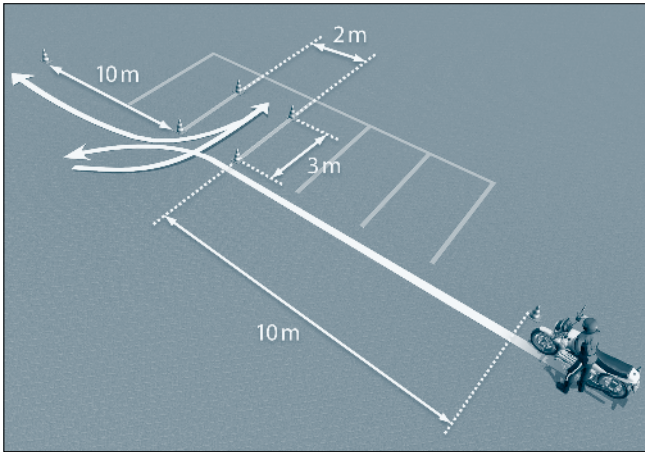
Een vast onderdeel van het examen verkeersdeelneming (AVD) is de stop buiten het verkeer, waarna de aspirant motorrijden zelfstandig weer aan het verkeer moet gaan deelnemen. Deze 'stop buiten het verkeer' maakt deel uit van het onderdeel '3.1 Wegrijden'. De hellingproef (in parcours) wordt alleen getoetst tijdens het examen verkeersdeelneming en alleen dan wanneer de motorrijder in een verkeerssituatie op een hellend weggedeelte stopt.

Tijdens de examenrit van het examen A2 (AVD) moet de motorrijder twee van de vier productieve bijzondere manoeuvres uitvoeren.

Tijdens de examenrit van het examen A-aanvullend (AVD) moet de motorrijder twee van de vier productieve bijzondere manoeuvres uitvoeren en één van de drie onderdelen zelfstandig route rijden.

# Cluster 1

## Lopend achteruit parkeren in een (parkeer)vak



### ■ Korte omschrijving

De motorrijder parkeert al lopend de motor achteruit in een (parkeer)vak. Hij handelt zodanig dat hij met de motorfiets in evenwicht blijft en er geen gevaar, hinder of schade ontstaat. Ook let de examiner op het gebruik van de standaard.

### ■ Wijze van uitvoering (beheersing voertuig)

De motorrijder:

- loopt met uitgeschakelde motor aan de linkerkant van de motor
- loopt vooruit met beide handen aan het stuur
- houdt de voorrem bedienbaar en bedient deze eventueel gedoseerd
- verplaatst (al lopend) de motor vanaf de eerste pylon langs de rechterkant van de rijbaan tot voorbij een (denkbeeldig) parkeervak
- loopt achteruit met tenminste één hand aan het stuur
- loopt daarna in een bocht achteruit en parkeert de motor in het parkeervak
- plaatst de motor op de standaard (het plaatsen op de standaard is verderop in deze paragraaf beschreven)
- haalt de motor van de standaard (het van de standaard halen is verderop in deze paragraaf beschreven)

- loopt vooruit het parkeervak uit en buigt af naar rechts
- loopt langs de (denkbeeldige) rechterzijde van de rijbaan tot de laatste pylon.

### **Op de middenstandaard plaatsen**

De motorrijder:

- houdt met de linkerhand het stuur vast en plaatst de rechterhand op het daarvoor bestemde handvat of aangrijppunt
- neemt met de benen een lichte spreidstand aan, niet te dicht bij de motor
- houdt de middenstandaard met de rechtervoet vanuit ruststand naar beneden gedrukt
- zoekt met de beide standaardpoten voldoende steun op een zo horizontaal mogelijk deel van de ondergrond
- houdt het stuur recht en trekt de motor vanuit het rechterbeen op de standaard.

### **Op de zijstandaard plaatsen**

Wanneer de middenstandaard ontbreekt, of als het gebruik daarvan is af te raden (wegens zachte ondergrond, wegverkanting, helling), gebruikt de motorrijder de zijstandaard. Deze handeling gaat als volgt.

De motorrijder:

- klapt de zijstandaard uit met de rechtervoet
- plaatst de zijstandaard op een zodanige plek op de ondergrond, dat de motorfiets niet omvalt
- draait het stuur naar links of naar rechts
- trekt de motor licht achteruit.

### **Van de middenstandaard halen**

De motorrijder:

- voert de handeling uit vanaf de linkerkzijde van het voertuig
- staat niet te dicht bij de motor en neemt met de benen een lichte spreidstand aan
- zet het stuur recht of iets naar rechts
- verdeelt het lichaamsgewicht over beide voeten
- pakt het stuur met de linkerhand en plaatst de rechterhand op het daarvoor bestemde handvat of aangrijppunt
- trekt de motor met de rechterhand in een rechte lijn naar voren en kantelt deze bij het passeren van het kantelmoment van de middenstandaard, enigszins naar het lichaam toe
- brengt de middenstandaard in ruststand.

## **Van de zijstandaard halen**

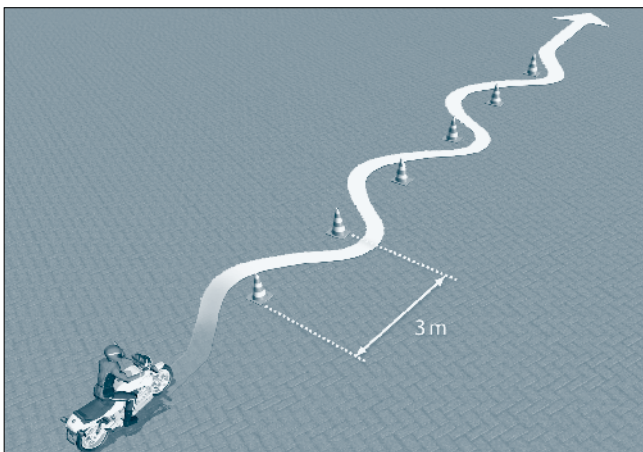
De motorrijder:

- zet het stuur recht
- duwt de motorfiets van het lichaam af en brengt de motorfiets in balans
- brengt de zijstandaard in ruststand.

## **Opmerkingen**

Ondanks alle moderne hulpmiddelen (denk aan startbeveiligingen, sleeprubbers en veren) is het om veiligheidsredenen belangrijk te controleren of de gebruikte standaard daadwerkelijk in de ruststand staat.

## Cluster 2



### Langzame slalom

#### ■ Korte omschrijving

De motorrijder rijdt in een slalom (bochten links- en rechtsom) tussen alle pylonen door. De examinator let voornamelijk op het in balans houden van de motor in combinatie met een juiste bediening.

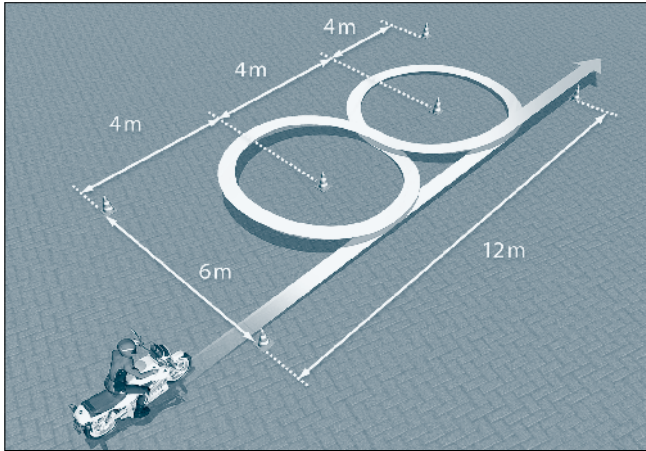
#### ■ Wijze van uitvoering (beheersing voertuig)

De motorrijder:

- rijdt in een rechte lijn aan op de eerste pylon (rijdend of vanuit stilstand) en rijdt na de laatste pylon weer in rechte lijn weg
- regelt de snelheid zonodig met behulp van gas geven en de voetrem. Het gebruik van een slippende koppeling is verplicht.
- stuurt vanuit de heupen en/of door verdraaiing van het stuur
- rijdt met een combinatie van linker- en rechterbochten om alle pylonen een slalom.



## Denkbeeldige acht



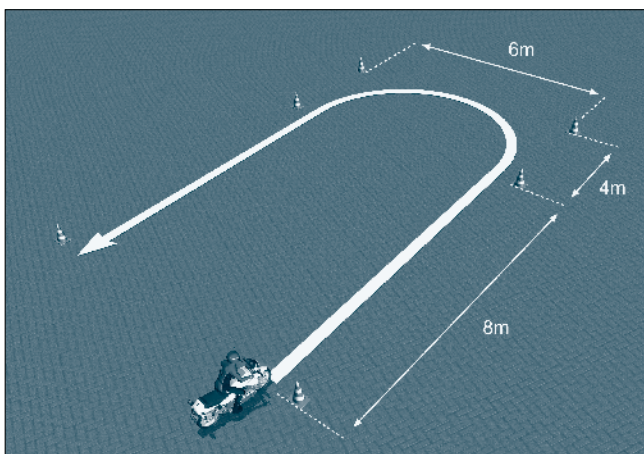
### ■ Korte omschrijving

De motorrijder rijdt een complete acht binnen een rechthoek.

### ■ Wijze van uitvoering (beheersing voertuig)

De motorrijder:

- rijdt aan één van de korte kanten aan de rechterzijde de rechthoek in
- rijdt met een licht trekkende motor
- rijdt naar het einde van de rechthoek
- begint de acht met een linkerbocht (halve draai)
- benut de juiste wijze van afschuinen om de bochtstraal te verkleinen
- houdt een gelijkmatige snelheid aan en gebruikt, indien nodig, daarvoor de voetrem en eventueel een slippende koppeling
- rijdt één complete acht.



### ■ Korte omschrijving

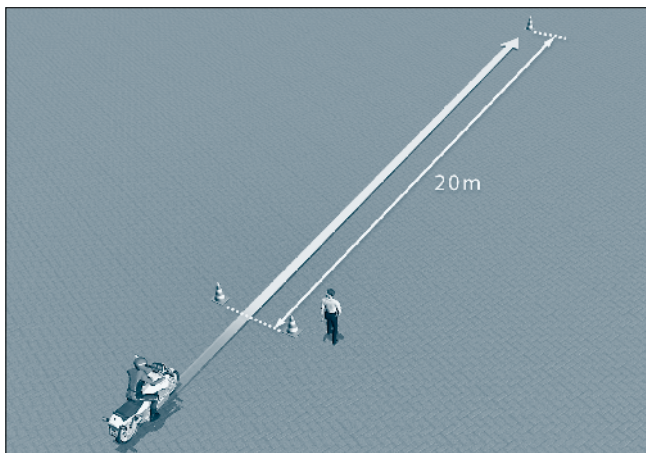
De motorrijder maakt binnen een denkbeeldige rijbaanbreedte in één vloeiende beweging een halve draai naar links of naar rechts. Deze keuze is aan de examinator.

### ■ Wijze van uitvoering (beheersing voertuig)

De motorrijder:

- rijdt aan de linker- dan wel de rechterzijde in
- rijdt met een licht trekkende motor
- zet de halve draai in na de tweede pylon en rijdt in een vloeiende beweging voor de denkbeeldige achterlijn terug in de richting vanwaar is gestart
- benut de juiste wijze van afschuinen om de bochtstraat te verkleinen
- houdt de snelheid zo constant mogelijk en gebruikt, indien nodig, daarvoor de voetrem en eventueel een slippende koppeling.

## Stapvoets rijden



### ■ Korte omschrijving

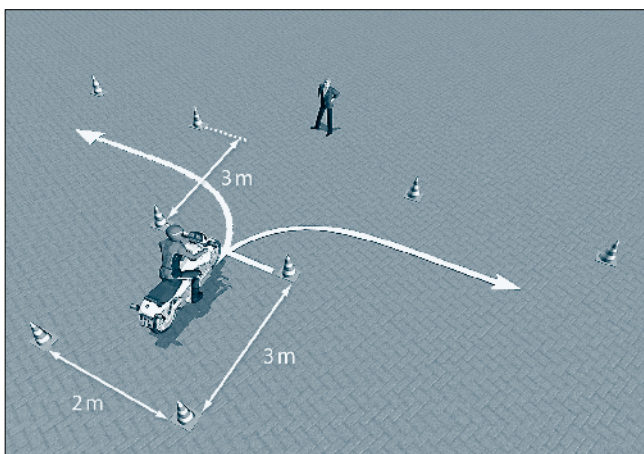
De motorrijder rijdt stapvoets in een rechte lijn. De examiner let voornamelijk op snelheid, balans en een juiste bediening.

### ■ Wijze van uitvoering (beheersing voertuig)

De motorrijder:

- komt recht aanrijden
- rijdt met een licht trekkende motor
- houdt over een afstand van 20 meter de snelheid van een voetganger aan
- rijdt zoveel mogelijk in een rechte lijn mee met de (meelopende) examiner
- houdt de snelheid zo constant mogelijk en gebruikt daarvoor een slippende koppeling en eventueel de voetrem
- komt tot stilstand vóór het aangegeven richtpunt (gebruik van de voorrem is hierbij toegestaan)
- houdt tijdens het rijden de voeten op de voetsteunen.

## Wegrijden uit (parkeer)vak



### ■ Korte omschrijving

De motorrijder rijdt vanuit stilstand een gecontroleerde bocht naar links dan wel rechts.

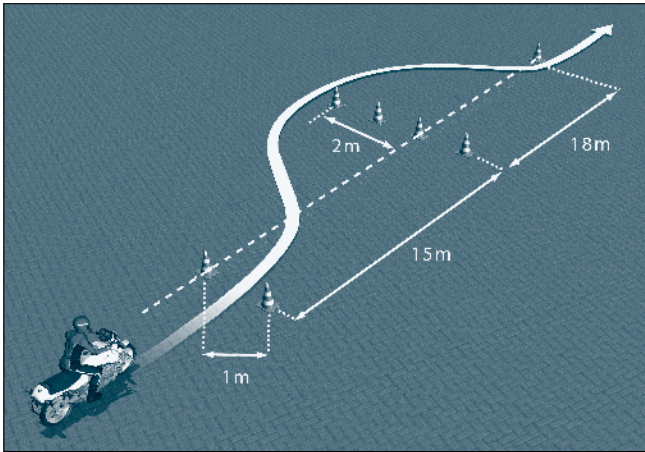
### ■ Wijze van uitvoering (beheersing voertuig)

De motorrijder:

- plaatst de motor haaks op de rijbaan met het voorwiel tegen de (denkbeeldige) rijbaan. De examiner geeft vervolgens aan in welke richting de motorrijder moet wegrijden
- houdt tijdens stilstand de linker- of rechervoet aan de grond
- rijdt in een gecontroleerde bocht haaks weg en rijdt vervolgens enkele meters rechtuit
- blijft binnen de gemarkeerde rijbaan
- regelt de snelheid met gas, koppeling en eventueel de voetrem.

## Cluster 3

### Uitwijkcoëfening



#### ■ Korte omschrijving

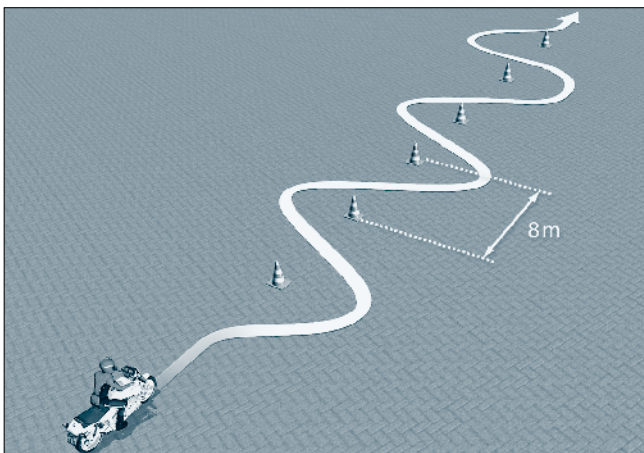
De motorrijder uitwijkt een obstakel door naar links uit te wijken. Na het uitwijken moet de motorrijder weer terugkomen op de eigen weghelft.

#### ■ Wijze van uitvoering (beheersing voertuig)

De motorrijder:

- komt met een snelheid van 50 kilometer per uur in een rechte lijn aanrijden
- zet na het eerste poortje, zonder de remmen te gebruiken, de uitwijkbeweging naar links in (tegenleunen is toegestaan)
- ontwijkt het (denkbeeldige) obstakel en keert terug naar de eigen (denkbeeldige) weghelft
- passeert de laatste pylon rechts.

## Snelle slalom



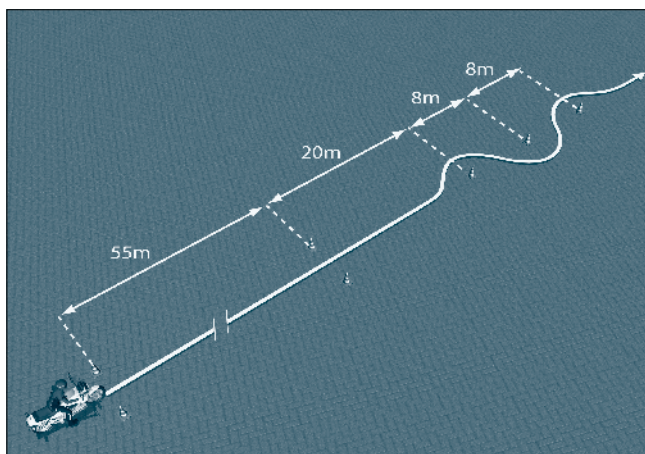
### ■ Korte omschrijving

De motorrijder rijdt met een hogere snelheid in een vloeiende lijn een combinatie van linker- en rechterbochten.

### ■ Wijze van uitvoering (beheersing voertuig)

De motorrijder:

- rijdt in een rechte lijn aan op de eerste pylon
- rijdt met een licht trekkende motor
- houdt een constante snelheid aan van tenminste 30 kilometer per uur
- rijdt in bochten een slalom
- stuurt vanuit de heupen
- rijdt na de laatste pylon in een rechte lijn weg.



### ■ Korte omschrijving

De motorrijder begint vanuit stilstand te accelereren naar een hogere snelheid gevolgd door een vertraging en een slalom

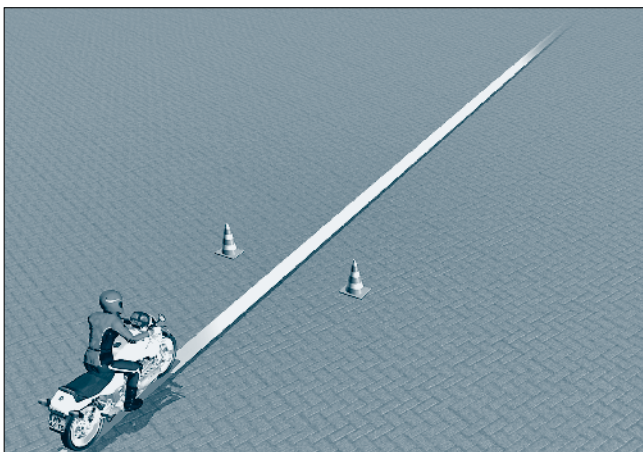
### ■ Wijze van uitvoering

De motorrijder:

- rijdt vanuit stilstand recht aan en accelereert naar een snelheid van 50 kilometer per uur in tenminste de derde versnelling
- draait bij het poortje het gas dicht en remt direct met beide remmen
- ontkoppelt en schakelt een versnelling terug
- rijdt bij het ingaan van het slalomdeel met een snelheid van 30 kilometer per uur waarbij het remmen is voltooid en de koppeling is losgelaten
- vervolgt het traject in bochten met de slalom met een licht trekende motor
- houdt een constante snelheid aan van tenminste 30 kilometer per uur
- stuurt vanuit de heupen
- rijdt na de laatste pylon in een rechte lijn weg.

## Cluster 4

### Noodstop



#### ■ Korte omschrijving

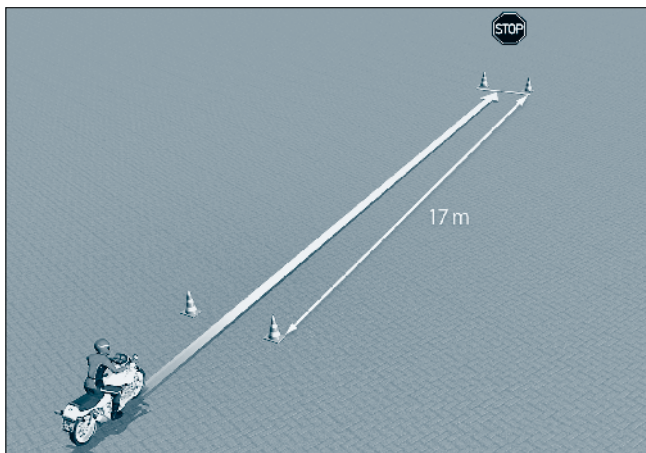
De bestuurder voert een maximale remming uit zonder de controle over de motorfiets te verliezen.

#### ■ Wijze van uitvoering (beheersing voertuig)

De motorrijder:

- rijdt recht aan met een constante snelheid van 50 kilometer per uur
- draait bij het poortje het gas dicht, zet de remming in en ontkoppelt direct
- gebruikt (in principe) beide remmen waarbij de voorrem belangrijk is
- houdt de remweg zo kort mogelijk
- houdt de motorfiets onder controle.





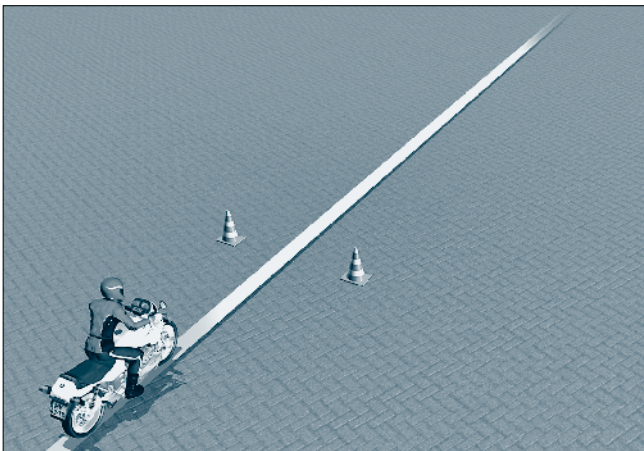
### ■ Korte omschrijving

De motorrijder voert een gelijkmatige remming uit met een vooraf bepaalde lengte.

### ■ Wijze van uitvoering (beheersing voertuig)

De motorrijder:

- rijdt recht aan met een snelheid van 50 kilometer per uur
- draait bij het poortje het gas dicht, en remt direct met beide remmen
- verdeelt de remweg over een lengte van 17 meter
- remt gelijkmatig zonder dat grote correcties in remkracht nodig zijn
- komt vlak vóór het tweede poortje tot stilstand
- schakelt kort voor stilstand naar de eerste versnelling.



### ■ Korte omschrijving

De motorrijder voert een technisch juiste remming uit met een korte remweg, zonder dat er sprake is van een noodstop.

### ■ Wijze van uitvoering (beheersing voertuig)

De motorrijder:

- rijdt recht aan met een snelheid van 50 kilometer per uur
- draait bij het poortje het gas dicht, remt direct met beide remmen en ontkoppelt
- komt met een forse, technisch goede remming tot stilstand
- schakelt kort voor stilstand terug naar de eerste versnelling.

## Opmerkingen

### De bediening van de motorfiets in relatie tot hoofdstuk 3

#### Stapvoets rijden

##### Bediening koppeling, gastoevoer en schakelmechanisme

Schakel de motorfiets op de juiste wijze in de eerste versnelling. Indien nodig de koppeling iets laten slippen om de gewenste snelheid te kunnen rijden. De aandrijflijn moet voortdurend gespannen zijn.

##### Bediening van de remmen

Het gebruik van de achterrem mag niet leiden tot duidelijk vertragen of onnodig veel gas geven en dient slechts om de motorfiets onder controle te houden. Door de bediening van de rem mag geen verstoring in de balans van de berijder en/of het voertuig ontstaan.

#### Rijden van bochtige weggedeelten

##### Bediening koppeling, gastoevoer en schakelmechanisme

Indien noodzakelijk tijdig schakelen naar een versnelling, aangepast aan de snelheid waarmee de bocht vloeiend en met een 'licht trek-kende motor' kan worden gereden.

Voor het insturen van de bocht dient de motor volledig gekoppeld te zijn. Halverwege de bocht kan geleidelijk gas worden bijgegeven.

Afhankelijk van de aard van de bocht en bijkomende omstandigheden kan bij het uitaccelereren, opschakelen noodzakelijk zijn.

Hierbij niet langer ontkoppelen dan noodzakelijk is.

Door de bediening van koppeling, gas en schakelmechanisme mag geen verstoring in de balans van de berijder en/of het voertuig ontstaan.

##### Bediening remmen

Remmen in de bocht zoveel mogelijk voorkomen. Bij het rijden van overhaakse bochten mag de achterrem worden gebruikt om de motorfiets onder controle te houden.

Door de bediening van de remmen mag geen verstoring in de balans van de berijder en/of het voertuig ontstaan.

## Afslaan

### Bediening koppeling, gastoevoer en schakelmechanisme

Indien moet worden teruggeschakeld, gebeurt dit tijdig vóór het ingaan van de bocht.

De bocht die als gevolg van het afslaan wordt gemaakt, dient gekoppeld en met een 'licht trekkende motor' te worden gereden. Halverwege de bocht kan geleidelijk gas worden bijgegeven.

Door de bediening van koppeling, gas en schakelmechanisme mag geen verstoring in de balans van de berijder en/of het voertuig ontstaan.

### Bediening remmen

Remmen in de bocht wordt voorkomen, met dien verstande dat de achterrem mag worden gebruikt bij het rijden van een overhaakse of zeer krappe bocht. Echter alleen met het doel om de motorfiets onder controle te houden. Door de bediening van de remmen mag geen verstoring in de balans van de berijder en/of het voertuig ontstaan.

## Gedrag nabij en op kruispunten

### Bediening koppeling, gastoevoer en schakelmechanisme

Indien op of nabij een kruispunt kort moet worden gestopt, direct vóór het tot stilstand komen in de eerste versnelling schakelen.

Door de bediening van koppeling, gas en schakelmechanisme mag geen verstoring in de balans van de berijder en/of het voertuig ontstaan.

### Bediening remmen

Door de bediening van de remmen mag geen verstoring in de balans van de berijder en/of het voertuig ontstaan.

## Invoegen - uitvoegen

### Bediening koppeling, gastoevoer en schakelmechanisme

Bij invoegen optimaal gebruik maken van de trekkracht van de motor door niet te vroeg over te schakelen naar een hogere versnelling. Indien bij het uitvoegen de omstandigheden het toelaten kan eventueel eerder gas teruggenomen worden i.v.m. energiezuinig rijden.



## 2 Op juiste en veilige wijze deelnemen aan het verkeer

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

### Verkeersinzicht

Om op een juiste en veilige wijze aan het verkeer deel te kunnen nemen is o.a. 'verkeersinzicht' noodzakelijk.

Dit betekent het tijdig onderkennen van en inspelen op:

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

Daarbij spelen de volgende factoren een rol:

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

Het relatief hoge risico van het motorrijden wordt in sterke mate bepaald door de combinatie van de motorfiets en de berijder. Zo is het niet of te laat opgemerkt worden door andere weggebruikers oorzaak van menig ongeval en beperkt de mindere wendbaarheid van de motorfiets bij hogere snelheden de mogelijkheden van een uitwijkmanoeuvre.

Weersomstandigheden en/of de toestand van het wegdek kunnen de balans verstoren, terwijl bij plotseling te hard remmen of de bocht insturen de wrijvingsweerstand tussen band en wegdek kan worden overschreden. Gevolg is vaak een valpartij. Dit en het ontbreken van passieve veiligheidsvoorzieningen (kreukelzones, gordels, enz.) zoals bij de auto, maken de motorrijder zeer kwetsbaar.

Hij dient zich daarvan bewust te zijn en zijn rijgedrag daarop af te stemmen.

Meer dan een bestuurder van een auto moet de motorrijder ook bezig zijn met het beoordelen en 'vertalen' van het wegverloop, de toestand van het wegdek, verkeersomstandigheden en alle andere invloeden van buitenaf.

Hij moet rekening houden met omstandigheden die bij het naderen en/of voorbijgaan bijzondere oplettendheid vragen, zoals:

- de slechte waarneembaarheid en herkenbaarheid van een motorrijder
- weggedeelten met tijdelijk geplaatste verkeersborden en/of op het wegdek aangebrachte verkeerstekens
- slechte, brokkelige rijbaankanten, met name die, welke gelegen zijn tegen lagere weg gedeelten
- reparatiestukken (lasnaden) in het wegdek die met asfalt zijn opgevuld, zonder dat daarop een slijtlaag is aangebracht
- spoorvorming en andere oneffenheden in de lengterichting
- gefreesde weggedeelten
- hobbelige en slechte weggedeelten met scheuren en/of gaten
- wildroosters
- op de rijbaan liggende voorwerpen die gevaar voor het verkeer kunnen opleveren (zorgen voor verwijdering)
- op de rijbaan liggende stoffen, zoals zand, grind, split, bladeren en olie
- over de rijbaan uitstekende takken
- het afremmen indien met het voertuig door een diepe plas wordt gereden
- rukwinden en het plotseling wegvallen van zijwind
- schaduwgebieden bij zonnig en vriezend weer
- door zeer warm weer smeltend asfalt
- losliggende en/of uitstekende lading op voertuigen.

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

Situaties waarbij goed anticiperen voorkomt dat er gestopt moet worden, zijn bijvoorbeeld:

- links- of rechtsafslaan bij aanwezigheid van een enkele verkeersdeelnemer op een naastgelegen fietspad of voetpad. Schuin achter een (brom)fietsers met dezelfde snelheid meerijden, is beter dan eerst inhalen en er dan voor stoppen.
- voorbijrijden van een rechts stilstaand voertuig op een rijbaan met twee rijstroken, bij nadering van een enkele tegenligger
- naderen van een stilstaande file (achterop rijden) die nagenoeg weer in beweging is gekomen
- een kruispunt waar slechts een enkel ander voertuig gelijktijdig of nagenoeg gelijktijdig aanwezig kan zijn.

## Opmerkingen

Houd de motorfiets zo veel mogelijk rollend.

Dit is veiliger en bovendien wordt een betere verkeersdoorstroming bereikt. Tevens is het economischer en milieuvriendelijker. Is stoppen onvermijdelijk waarschuw dan het achteropkomend verkeer door het laten knipperen van het remlicht en/of de waarschuwingslichten.

Is stoppen niet te vermijden, dan moet het blokkeren van het tegemoetkomend en dwarsverkeer in ieder geval worden voorkomen:

- op de linkerrijbaanhelft, bestemd voor het tegemoetkomende verkeer
- op een overweg
- op een voetgangersoversteekplaats of een oversteekplaats voor (brom)fietsers
- op een kruispunt
- op een gemarkeerd weggedeelte voor een in- of uitrit.

### ■ Een motorrijder moet zo oplettend zijn, dat de in het verkeersbeeld te verwachten veranderingen hem niet verrassen waardoor hij abnormaal moet remmen of sturen.

Veranderingen die in beginsel geen verrassing mogen inhouden zijn bijvoorbeeld:

- een bij een halte stoppende autobus of tram
- bij een stilstaande autobus of tram overstekende passagier(s)
- het openslaande portier van een voertuig dat juist (aan de kant) is gestopt
- een weggrijdende auto waarvan de bestuurder net is ingestapt. Let op uitlaatgassen, brandend achteruitrijlicht e.d.
- een weggrijdende auto, nadat een passagier is ingestapt
- een bestuurder die uitwijkt voor een voorwerp op de rijbaan (of plassen/kuilen)
- een 'voorligger' die gaat remmen bij een aandachttrekkende gebeurtenis (zwaai/knipperlichten op bijzondere voertuigen, overkomende vliegtuigen, ongeval e.d.).

### ■ Een motorrijder moet voortdurend bedacht zijn op fouten die mede-weggebruikers kunnen maken waardoor gevaarlijke situaties ontstaan.

In noodsituaties is plotselinge en heftige verandering in snelheid en koers vaak nog de enige mogelijkheid om een ongeval te voorkomen. Daarbij is de kans groot, dat de motorfiets niet meer gecontroleerd kan worden.



Daarom moet de gehele rijstijl er op gericht zijn, tijdig en adequaat te kunnen inspelen op foutief rijgedrag van anderen.

Tussenafstand, een aan de situatie aangepaste snelheid en een juiste plaats op de weg zijn daarbij belangrijk.

Foutief gedrag van anderen waarop moet worden ingespeeld zijn o.a.:

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

Zoveel mogelijk moet worden voorkomen dat men zich ‘vastrijdt’.

Twee voorbeelden:

- het moeten stoppen achter een ‘dubbelgeparkeerd’ voertuig omdat de situatie niet tijdig is onderkend en inhalende bestuurders het voorbijrijden beletten
- het niet meer naar links in voorgesorteerde positie kunnen komen, als gevolg van het te laat reageren op een ‘stroom’ inhalers. Het moeten inhouden op de (auto)snelweg achter een langzaam rijdende vrachtauto omdat te laat is begonnen met de inhaalmanoeuvre.

### **Opmerkingen**

- begin niet vermoeid of geïrriteerd aan een motorrit
- voorkom haast en trek voldoende tijd uit voor de voorbereiding op een lange(re) motorrit
- raadpleeg vooraf een wegenkaart bij het rijden in of naar een onbekend gebied
- houd rekening met de weersverwachtingen
- houd rekening met vallende stukken hout en dergelijke tijdens een storm
- raak tijdens het rijden niet afgeleid door een passagier of radio
- maak gebruik van spiegelruiten om verder een straat in te kunnen kijken
- kruis een verkeersstroom zo mogelijk met ‘dekking’ van een zwaar voertuig

- tracht benarde situaties in het verkeer zoveel mogelijk te vermijden (niet naast een lange voertuigcombinatie een 'trechter' ingaan enz.)
- blijf niet onnodig in de 'dode hoek' van een ander voertuig rijden
- probeer zoveel mogelijk de totale weg- en verkeerssituatie te beoordelen
- verdeel de aandacht
- kijk om waar te nemen en te kunnen reageren op datgene wat gezien wordt
- zorg, indien mogelijk, voor een 'vluchtweg'
- reageer op de 'taal van de weg'
- werk mee aan een zo goed mogelijk samenspel in het verkeer.

Naast verkeersinzicht zijn de onderwerpen uit dit hoofdstuk wezenlijk voor een goede en veilige verkeersdeelneming. Deze onderwerpen hebben een algemene strekking en betreffen de totale verkeersdeelneming.

Het gaat hierbij om rijvaardigheidsaspecten die als 'basisgedrag' worden aangemerkt. Elke bestuurder behoort dit gedrag in voldoende mate te beheersen, ongeacht welke manoeuvre wordt uitgevoerd of in welke situatie men zich bevindt.

### **Aangepast en besluitvaardig gedrag**

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

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

#### **■ Aangepast gedrag**

Met inachtneming van de geldende voorschriften moet steeds met een zodanige snelheid worden gereden dat deze is aangepast aan het overige verkeer en de totale verkeers- en/of wegsituatie.

Zo wordt er niet zonder noodzaak zó langzaam gereden dat daarvoor andere weggebruikers opgehouden kunnen worden.

Onverminderd het rekening houden met de maximumsnelheid en het tijdig tot stilstand kunnen brengen van de motorfiets, wordt steeds met een zodanige snelheid gereden dat daardoor geen gevaar of onnodige hinder voor andere weggebruikers ontstaat of kan ontstaan. Als de situatie dit eist, moet op tijd 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 hierdoor het gehele verkeersbeeld gunstig beïnvloed en zal een rustige, veilige verkeersafwikkeling daarvan het gevolg zijn.

Voor een aangepast gedrag is het noodzakelijk dat de motorrijder:

- zich tijd en ruimte gunt om zijn gedrag af te stemmen op de situatie
- er niet op vertrouwt dat andere weggebruikers altijd correct handelen
- zich steeds afvraagt:
  - kunnen andere weggebruikers mij zien?
  - hebben die mij gezien?
  - als ze mij niet gezien hebben: wat is dan mijn vluchtweg?

## ■ Besluitvaardig gedrag

**Uit het gedrag moet een zekere mate van besluitvaardigheid blijken.**

Weifelend verkeersgedrag moet worden vermeden, uitgezonderd in die situaties die als 'ongewoon' of 'onverwacht' kunnen worden aangemerkt.

Afwijkend en onzeker gedrag zal bij de andere weggebruikers leiden tot twijfel over een zich ontwikkelende verkeerssituatie. Een voorgenomen en reeds aangevangen manoeuvre wordt dan ook, nadat de voorbereidende handelingen op juiste wijze zijn verricht, in principe uitgevoerd.

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

Dat neemt niet weg dat voor een betere verkeersdoorstroming of het bevorderen van een veiligere wegsituatie, het soms wenselijk is om anders dan voorgeschreven te handelen.

Daarbij kan onderling oogcontact tussen de betrokken weggebruikers de communicatie bevorderen en eventuele bedoelingen verduidelijken.

## Belangen andere weggebruikers

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

Defensief gedrag houdt in dat ongevallen zoveel mogelijk worden voorkomen, door niet alleen zelf zo min mogelijk fouten te maken, maar ook rekening te houden met mogelijke fouten van anderen en door de rijwijze tijdig aan te passen aan afwijkende weg- en/of verkeersomstandigheden. Hierbij houdt hij rekening met de zwakke verkeersdeelnemers en vangt de fouten van anderen zo goed mogelijk op.

Defensief gedrag is met name gebaseerd op:

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

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

Sociaal gedrag is gebaseerd op:

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

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

Voorbeelden van sociaal gedrag zijn:

- het in geval van een rijbaanversmalling ruimte laten voor inhalende bestuurders
- het vóór laten gaan van, en een zoveel mogelijk onbelemmerde doorgang verlenen aan, volgwagens die kennelijk behoren tot een uitvaartstoet

- het vermijden van het rijden door plassen indien daarvan anderen last ondervinden
- het een bestuurder in staat stellen een uitrit te verlaten.

■ **Men dient zich zo te gedragen dat andere weggebruikers niet worden verrast.**

Bijvoorbeeld:

- scherp achter een geparkeerd voertuig naar links sturen in de richting van een tegemoet komende bestuurder
- onnodig de claxon gebruiken
- onnodig en abrupt afremmen of stoppen.

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

Bijvoorbeeld:

- niet nog vlug even inhalen voor een rood verkeerslicht, een gesloten spoorwegovergang of brug, voor een stilstaande file enz.
- bij filevorming of andere verkeersopstopping niet nadrukkelijk snelheid opvoeren en een ruimte afsluiten die een andere bestuurder had willen benutten (ritsen)
- onnodig fel accelereren en het rijden in een (te) lage versnelling.

■ **Steeds wordt opnieuw 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, als dit mogelijk is, de knipperende waarschuwingslichten gevoerd als door bepaalde verkeers- en/of weersomstandigheden plotse-ling snelheid moet worden verminderd of gestopt.

Dit geldt met name:

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

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

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

- het gedrag van kinderen in het verkeer is vaak onvoorspelbaar
- het reactievermogen van ouderen en gehandicapten en hun vermogen snel te handelen is vaak minder
- mensen die gehoorgestoord zijn, kunnen moeilijk als zodanig herkend worden
- blinden kunnen alleen afgaan op hun gehoor
- inspelen op het speelse karakter waarmee jeugdige (brom)fiet-sers e.d. aan het verkeer kunnen deelnemen. Door hun aanwezigheid en soms 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 voetgan-gers zoals optochten, colonnes e.d. De totale verkeerssituatie moet bij het naderen van deze groepen op een juiste wijze worden ingeschat.
- er rekening mee houden dat sommige groepen weggebrui- kers een motorrijder minder goed waarnemen en zijn snelheid moeilijk kunnen inschatten.

Voorkom dat rij- en trekdieren schrikken waardoor geleiders de controle kunnen verliezen.

### **Opmerkingen**

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

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

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

## ■ Tot slot

De wettelijke bepalingen worden nageleefd. Echter, het voorkomen van een ongeval heeft prioriteit, ook als van de wettelijke bepalingen moet worden afgeweken.

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

## 3.1 Wegrijden

In dit onderdeel zijn verschillende vormen van wegrijden opgenomen:

- na een stop buiten het verkeer
- na een stop in het verkeer.

### Wegrijden na een stop buiten het verkeer

Het wegrijden vanuit parkeerstand geldt als een bijzondere manoeuvre.

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

De algehele verkeerssituatie moet bij het wegrijden worden onderkend en vooral kijkgedrag en snelheid moeten daarop worden afgestemd.

Van groot belang zijn hierbij:

- de snelheid waarmee andere weggebruikers naderen en de afstand waarop zij verwijderd zijn
- het soort weggebruiker dat nadert
- de verkeersintensiteit, het beschikbare weggedeelte, de weersomstandigheden en het uitzicht
- soort en toestand van het wegdek.

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

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



## Belangen andere weggebruikers

Zo min mogelijk hinder voor het overige verkeer veroorzaken.

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

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

## Kijkgedrag

Voor en tijdens het wegrijden op de juiste wijze kijken.

Vóór het wegrijden, afhankelijk van de situatie, in de spiegels kijken en over de schouder(s).

Als de motorfiets onder een zodanige hoek met het te berijden weggedeelte staat dat de spiegels geen of onvoldoende zicht naar achteren geven, kan worden volstaan met het kijken naar voren en over de linker- c.q. rechterschouder.

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

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

Zo is vast te stellen of de manoeuvre op veilige en verantwoorde wijze kan worden uitgevoerd.

Tijdens het wegrijden achteropkomend verkeer met behulp van de spiegels observeren.

## Voor laten gaan

Het overige verkeer voor laten gaan.

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

## Plaats op de weg / plaats van handeling

Na het wegrijden de juiste plaats op de rijbaan innemen.

Bij het wegrijden vanachter een geparkeerd voertuig of ander obstakel een zo vloeiend mogelijke rijlijn aanhouden, waarbij een veilige tussenafstand tot het geparkeerde voertuig of obstakel wordt aangehouden.

## Snelheid

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

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

## Geven van/reageren op signalen

Tijdig voordat wordt weggereden richting aangeven.

Dit vindt plaats vlak voor het wegrijden. De richtingaanwijzer moet buiten werking zijn zodra de juiste plaats op de rijbaan is ingenomen.

## Wegrijden na een stop in het verkeer

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

## Belangen andere weggebruikers

Tijdens het wegrijden rekening houden met andere weggebruikers.

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

## Kijkgedrag

### Bij het wegrijden goed opletten.

Tijdens het stilstaan attent blijven, ook ten opzichte van zich naast en achter de motorfiets bevindende voertuigen.

Bij het accelereren het overige verkeer observeren, in verband met plotseling wijzigende verkeersomstandigheden, zoals het afremmen door andere bestuurders of van richting veranderen door voorgangers.

Let bij het wegrijden en accelereren ook op inhalende bestuurders en plotseling wijzigende verkeersomstandigheden zoals afremmen of van richting veranderen door andere weggebruikers.

## Snelheid

### De snelheid zoveel mogelijk aanpassen aan het overige verkeer.

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

## 3.2 Rijden op rechte en bochtige weggedeelten

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

- weggebruikers die tegemoet komen
- weggebruikers die inhalen
- de wegstructuur, al dan niet verdeeld in meerdere rijbanen met rijstroken en al dan niet voorzien van fiets- en voetpaden
- het soort weg (stroomwegen of andere wegen)
- de plaats waar de weg is gelegen (binnen of buiten de bebouwde kom)
- de bebakening, markering, signalering, wegverharding, e.d.
- andere omstandigheden zoals verkeersdrukke, het weer, aanwezige bebouwing, uitzicht.

In dit onderdeel worden uitsluitend de bochten in het wegverloop behandeld. Bochten tijdens het afslaan worden bij het onderdeel kruispunten benoemd. Als het een afbuigende voorrangssituatie betreft waarbij de doorgaande weg wordt gevolgd dan is het onderdeel rijden op rechte weggedeelten en het volgen van bochten aan de orde.

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

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

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

Met name onoverzichtelijke bochten maken een juiste beoordeling extra moeilijk.

De herkenning van een bocht en het verloop daarvan, worden veelal vergemakkelijkt door de 'taal van de weg' (wegmarkeringen zoals bochtschilden, bermipalen, belijning op het wegdek en een langs de weg staande bomerrij e.d.). Ook de positie en snelheid van tegenliggers of voorgangers kunnen bijdragen tot een juiste inschatting van het bochtverloop.

## ■ het zicht in de bocht

Anders dan op rechte wegedeelten kan de zichtafstand in bochten beperkt worden door de straal van de bocht, in combinatie met begroeiing of bebouwing. Ook de positie waarin gereden wordt, speelt daarbij een rol.

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

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

Onoverzichtelijke bochten worden met een aangepaste en constante snelheid gereden. Pas wanneer de bocht geheel te overzien is en de situatie dit toestaat, kan de snelheid worden verhoogd.

Een factor die een bocht extra gevaarlijk maakt, is de aanwezigheid van een zogenaamde 'nabocht'. In dat geval blijft de straal van die bocht niet constant, maar wordt op een bepaalde plaats (aanmerkelijk) kleiner.

De kans bestaat dat deze straalverandering te laat wordt opgemerkt waardoor de voorgenomen rijlijn niet kan worden gevolgd. Nog meer dan anders is hierbij het juist regelen van de snelheid van belang. Deze wordt immers veelal bepaald aan de hand van de indruk die voor of bij het ingaan van de bocht verkregen is.

## ■ het rijden van de bocht

De snelheid in een bocht wordt nadrukkelijk begrensd door het optreden van de middelpuntvliedende kracht die op het voertuig werkt en de wrijvingsweerstand (grip) tussen band en wegdek. Snelheid, straal van de bocht en massa van het voertuig zijn bepalend voor de grootte van die middelpuntvliedende kracht. De banden en de stroefheid van het wegdek waarop gereden wordt, zijn bepalend voor de wrijvingsweerstand (grip) tussen band en wegdek.

Naarmate de middelpuntvliedende kracht toeneemt, wordt de kans groter dat de grip tussen band en wegdek wordt overschreden. Gevolg is dat de motorfiets onderuit slipt of dat de gekozen rijlijn niet gevolgd kan worden en men uit de bocht raakt.

Wegverkanting kan in bochten eveneens een belangrijke rol spelen.

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

Het rijden van een veilige, bochtstraal vergrotende rijlijn, beperkt de middelpuntvliedende kracht.

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

**Tegemoetkomen is slechts van toepassing als de beschikbare rijbaanbreedte onvoldoende is om elkaar ongehinderd te passeren. In een dergelijke situatie hebben beide bestuurders dezelfde verplichting (art. 5 WVW) ten opzichte van elkaar.**

**Bij inhalen zijn meerdere bestuurders betrokken. De bestuurder die inhaalt is de 'actieve' partij. Deze heeft de verplichting die manoeuvre op veilige wijze uit te voeren.**

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

Zowel bij 'tegemoetkomen' als bij 'ingehaald worden' is het van groot belang dat de beschikbare ruimte, voor de twee naast elkaar rijdende voertuigen, voldoende is.

Betrokken bestuurders dienen dan ook zó te handelen, dat de manoeuvre veilig verloopt.

## **Belangen andere weggebruikers**

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

Een motorrijder moet zodanig op het gedrag van andere weggebruikers inspelen, dat er een zo veilig mogelijke situatie ontstaat en de verkeersdoorstroming wordt bevorderd. Daarbij zijn tussenruimte en snelheid van groot belang.

Het meer naar links op de rijbaan positie kiezen, om de zichtbaarheid of het uitzicht naar voren of opzij te verhogen, mag niet leiden tot het uitwijken van tegemoetkomend verkeer.

Rijdend op een auto(snel)weg worden onder bepaalde omstandigheden de op een invoegstrook rijdende bestuurders die moeten invoegen, geholpen.

Dit geldt bij een invoegstrook met:

- zwaar verkeer dat niet voldoende snelheid kan maken
- meerdere invoegers, die vanwege grote verkeersdrukke op de doorgaande rijbaan niet kunnen invoegen.

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

**Bij het tegemoetkomen en ingehaald worden zijn altijd andere weggebruikers betrokken, houd rekening met alle betrokkenen.**

### ■ Tegemoetkomen

Omstandigheden die hierbij extra aandacht kunnen vragen, zijn:

- een geringe rijbaanbreedte, al dan niet in combinatie met intensief (brom)fietsverkeer. Vaak betekent dit dat in deze situaties nog meer vertraagd moet worden
- situaties 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. Zonodig 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.

## Kijkgedrag

**Goed letten op de situatie voor, naast en achter de motorfiets en op de wijze waarop de situatie zich ontwikkelt.**

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

Voordat naar rechts wordt uitgeweken, kijken in de spiegels en over de rechterschouder.

In het geval dat naar links wordt uitgeweken, kijken in de spiegels en over de linkerschouder.

Voordat vertraagd en/of geremd wordt, kijken in spiegels en rekening houden met achteropkomend verkeer.

Zo kan men zich overtuigen of er voldoende ruimte is en of de manoeuvre veilig kan worden uitgevoerd.

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

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

Voordat wordt ingestuurd, wordt zover mogelijk 'dóór' de bocht gekeken. Door een juist en tijdig kijkgedrag wordt de te kiezen rijlijn en de plaats waar men na het nemen van de bocht uit wil komen, zo vroeg mogelijk bepaald.

Voor een goede waarneming is het van belang om tijdens het rijden van de bocht het hoofd ten opzichte van het wegdek zoveel mogelijk rechtop te houden.

### Voor laten gaan

Er moet altijd rekening gehouden worden met de daarop recht-hebbende weggebruikers (voorrangvoertuigen, blinden e.d.). Deze moeten steeds voorgelaten worden.

### Plaats op de weg / plaats van handeling

Zoveel mogelijk rechts houden.

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

Het innemen van een juiste plaats op de rijbaan voorkomt veelal dat men op de eigen rijstrook of wegheeft wordt ingehaald door bestuurders van motorvoertuigen op meer dan twee wielen.

Hetzelfde geldt ten aanzien van tegemoetkomend verkeer.

Een motorrijder blijft op een veilige afstand van trottoir, berm, aaneengesloten rij geparkeerde auto's (portierbreedte), andere aan de rijbaan grenzende obstakels en eventuele tegenliggers.



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

- voor het overige verkeer als motorrijder herkenbaar en zo vroeg mogelijk waarneembaar is
- zijn gezichtsveld in relatie tot de situatie zo groot mogelijk maakt
- een zodanige plaats inneemt dat in voorkomende gevallen zonder extra gevaar maximaal kan worden geremd.

In beginsel is de plaats het midden van de gevolgde weghelft of rijstrook. Afhankelijk van de verkeerssituatie past de motorrijder deze positie aan om een optimaal ruimtekussen te creëren. Omstandigheden die het noodzakelijk of wenselijk maken hiervan af te wijken zijn:

### ■ **wegomstandigheden**

Het 'onnodig' rijden óver of plotseling uitwijken vóór markeringen, pijlen, putdeksels, lasnaden, zand, split, oliesporen en andere voor de wegligging van de motorfiets gevaarlijke stoffen of voorwerpen, moet worden voorkomen.

Het incidenteel, door de omstandigheden gedwongen, rijden over dit soort zaken, dient te geschieden in een zo recht mogelijke lijn. Tekens ter geleiding van het verkeer, zoals bochtaangevende vlakken, druppels, verdrijvingsvlakken e.d. of tekens welke een betere doorstroming bevorderen, respecteren. Dat geldt ook voor strepen die niet de functie hebben om een rijbaan in rijstroken te verdelen, maar waarvan overschrijding toch ongewenst is. Overigens dient de plaats op de weg zodanig te worden gekozen, dat aan het volgen van een rechte lijn zo weinig mogelijk afbreuk wordt gedaan.

Hierdoor blijft de wegligging zo goed mogelijk verzekerd en kan in voorkomende gevallen optimaal worden uitgeweken en/of geremd.

Op wegen waar obstakels, bomen, bebouwing of andere zaken het zicht op een mogelijk conflictpunt belemmeren, wordt de meest gunstige positie gekozen om een zo groot mogelijk gezichtsveld te krijgen en de waarneembaarheid voor andere weggebruikers te verhogen.

Op buitenwegen waarvan de rijbaan niet breder is dan één normale rijstrook en waarop geen asstreep is aangebracht, mag -zolang de omstandigheden dit toelaten- op het midden van de rijbaan worden gereden.

#### ■ verkeersomstandigheden

Wanneer aan de rechterzijde op enige afstand van elkaar voertuigen staan geparkeerd, niet telkens tussen deze voertuigen naar rechts gaan, tenzij de omstandigheden dit vereisen. Rekening houden met de aanwezigheid van (brom)fietsers e.d. op de rijbaan en de plaats op de weg daarop afstemmen.

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

Heeft een rijbaan op een bepaald punt het karakter van een splitsing door een geblokte markering met aan weerszijden één of meer rijstroken met daarboven aangebrachte richtingborden, dan bij voorkeur de rijstrook volgen waarbij niet tussen twee voertuigen door gereden moet worden.

#### ■ weersomstandigheden

Bij dichte mist, sneeuwval, slagregen, sterke zijwind, windstoten en opspattend water vooral op (auto)snelwegen zoveel mogelijk van de rechterrijstrook gebruik maken (ontsnappingsmogelijkheid).

In geval van sterke zijwind zal een zodanige positie moeten worden gekozen dat er voldoende ruimte blijft om plotselinge zijwaartse verplaatsingen 'op te vangen'.

#### ■ bochten naar links

Afhankelijk van de bochtstraal en het zicht wordt vóór het ingaan van de bocht, zoveel als mogelijk en veilig is, rechts in de rijstrook gereden.

Bij onoverzichtelijke bochten rechts blijven rijden totdat het einde van de bocht is te zien. Daarna insturen naar het midden van de rijstrook en in één vloeiende beweging een zodanige lijn rijden dat, bij het verlaten/uitrijden van de bocht, wordt uitgekomen op het midden of iets links daarvan gelegen gedeelte van de rijstrook.

De rijlijn wordt zodanig gekozen dat bij het overhellen van de motorfiets de bestuurder niet pal tegen of over de wegas komt (tegenliggers!).

Bij overzichtelijke bochten wordt overeenkomstig gehandeld, met dien verstande dat het moment van insturen ongeveer halverwege de bocht kan plaatsvinden.

## ■ bochten naar rechts

Afhankelijk van de bochtstraal en het zicht wordt vóór het ingaan van de bocht, zoveel als mogelijk en veilig is links in de rijstrook gereden, waarbij een veilige tussenruimte ten opzichte van het tegemoetkomend verkeer wordt gehouden.

Bij onoverzichtelijke bochten links blijven rijden totdat het einde van de bocht is te zien. Hierna insturen naar de binnenkant van de bocht en in één vloeiende beweging een zodanige lijn rijden dat - bij het verlaten/uitrijden van de bocht - wordt uitgekomen op het midden of iets links daarvan gelegen gedeelte van de rijstrook.

De rijlijn wordt zodanig gekozen dat de bestuurder op veilige afstand blijft van rechts naast hem rijdend verkeer, zoals (brom)fietsers. Ook wordt een veilige afstand tot het trottoir, berm en andere aan de rijbaan grenzende obstakels in acht genomen.

Bij overzichtelijke bochten wordt overeenkomstig gehandeld, met dien verstande dat het moment van insturen ongeveer halverwege de bocht kan plaatsvinden.

## Opmerkingen

Op wegen zonder gemarkeerde rijstroken, geldt als 'plaats op de weg', die posite waarbij ten opzichte van de verkeerssituatie, het optimaal mogelijke ruimtekussen wordt gecreëerd.

In bochten op smalle en goed overzichtelijke wegen waar structureel geen belijning is aangebracht zoals op polder- en dijkwegen, mag bij het berijden van de bocht de denkbeeldige wegas worden overschreden, tenzij het eventueel overige verkeer daardoor wordt gehinderd of kan worden gehinderd.

In onoverzichtelijke bochten waar de rijbaan niet breder is dan één rijstrook wordt met inachtneming van een veilige afstand tot de rijbaankant, zoveel mogelijk rechts gereden, tot het rechte weggedeelte na de bocht is te zien.

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

## ■ Tegemoetkomen

Bij het tegemoetkomen van een motorvoertuig op meer dan twee wielen wordt zoveel mogelijk het midden van de gevolgde rijstrook of weghelft aangehouden.

Als het in verband met de breedte, de grootte, of de plaats op de rijbaan van het tegemoetkomend voertuig noodzakelijk is, wordt meer naar rechts uitgeweken.

In vloeiende lijn naar rechts uitwijken. Zodra het tegemoetkomende voertuig voorbij is, in vloeiende lijn naar links sturen en de juiste plaats op de rijbaan weer innemen.

Bij obstakels rechts en links op de rijbaan, waarbij door tegemoetkomend verkeer onvoldoende rijbaanbreedte beschikbaar is, een zodanige plaats innemen dat men tijdig kan worden opgemerkt.

## ■ Ingehaald worden

Als men ingehaald wordt door een motorvoertuig op meer dan twee wielen, wordt zoveel mogelijk het midden of iets links van het midden van de gevolgde rijstrook of weghelft aangehouden.

Slechts indien nodig, wordt meer naar rechts uitgeweken.

In vloeiende lijn naar rechts uitwijken. Zodra het inhalend voertuig voorbij is, in vloeiende lijn naar links sturen en de juiste plaats op de rijbaan weer innemen.

## (Volg)afstand houden

**Bij het volgen van een voertuig voldoende afstand houden.**

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

Bij toepassing van deze regel is de volgafstand in meters ongeveer de helft van de gereden snelheid in kilometers per uur.

Het gaat hier om de minimaal vereiste tussenaafstand van twee voertuigen die met ongeveer dezelfde snelheid, achter elkaar blijven rijden.

Bij het aanhouden van deze minimumafstand kan:

- bij goed anticiperen, het voertuig tijdig tot stilstand worden gebracht
- een uitwijkmanoeuvre worden uitgevoerd
- het wegdek over voldoende afstand worden geobserveerd op afwijkingen en/of ongerechtigheden.

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

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

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

## Snelheid

De geldende maximumsnelheid niet overschrijden.

De snelheid zodanig regelen dat daardoor geen gevaar of onnodige hinder ontstaat of kan ontstaan.

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

De snelheid ook steeds afstemmen op de situatie en het overige verkeer ter plaatse.

Dit betreft o.a. aard en gesteldheid van de weg, wegwerkzaamheden, weersomstandigheden en de verkeersdrukte. Steeds dient men zich bewust te zijn hoe slecht een motorrijder zichtbaar is. In voorkomende omstandigheden dient dan ook tijdig (geleidelijk) snelheid te worden verminderd om de mogelijkheid te vergroten door andere verkeersdeelnemers gezien te worden.

Naarmate de tussenruimte beperkter is, met een lagere snelheid rijden.

Zonder noodzaak niet uitzonderlijk langzaam rijden ten opzichte van overig verkeer.

Daardoor ontstaat onnodige hinder, die bovendien kan leiden tot verkeersgevaarlijke situaties.

De snelheid wordt bij nadering van een bocht aangepast aan de wegsituatie en omstandigheden. Vóór het insturen de snelheid zodanig regelen dat een bocht veilig en verantwoord gereden kan worden.

De snelheid moet zodanig zijn dat bij een niet eerder waarneembaar obstakel op de rijbaan, de te rijden lijn tijdig en gecontroleerd aan te passen is aan de situatie.

Hetzelfde geldt bij ongerechtigheden, zoals zand en split op de rijbaan.

Bochten worden met een gelijkmatige/constante snelheid gereden, met dien verstande dat in bepaalde bochten -afhankelijk van de bochtstraal en de situatie- de snelheid kan worden verhoogd.

In onoverzichtelijke bochten de snelheid pas verhogen wanneer de bocht geheel te overzien is.

### Bij het tegemoetkomen de snelheid aanpassen.

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

### Bij het ingehaald worden, de snelheid niet verhogen.

## Reageren op verkeerslichten en aanwijzingen

Gevolg geven aan verkeerslichten.

Aanwijzingen gegeven door daartoe bevoegde ambtenaren (of andere personen) opvolgen.

Verkeerslichten op rechte weggedeelten kunnen o.a. zijn geplaatst bij wegwerkzaamheden, bruggen en bijvoorbeeld ten behoeve van rijstrooksignalering.

Stoptekens van verkeersbrigadiers moeten worden opgevolgd.

## Reageren op overige verkeerstekens

Gevolg geven aan verkeerstekens die een gebod of verbod inhouden.

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

Ook rekening houden met tekens die een waarschuwend karakter hebben, met name die betrekking hebben op het wegdek en wegverloop. De rijwijze daaraan aanpassen.

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

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

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

Ter afwending van dreigend gevaar een geluids- of knippersignaal geven.

**Indien noodzakelijk reageren op door andere bestuurders gegeven signalen.**

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

In verband met (geluids)overlast mogen deze signalen niet langer duren dan nodig is.

Rekening houden met motorvoertuigen waarmee bepaalde werkzaamheden worden uitgevoerd. Door middel van een zwaai- of knipperlicht wordt een potentieel gevaarlijke situatie aangegeven. Ook rekening houden met de voorgeschreven tekens van andere weggebruikers. Dit kunnen o.a. zijn:

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

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

## Vertragen, remmen, stoppen

Als de omstandigheden dit eisen: tijdig afremmen en zonodig stoppen.

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

Reageer op een aan de algehele verkeerssituatie aangepaste wijze en stem daarop het vertragen en/of remmen af.

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

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





## 3.3 Gedrag nabij en op kruispunten

Een kruispunt wordt met de nodige voorzichtigheid genaderd. Zo kan niet alleen aan de voorrangs-, de verplichting voor laten gaan en andere verplichtingen worden voldaan, maar kan ook beter worden gereageerd in die situaties waar men zelf voorrang heeft, maar niet krijgt. De snelheid waarmee het kruispunt wordt genaderd en het kijkgedrag zijn van groot belang. In combinatie hiermee kan ook de plaats op de weg belangrijk zijn.

Op een kruispunt komen meerdere verkeersstromen bij elkaar die daar in verschillende richting verder kunnen gaan. Sommige kruispunten zijn uitgevoerd als een (mini)rotonde. Deze bijzondere uitvoering is benoemd bij 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 aangegeleid maar de secundaire rijbanen niet.

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

### Afslaan gebeurt op kruispunten.

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

Een motorrijder moet bij het afslaan, naast de voorbereidende handelingen die nodig zijn om verantwoord af te slaan, ook de voorbereidende handelingen uitvoeren die nodig zijn om een kruispunt juist te kunnen oversteken.

Afslaan betekent meestal dat er een bocht moet worden gereden. Daarbij is de beheersing van de motorfiets in combinatie met de gereden snelheid en de plaats op de weg van groot belang. Een goede technische beheersing van de bediening is belangrijk. Het moment waarop de beslissing om een kruispunt over te steken of af te slaan wordt genomen, moet zodanig zijn dat alle voorbereidende handelingen op verantwoorde en correcte wijze zijn uit te voeren.

Met name op grotere kruispunten zijn de voorsorteervakken (afgescheiden door blokmarkering) vaak van aanmerkelijke lengte. Hierbij is geen sprake van uitvoegen maar van voorsorteren.

### **Belangen andere weggebruikers**

**Bij het naderen en oprijden van een kruispunt steeds zo veilig mogelijk handelen. Voorkom onnodig hinderen.**

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

Voor een vlotte doorstroming van het verkeer en/of het bevorderen van een veiligere verkeerssituatie kan het wenselijk en/of noodzakelijk zijn een niet voorrangsgerechtigde tóch voorrang te verlenen of voor te laten.

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

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

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

### **Kijkgedrag**

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

Het kijken moet er altijd op zijn gericht bewust waar te nemen, met name ook om vast te stellen of men zelf tijdig door de andere bestuurder(s) wordt opgemerkt.

Bij nadering van een kruispunt in een zo vroeg mogelijk stadium vaststellen:

- de aard van het kruispunt: voorrang verlenen of krijgen
- de totale situatie op en nabij dat kruispunt: soort en toestand wegdek, bijzondere omstandigheden, e.d.
- uitzicht, ook bezien vanuit die andere bestuurder of het kruispunt door ander verkeer genaderd wordt.

Aan de hand daarvan kan de naderingssnelheid worden bepaald. Steeds dient men zich bewust te zijn van de slechte waarneembaarheid van een motorrijder. In voorkomende omstandigheden dient dan ook tijdig geleidelijk snelheid te worden verminderd, om de mogelijkheid te verhogen door andere verkeersdeelnemers te worden gezien te vergroten.

### **Kijkwijze en volgorde bij het oversteken:**

In de spiegels kijken naar de situatie achter de motorfiets.

Kijk bij het naderen van een kruispunt in de spiegels naar de situatie achter de motorfiets en kijk zo vroeg mogelijk vóór het oprijden van het kruispunt in de richting van waaruit ander verkeer kan naderen, om vast te stellen of het kruispunt kan worden opgereden.

Het kijken moet er altijd op zijn gericht bewust waar te nemen, met name om vast te stellen of men zelf tijdig door andere weggebruikers wordt opgemerkt.

Voor of bij het oprijden van het kruispunt het kijken, zo vaak als nodig is herhalen.

Afhankelijk van het uitzicht ter plaatse kijken in de volgorde: naar voren, naar links, naar voren, naar rechts of naar voren, naar rechts, naar voren, naar links.

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

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

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

### **Kijkwijze en volgorde bij afslaan:**

- bij het rechtsaf slaan in de linkerspiegel, naar voren, in de rechterspiegel en over de rechterschouder
- bij het linksaf slaan in de rechterspiegel, naar voren, in de linkerspiegel en over de linker schouder.

Door het hierboven beschreven kijkgedrag uit te voeren kan het totale verkeersbeeld bewust worden waargenomen en juist beoordeeld, dus ook het verkeer achter, rechts of links naast de motorfiets.

Voor of bij het oprijden van een kruispunt en bij het afslaan het kijken, zo vaak als nodig herhalen.

Even voor het ingaan van de bocht, nog eens in de spiegels kijken in verband met inhalend verkeer. Als niet zoveel mogelijk naar links of rechts is voorgesorteerd, ook over de schouder kijken.

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

Vlak vóór het kruisen van parallelwegen, fietspaden of fietsstroken, vrijliggende paden e.d. bij het rechtsaf slaan nogmaals over de rechterschouder kijken en bij het linksaf slaan nogmaals over de linker schouder kijken of dit weggedeelte veilig en zonder hinder gekruist kan worden.

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

Als de kruisende weg gescheiden rijbanen heeft, vóór het oprijden om over te steken of af te slaan, naar het midden van het kruispunt kijken om na te gaan of daar voldoende opstelruimte is.

Het over de schouder kijken moet plaatsvinden als de motor in rechte lijn rijdt.

Voordat de nieuw te volgen weg wordt ingereden, kijken of zich op die weg geen obstakels bevinden en/of op die weg geen inhaalmanoeuvre wordt uitgevoerd.

Na het afslaan of oversteken, bij het opvoeren van de snelheid, in de spiegels kijken en zo letten op achteropkomend verkeer.

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

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

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

Wordt gestopt om voorrang te verlenen, dan zodanig stoppen dat de andere bestuurder ongehinderd zijn weg kan vervolgen. Met name bij grote voertuigen rekening houden met de draaicirkel.

**Daarop rechthebbende weggebruikers, zoals voorrangsvoertuigen, afbuigende tram, blinden e.d. worden voorgelaten. Er moet altijd rekening gehouden worden met de daarop rechthebbende weggebruikers (voorrangsvoertuigen, afbuigende trams en blinden e.d.). Deze dienen steeds voor gelaten te worden.**

**Bij het naar links of rechts afslaan moet men het daarop rechthebbende verkeer voor laten gaan.**

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

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

### **Een kruispunt niet blokkeren.**

Als voor een kruispunt wordt gestopt, dan niet verder doorrijden dan de weg- of verkeerssituatie toelaat.

Slechts oprijden indien:

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

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

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

Op kruispunten met een slecht uitzicht op met name wegen van rechts -indien mogelijk en verantwoord- enigszins links op de eigen weghelft of links in de eigen rijstrook rijden om het gezichtsveld naar rechts en de waarneembaarheid te vergroten.

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

Voorsorteren is vereist als door niet voorsorteren:

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

Als wordt voorgesorteerd moet dit op een zodanige manier dat de veiligheid van de motorrijder niet in gevaar komt en dit is afgestemd op de situatie.

Hiertoe wordt een zodanige plaats op de rijbaan gekozen, dat er:

- een veilige afstand blijft bestaan tot de rijbaankant, wegas, verkeersgeleidingen en andere obstakels,
- een veilige afstand blijft bestaan tot het overige verkeer, in het bijzonder achteropkomend en tegemoetkomend verkeer
- zonder extra gevaar behoorlijk geremd kan worden
- bij het berijden van rijstroken waarin pijlen zijn aangebracht, niet over de lengterichting van die pijlen wordt gereden
- als een voorsorteerstrook is bestemd voor meerdere soorten bestuurders in diezelfde richting, een zodanige positie wordt ingenomen dat het ingehaald worden in die rijstrook door andere bestuurders van motorvoertuigen wordt voorkomen.

Zo kan het zoveel mogelijk naar links of rechts voorsorteren in een smalle rijstrook of op een smal weggedeelte achterwege blijven als het gevolg is dat men met kleine tussenruimte kan worden ingehaald door personen- en/of vrachtauto's. In die gevallen kan positie worden gekozen in het midden van de eigen rijstrook of weghelft.

Vooral buiten de bebouwde kom is het soms beter niet naar links voor te sorteren in verband met achteropkomend verkeer. Ook moet worden voorkomen dat in voorgesorteerde positie waarbij langzaam wordt gereden of gestopt, fietsers en bromfietzers onnodig worden gehinderd.

Als de rijbaan in meerdere rijstroken is verdeeld en er een voorsorteer- of uitrijstrook aanwezig is, tijdig de juiste strook berijden en vanaf die strook de voorsorteer- of uitrijstrook opgaan.

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

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

Stoppen op een fietsstrook moet zoveel mogelijk worden voorkomen.

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

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

Bij het rechts afslaan mag deze strook worden gebruikt.

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

Bochtaangevende vlakken, druppels, verdrijvingsvlakken, e.d. of tekens welke een betere doorstroming bevorderen, respecteren.

Dit geldt ook ten aanzien van doorgetrokken strepen die de rijbaan niet in rijstroken verdelen, zoals kantlijnen.

Wordt bij het links afslaan in verband met tegemoetkomend verkeer gestopt, dan het kruispunt vrij houden.

Daarbij de motor zoveel mogelijk in de 'rechtuit-stand' houden.

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

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

De rijlijn wordt zodanig gekozen dat markeringen en andere voor de wegligging van de motorfiets gevaarlijke stoffen of voorwerpen zoveel mogelijk worden vermeden.



Bij bochten naar links wordt de rijlijn zodanig gekozen dat bij het overhellen van de motorfiets de bestuurder niet pal tegen of over de weg komt (tegenliggers!).

Bij bochten naar rechts wordt de rijlijn zodanig gekozen dat er een veilige afstand blijft bestaan tussen de motor en de binnenkant van de bocht.

Als bij het links afslaan de in te rijden weg uit twee of meer rijbanen bestaat, dan de juiste rijbaan inrijden.

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

### **Opmerking**

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

## **(Volg)afstand houden**

Voldoende afstand houden, zodat op tijd kan worden gestopt.

## **Snelheid**

Een kruispunt met veilige en verantwoorde snelheid naderen en oprijden.

De naderingssnelheid is juist als onder alle omstandigheden op normale wijze aan de voorrangsverplichting en de verplichting van voor laten gaan kan worden voldaan en gevolg kan worden gegeven aan verkeerslichten, verkeerstekens en/of aanwijzingen. Kruispunten die op korte afstand van elkaar liggen, met een zo gelijkmatig mogelijke snelheid naderen. Het rijden met steeds wisselende snelheden vermijden.

Ook bij de nadering van kruispunten waar men zelf voorrang heeft - indien nodig - de snelheid aanpassen. Zeker indien het verkeer op de zijweg door een te hoge snelheid of anderszins niet de indruk wekt voorrang te verlenen.

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

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

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

- op de juiste wijze voorrang worden verleend
- de bocht op correcte wijze worden uitgevoerd
- worden voldaan aan de verplichting daarop rechthebbend verkeer voor te laten gaan
- tijdig worden gestopt als dit noodzakelijk is.

Als snelheid moet worden verminderd, gebeurt dit in principe in voorgesorteerde positie en vóórdat wordt ingestuurd.

Bochten worden met een gelijkmatige/constante snelheid gereden. In onoverzichtelijke bochten de snelheid pas verhogen als het einde van de bocht te overzien is en de verkeersomstandigheden dit toestaan.

In overige bochten kan halverwege de bocht de snelheid weer zoveel mogelijk en overeenkomstig de geldende maximumsnelheid worden opgevoerd.

Na de bocht snelheid aanpassen aan de omstandigheden.

### Reageren op verkeerslichten en aanwijzingen

Gevolg geven aan de voor de gekozen rijrichting bestemde verkeerslichten en aanwijzingen gegeven door bevoegde ambtenaren en/of personen opvolgen.

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

Aan tekens van verkeersbrigadiers wordt gevolg gegeven.

### Reageren op overige verkeerstekens

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

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

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

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

### ■ Voorsorteerstrook

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

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

Zo wordt bij voorkeur de linkerrijstrook gebruikt als in de rechterrijstrook veel of langzamer rijdend (vracht)verkeer aanwezig is.

Ook wordt de rijstrookkeuze afgestemd op de rijstrook die na het afslaan gevolgd gaat worden.

Een eenmaal gekozen voorsorteerstrook zoveel mogelijk blijven volgen. Dit bevordert een rustig verkeersbeeld.

In een andere rijstrook stilstaande/langzaam rijdende voertuigen mogen rechts worden ingehaald.

Ook rekening houden met tekens die een waarschuwend karakter hebben zoals 'gevaarlijk kruispunt' e.d.

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

## Geven van/reageren op signalen

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

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

Als bij een afbuigende voorrangssituatie het (doorgaande) wegverloop wordt gevolgd, is het wenselijk, ter verduidelijking naar het andere verkeer, richting aan te geven. Bij het niet volgen van de doorgaande weg en als er in feite sprake is van afslaan, eveneens richting aangeven. Dit, afhankelijk van de wegsituatie, zodanig uitvoeren dat voor andere weggebruikers geen onduidelijkheid ontstaat.

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

## **Vertragen, remmen, stoppen**

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

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

Niet zonder noodzaak zodanig remmen dat daardoor gevaar of hinder voor het overige verkeer ontstaat of kan ontstaan. Deze verplichting betekent bijvoorbeeld, dat niet onnodig voorrang verleend moet worden aan niet-voorrangsgerechtigden of dat bij het gele verkeerslicht doorgereden moet worden, als dat teken zo dicht is genaderd dat door stoppen of afremmen gevaar ontstaat of kan ontstaan voor het achteropkomende verkeer. Het afremmen moet op de betreffende verkeerssituatie worden afgestemd. Er moet niet harder en/of langer worden geremd dan noodzakelijk is.



## 3.4 Invoegen - uitvoegen

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

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 zo optimaal mogelijk 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 gebruik van deze gecombineerde invoeg-/uitrijstrook. Het komt bij deze wegconstructie voor dat, komend van een toeleidende weg en rijdend op de gecombineerde invoeg-/uitrijstrook, niet wordt ingevoegd én evenmin wordt uitgevoerd. Er is dan slechts sprake van de weg vervolgen, waarbij men zich echter bewust moet zijn van het bijzondere karakter van dit weggedeelte.

De rijwijze, in het bijzonder het kijkgedrag en de snelheid, daarop afstemmen; vooral op de plaats waar de gecombineerde strook en de doorgaande rijbaan samenkomen.

### Belangen andere weggebruikers

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

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

Tijdens het rijden op de invoeg-/uitrijstrook niet onnodig verkeer op de doorgaande rijbaan inhalen, zeker als er geen vluchtweg aanwezig is.

Voor een vlotte verkeersafwikkeling kan het inhalen via een gecombineerde invoeg-/uitrijstrook gewenst of noodzakelijk zijn, bijvoorbeeld door de wegstructuur of het verkeersaanbod. Onnodige hinder en/of gevaar dient voorkomen te worden.

## Opmerkingen

Bij het inhalen op invoeg- en uitrijstroken rekening houden met o.a.:

- het wegvallen van de zichthoeken (linkerrijstrook)
- de lengte van de invoeg-/uitrijstrook
- het onderlinge snelheidsverschil
- rijgedrag en positie van andere bestuurders.

Bij het berijden van een gecombineerde invoeg-/uitrijstrook, voor en tijdens het invoegen rekening houden met uitvoegend verkeer. Bij het berijden van een korte gecombineerde invoeg-/uitrijstrook -bijv. de verbinding tussen twee kwadranten van een klaverblad- zo snel mogelijk invoegen. Zo wordt plaatsgemaakt voor bestuurders die willen uitvoegen.

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

## Kijkgedrag

Bij het invoegen en uitvoegen goed opletten.

### ■ Invoegen

Het is belangrijk al in een zo vroeg mogelijk stadium op de toeleidende weg naar de invoegstrook het verkeer op de doorgaande rijbaan te observeren. Zo kan worden vastgesteld of er invoegmogelijkheden zijn.

Tijdens het rijden op de invoegstrook (al dan niet gecombineerd met een uitrijstrook) regelmatig de situatie (schuin) achter de motorfiets observeren, door in de spiegels te kijken.

Juist vóór het oprijden van de doorgaande rijbaan over de linker- of rechterschouder kijken om te controleren of er een voertuig in de 'dode hoek' rijdt.

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

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

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

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

## ■ Uitvoegen

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

Om het verkeer dat eveneens wil uitvoegen te kunnen opmerken wordt:

Bij het naderen van een **rechtsgelegen uitrijstrook** in de spiegels en over de rechterschouder gekeken.

Bij het naderen van een **linksgelegen uitrijstrook** in de spiegels en over de linkerschouder gekeken.

Om zich ervan te overtuigen of de manoeuvre op veilige wijze kan worden uitgevoerd, juist vóór het verlaten van de doorgaande rijbaan nogmaals kijken zoals hierboven vermeld.

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



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

### Voor laten gaan

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

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

In die situatie is dan ook het uitgangspunt dat invoegende bestuurders uitvoegende bestuurders voor laten gaan. Zo kan het verkeer op de doorgaande rijbaan ongehinderd zijn weg vervolgen. Bij een gecombineerde invoeg-/uitrijstrook zijn de onderlinge snelheidsverschillen vaak aanzienlijk. Rekening houden met elkaar en het anticiperen spelen dan een nog grotere rol dan anders.

### Plaats op de weg/plaats van handeling

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

#### ■ Invoegen

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

Op de invoegstrook rechts van het midden of in het midden rijden. Vanaf 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 voorkomen.

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

## ■ Uitvoegen

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

Het vanaf de doorgaande rijbaan de uitrijstrook oprijden, gebeurt in een vloeiende lijn. Op de doorgaande rijbaan wordt niet voorgesorteerd

Te dicht uitvoegen achter een ander voertuig, dat zich op de uitrijstrook bevindt, dient te worden voorkomen.

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

Op de uitvoegstrook rechts van het midden of in het midden rijden.

Alvorens uit te voegen: tijdig (circa 600m van tevoren) de rijstrook gaan berijden die grenst aan de uitrijstrook. Vanuit die positie, na uitvoering van de voorbereidende handelingen (kijken en richting aangeven), de uitrijstrook oprijden.

Het kan voorkomen dat bij een gecombineerde invoeg-/uitrijstrook uitvoegen aan het begin van die strook niet mogelijk is, in verband met verkeer op die strook. In dat geval mag bij een strook van grotere lengte op de doorgaande rijbaan worden doorgereden. Echter alleen als er elders op die strook wel een mogelijkheid is tot uitvoegen. Voorkomen moet worden dat op de doorgaande rijbaan wordt gestopt.

Een uitrijstrook kan bestaan uit twee naast elkaar gelegen rijstroken. Het gebruik van de linkerrijstrook is afhankelijk van de richting die gevolgd gaat worden en de intensiteit van het verkeer.

### **(Volg)afstand houden**

**Bij het invoegen en uitvoegen voldoende afstand houden.**

Vooraf op een gecombineerde invoeg-/uitrijstrook afstand houden zodat 'weven' mogelijk wordt. Juist in deze situatie, waarbij vaak sprake is van sterke snelheidsvermindering, is afstand houden erg belangrijk.

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

## Snelheid

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

De snelheid waarmee op de doorgaande rijbaan gereden wordt, aanhouden tot op de uitrijstrook. Op de uitrijstrook de snelheid verder aanpassen.

### ■ Invoegen

De snelheid op de invoegstrook afstemmen op die van voorliggers. De eerste invoegmogelijkheid kan worden benut als de snelheid voldoende is aangepast aan het verkeer op de doorgaande rijbaan. Bij langzaam rijdend fileverkeer de snelheid zodanig regelen dat niet op de invoegstrook gestopt hoeft te worden.

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

Wanneer vanaf de invoegstrook de doorgaande rijbaan van een auto(snel)weg wordt opgereden op het moment dat geen of nagenoeg geen andere bestuurders naderen, dient de snelheid zoveel mogelijk te zijn afgestemd op die welke gebruikelijk is op die weg. Als bij het berijden van de gecombineerde invoeg-/uitrijstrook niet wordt ingevoegd, rekening houden met verkeer dat vanaf de doorgaande rijbaan wil uitvoegen door de snelheid daarop af te stemmen.

### ■ Uitvoegen

Snelheidsvermindering op de doorgaande rijbaan is alleen toegestaan als:

- de uitrijstrook onvoldoende gelegenheid biedt tot snelheid minderen
- andere omstandigheden eisen de snelheid aan te passen.

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

Bij een gecombineerde invoeg-/uitrijstrook de snelheid tevens aanpassen aan de totale situatie. De lengte van deze strook en het verkeersaanbod zijn hierbij medebepalend.

## Geven van/reageren op signalen

Tijdig voordat vanaf de invoegstrook de doorgaande rijbaan wordt opgereden, een teken met de richtingaanwijzer geven. Rijdend op de rijstrook om uit te voegen, tijdig (circa 300 meter van tevoren) richting aangeven.

### ■ Invoegen

Het richting aangeven mag nimmer gebruikt worden als dwangmiddel.

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

Het richting aangeven beëindigen zodra met de motorfiets de blokmarkering overschreden is.

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

Rijdend op een invoegstrook, letten op achteropkomende bestuurders op de doorgaande rijbaan. Als een bestuurder uitwijkt waardoor de gelegenheid ontstaat om in te voegen, kan daarop worden gereageerd.

Met name bij gecombineerde invoeg-/uitrijstroken letten op tekens van uitvoegende bestuurders om juist te kunnen reageren.

### ■ 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**

Als de omstandigheden dit eisen, tijdig afremmen en zonodig stoppen. Niet zonder noodzaak zodanig remmen dat daarvoor gevaar of hinder voor het overige verkeer ontstaat of kan ontstaan.

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

## 3.5 Inhalen - zijdelings verplaatsen

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

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

Onder obstakels worden o.a. verstaan:

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

Inhalen / voorbijgaan is een handeling die bijzondere aandacht verdient omdat wordt afgeweken van de basisregel om zoveel mogelijk rechts te houden. Het kan zowel naar links als rechts plaatsvinden.

Het acceleratievermogen en de omvang van een motorfiets zorgen ervoor dat inhalen bij motorrijders meer voorkomt dan bij automobilisten. Motorrijders kunnen obstakels ook gemakkelijker voorbij rijden dan bredere voertuigen.

Men dient zich ervan bewust te zijn dat het verwachtingspatroon van het overige verkeer veelal niet is afgestemd op de mogelijkheden van motorrijders!

Bij het inhalen/voorbijgaan gebruiken motorrijders vaak een ander deel van de rijbaan. Hierdoor worden de mogelijkheden voor het overige verkeer beperkter. Er kan daarbij gemakkelijk hinder of zelfs gevaar ontstaan.

Een inhaalmanoeuvre dient niet langer te duren dan noodzakelijk. De inhalende motorrijder moet zo snel mogelijk de normale plaats op de rijbaan innemen.

Inhalen moet in de totale verkeerssituatie mogelijk en verantwoord zijn.

Belangrijke criteria bij de beoordeling daarvan zijn:

- de wegsituatie: breedte, verharding, toestand wegdek, e.d
- de overzichtelijkheid van de weg
- de zichtbaarheid ten opzichte van de in te halen en tegemoetkomende bestuurder(s)

- het vaststellen van de positie van waaruit de inhaalmanoeuvre daadwerkelijk wordt ingezet
- de beschikbare ruimte in verband met ander verkeer, in het bijzonder het verkeer dat rijdt voor het in te halen voertuig
- de snelheid van de in te halen weggebruiker.

In beginsel wordt links ingehaald. In bepaalde situaties is rechts inhalen toegestaan dan wel vereist.

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

Rijstrook wisselen en zijdelings verplaatsen zijn handelingen die bijzondere aandacht verdienen. Zij kunnen zowel naar links als naar rechts plaatsvinden.

Op rijbanen die niet zijn verdeeld in rijstroken, kan geen sprake zijn van rijstrookwisseling, wel van een zijdelingse verplaatsing. Afhankelijk van de mate waarin een zijdelingse verplaatsing wordt uitgevoerd, kan voor ander verkeer gevaar of hinder ontstaan. Het van rijstrook wisselen en daarbij een plaats innemen waarop een andere bestuurder zich waarschijnlijk heeft voorbereid is niet toegestaan.

## **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 manoeuvre (kunnen) worden betrokken.

### **■ Inhalen**

Bij het inhalen ervoor zorgen dat de andere bestuurders de inhalende motorfiets tijdig kunnen opmerken.

Dit betekent:

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

Na het inhalen niet naar de meest rechts gelegen rijstrook gaan bij het naderen van een invoegstrook waarop zich invoegend verkeer bevindt.

Het van rijstrook wisselen en daarbij een plaats innemen waarop een andere bestuurder zich waarschijnlijk heeft voorbereid is niet toegestaan.

### ■ Inhalen van files

In het RVV 1990 is niet uitdrukkelijk vermeld dat het motorrijders is verboden om een langzaam rijdende of stilstaande file in te halen. Afhankelijk van de situatie, de snelheid die de voertuigen in de file rijden, kan het voor de veiligheid van de motorrijder wenselijk zijn tussen de files door te rijden (zie gedragscode motorrijders).

Stilstaande en stapvoets rijdende files mogen worden ingehaald wanneer de omstandigheden dit toelaten.

Stapvoets rijdende files worden voorbij gereden met een snelheidsverschil van niet meer dan ongeveer 10 km/h.

Op wegen met meerdere rijstroken in één richting mag volgens de gedragscode filerijden voor motorrijders, als de beschikbare ruimte dit toestaat en het overige verkeer daardoor niet wordt gehinderd, tussen de twee meest links gelegen rijstroken door worden gereden. De eigen positie wordt weer ingenomen als de file sneller gaat rijden dan stapvoets.

Bij het inhalen op rijbanen met één rijstrook in elke richting, worden dezelfde weggedeelten gebruikt als onder normale omstandigheden.

Vluchtstroken, doelgroepstroken, verdrijvingsvlakken, redresseerstroken en tekens op het wegdek die dienen ter geleiding van het verkeer, worden niet gebruikt of overschreden.



Bij het inhalen van files extra attent zijn op:

- bestuurders die onverwacht van rijstrook wisselen
- openzwaaiende autoportieren
- het gebruik van waarschuwingslichten is niet toegestaan.

## Kijkgedrag

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

### ■ Inhalen

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

Vlak vóór het verplaatsen nogmaals eventueel achteropkomend verkeer 'controleren' door voor:

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

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

Voordat een verplaatsing wordt begonnen om de oorspronkelijke plaats op de rijbaan te gaan innemen, éérst als volgt kijken:

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

Over de schouder kijken is alleen bedoeld om de 'dode hoek' naast het voertuig te controleren.

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

Bij het inhalen en voorbij gaan o.a. letten op eventuele andere motorrijders die tegelijkertijd inhalen of het obstakel voorbij rijden.

### ■ Voorbijgaan

Bij het voorbijgaan van een obstakel op een zódanig moment kijken dat, wanneer niet voldoende naar links kan worden uitgeweken, ruim vóór het obstakel kan worden gestopt.

Voordat ná zo'n stop wordt weggereden, kijken of dat kan zonder gevaar of hinder voor anderen.

Dit door naar voren, in de spiegels en over de linkerschouder te kijken.

Als (te) kort achter het obstakel wordt gestopt, vóór het wegrijden ook het verkeer rechts naast de motorfiets 'controleren'.

Wanneer kan worden doorgereden, vlak vóór het naar links uitwijken, in de spiegels en over de linkerschouder kijken. Op deze manier kan eventueel inhalend verkeer worden opgemerkt.

Voordat na het voorbijgaan weer naar rechts wordt gegaan, in de spiegels kijken. In die situaties waarbij er rechts naast het voertuig (brom)fietsverkeer is of kan zijn, eerst over de rechterschouder kijken.

### Voor laten gaan

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

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

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

### Plaats op de weg/plaats van handeling

Vóór, tijdens en na het inhalen, voorbijgaan, wisselen van rijstrook en een belangrijke zijdelingse verplaatsing de juiste plaats op de rijbaan innemen. In bepaalde situaties/omstandigheden wordt niet ingehaald. Inhalen geschiedt links. In bepaalde gevallen is rechts inhalen toegestaan, gewenst of vereist.

#### ■ Inhalen

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

- vóór het inhalen het hiertoe benodigde weggedeelte over voldoende afstand kan worden overzien. Bij het inhalen van ondoorzichtige voertuigen verdient het aanbeveling om vóór het inhalen zódanig rechts te gaan rijden, dat rechts langs het in te halen voertuig gekeken kan worden naar het wegverloop en eventueel ander verkeer.

- bij (grote) ondoorzichtige voertuigen voor aanvang van de manoeuvre een zodanige positie wordt ingenomen, dat men door die bestuurder tijdig kan worden waargenomen
- daarbij, voordat bij de inhaalmanoeuvre zijdelings wordt verplaatst, tenminste de voorgeschreven volgfstand (zoals omschreven bij het rijden op rechte weggedeelten) gehandhaafd blijft
- na het uitwijken nog enige tijd rechtuit wordt gereden voordat de achterzijde van het in te halen voertuig wordt bereikt
- bij het inhalen er een voldoende veilige afstand blijft bestaan tot de ingehaald wordende bestuurder (of voetganger) en het eventuele tegemoetkomende verkeer
- na het inhalen pas naar de eigen rijstrook of weghelft wordt teruggekeerd als de gehele voorkant van het ingehaalde voertuig in de spiegel zichtbaar is. Indien wordt ingehaald met een behoorlijk snelheidsverschil, mag al naar rechts worden gegaan na het passeren van de voorzijde van dat voertuig.

Hoeveel bij het inhalen moet worden uitgeweken is afhankelijk van de situatie.

Als voor het inhalen een volledige rijstrook beschikbaar is, positie kiezen iets links van het midden van die rijstrook.

Als de weg niet verdeeld is in rijstroken een zodanige positie kiezen dat er een veilige afstand blijft bestaan tot de rijbaankant (berm). Kies bij het inhalen de plaats zo, dat nog enige tijd rechtuit kan worden gereden tot de achterzijde van het in te halen voertuig. Ook bij het inhalen van fietsers en bromfietzers zoveel mogelijk uitwijken. Houd bij zijwind extra rekening met het instabiele karakter van deze voertuigen.

De gehele inhaalmanoeuvre in een vloeiende lijn uitvoeren.

Enkele belangrijke punten:

- inhalen vanuit een korte tussenafstand maakt afbreken van de manoeuvre onmogelijk
- het effect van zijwind bij het inhalen van grote vrachtauto's of autobussen kan worden verkleind door, net voor het bereiken van de voorkant van het voertuig, wat gas bij te geven en licht tegen te sturen
- let bij het inhalen van grote voertuigen op het voorwiel. Het verdraaien hiervan maakt een voorgenomen zijdelingse verplaatsing zichtbaar.

- breng tegenliggers niet in verwarring door onnodig lang links te blijven rijden.

Wegsituaties waar voertuigen op meer dan twee wielen niet ingehaald worden zijn:

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

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

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

- in- en uitritten van parkeerplaatsen (bedrijven, toeristische attracties, natuurgebieden)
- links van de rijrichting gelegen parkeerplaatsen op doorgaande wegen buiten de bebouwde kom, waarop auto's stilstaan
- landbouwverkeer dat een in- of uitrit nadert (boerderijen, weilanden, akkers).

In deze situaties dient zeer zorgvuldig te worden afgewogen of het gezien de omstandigheden verantwoord is om in te halen.

## ■ Voorbijgaan

Bij het voorbijgaan geldt:

- uitwijken in vloeiende lijn
- stop, als dit nodig is, op een moment dat in vloeiende lijn verder kan worden gereden
- zodra het obstakel voorbij is gereden, in vloeiende lijn naar rechts gaan.

Bij het voorbijgaan zo veel mogelijk een minimum-tussenruimte van één portierbreedte aanhouden.

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

## Het wisselen van rijstrook of zijdelingse verplaatsen dient vloeiend te gebeuren.

Bij een (verplichte) rijstrookwisseling dient de manoeuvre tijdig te worden uitgevoerd.

In één en dezelfde manoeuvre een zijdelingse verplaatsing uitvoeren over meerdere rijstroken is niet toegestaan. Het dient steeds strook voor strook te geschieden. Op iedere rijstrook dient, alvorens (opnieuw) van strook wordt gewisseld, steeds enige tijd rechtuit te zijn gereden.

Bij meerdere rijstroken naast elkaar voor verkeer in dezelfde richting, in een bocht de gekozen rijstrook blijven volgen.

Na de bocht en nadat enige tijd rechtuit is gereden eventueel van rijstrook wisselen.

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

Als bij het wisselen van rijstrook achter een ander voertuig wordt gereden, zorgen voor voldoende afstand tot dat voertuig.

## Snelheid

Tijdens het inhalen een zodanige snelheid aanhouden dat de duur van de manoeuvre beperkt blijft.

Bij het voorbijgaan van obstakels de snelheid aanpassen aan de situatie.

### ■ Inhalen

Met name op rijbanen met verkeer in beide richtingen kan bij een te traag uitgevoerde inhaalmanoeuvre gevaar ontstaan voor het overige verkeer.

Door deze wijze van rijden wordt namelijk langer dan noodzakelijk gebruik gemaakt van het weggedeelte dat is bestemd voor het tegemoetkomende verkeer.

Ook het onnodig lang in de 'dode hoek' blijven rijden vergroot het gevaar dat de ingehaald wordende bestuurder de motorrijder niet opmerkt.

Ter voorbereiding op de inhaalmanoeuvre, afhankelijk van de situatie, snelheid opvoeren zodra de mogelijkheid tot inhalen bestaat. Daarmee niet wachten tot er van rijstrook is gewisseld of het moment dat de zijdelingse verplaatsing reeds is ingezet. Hierbij steeds voldoende afstand houden tot het in te halen voertuig.

Ook rekening houden met de snelheid waarmee gereden wordt; dit in relatie tot de te bewaren tussenruimte (links en rechts). Dit geldt vooral bij fietsstroken, waarop verkeer aanwezig is. Naarmate de tussenruimte beperkter is, met een lagere snelheid rijden. Dit geldt in het bijzonder ten aanzien van bepaalde categorieën weggebruikers.

Voertuigen op twee wielen, zeker wanneer deze bereden worden door o.a. bejaarden, kinderen en minder validen, zijn minder stabiel. Bij het inhalen van deze bestuurders is, afhankelijk van de beschikbare tussenruimte, een aangepaste snelheid noodzakelijk. Bestuurders van landbouwtractoren en andere motorvoertuigen met beperkte snelheid hebben vaak slecht zicht op het weggedeelte vlak naast en achter het voertuig en kunnen breder en langer zijn dan normaal. Ook hier is het noodzakelijk de snelheid aan de omstandigheden aan te passen.

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

### ■ Voorbijgaan

Bij het voorbij rijden van obstakels is het vaak lastig de situatie achter het obstakel te beoordelen. Hierbij zijn de volgende aspecten van belang:

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

### ■ Rijstrook wisselen

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

## Reageren op overige verkeerstekens

### Niet inhalen als dat verboden is door verkeerstekens.

Houd hierbij ook rekening met tekens op borden, zoals bij voetgangersoversteekplaatsen, gevaarlijke kruispunten en bochten. Ook de op het wegdek aangebrachte verkeerstekens respecteren.

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

**Niet van rijstrook wisselen indien dit verboden is door verkeers-tekens.**

Hierbij ook rekening houden met andere tekens zoals een vooraan-  
duiding van een wegversmalling.

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

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

**De situatie ter plaatse is bepalend of een zijdelingse verplaatsing belangrijk is.**

#### **■ Inhalen**

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

'Tijdig' betekent hier: op een zodanig tijdstip dat nog rechtuit wordt gereden en ander verkeer in een vroeg stadium geïnformeerd wordt over de inhaalmanoeuvre. Direct na het richting aangeven, beginnen met het inhalen.

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

#### **■ Voorbijgaan**

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

Na het voorbijgaan, voordat wordt teruggedaan naar de juiste plaats op de rijbaan, richting aangeven.

Zowel bij inhalen als bij voorbijgaan wordt het richting aangeven beëindigd als de zijdelingse verplaatsing is voltooid.

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

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

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

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

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

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

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

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





## 3.6 Gedrag nabij en op bijzondere weggedeelten

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

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

In deze procedure worden als bijzondere weggedeelten omschreven:

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

### Inrit - uitrit

Het berijden van een in- / uitrit geldt als een bijzondere manoeuvre, waarbij het overige verkeer moet worden voorge-  
laten.

Bij deze manoeuvre kan men geconfronteerd worden met:

- verkeer dat van links of rechts nadert (dus ook voetgangers)
- tegemoetkomend, zich links of rechts naast de motorfiets bevindend, of achteropkomend verkeer
- verkeer dat de uitrit wil inrijden
- verkeer dat de inrit wil uitrijden

Als wordt weggereden- of een situatie wordt in gereden die op een inrit of uitrit lijkt, dan handelen zoals bij een inrit of uitrit.

#### Belangen andere weggebruikers

Het overige verkeer niet hinderen.

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

De wegrijdende motorrijder kan ook worden geconfronteerd met een bestuurder die de uitrit wil inrijden. Voor beide geldt de wettelijke verplichting om elkaar voor te laten gaan. In deze situatie naar omstandigheden handelen.

### **Kijkgedrag**

Goed letten op van links, rechts en tegemoetkomend verkeer en weggebruikers dicht achter of naast de motorfiets.

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 motorrijder kan worden geconfronteerd met bestuurders die de inrit willen inrijden. Voor beide bestuurders geldt dan de wettelijke verplichting om elkaar voor te laten gaan. In deze situatie verdient het de voorkeur de uitrijdende bestuurder voor te laten gaan. Dit bevordert de doorstroming en zal het inrijden vergemakkelijken.

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

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

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

#### **Uitrit**

Ongeacht de wegsituatie c.q. de ligging van de uitrit ten opzichte van de doorgaande weg, bij het naar rechts gaan de bocht zó maken, dat in één vloeiende beweging de juiste plaats op de rijbaan wordt ingenomen.

Bij het naar links gaan de bocht zó ruim nemen dat in één vloeiende beweging de juiste plaats op de rijbaan wordt ingenomen op de rechterweghelft.

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

## ■ Inrit

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

### Snelheid

Het berijden van een inrit of uitrit gebeurt met een veilige en aangepaste snelheid.

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

### Geven van/reageren op signalen

Als naar links of rechts de weg wordt opgereden, richting aangeven alvorens de uitrit te verlaten

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

## Erf

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

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

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

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

Bij de ingangen wordt bord G5 geplaatst. Uitgangen zijn aangeduid met bord G6.

Er zijn ook situaties waarbij de uitgang van een erf op enige afstand van de doorgaande weg is gelegen. De aansluiting op die doorgaande weg heeft dan het karakter van een kruispunt.

### **Belangen andere weggebruikers**

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

Zo laat de bestuurder ten opzichte van andere gebruikers door zijn rijgedrag blijken, rekening met hen te willen houden. Op elke plaats in het erf kan de motorrijder met die andere gebruikers, variërend van wandelende ouderen tot spelende kinderen, worden geconfronteerd. Zij mogen immers van de hele weg gebruik maken.

### **Kijkgedrag**

**Binnen een erf voortdurend goed opletten.**

Belangrijk is het gezichtsveld zo breed en ver mogelijk te houden. Alleen dán is het mogelijk om, bijvoorbeeld in geval van een plotseling overstekend kind, op de juiste wijze te reageren.

Bij:

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

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

### **Vorrang/voor laten gaan**

**De daarop rechthebbende weggebruikers voorrang verlenen of voor laten gaan.**

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

Stop zodanig dat, bij voorrang verlenen of voor te laten gaan, andere weggebruikers (ongehinderd) hun weg kunnen vervolgen.

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

Zoveel mogelijk rechts rijden.

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

## **Snelheid**

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

Daardoor is veilig en aan het voetgangersverkeer aangepast rijgedrag mogelijk.

Alhoewel voetgangers de normale voortgang van motorvoertuigen niet mogen belemmeren, krijgen zij alleen wanneer bestuurders erg langzaam rijden, de gelegenheid goed op die voertuigen te reageren.

Door stapvoets te rijden heeft de motorrijder de mogelijkheid om op juiste wijze te reageren op datgene waarmee hij wordt geconfronteerd.

## **Reageren op overige verkeerstekens**

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

Bij het binnenrijden van een erf wordt bord G5 gepasseerd. Het is van belang dat motorrijders zich realiseren dat zij een bijzonder weggedeelte binnen rijden. Het rijgedrag zal hier dan ook voortdurend op moeten worden aangepast.

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

Op dezelfde wijze signalen geven als buiten het erf.

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

## **Vertragen, remmen, stoppen**

Indien nodig tijdig afremmen en/of stoppen

# Overweg

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

Bij overwegen kunnen bakens zijn geplaatst. Met behulp van het aantal op die bakens voorkomende- diagonale strepen kan de afstand (per streep ongeveer 80 meter) tot die overweg worden bepaald.

## Belangen andere weggebruikers

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

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

Dit geldt in het bijzonder bij aanwezigheid van ander verkeer of op een overweg van bijzondere aard of inrichting (smal, onbeveiligd). Bij het naderen van een overweg, vooral in minder overzichtelijke situaties, rekening houden met een gesloten overgang en een stilstaande file.

## Kijkgedrag

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

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

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

## 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.

## Snelheid

Een overweg met aangepaste snelheid naderen en oprijden.

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

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

## Reageren op verkeerslichten en aanwijzingen

Gevolg geven aan de voor de gekozen rijrichting bestemde verkeerslichten.

Het teken van de begeleider van een spoorvoertuig opvolgen.  
Wit knipperlicht betekent: er nadert geen trein. Rood knipperlicht betekent: stop.

Bij automatische halve overwegbomen (AHOB) gaat het rode licht pas uit nadat de bomen geheel omhoog zijn gebracht. Pas dan mag worden opgereden. In andere situaties mag een overweg pas worden opgereden wanneer het rode licht gedoofd is.  
Een geel knipperlicht (eventueel met pijl) duidt op een gevaarlijk punt. Voorzichtigheid is dan geboden.

Het stopteken van een begeleider kan worden gegeven met een bord, rode vlag of rode lamp.

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

## Reageren op overige verkeerstekens

Gevolg geven aan tekens die een gebod of verbod inhouden.

Ook rekening houden met verkeerstekens die een waarschuwend karakter hebben.

Elke bewaakte overweg is voorzien van een belsignaal. Bij atmosferische storingen, dichte mist e.d. wordt de bestuurder via dat belsignaal extra geattendeerd op de aanwezigheid van een overweg dat er een trein nadert.



Tijdig op het belsegnaal reageren betekent dat op rustige wijze kan worden afgeremd. Ook in minder overzichtelijke situaties kan de naderende bestuurder via een belsegnaal voor een overweg worden gewaarschuwd.

### Geven van/reageren op signalen

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

### Vertragen, remmen, stoppen

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

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

Bij het afremmen moet een motorrijder zich bewust zijn van het bijzondere karakter van een overweg.

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

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

## Voetgangersoversteekplaats

**Een voetgangersoversteekplaats wordt voorzichtig genaderd en bereden.**

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

De voetgangersoversteekplaats, die uit zogenaamde 'zebra-markeringen' bestaat, wordt aangeduid door bord L2, vaak vooraf gegaan door bord J22.

Er zijn ook oversteekplaatsen die niet zijn uitgevoerd als voetgangersoversteekplaats. Deze plaatsen zijn gemarkeerd door kanalisatiestrepen en al dan niet voorzien van verkeerslichten. De motorrijder moet zijn weggedrag ook op deze situatie afstemmen.

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

Als de voetganger of bestuurder van een gehandicaptenvoertuig bij het oversteken gebruik maakt van een oversteekplaats waar een geel knipperlicht in werking is, moet deze naderende weggebruikers ongehinderd voor laten gaan. Motorrijders moeten er rekening mee houden dat de overstekende voetganger of bestuurder van een gehandicaptenvoertuig ervan uitgaat bescherming te genieten.

### **Belangen andere weggebruikers**

#### **Een voetgangersoversteekplaats voorzichtig naderen.**

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

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

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

### **Kijkgedrag**

#### **Bij de nadering goed opletten.**

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

Let goed op voetgangers en bestuurders van een gehandicaptenvoertuig die zich op korte afstand van de voetgangersoversteekplaats bevinden. Uit hun gedrag en manier van kijken, kan veelal worden afgeleid of zij van plan zijn 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 deze twee groepen wordt in ieder geval bedoeld: zij die staan te wachten om te kunnen oversteken.

## Snelheid

Een voetgangersoversteekplaats wordt met matige snelheid genaderd.

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

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

## Reageren op verkeerslichten en aanwijzingen

Gevolg geven aan verkeerslichten bij voetgangers- en andere oversteekplaatsen.

Het stopteken van een verkeersbrigadier opvolgen.

Bij (voetgangers)oversteekplaatsen kunnen twee- of driekleurige verkeerslichten zijn geplaatst.

Tweekleurige verkeerslichten (geel/rood) zijn veelal geplaatst bij oversteekplaatsen die slechts incidenteel door voetgangers worden gebruikt.

## Vertragen, remmen, stoppen

Wanneer de omstandigheden dit eisen, tijdig afremmen en zonodig stoppen.

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

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

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

## Tram-/bushalte

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

De halteplaats is aangeduid met bord L3 (tram-/bushalte). Een tram-/bushalte kan zowel rechts langs de rijbaan als langs een verkeersheuvel liggen. In dat laatste geval moeten de in- of uitstappende passagiers de rijbaan oversteken om van of naar het voetpad of tram/bus te gaan. Vaak is het gehaaste gedrag van passagiers de oorzaak van gevaarlijke situaties.

### Belangen andere weggebruikers

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

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

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

### Kijkgedrag

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

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

Als bij een halteplaats een tram, bus of ander voertuig stilstaat, letten op in-/uitstappende passagiers. Door allerlei oorzaken is hun aandacht vaak op andere zaken gericht dan het verkeer. Dit en andere factoren, zoals gehaast gedrag e.d., kan tot gevaarlijke situaties leiden.

Ook bedacht zijn op het wegrijden van tram of bus.  
Met gebruikmaking van de spiegels het achteropkomend verkeer observeren.

### **Voor laten gaan**

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

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

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

De bestuurder van de bus moet de gelegenheid krijgen om te kunnen wegrijden. Houd hierbij rekening met de omvang van de bus en de voor dit voertuig benodigde ruimte.

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

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

### **Snelheid**

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

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

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

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

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

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

**Als de omstandigheden dit eisen, tijdig afremmen en zonodig stoppen.**

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

Zo wordt tevens het achteropkomend verkeer op tijd geïnformeerd.

# Rotonde

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

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

Op een rotonde zijn tegenliggers in theorie uitgesloten.

Op pleinen 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 reconstrueert de wegbeheerder veel kruispunten tot minirotondes. Dit uit snelheidsbeperkend oogpunt, waardoor de veiligheid ter plaatse wordt vergroot.

Op rotodes is de inrichting afwijkend. Juist dát aspect maakt van een rotonde een bijzonder weggedeelte.

## Belangen andere weggebruikers

Geen gevaar of meer dan noodzakelijke hinder voor andere weggebruikers veroorzaken

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

## Kijkgedrag

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

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

## ■ Naderen

Bij nadering van een rotonde in een zo vroeg mogelijk stadium vaststellen:

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

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

## ■ Oprijden

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

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

## ■ Op de rotonde

Bij het verplaatsen naar een andere rijstrook goed kijken of hierbij andere bestuurders niet gehinderd worden.

Vooral in die situaties is het belangrijk dat het weggedeelte achter en naast de motorfiets wordt gecontroleerd. Door in de spiegels en over de rechterschouder te kijken, kan men zien of men op dat moment niet rechts wordt ingehaald.

## ■ Bij het verlaten

Het eventuele verkeer rechts naast de motorfiets observeren door in de spiegels en óver de rechterschouder te kijken. Extra aandacht is vereist voor fietsstroken, (eventueel vrijliggende) fietspaden en voetpaden.

## Voorrang/voor laten gaan

Voor het oprijden van en bij het rijden op een rotonde, moet aan de wettelijke voorrangverplichting worden 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 te volgen rijrichting en de verkeersintensiteit zijn bepalend voor de te volgen rijstrook of de plaats op de rijbaan.

Alleen zo kan een optimale verkeersafwikkeling worden gerealiseerd. Zoveel mogelijk wordt in het midden van de rijstrook gereden, waarbij het rijden over pijlen en andere ongerechtigheden op het wegdek wordt vermeden.

### ■ Op een rotonde met drie rijstroken

die, evenals de toeleidende weg, niet zijn voorzien van pijlen;

#### **Bij het kwart ronden**

- tijdig op de toeleidende weg de rechterrijstrook gaan berijden
- bij nadering van de rotonde de handelingen verrichten die vóór het afslaan naar rechts moeten worden uitgevoerd
- vanuit deze positie de rotonde oprijden, volgen en verlaten.

#### **Bij het half ronden**

- tijdig op de toeleidende weg bij voorkeur de middenstrook gaan berijden
- vanuit die positie de rotonde oprijden en de middenstrook aan blijven houden
- zodra de afslag van het kwart ronden is gepasseerd, overgaan naar de rechterrijstrook en de handelingen verrichten die vóór het afslaan naar rechts moeten worden uitgevoerd
- de rotonde verlaten.

#### **Bij het driekwart ronden**

- tijdig op de toeleidende weg bij voorkeur de linkerstrook gaan berijden
- vanuit die positie de rotonde oprijden
- op de rotonde de linkerrijstrook berijden



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

### **Bij het geheel ronden**

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

### **■ Op een rotonde met twee rijstroken**

Hier is de procedure gelijk aan die op een rotonde met drie rijstroken, met dien verstande dat:

- bij kwart en half ronden, voor middenrijstrook rechterrijstrook gelezen moet worden
- bij driekwart ronden de linkerrijstrook bereden wordt, tot de afslag voor het half ronden is gepasseerd
- bij geheel ronden de linkerrijstrook bereden wordt, tot de afslag voor driekwart ronden is gepasseerd.

In de volgende verkeerssituaties:

- asymmetrische rotondes
- rotondes zonder rijstroken
- rotondes met verkeerslichten en rijstroken voorzien van pijlen
- en bij intensief verkeer,

de rijwijze aanpassen en de richtlijnen zoveel mogelijk volgen.

Wissel in een vloeiende lijn van rijstrook.

## Snelheid

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

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

## Reageren op verkeerslichten en aanwijzingen

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

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

## Reageren op overige verkeerstekens

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

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

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

## Het geven van/reageren op signalen

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

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

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

Bij driekwart ronden van de rotonde, op de toeleidende weg tijdig richting aangeven naar links.

De richtingaanwijzer buiten werking stellen zodra vanuit voorgesorteerde positie de rotonde is opgereden.

Omwille van een betere communicatie met het andere verkeer kan het -afhankelijk van de te volgen rijrichting- zinvol zijn de richting-aanwijzer langer in werking te laten (minirotondes).

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

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

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

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

Steeds afremmen op een aan de situatie aangepaste wijze.

## 3.7 Bijzondere manoeuvres

De bijzondere manoeuvres uitgevoerd, tijdens het deelnemen aan het verkeer, worden ingevolge het RVV 1990 als bijzondere manoeuvre aangemerkt.

Bij de uitvoering ervan wordt het overige verkeer voor gelaten.

Het op veilige en juiste wijze beheersen van de motorfiets in bediening, stuurgedrag en bewaren van balans, is belangrijk om een bijzondere manoeuvre in het verkeer te kunnen uitvoeren.

De Rijprocedure A kent 2 soorten bijzondere manoeuvres;

- Productieve bijzondere manoeuvres
- Reproductieve bijzondere manoeuvres.

De productieve bijzondere manoeuvres zijn:

- Omkeeropdracht (doormiddel van een halve draai)
- Parkeeropdracht (lopend achteruit parkeren in een vak)
- Wegrijden uit een parkeervak
- Stapvoets rijden.

De reproductieve bijzondere manoeuvres zijn:

- Op- en afstappen
- Voorbereidings- en controlehandelingen
- Hellingproef.

Productieve bijzondere manoeuvres ontstaan door een motorrijder alleen een bedoelingsopdracht te geven. Hij moet dan een beroep doen op zijn creativiteit, inzicht en probleemoplossend vermogen. Hij heeft strategieën en handelingsanalyses 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 veiligheid, vlotheid en milieubewust gedrag.

Bij de keuze en uitvoering van de manoeuvre is het belangrijk om nog verder vooruit te plannen om alle risico's te kunnen afwegen. Het 'opnieuw' aan het verkeer gaan deelnemen mag niet (onnodig) bemoeilijkt worden door de voorafgaande bijzondere manoeuvre.

# Uitvoering productieve bijzondere manoeuvres

## ■ Algemeen

De uitgangspunten zoals in deze Rijprocedure A zijn verwoord blijven onverminderd van kracht. De bijzondere manoeuvres worden in principe uitgevoerd in de straat waar de opdracht wordt gegeven.

## ■ Uitvoering

De motorrijder krijgt alleen een bedoelingsopdracht en is zelf verantwoordelijk voor een veilige, vlotte en milieubewuste uitvoering van de bijzondere manoeuvre. Zo zal hij zelf zijn keus vooraf moeten toetsen op effecten aan de hiervoor genoemde zaken. Gedacht kan worden aan een plaats met voldoende gelegenheid en goed zicht op het overige verkeer 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 de motorrijder de manoeuvre kan uitvoeren door direct door te rijden of waarbij hij de motor direct kan uitschakelen. Zo wordt de omgeving niet onnodig belast met motorlawaai.

## ■ Wijze van uitvoeren

**De juiste balans en juist stuurgedrag alsmede een juiste bediening van de koppeling, gastoevoer, het schakelmechanisme en de remmen moet worden uitgevoerd zoals omschreven in hoofdstuk 1; Bediening en beheersing.**

## Omkeeropdracht (halve draai)

De motorrijder krijgt al rijdende in een straat de opdracht dat hij de weg in tegenovergestelde richting moet gaan volgen. Hij kiest een veilige plaats met voldoende ruimte om te kunnen omkeren en keert door middel van een halve draai. Hij mag de verrichting stapvoets rijdend beginnen zonder eerst te stoppen of door eerst te stoppen en vervolgens uit stilstand direct om te keren. Hij mag de omkeeropdracht linksom of rechtsom demonstreren. Als de motorrijder is gekeerd, stelt hij de examinerator in de gelegenheid zich zo snel mogelijk achter hem te voegen door zijn snelheid aan te passen of te stoppen.

### ■ Wijze van uitvoering (beheersing voertuig)

- De motorrijder voert de omkeeropdracht in één vloeiende beweging uit met een licht trekkende motor
- Hij realiseert binnen de gekozen beschikbare ruimte de juiste bochtstraal door zijn motor voldoende af te schuinen
- Hij voert de verrichting met nagenoeg gelijkblijvende snelheid uit. Indien nodig mag hij daarbij gebruik maken van een slippende koppeling onder voorwaarde dat de aandrijflijn voortdurend gespannen blijft

## Parkeeropdracht (lopend achteruit parkeren)

Bij de parkeeropdracht stopt de motorrijder op ongeveer 8 meter voor een nagenoeg haaks op de rijbaan gerealiseerd parkeervak. Hij stap op de juiste wijze af en duwt zijn motor ongeveer 10 meter vooruit voorbij het gekozen parkeervak. Vervolgens duwt hij zijn motor, door middel van een bocht, achteruit het bedoelde parkeervak binnen. Hij plaatst zijn motor op een standaard, haalt zijn motor weer van de standaard en duwt zijn motor vooruit door middel van een bocht, naar rechts de rijbaan op, duwt de motorfiets ongeveer 10 meter en stapt op. Waarna hij opnieuw aan het verkeer deelneemt.

### ■ Wijze van uitvoering (beheersing voertuig)

- De motorrijder loopt, met uitgeschakelde motor, aan de linkerkant van de motorfiets
- Hij duwt de motorfiets vooruit met beide handen aan het stuur
- Hij houdt de voorrem bedienbaar en bedient deze indien nodig gedoseerd
- Hij duwt de motorfiets met tenminste één hand aan het stuur achteruit.

## Wegrijden uit een (parkeer)vak

Hij stopt in het parkeervak zodanig dat, de voorzijde van zijn voorwiel zich tegen de overgang met de rijbaan of als verrichting op een parkeerplaats wordt uitgevoerd, zich tegen het rijbaangedeelte van het parkeerterrein bevindt. Vervolgens neemt hij door middel van een gecontroleerde haakse bocht naar links of rechts, afhankelijk van de opdracht van de examinator, de juiste plaats op de rijbaan in.

### ■ Wijze van uitvoering (beheersing voertuig)

- De motorrijder plaats de motorfiets in een parkeervak nagenoeg haaks op de rijbaan
- Hij verlaat het parkeervak door middel van een haakse bocht naar rechts of links afhankelijk van de opdracht die de examinator geeft
- Hij steunt tijdens stilstand op zijn rechter- of linkervoet
- Bij het wegrijden regelt hij zijn snelheid doormiddel van gedoseerd gasgeven, de koppeling en eventueel de achterrem

## Stapvoets rijden

De motorrijder rijdt stapvoets zoveel mogelijk in een rechte lijn mee met de (meelopende) examinator. Stapvoets. Hij rijdt over een afstand van 20 meter met de snelheid van een voetganger met een licht trekkende motor en nagenoeg constante snelheid. De motorrijder komt tot stilstand voor het door de examinator aangegeven richtpunt.

### ■ Wijze van uitvoering (beheersing voertuig)

- De motorrijder rijdt in een rechte lijn aan
- Hij rijdt met een licht trekkende motor
- Hij houdt over een afstand van 20 meter, in een zoveel mogelijk rechte lijn, de snelheid van een voetganger aan (volgt het tempo van de examinator)
- Hij rijdt met een constante snelheid
- Hij controleert zijn snelheid met behulp van een slippende koppeling en eventueel de voetrem
- Hij houdt tijdens het rijden, zijn voeten op de voetsteunen.

## Belangen andere weggebruikers

Voor en tijdens de uitvoering van een bijzondere manoeuvre moet men zich ervan overtuigen dat deze kan worden uitgevoerd zonder dat het overige verkeer meer dan noodzakelijk wordt gehinderd.

## Kijkgedrag

Voor en tijdens het uitvoeren van een manoeuvre goed opletten.

Effectief kijken wordt bereikt door een juist gebruik van de spiegels en het kijken naar voren en over de schouder. De manier van kijken wordt afgestemd op het soort manoeuvre dat men uitvoert en op de concrete situatie van dat moment.

## Voor laten gaan

Het overige verkeer voor laten gaan.

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

## Plaats op de weg / plaats van handeling

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

Houdt zo veel mogelijk rekening met milieuaspecten en vermijdt het onnodig lang stilstaan met een draaiende motor.

# Reproductieve bijzondere manoeuvres

## Reproductieve bijzondere manoeuvres zoals:

- Voorbereidings en controlehandelingen
- Opstappen en afstappen
- Hellingproef

**worden als bijzondere verrichtingen aangemerkt.**

## Vorbereidings- en controlehandelingen

De voorbereidings- en controlehandelingen worden samen als één bijzondere verrichting aangemerkt. Zij omvatten al die handelingen welke uitgevoerd moeten worden om vast te stellen of de motorfiets in goede staat van onderhoud verkeert en of met de rit kan worden begonnen.



Een veilig en energiebewust gedrag begint bij de planning en voorbereiding van een rit. Als het een rit in of naar een onbekend gebied betreft, is het verstandig dat de motorrijder zich vooraf op de route oriënteert. Hij kan hierbij gebruik maken van een navigatiesysteem, een routekaart, de weersvoorspelling en/of de verkeersinformatie checken.

Voordat een motorrijder de rit begint, voert hij een korte controle uit, waarbij het CBR het gebruik van het instructieboekje aanbeveelt. Enige kennis van de motorfiets is hierbij noodzakelijk. Op het oog kleine mankementen of onvolkomenheden kunnen grote gevolgen hebben voor de veiligheid van de bestuurder en passagier. Ook moet de motorrijder de functie van de diverse controlelampjes en meters op juiste wijze kunnen interpreteren. Het is wenselijk dat het boordgereedschap bij de motor aanwezig is om kleine reparaties snel te kunnen uitvoeren.

Bij de uitvoering van de voorbereidingshandelingen en controlehandelingen gaat het om basiskennis van het voertuig en de vaardigheid in bedienen of aflezen van de diverse (controle-)apparatuur. De voorbereidings- en controlehandelingen worden samen als één bijzondere verrichting aangemerkt.

Met deze verrichting wordt bedoeld: De handelingen die de motorrijder moet uitvoeren om vast te stellen of de motor in goede staat van onderhoud verkeert en of hij met de rit kan beginnen. De examinerator stelt een beperkt aantal vragen over dit onderwerp.

In het kader van veilig en milieubewust gedrag is het noodzakelijk dat de motorrijder bekend is met de functie van de diverse bedieningsorganen (denk aan: voertuigonderdelen, controlelampjes, meters, schakelaars) en de plaats waar deze zich bevinden. Het is belangrijk dat hij voldoende vaardig is in het uitvoeren van die handelingen.

## Controle (BRAVO-A)

De motorrijder controleert de:

**B banden** (profiel, spanning en ventiel)

**R remmen** (remvloeistof, afstelling en technische staat)

**A aandrijving** (ketting/tandriem)

**V verlichting** (werking)

**O olie** (niveau)

-

**A algemene zaken** (accu, vering, koeling, bedieningsorganen).

### ■ Wijze van uitvoering

Vorbereidings- en controlehandelingen (BRAVO-A)

#### De motorrijder controleert van de banden:

- het profiel van de hoofdgroeven. Dit moet over de gehele omtrek van het loopvlak tenminste één millimeter bedragen. Als de profilering minder dan twee millimeter is, bestaat het gevaar dat de waterafvoer in het gedrang komt. Het is aan te bevelen een band met een profieldiepte van minder dan twee millimeter te vervangen. De profilering van een band zorgt primair voor de waterafvoer en draagt mede zorg voor de rechtuit-stabiliteit en de stuureigenschappen
- de profilering op steentjes, metalen deeltjes enz. en verwijdert deze zonodig
- op scheuren of barsten in de band
- het slijtagepatroon: dit moet regelmatig zijn. Een onregelmatig slijtagepatroon kan wijzen op onbalans, versleten schokdempers of slecht werkende remmen.
- de banden. Als de banden nieuw zijn, moet de motorrijder hiermee rekening houden. Nieuwe banden zijn voorzien van een laag met een zekere gladheid en kunnen de eerste tijd niet tot het uiterste worden belast, omdat het contact band-wegdek nog niet optimaal is.

#### Wat de motorrijder moet weten over bandenspanning:

- een juiste bandenspanning is van essentieel belang voor de rijeigenschappen en wegligging van de motor
- een te lage bandenspanning heeft een nadelige invloed op de wegligging en versnelt de slijtage. Bovendien neemt, door een verhoogde rolweerstand, het brandstofverbruik toe.
- een iets hogere bandenspanning dan voorgeschreven verbetert de rijeigenschappen en is niet gevaarlijk, hooguit wat minder comfortabel.

- de bandenspanning moet gecontroleerd worden wanneer de banden koud zijn
- bij het vervoer van een duopassagier en/of van veel bagage en bij het langdurig rijden met hoge snelheid, moet de bandenspanning worden verhoogd. De waarde staat in het instructieboekje of op een sticker op het spatbord of de achterspoel.
- bij controle van de bandenspanning moet de motorrijder ook het ventiel nakijken. Hierbij moet hij erop letten of het ventiel nog recht staat en het borgmoertje ‘vastzit’
- belangrijk is de aanwezigheid van de zogenaamde ‘stofdop’. Deze dop gaat vervuiling van het ventiel tegen en vermindert daarmee het risico van een langzaam leeglopende band. Bovendien kan bij hoge snelheden het ventiel worden open gedrukt als het stofdopje ontbreekt; waardoor lucht ontsnapt. Stalen stofdopjes zijn betrouwbaarder dan kunststof exemplaren.

### **Wat de motorrijder moet weten over de remmen:**

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

### **Wat de motorrijder moet weten over aandrijving (ketting/tandriem):**

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

### **De motorrijder moet de verlichting kunnen aanwijzen, bedienen en (zelfstandig) controleren:**

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

### **Wat de motorrijder moet weten over de olie:**

- als de motor onvoldoende met olie is gevuld, kan deze vastlopen. Daardoor ontstaat een zeer gevaarlijke situatie.
- in het algemeen moet het oliepeil gecontroleerd worden bij een 'koude motor' of bij een warme motor die tenminste enkele minuten geleden is uitgezet. Er zijn echter motoren waarbij het oliepeil gecontroleerd moet worden nádat de motor even heeft gedraaid (Dry-Sump smering). Bij het peilen van het olieniveau moet de motor conform het instructieboekje zijn geplaatst.
- het oliepeil wordt gecontroleerd met een peilstok. Ook is het mogelijk dat een venstertje aanwezig is, waardoor te zien is of er nog voldoende olie in de motor aanwezig is.

- na het bijvullen van olie mag het niveau niet boven ‘maximum’ komen.

### **Wat de motorrijder in het algemeen moet weten over de motorfiets:**

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

## **Op- en afstappen**

### **■ Korte omschrijving**

Bij het op- en afstappen houdt de motorrijder zijn motorfiets in evenwicht en zorgt ervoor dat er geen gevaar, hinder of schade kan ontstaan.

Het op- en afstappen maakt wordt beoordeeld bij het examen verkeersdeelneming. De motorrijder respecteert bij deze verrichting de belangen van andere weggebruikers.

### **■ Wijze van uitvoering (beheersing voertuig)**

Bij het op- en afstappen knijpt de motorrijder de voorrem in.

## **Belangen andere weggebruikers**

Pas op- of afstappen als er geen gevaar of hinder voor andere weggebruikers ontstaat of kan ontstaan.

Als de motorrijder de motorfiets parkeert of in de nabijheid staat van andere voertuigen, stapt hij op en/of af met extra voorzichtigheid.

## Kijkgedrag

Bij het op- en afstappen moet de motorrijder goed opletten. Vóór het opstappen kijkt hij of hij kan opstappen zonder andere weggebruikers te hinderen. Bij het parkeren kijkt de motorrijder, vóór het afstappen, in de spiegels en over de schouder(s).

## Hellingproef

De motorrijder demonstreert dat hij op juiste wijze zijn motorfiets op een helling tot stilstand kan brengen en weer weg kan rijden, zonder daarbij de balans te verliezen.

Het is de bedoeling dat de motorfiets niet achteruit rolt. De hellingproef in parcours doet zich voor als de motorrijder in een verkeerssituatie met het voertuig op een hellend weggedeelte stopt. De hellingproef kan deel uitmaken van het examen verkeersdeelname.

### ■ Wijze van uitvoering (beheersing motorfiets)

De motorrijder:

- schakelt, net vóór de motor tot stilstand komt, in de eerste versnelling
- houdt de koppelingshendel ingedrukt
- houdt de achterrem ingedrukt- of de voorrem ingeknepen
- voert de gastoevoer (toerental) op en laat daarbij gelijktijdig de koppeling iets opkomen
- houdt gas en koppeling een moment stil als de koppeling aangrijpt en de trekkracht van de motor merkbaar wordt
- laat de achterrem of de voorrem langzaam los
- laat de koppelingshendel verder opkomen onder gelijktijdige verhoging van het toerental
- plaatst de voeten direct na het weggrijden op de steunen.



# Toepassing

Elk onderdeel 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 toepasbaar tijdens 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 de examinerator 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 daarop betrekking hebbende handelingen, met inbegrip van de hoofdstukken 1 en 2, betrokken. 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-, weers- 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 centraal of het verantwoord is de motorrijder zelfstandig aan het verkeer te laten deelnemen. De examinerator zal dit nadrukkelijk bij zijn eindafweging betrekken.

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

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

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

In de handleiding medewerkers Rijvaardigheid staat nog een aantal uitgangspunten met betrekking tot het CBR-examensysteem, de beoordeling van rijvaardigheid, de administratieve verantwoording, e.d.

In maart 2011 heeft het ministerie van Milieu en Infrastructuur het CBR verzocht het rijexamen voor de categorie A aan te passen. Aanleiding is de invoering van de derde Europese richtlijn per 19 januari 2013.

De invoering van deze richtlijn heeft tot gevolg dat de huidige rijbewijscategorie A opnieuw is gedefinieerd in de categorieën A1, A2 en A. Het examen A1 en A-rechtstreeks zijn tweedelige praktijkexamens bestaande uit een gedeelte voertuigbeheersing en een gedeelte verkeersdeelneming.

Het examen A2 en A-aanvullend zijn ééndelige examens en bestaan enkel uit verkeersdeelname. Bij deze examens wordt de voertuigbeheersing niet alleen tijdens de praktijkrit beoordeeld, maar ook door middel van de door de motorrijder uitgevoerde productieve bijzondere manoeuvres.

De zelfstandigheid van de motorrijder tijdens de verkeersdeelname wordt op het praktijkexamen A-aanvullend getoetst doormiddel van één van de onderstaande methoden:

- het rijden naar een vooraf aangegeven bestemming (object/ oriëntatiepunt)
- het rijden met behulp van een navigatiesysteem
- het rijden naar c.q. volgen van een opgegeven bestemming of route doormiddel van bewegwijzering

Deze methoden zijn bedoeld als middel om te beoordelen of de motorrijder in staat is zelfstandig en op eigen verantwoordelijkheid de juiste, veilige beslissingen te nemen bij het rijden van een route. Door de toevoeging van deze elementen aan het A-aanvullend praktijkexamen wordt in toenemende mate een beroep gedaan op een geautomatiseerd beheersingsniveau van o.a. de voertuigbediening en de voertuigbeheersing van de motorrijder.

'Zelfstandig route rijden' als onderdeel van het praktijkexamen wordt als volgt gedefinieerd:

**'Zelfstandig route rijden' betekent dat iemand zelfstandig veilige en verantwoorde keuzes maakt met betrekking tot de te rijden route, waarbij hij rekening houdt met eisen die de verkeerstaak stelt en met de eigen (bedienings-)vaardigheden om die taak uit te voeren. Op het praktijkexamen heeft zelfstandig route rijden te maken met het creëren van omstandigheden waarin de motorrijder moet laten zien dat hij over de vaardigheden beschikt om over een langere periode zelfstandig veilige en verantwoorde keuzes te maken zonder dat de examiner hem daarbij instructies geeft.**

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

# Toepassing hoofdstuk 1

De onderwerpen: koppeling, schakelmechanisme, gastoevoer 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.

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

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

Fouten bij de bediening van koppeling, schakelmechanisme, gastoevoer en remmen zullen normaliter meerdere malen aan de orde moeten zijn geweest, om als verwijtbaar aangemerkt te kunnen worden. Gelet daarop, zal dergelijk gedrag (meestal) bij meerdere examenonderdelen voorkomen. Veelal zullen technische bedieningsfouten afbreuk doen aan de totale voertuigbeheersing.

## Bediening koppeling

Hierbij geldt dat:

- de vlotheid waarmee de koppelingshendel wordt bediend, afgestemd is op het toerental van de motor en/of de versnelling waarin wordt gereden
- het onnodig, of langer dan noodzakelijk rijden met een geheel of gedeeltelijk ingetrokken koppeling, achterwege moet blijven
- de vingers niet onnodig op de koppelingshendel blijven rusten.

## Bediening schakelmechanisme

Onjuist schakelen is aan de orde indien:

- niet op het juiste moment in een hogere of lagere versnelling wordt geschakeld
- het vroegtijdig verminderen van druk op het schakelpedaal het schakelen onmogelijk maakt
- in een verkeerde versnelling wordt geschakeld.

## Bediening gashoeveer

Hierbij geldt dat:

- een goede bediening van het gashendel, vooral bij het rijden met lage snelheid, noodzakelijk is voor een juiste dosering
- de dosering van het gas mede is afgestemd op de te kiezen of gekozen versnelling en/of het gebruik van de koppeling.

## Bediening remmen

Het betreft hier de technische bediening. Het in bepaalde situaties niet of te laat afremmen, houdt daarmee geen verband. In die gevallen is het onderwerp vertragen, remmen, stoppen (hoofdstuk 3) aan de orde.

Voor wat betreft de bediening van de remmen geldt dat:

- op juiste wijze van het effect van gewichtsverplaatsing gebruik wordt gemaakt
- het gebruik van beide remmen een automatisme behoort te zijn
- de voor- en achterrem in afstemming met elkaar juist gedoseerd worden
- de uit te oefenen remkracht wordt aangepast aan de toestand van het wegdek.

Als de achterrem wordt gebruikt om de motorfiets te beheersen, mag dit niet leiden tot sterk vertragen of onnodig veel gasgeven.

## Bediening verlichting en andere (hulp)apparatuur

Hierbij geldt dat:

- de vereiste verlichting ingeschakeld wordt vóór het weggrijden
- als geen verlichting wordt gevoerd, de (juiste) verlichting wordt aangezet tijdens het rijden als de omstandigheden zodanig veranderen dat verlichting is vereist
- in voorkomende omstandigheden de brandstofkraan (indien aanwezig) naar de reservestand geschakeld wordt.

Belangrijk is dat de motorrijder zijn aandacht bij de besturing van het voertuig houdt. Is dat niet het geval, leidt dit vaak tot ander verwijtbaar gedrag.

## Beheersing van het voertuig

Het onderwerp voertuigbeheersing is essentieel.

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

Onvoldoende voertuigbeheersing is aan de orde bij:

- **bediening**
- **stuurgedrag**
- **balans.**

### ■ Bediening

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

Onvoldoende bediening in relatie tot voertuigbeheersing zal moeten blijken uit een ernstige verstoring van de balans van de motorfiets en/of berijder. Ook kan het zijn dat andere, 'niet' voertuigtechnische handelingen, verkeerd worden uitgevoerd, b.v. indien de motorrijder -door het te laat terugschakelen of koppelen- de bocht bij het afslaan niet vloeiend kan rijden.

Het gaat hierbij niet om enkele, op zichzelf staande incidenten, maar om het structureel ontbreken van de basisvaardigheden op het gebied van de bediening. Dit leidt in relatie tot examenonderdelen tevens tot ander verwijtbaar gedrag.

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

Ingeval van onvoldoende voertuigbeheersing worden, naast het onderwerp beheersing voertuig, tevens de aan de orde geweest zijnde fouten met betrekking tot de technische bediening genoteerd in de PDA. Ook wordt het andere verwijtbare gedrag opgevoerd.

### ■ Stuurgedrag

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

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

Tevens kan het bij de niet stuurvaste motorrijder voorkomen dat de motor tijdens het in de spiegels of over de schouder kijken, dan wel bij de (technische) bediening, uit de koers loopt.

Ingeval van onvoldoende stuurvastheid worden naast voertuigbeheersing tevens de foutief uitgevoerde 'stuurgedragingen' vermeld. Vanwege het structurele karakter dat bij onvoldoende voertuigbeheersing aanwezig is, zal dat gedrag vaak bij meerdere examenonderdelen voorkomen.

## ■ Balans

Met name bij het wegrijden en langzaam rijden kan het onvoldoende bewaren van het evenwicht aan de orde zijn, maar ook tijdens de verkeersdeelname is het bewaren van de balans essentieel.

Onvoldoende balans gaat veelal gepaard met foutief stuurgedrag en/of de bediening van het voertuig.

Het onvoldoende bewaren van de balans wordt genoteerd onder 'voertuigbeheersing'.

Ook hier geldt dat bij het onvoldoende bewaren van de balans, fouten met betrekking tot de technische bediening en ander verwijtbaar gedrag, bij de betreffende onderwerpen worden vermeld.

## Milieubewust rijgedrag

De beoordeling hiervan zal in het eindoordeel meegewogen worden. Als het milieubewuste rijgedrag afwijkt van het meest wenselijke, zal de examinerator aan de hand van het huidige AEX normeringsstelsel deze afwijking wegeen. Deze wordt afgezet 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 hele examen.

Als de motorrijder 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 examen voertuigbeheersing (AVB)

In het examen voertuigbeheersing beoordeelt de examinator de uit te voeren bijzondere verrichtingen. Hiervoor geldt het volgende:

- bij de beoordeling van het examen voertuigbeheersing is het beheersen van de motorfiets in bediening, stuurgedrag en bewaren van balans essentieel
- het op- en afstappen komt op verschillende momenten tijdens zowel het examen voertuigbeheersing als het examen verkeersdeelneming aan de orde. De examinator beoordeelt de verrichting op- en afstappen alleen in het examen verkeersdeelneming.

## Lopend achteruit parkeren in een (parkeer)vak

### ■ Toepassing exameneisen

De motorrijder loopt met de motorfiets over een afstand van ruim tien meter tot voorbij het vak. Hij loopt achteruit in een bocht het vak in. Voorwerken mag, maar het is niet de bedoeling dat de motorrijder recht achteruit het vak in loopt.

Vervolgens op- en weer afbokken, waarbij de examinator de keuze heeft uit de middenbok of de zijstandaard. Vooral het bewaren van het evenwicht staat centraal, evenals het juiste gebruik van de standaard.

## Langzame slalom

### ■ Toepassing exameneisen

Het gaat bij deze oefening vooral om het houden van de balans in combinatie met een juiste bediening. De motorrijder mag vanwege de lage snelheid en het geringe gyroscopisch effect sturen vanuit de heupen of door verdraaiing van het stuur.

Met een juiste mix van gas, voetrem en koppeling regelt hij de snelheid. Het hoeft geen constante snelheid te zijn. Afschuinen is niet vereist vanwege de geringe centrifugaalkrachten.

De motorrijder houdt de voeten tijdens het rijden op de voetsteunen. Het rondnemen van de pylonen en een slippende koppeling zijn essentieel.

## Denkbeeldige acht

### ■ Toepassing exameneisen

Bij deze oefening gaat het om het kunnen en durven afschuiven van de motorfiets in combinatie met een juiste bediening en een goede kijktechniek (stuurgedrag).

De beschikbare ruimte waarin de oefening moet worden uitgevoerd is afgebakend.

Als de ruimte buiten de kegels gebruikt wordt, gaat de examinerator daar genuanceerd mee om. Zeker als de motorrijder de oefening vloeiend en goed afgeschuind uitvoert. Ook betreft de examinerator in voorkomende gevallen de karakteristiek van de motorfiets bij de beoordeling.

De oefening moet met een nagenoeg gelijkblijvende snelheid en een lichttrekkende motorfiets worden uitgevoerd. Het laten slippen van de koppeling is toegestaan mits de aandrijflijn van de motorfiets gespannen blijft. Ontkoppelen wordt echter negatief beoordeeld.

## Halve draai

### ■ Toepassing exameneisen

Essentieel is dat de motorrijder met een nagenoeg gelijkblijvende snelheid en een lichttrekkende motorfiets de oefening uitvoert. Het laten slippen van de koppeling is toegestaan mits de aandrijflijn van de motorfiets gespannen blijft

Met name het stuurgedrag (kijktechniek) is een belangrijk element van dit onderdeel. De motorrijder moet in een rechte lijn de oefening inrijden en ook weer in een rechte lijn verlaten. De examinerator bepaalt of de draai naar links dan wel naar rechts wordt uitgevoerd.

## Stapvoets rijden

### ■ Toepassing exameneisen

Het gaat bij deze oefening om het bewaren van de balans bij lage snelheid in combinatie met de bediening van gas, koppeling en eventueel voetrem. Een goede zithouding (contact met de motorfiets) en een goede kijktechniek (goed sturen voor het bewaren van de balans in combinatie met het rijden van een rechte lijn) zijn van belang. Essentieel is dat de motorrijder de oefening met een lichttrekkende motorfiets uitvoert.



Met stapvoets rijden wordt bedoeld: een snelheid waarbij normaal wordt doorgestapt. Belangrijk hierbij is dat de examiner naast of net vóór de bestuurder loopt.

## Wegrijden uit (parkeer)vak

### ■ Toepassing exameneisen

Belangrijk is de aanvangspositie van de motorrijder: het voorwiel staat tegen de denkbeeldige rijbaan. Hierna geeft de examiner de richting pas aan. De motorrijder heeft nu de keus welke voet hij aan de grond zet. Het hierna gecontroleerd haaks wegrijden binnen de gemarkeerde rijbaan is essentieel bij deze oefening.

## Uitwijk oefening

### ■ Toepassing exameneisen

Het is belangrijk dat de motorrijder de motorfiets kan afschuinen en kantelen in combinatie met een juiste bediening en kijktechniek. Hij moet een constante snelheid van vijftig kilometer per uur aanhouden tot aan het eerste poortje.

Hierna mag hij het gas dichtdraaien. Hij mag de remmen niet gebruiken tot aan de laatste pylon. Essentieel bij deze oefening is dat de motorrijder de snelheid tot aan het eerste poortje vasthoudt en na het ontwijken van het (denkbeeldige) obstakel de laatste pylon aan de rechterzijde voorbij gaat.

## Snelle slalom

### ■ Toepassing exameneisen

Het gaat bij deze verrichting vooral om het kunnen en durven afschuinen en kantelen van de motorfiets in een regelmatige cadans. Dit in combinatie met het zelfstandig doseren van het gas en het regelen van de snelheid. Het gebruik van de voetrem bij deze oefening verdient niet de voorkeur maar wordt bij kort en gedoseerd gebruik niet negatief beoordeeld. De essentie van deze oefening is de bochtentechniek waarbij veel elementen van de beheersing van het voertuig aan de orde zijn (denk aan bediening, stuurbedrag en balans). De snelheidsindicatie van 30 kilometer per uur is moeilijk exact vast te stellen en in die zin dan ook slechts een indicatie. Het gaat er vooral om dat de snelheid dusdanig is dat de motorrijder ook kan afschuinen. Als door te lage snelheid onvoldoende centrifugaalkrachten optreden, is de uitvoering van de oefening onvoldoende.

## Vertragingsoefening

### ■ Toepassing exameneisen

Deze oefening toetst het binnen beperkte afstand kunnen versnellen en vertragen waarbij de bediening gereed moet zijn voor het aangegeven punt. De aansluitende slalom toetst het kunnen en durven afschuiven en kantelen van de motorfiets in een regelmatige cadans. Dit in combinatie met licht trekkende motor. Het gebruik van de voetrem in het slalomdeel verdient niet de voorkeur maar wordt bij kort en gedoseerd gebruik niet negatief beoordeeld.

Als één van de wielen blokkeert of het ABS in werking treedt is de oefening onvoldoende.

De essentie van deze oefening bestaat uit het tijdig gereed zijn met accelereren voor het aangegeven punt en het gereed zijn met het vertragen alvorens de slalom wordt ingezet.

Essentieel is de gecontroleerde bediening tijdens het vertragingdeel en het beheerst uitvoeren van het slalomdeel.

## Noodstop

### ■ Toepassing exameneisen

De motorrijder moet de noodstop uitvoeren op een schoon, vlak en nagenoeg horizontaal wegdek. Bij slechte omstandigheden verdient het aanbeveling de motorrijder erop te wijzen dat hij niet onbegrensd kan remmen. Essentieel bij deze oefening is dat de motorrijder tot stilstand komt. Normaliter is een noodstop waarbij de motorrijder niet tot stilstand komt, onvoldoende.

Het aanvangen van het remmen bij een aangegeven punt (pylon) is alleen bedoeld om de examiner de kans te geven om te beoordelen hoe de motorrijder de remming uitvoert. Als de motorrijder niet op het aangegeven punt start met remmen maar verder aan de eisen van de oefening voldoet, is dat op zich geen reden voor een onvoldoende.

In principe wordt met beide remmen de remming ingezet. Maar het gebruik van de voorrem is essentieel. De examiner houdt hierbij rekening met het karakter van de motorfiets. Het blokkeren van een wiel wordt niet als negatief beoordeeld.

Indien de motor is voorzien van ABS is het in werking treden van dit systeem geen negatief beoordelingsaspect.

Terugschakelen is niet vereist. De motorrijder handelt namelijk vanuit een gesimuleerde noodsituatie. Essentieel is het uitvoeren van een maximale remming zonder daarbij de controle over de motor te verliezen.

## Precisiestop

### ■ Toepassing exameneisen

Het gaat bij deze oefening om een technisch goed uitgevoerde remming. De motorrijder moet beide remmen gebruiken en kort voor stilstand terugschakelen naar de eerste versnelling.

De eigen veiligheid van de motorrijder staat hier weer voorop. De motorrijder verdeelt de remweg gelijkmatig over de lengte van zeventien meter.

Als één van de wielen blokkeert, is de oefening onvoldoende uitgevoerd. De motorrijder doseert het remmen zó gelijkmatig dat hij zonder grote correcties (met de bij aanvang bepaalde remkracht) bij het tweede poortje tot stilstand komt.

De motorrijder moet met het voorwiel vlak voor het tweede poortje stoppen.

## Stopproef

### ■ Toepassing exameneisen

De motorrijder moet de stopproef uitvoeren op een schoon, vlak en nagenoeg horizontaal wegdek. Bij slechte omstandigheden verdient het aanbeveling de motorrijder erop te wijzen dat hij niet onbeperkt kan remmen.

Essentieel bij de oefening is dat de motorrijder tot stilstand komt. Normaliter kan een stopproef waarbij de motorrijder niet tot stilstand komt, onvoldoende worden verklaard.

Het aanvangen van het remmen bij een aangegeven punt (pylon) is alleen bedoeld om de examiner de kans te geven om te beoordelen hoe de motorrijder de remming uitvoert. Als de motorrijder niet op het aangegeven punt start met remmen maar verder aan de eisen van de oefening voldoet, is dat op zich geen reden voor een onvoldoende.

Als een wiel kort blokkeert en de motorrijder deze blokkade onmiddellijk opheft, dan beoordeelt de examinerator dit niet direct als fout. Juist het opheffen van een geblokkeerd wiel kan duiden op voertuigbeheersing.

De verrichting is wél onvoldoende als de opbouw van de remkracht onregelmatig of onjuist is (bijvoorbeeld als de motorrijder de remming te fors heeft ingezet), als niet beide remmen zijn gebruikt of als de opgebouwde remkracht duidelijk onvoldoende en/of de remweg te lang was. De motorrijder schakelt kort voor stilstand naar de eerste versnelling.

## Toepassing hoofdstuk 2

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

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 valt dan onder een daarop betrekking hebbend onderwerp.

### Aangepast en besluitvaardig gedrag

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

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

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

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

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

Tevens moet de motorrijder 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 motorrijder beweegt zich vaak niet alleen te traag door het verkeer; ook de meeste handelingen (kijken, schakelen, remmen, e.d.) worden vaak te traag uitgevoerd. Het gaat bij aangepast gedrag niet om de motorrijder die met te hoge snelheid rijdt, dit gedrag behoort tot het onderwerp snelheid. Behalve over aangepast gedrag, moet de motorrijder ook over een zekere besluitvaardigheid beschikken.

Uit het hele rijgedrag moet een bepaalde zekerheid blijken, die erop gericht is de verkeersveiligheid positief te beïnvloeden.

De niet-besluitvaardige motorrijder 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 dikwijls leiden tot concreet verwijtbaar ander gedrag.

Het gehele rijpatroon moet de examinerator ervan overtuigen, dat de motorrijder niet besluitvaardig is.

Vanwege het structurele karakter zal dit gedrag bij meerdere onderdelen moeten voorkomen of veelvuldig binnen hetzelfde onderdeel om als verwijtbaar te kunnen worden aangemerkt. Als er van onvoldoende aangepast- en/of niet voldoende besluitvaardig gedrag sprake is, betekent dit een onvoldoende examen. Behalve aangepast/besluitvaardig gedrag kunnen ook die onderwerpen worden genoteerd die ten gevolge daarvan aan de orde zijn.

## **Belangen andere weggebruikers**

**Belangen andere weggebruikers is een essentieel onderwerp van beoordeling.**

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

De motorrijder zal het als vanzelfsprekend moeten beschouwen dat het opvolgen van verkeersregels alléén, niet voldoende is voor een veilig wegverkeer. Zonder aspecten als aangepast en besluitvaardig te kort te doen, moet uit zijn gedrag de bereidheid blijken, rekening te (willen) houden met het belang van anderen. Zo zal, óók indien bepaalde weg- of verkeerssituaties als ongewoon kunnen worden ervaren, tóch gereageerd moeten worden op door anderen gemaakte fouten.

Het in hoofdstuk 3 opgenomen Belangen andere weggebruikers heeft een directe relatie met de algemene bepaling van artikel 5 Wegenverkeerswet 1994.

In tegenstelling tot hoofdstuk 2, dat een algemene strekking heeft, is het onderwerp 'Belangen andere weggebruikers' uit hoofdstuk 3 steeds nadrukkelijk afgestemd op het betreffende onderdeel.

## Toepassing hoofdstuk 3

Anders dan de hoofdstukken 1 en 2, hebben de in dit hoofdstuk opgenomen gedragingen alleen betrekking op het examenonderdeel waarin zij zijn opgenomen. Diverse examenonderdelen beschrijven meerdere-/verschillende verkeerssituaties. 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 wordt niet bij de beoordeling betrokken. Met deze tekst worden slechts bepaalde uitgangspunten c.q. wetenswaardigheden geformuleerd die specifiek voor de opleiding van belang zijn.
- **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 in beginsel alleen bij de beoordeling betrokken als er een directe relatie bestaat met de verplichting van voorrang verlenen/voor laten gaan of als het een directe relatie heeft met de eigen veiligheid of die van anderen. Dit geldt niet voor het kijkgedrag op kruispunten en het kijkgedrag bij het wegrijden na een stop in het verkeer. Gezien de grote kwetsbaarheid van een motorrijder wordt het kijkgedrag afgestemd op de totale verkeerssituatie. Zo zal bijvoorbeeld op een kruispunt van wegen van gelijke orde met slecht uitzicht naar links, ook daadwerkelijk naar links moeten worden gekeken. Om het voorgeschreven kijkgedrag als onvoldoende aan te kunnen merken, moet absoluut vaststaan dat de motorrijder niet, niet voldoende of onjuist gekeken heeft. Het kijkgedrag (kijktechniek) in relatie tot het bepalen van de rijlijn zoals o.a. omschreven bij bochten en afslaan, wordt niet in de beoordeling betrokken.

Onderscheid wordt gemaakt tussen niet, onvoldoende 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 de actie wordt ondernomen.

Onjuist kijken is aan de orde als weliswaar conform de Rijprocedure, maar niet functioneel wordt gekeken.

- **Plaats op de weg** geldt ten aanzien van de concreet op de weg in te nemen plaats. **Plaats van handeling** duidt op de plaats waar een bepaalde handeling wordt uitgevoerd of begonnen.
- **Snelheid** is bij de beoordeling slechts aan de orde, als met een te hoge snelheid wordt gereden en wanneer met een te lage snelheid het in- en uitvoegen, inhalen en 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.
- **Geven van en reageren op signalen** kan aan de orde zijn als de richtingaanwijzer niet tijdig buiten of in werking wordt gesteld. Alleen als dit bij meerdere, daarvoor in aanmerking komende onderdelen, aan de orde is, kan dit, als daarvoor eerder is gewaarschuwd, als verwijtbaar gedrag worden aangemerkt. Met name de mogelijke gevaarszetting wordt in de beoordeling betrokken.
- **Vertragen, remmen, stoppen** heeft een meer algemene achtergrond. Het wordt onder andere gehanteerd als de motorrijder niet tijdig afremt of stopt in verband met de algemene, ook in het RVV 1990 aangegeven, verplichting tijdig tot stilstand te komen. Bijvoorbeeld om een fout van een andere weggebruiker op te vangen. Dus niet als de motorrijder in gebreke blijft bij het voorrang/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 (vanuit parkeerstand) betrokken. Bij het vanaf een parkeerterrein de rijbaan oprijden, wordt gehandeld conform de wijze die geldt bij het wegrijden vanuit een uitrit.

### Kijkgedrag

Het goed kunnen observeren van het eventuele achteropkomende verkeer is ondermeer afhankelijk van de wegsituatie, de weersituatie en/of de verkeersdrukke. De omstandigheden bepalen of er aanleiding is nuanceren aan te brengen in de beoordeling.

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

Bij het wegrijden na een stop in het verkeer, bijvoorbeeld bij een verkeerslicht, is van goed kijkgedrag sprake wanneer de motorrijder bij stilstand of net vóór en bij het wegrijden het overige verkeer observeert. Dit betekent niet dat nadrukkelijk over de schouder moet worden gekeken.

### Voor laten gaan

Bij de beoordeling van het wegrijden na een stop in het verkeer, zoals het optrekken bij een verkeerslicht of na het voorrang verlenen, wordt dit onderwerp buiten beschouwing gelaten. Dat geldt niet als er door het gedrag (of nalatigheid) van de motorrijder een onveilige situatie ontstaat.

Als de motorrijder na een stop in het verkeer in conflict komt of dreigt te komen met andere bestuurders (fietsers/ bromfietzers), 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
- snelheid
- (volg)afstand
- vertragen, remmen, stoppen.

### Voor laten gaan

Hiervan kan voornamelijk sprake zijn bij voorrangsvoertuigen en blinden.

### Kijkgedrag

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

### 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

'Zoveel mogelijk rechts houden' betekent in beginsel dat een motorrijder zich zoveel mogelijk centraal in de veilige ruimte bevindt. De mate waarin daarvan kan worden afgeweken is afhankelijk van bijzondere omstandigheden. Bij de beoordeling van de plaats op de weg worden alle omstandigheden dan ook nadrukkelijk betrokken.

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

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

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

Het 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 motorrijder regelmatig blijkt moeite te hebben met het kiezen of aanhouden van de juiste plaats of wanneer onnodig vaak afbreuk wordt gedaan aan het rijden van een zo constant mogelijke lijn. Voor de beoordeling is het óók van belang of dit al dan niet het gevolg is van de stuurvastheid van de motorrijder. Plotseling en abrupt afwijken van de gereden rijlijn door het (onnodig) te laat waarnemen van bepaalde omstandigheden kan -indien dit meerdere malen voorkomt- als foutief worden aangemerkt. In dat geval zijn zowel 'Plaats op de weg/plaats van handeling' als 'Voertuigbeheersing' aan de orde.

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

Als de motorrijder regelmatig moeite heeft om de kromme lijn vloeiend in een rechte te laten overgaan en deze lijn slechts slingerend of corrigerend bereikt wordt, dan is dit een vorm van niet-stuurvast zijn. Indien de rijbaan in rijstroken is verdeeld en er vóór het ingaan van bochten in het wegverloop niet zoveel mogelijk links of rechts positie is gekozen, wordt dit niet als verwijtbaar gedrag aangemerkt. Het is voldoende als de motorrijder de bocht aansnijdt vanuit de positie zoals die is voorgeschreven voor het rijden op rechte weggedeelten.

### **(Volg)afstand**

Het in acht nemen van de zogenaamde 'twee secondenregel' is essentieel voor de veiligheid van de motorrijder. Het betreft hier een minimale volgafstand, die in voorkomende gevallen zelfs groter moet zijn.

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

Het houden van onvoldoende volgafstand moet als een ernstige fout worden aangemerkt. Afhankelijk van de situatie en de tijdsduur waarin e.e.a. plaats vindt, kan een dergelijke gedraging in een enkel geval als minder ernstig (verwijtbaar) worden beoordeeld. Voor het aanhouden van voldoende volgafstand van een motorrijder die de intentie heeft om in te halen, wordt verwezen naar het betreffende onderdeel.

## Snelheid

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

Als dit regelmatig gebeurt is het onderwerp 'Voertuigbeheersing' van toepassing. Vaak zal deze manier van rijden het volgen van een juiste rijlijn geweld aandoen.

Bij het ingehaald worden mag de snelheid niet worden verhoogd. Zeker op wegen die bestaan uit één rijbaan, ook binnen de bebouwde kom, kunnen daardoor gevaarlijke situaties ontstaan. 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 niet of te laat afremmen, is een vorm van onjuist gedrag. Als dat bovendien op een zodanige manier gebeurt dat daardoor gevaar of hinder ontstaat of kan ontstaan, is er sprake van verwijtbaar gedrag.

Vooraf bij bijzondere omstandigheden tijdens het tegemoetkomen kan dit aan de orde zijn. De motorrijder moet dan goed anticiperen door af te remmen c.q. te stoppen. Het daarbij in gebreke blijven, kan tot ongewenste situaties leiden.

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

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

## 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 onverkort van kracht. De definitie van voorrang verlenen (artikel 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 (artikel 18 RVV 1990), het onderwerp van beoordeling 'Belangen andere weggebruikers' ook aan de orde kunnen zijn bij het onnodig hinderen van dat verkeer.

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

Als de rijbaan van de weg die verlaten wordt, en de rijbaan van de op te rijden weg, uit meerdere rijstroken bestaat is het wenselijk dat de motorrijder de door hem gekozen rijstrook blijft volgen. Wanneer hij toch van rijstrook wisselt en ander verwijtbaar gedrag toont, is het onderdeel 'Inhalen, zijdelings verplaatsen' toepasbaar. Bij het inrijden van een inrit worden in principe dezelfde normen aangehouden.

### Kijkgedrag

Kijkgedrag kan op verschillende wijzen onjuist zijn. Zo kan er niet, niet op de voorgeschreven wijze of niet op het juiste moment gekeken worden. De manier waarop, de frequentie waarmee en de volgorde waarin gekeken wordt, zijn daarbij van belang. Voor de beoordeling is vooral het aantal keren dat in gebreke wordt gebleven belangrijk. Het een enkele keer niet of niet goed opletten, kan vrijwel nooit direct leiden tot verwijtbaar kijkgedrag. 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 van dit onderwerp.

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

Zo zal in situaties waarin het (nagenoeg) onmogelijk is dat men met verkeer naast zich wordt geconfronteerd, het 'over de schouder kijken' niet nadrukkelijk kunnen worden vereist.

Ook bij de motorrijder die kort nadat hij 'gespiegeld heeft' opdracht krijgt om van richting te veranderen kan, als hij daarop aansluitend, niet direct in de spiegels kijkt, moeilijk van 'verwijtbaar gedrag' gesproken worden.

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

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

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

De wijze van naderen is hierbij medebepalend.

De voorrangsverplichting geldt slechts ten opzichte van bestuurders.

Als een voetganger een kruispunt oversteekt zonder dat de motorrijder daarop noodzakelijkerwijs reageert, is het onderwerp vertragen, remmen, stoppen aan de orde.

Voor laten gaan kan bij het voorsorteren aan de orde zijn. Men moet zich echter realiseren dat daarbij, afhankelijk van weg-/ verkeerssituaties, het veroorzaken van enige hinder niet altijd te voorkomen valt.

Als gelijktijdig met de motorrijder andere bestuurders dat kruispunt via andere wegen naderen, of bij afslaan weggebruikers uit eigen beweging, zonder daartoe zijn gedwongen, stoppen, 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.

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

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

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

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

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

Onjuiste bochten zijn o.a. bochten waarbij de gereden bochtlijn niet vloeiend overgaat naar de juiste plaats op de weg zoals omschreven bij het rijden op rechte en bochtige weggedeelten. Als de motorrijder regelmatig moeite heeft om de kromme lijn vloeiend in een rechte te laten overgaan en deze lijn slechts slingerend of corrigerend bereikt wordt, dan is dit een vorm van niet-stuurvast zijn. Hetzelfde geldt indien vóór het afslaan, meer dan nodig, een andere richting wordt opgestuurd dan waar men heen wil.

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

## 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, 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. Vooral in bochten kan het rijden met te hoge snelheid gevaarlijk zijn. Het afslaan met een minder aangepaste snelheid komt ook voor. Dat valt dan onder aangepast/-besluitvaardig gedrag, zoals dat ook geldt voor het te laat of te langzaam opvoeren van de snelheid nadat is afgeslagen. Voorop staat dat de snelheid waarmee de bocht wordt ingestuurd zodanig is, dat de bocht veilig en verantwoord kan worden gereden.

Behalve dit wordt er in een bocht niet onnodig vertraagd of geremd. Als dit regelmatig gebeurt, dan is het onderdeel 'Voertuigbeheersing' van toepassing. Vaak zal door deze manier van rijden het volgen van een juiste rijlijn geweld aan worden gedaan. Bij bord B6 of B7 zal de snelheid daarop nadrukkelijk moeten worden afgestemd. Blijft de motorrijder daarbij in gebreke, dan is dat van grote invloed op de beoordeling.

In beginsel ligt de 'kritische snelheid' bij het naderen of oprijden van een kruispunt en bij het afslaan voor een motorrijder niet anders dan die voor de bestuurder van een personenauto. Wel kan de relatief hoge zit van de motorrijder het in bepaalde gevallen mogelijk maken een kruispunt eerder en/of beter te overzien.

## Reageren op verkeerslichten en aanwijzingen

Bij het (al dan niet) stoppen voor het gele licht zijn de snelheid waarmee gereden wordt en de afstand die de motorrijder van het verkeerslicht verwijderd is wanneer het op geel springt, van belang en worden de op dat moment geldende omstandigheden in de beoordeling betrokken.

Soms verdient het de voorkeur om gas te geven en door te rijden (vooral wanneer er zeer kort achter de motorfiets verkeer rijdt). Motorrijders echter zijn vaak geneigd snel af te remmen. Het is zaak daar rekening mee te houden.



## 3.4 Invoegen - uitvoegen

Essentieel zijn:

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

### Kijkgedrag

Met het voorgeschreven kijkgedrag in beide spiegels dient genuanceerd te worden omgegaan.

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

Bij het oprijden van een gecombineerde invoeg-/uitrijstrook zonder dat wordt ingevoegd, hoeft niet altijd en onder alle omstandigheden over de schouder gekeken te worden. Van belang daarbij is het voorafgaande kijkgedrag.

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

Als het kijkgedrag van de motorrijder zodanig is dat daardoor de motor uit koers raakt, komt ook het onderwerp beheersing van het voertuig (stuurvastheid) in het geding.

### Voor laten gaan

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

### Plaats op de weg/plaats van handeling

De plaats die wordt ingenomen daar waar de blokmarkering begint, is van belang. Het op die plaats tegen de blokmarkering uitkomen is vaak oorzaak van het verkeerd rijden van een bocht. Mocht dit vaak in samenhang met het rijden van andere bochten in het wegverloop, als verwijtbaar gedrag worden aangemerkt, dan valt dit onder het onderdeel 'Rechte wegen/bochten in het wegverloop'.

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

Zo zal bij het te veel links rijden op die strook het verwijtbaar gedrag zwaarder aangemerkt kunnen worden als er ook verkeer op die rijbaan rijdt.

In de gevallen dat de uitrijstrook overgaat in een bocht naar rechts kan het wat meer links positie kiezen op de uitrijstrook niet als verwijtbaar gedrag worden aangemerkt, tenzij de veiligheid van de motorrijder daardoor in gevaar kan komen.

Als het op de rechter rijstrook van de doorgaande rijbaan rijdende verkeer uit eigen beweging een meer links gelegen strook gaat berijden, mag de motorrijder 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.

### **(Volg)afstand**

Ook voor en tijdens het invoegen is het houden van de voorgeschreven (volg)afstand een belangrijk onderwerp. Echter in 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 de snelheid wordt opgevoerd.

## 3.5 Inhalen/zijdelings verplaatsen

Essentieel zijn:

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

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.

### Kijkgedrag

Kijkgedrag wordt, met inachtneming van alle 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 motorrijder 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.

Het kijkgedrag moet op de belangrijkheid van de verplaatsing zijn afgestemd.

### Voor laten gaan

Het voor laten gaan is wettelijk niet geregeld ten aanzien van inhalen. Toch is het algemeen geaccepteerd dat, als bestuurders bij het inhalen of voorbijgaan gebruik maken van het voor het tegemoetkomend verkeer bestemde weggedeelte, dat verkeer voorgelaten wordt.

De rijprocedure schrijft dan ook voor, dat alle verplaatsingen, ongeacht de belangrijkheid, de verplichting het andere verkeer voor te laten.

In de praktijk zal vaak een verplaatsing moeten worden uitgevoerd zonder dat de motorrijder een opdracht heeft ontvangen. Dit als gevolg van een veranderende weg- of verkeerssituatie of om het verkeer voldoende te laten doorstromen.

Ook achteropkomende bestuurders die de motorrijder aan het inhalen zijn, worden voorgelaten. Vooral bij inhalen is het taxeren van de afstand tot eventuele tegemoetkomende bestuurders en de snelheid waarmee die naderen van belang.

Met name op buitenwegen waar met grotere snelheden gereden wordt, kan inhalen riskant zijn.

Weliswaar kan de motorrijder ook bij het voorbijgaan van een obstakel worden geconfronteerd met tegenliggers, maar omdat het om een stilstaand object gaat, kan die inschatting gemakkelijker worden gemaakt.

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

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

De beoordeling van dit onderwerp strekt zich uit over de gehele manoeuvre, met andere woorden: vanaf het moment van verplaatsen tot en met het moment dat de normale plaats op de rijbaan weer is ingenomen.

Als, voordat wordt uitgeweken, de voorgeschreven volgafstand niet in acht wordt genomen, is het onderwerp 'plaats op de weg' van toepassing.

Als voor het inhalen de motorrijder enige tijd, met minder dan 2 seconden volgafstand, achter de voorganger reed zonder dat hij wilde of kon inhalen, is er sprake van (volg)afstand bij het onderdeel rijden op rechte weggedeelten.

Met name de 'techniek' van het inhalen is bij de beoordeling belangrijk.

Als bij het uitwijken zodanig abrupt wordt verplaatst dat het eventueel afbreken van de inhaalmanoeuvre nagenoeg onmogelijk is, dan valt dit onder voertuigbeheersing.

Bij alle manoeuvres is het belangrijk om een zo goed mogelijk op de situatie of omstandigheden toegesneden (zijdelingse) tussenruimte te realiseren.

## **Snelheid**

Door de relatief geringe breedte van de motorfiets en de acceleratie mogelijkheid, zijn er meer mogelijkheden om in te halen of om door te rijden bij een obstakel dan met een auto.

Belangrijk is dat de snelheid wordt afgestemd op de beschikbare ruimte.

De grotere kwetsbaarheid, mogelijke instabiliteit en onvoorspelbaarheid van onder andere kinderen, bejaarden, en fietsers moeten bij de evaluatie worden betrokken.

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

Slechts bij belangrijke verplaatsingen, ongeacht of daarbij van rijstrook wordt gewisseld, is richting aangeven verplicht.

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

## 3.6 Bijzondere weggedeelten

In het onderdeel bijzondere weggedeelten is het onderwerp 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; qua functie en/of inrichting duidelijk afwijken van andere weggedeelten. Het betreft plaatsen waar een andersoortig rijgedrag van de bestuurder is vereist, anders dan bijvoorbeeld bij een verkeersdrempel waar slechts snelheid behoeft te worden verminderd.

### Uitrit/inrit

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

#### Voor laten gaan

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

Als er sprake is van het gelijktijdig inrijden of uitrijden van de in- of de uitrit, hebben beide bestuurders dezelfde verplichting. Het niet 'voor laten gaan' zal dan alleen voor de inrijdende bestuurder verwijtbaar zijn. Ingeval de uitrijdende bestuurder niet juist reageert, is het onderdeel vertragen, remmen, stoppen aan de orde.

## Snelheid

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

### Erf

Essentieel zijn:

- kijkgedrag
- voorrang / voor laten gaan
- snelheid.

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

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

## Kijkgedrag

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

Bij de beoordeling worden dezelfde nuanceringen toegepast.

## Voorrang/voor laten gaan

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

### Overweg

Essentieel zijn:

- kijkgedrag
- plaats op de weg/plaats van handeling
- snelheid
- reageren op verkeerslichten / aanwijzingen.

Gelet op de aanwezige waarschuwings- en beveiligingsapparatuur, zal het laten voorgaan, hier niet of nauwelijks aan de orde zijn.

Een en ander is echter sterk afhankelijk van het 'soort' overweg dat wordt opgereden.

## Kijkgedrag

Kijkgedrag is met name van belang bij de alleen met een automatische knipperlichtinstallatie (AKI) uitgevoerde overweg. Dit neemt niet weg dat bij andersoortige overwegen, goed gekeken moet worden.

## Plaats op de weg/plaats van handeling

Het blokkeren van overwegen is gevaarlijk

## Snelheid

Een ruime, overzichtelijke, goed beveiligde overweg kan met een andere snelheid worden opgereden dan één die alleen is uitgerust met een AKI, waarbij het zicht ook 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 motorrijder zal in dat soort situaties echter gauw geneigd zijn het eigen rijgedrag af te stemmen op dat van medeweggebruikers.

# Voetgangersoversteekplaats

### Essentieel zijn:

- voor laten gaan
- snelheid.

Ook hier is een goed kijkgedrag de basis van een juiste handwijze. 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, moeten weggebruikers veilig en ongehinderd kunnen oversteken. Het is echter niet zo dat omwille van het voor laten gaan, gestopt moet worden voor bijvoorbeeld een voetganger die zich aan de andere zijde van de rijbaan, dus nog op grote afstand van de motorrijder 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

Essentieel zijn:

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

Bij het naderen, berijden en verlaten van een rotonde worden alle, bij andere onderdelen beschreven onderwerpen van beoordeling uitgevoerde handelingen, bij dit onderdeel beoordeeld.

## Kijkgedrag

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

## Plaats op de weg/plaats van handeling

Belangrijk hierbij is dat, de in te nemen plaats op de rijbaan moet zijn afgestemd op het aanwezige verkeersaanbod, behalve als de rijbaan bestaat uit rijstroken waarin pijlen zijn aangebracht.

Daardoor wordt de verkeersdoorstroming het best bevorderd en is optimaal gebruik van de mogelijkheden van de rotonde verzekerd. Dit aspect is wat betreft die plaats het belangrijkste.

## 3.7 Bijzondere manoeuvres

Bij de beoordeling van dit onderdeel worden de voorbereidings- en controlehandelingen, het op- en afstappen, het tot stilstand komen en daarna weer wegrijden op een helling, alsmede bij de examens A2 en A-aanvullend, de volgende productieve bijzondere verrichtingen: de omkeeropdracht, de parkeeropdracht, het wegrijden uit een vak en het stapvoets rijden betrokken.

Behalve de twee uit te voeren bijzondere manoeuvres, worden bij de beoordeling van dit onderdeel het op- en afstappen en de voorbereidings- en controle handelingen betrokken. Bij de beoordeling van deze onderdelen geldt:

Essentieel zijn:

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

Een productieve bijzondere manoeuvre die door de motorrijder op eigen initiatief wordt uitgevoerd omdat deze b.v. de route niet meer weet, verkeerd is gereden of omdat het navigatiesysteem hiertoe opdracht geeft, kan door de examiner als productieve bijzondere manoeuvre worden aangemerkt en beoordeeld.

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

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

Bij de beoordeling van dit onderdeel wordt rekening gehouden met het feit dat bij de examens A1 en A-rechtstreeks het zwaartepunt van de bijzondere verrichtingen ligt in het examen voertuigbeheersing. Met dit als uitgangspunt geldt het volgende:

- bij de beoordeling van de bijzondere verrichtingen is het beheersen van de motorfiets in bediening, stuurgedrag en bewaren van balans essentieel
- bij de beoordeling van het op- en afstappen is met name het bewaren van de balans van belang. Datzelfde geldt voor het wegrijden van een helling in combinatie met de bediening van de motorfiets.

Bij de examens A2 en A-aanvullend wordt de voertuigbeheersing in de praktijkrit getoetst. Bij deze examens wordt het beheersen van de motorfiets beoordeeld zoals bij het onderdeel Examen Voertuigbeheersing in deze toepassing is beschreven. Fouten in de bediening van het voertuig vallen bij dit onderwerp onder 'voertuigbeheersing'.

Als de motorrijder tijdens de examens A1 en A-direct verkeersdeelneming handelingen verkeerd doet die bij de bijzondere verrichtingen staan vermeld (te weten: het onvoldoende uitvoeren van de hellingproef in het parcours, het gebruik van de standaard en/of het op- en afstappen) kan dat alsnog leiden tot een onvoldoende beoordeling van het examen verkeersdeelneming.

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

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

Als bij het voldoende uitvoeren van de bijzondere verrichtingen in één blok, tijdens de verkeersdeelneming zaken verkeerd zijn gegaan die bij de bijzondere verrichtingen staan vermeld, zoals de 'hellingproef' in het parcours, het gebruik van de standaard en het op- en afstappen, dan kan dit alsnog leiden tot een onvoldoende beoordeling van de bijzondere verrichtingen. Echter alleen in combinatie met een andere bijzondere verrichting. Bij de beoordeling wordt nadrukkelijk de ernst van het foutieve gedrag betrokken waarbij voertuigbeheersing en/of gevaar of hinder duidelijk ten opzichte van het totaalbeeld van de motorrijder word(en) afgewogen.

Bij het laten uitvoeren van een bijzondere manoeuvre is de examinator verantwoordelijk voor de randvoorwaarden. Daarbij valt te denken aan de beschikbare ruimte, aard en toestand van het wegdek, aanwezigheid van trottoir(banden), afwijkende omstandigheden, in het bijzonder van atmosferische aard (licht-, zicht- en overige weersomstandigheden).

## Omkeeropdracht

Essentieel zijn:

- rijklaarmaken en bediening / beheersing
- belangen andere weggebruikers
- kijkgedrag
- voor laten gaan
- plaats van handeling.

### ■ Opdrachtformulering

De motorrijder krijgt al rijdende in een straat de opdracht dat hij de weg in tegenovergestelde richting dient te vervolgen. Hierbij krijgt hij alleen de bedoelingsopdracht en zal hij zelf een veilige, vlotte en milieuvriendelijke oplossing moeten vinden.

De 'omkeeropdracht' dient te worden uitgevoerd als 'keren door middel van een halve draai'. Daarbij bepaalt de motorrijder zelf of de 'omkeeropdracht' wordt uitgevoerd 'over links', dan wel 'over rechts'. Voorwaarde is dat de motorrijder binnen de rijbaanbreedte de manoeuvre in een vloeiende beweging inzet en uitvoert.

### ■ Voorwaarden

Bij de toepassing van de 'omkeeropdracht' gelden de volgende voorwaarden:

- De opdracht wordt gegeven in een straat waar voor de motorrijder meerdere reële mogelijkheden zijn om de 'omkeeropdracht' uit te voeren en waar op dat moment de verkeersdruk niet extreem is. Als reële mogelijkheden worden beschouwd: toereikende rijbaanbreedte, kruisingsvlakken, inritten, langs de rijbaan gelegen parkeerplaatsen, enz.
- De plaats van uitvoering wordt overgelaten aan de motorrijder. Wel wordt geëist dat de 'omkeeropdracht' daadwerkelijk wordt uitgevoerd.
- De opdracht wordt uitgevoerd in dezelfde straat waarin tot dat moment werd gereden zonder dat daarbij sprake is van ongelijke rijbaanbreedte.

Voor de motorrijder zijn de volgende uitvoeringscriteria van toepassing:

- De manoeuvre mag al rijdend, dan wel vanuit stilstand worden begonnen
- De motorrijder bepaalt zelf of de manoeuvre wordt ingezet 'over links', dan wel 'over rechts'.
- De manoeuvre wordt uitgevoerd met een 'licht trekkende motor' en in één vloeiende beweging
- Hij schuift de motor tijdens de manoeuvre zodanig af dat daardoor de gewenste / vereiste bochtstraal wordt gerealiseerd binnen de beschikbare rijbaanbreedte.
- De manoeuvre wordt uitgevoerd met een nagenoeg gelijkblijvende snelheid. Indien nodig mag hij daarbij gebruik maken van de voetrem en een slippende koppeling.
- Nadat de uitvoering is voltooid stelt de motorrijder de examiner in de gelegenheid zich z.s.m. achter hem te voegen door de snelheid daartoe aan te passen of desnoods te stoppen.

Belangrijk is de totale uitvoering van de verrichting. Uit het gedrag van de motorrijder moet het voornemen om te keren voor andere weggebruikers duidelijk zijn.

## Parkeeropdracht

Essentieel zijn:

- rijklaarmaken en bediening / beheersing
- belangen andere weggebruikers
- kijkgedrag
- voor laten gaan
- plaats van handeling.

### ■ Opdrachtformulering

De motorrijder krijgt al rijdende in een straat de 'parkeeropdracht'. Hierbij krijgt hij alleen de bedoelingsopdracht en zal hij zelf een veilige, vlotte en milieuvriendelijke oplossing moeten vinden.

De motorrijder loopt met de motorfiets over een afstand van ruim 10 meter tot voorbij het bestemde parkeervak. Hij loopt achteruit in een haakse bocht het parkeervak in. Voorwerken mag. Het is echter niet de bedoeling dat de motorrijder recht achteruit het vak inloopt. Vervolgens op en van de standaard plaatsen en afhalen, waarbij de motorrijder de keuze heeft uit de middenbok of de zijstandaard. Vooral het bewaren van het evenwicht staat centraal, evenals het juiste gebruik van de standaard.

## ■ Voorwaarden

Bij de toepassing van de 'parkeeropdracht' gelden de volgende voorwaarden:

- De opdracht wordt gegeven in een straat of op een daartoe geschikte parkeerplaats waar voor de motorrijder reële mogelijkheden zijn om de 'parkeeropdracht' uit te voeren en waar op dat moment de verkeersdruk niet extreem is
- Voorwaarde is dat de 'parkeeropdracht' daadwerkelijk wordt uitgevoerd in / op de door de examiner aangeduide straat of parkeerplaats. De opdracht wordt uitgevoerd in dezelfde straat waarin tot dat moment werd gereden. De plaats van handeling moet voor de motorrijder overzichtelijk te zijn.

Voor de motorrijder zijn de volgende uitvoeringscriteria van toepassing:

- Hij loopt met uitgeschakelde motor aan de linkerkant van de motor
- Bij het vooruit duwen, loopt met beide handen aan het stuur
- Hij houdt de voorrem bedienbaar en bedient deze eventueel gedoseerd
- Hij verplaatst de motor (al lopend) vanuit uitgangspositie tot ongeveer 10 meter voorbij parkeervak
- Hij duwt de motorfiets, loopt met tenminste één hand aan het stuur
- Daarna loopt hij in een bocht achteruit en parkeert de motor (lopend) in het parkeervak
- Hij plaatst de motor op een standaard
- Hij haalt de motor van de standaard
- Hij loopt vooruit het (parkeer)vak uit en buigt af naar rechts
- Hij stopt vervolgens aan de rechterkant van de rijbaan.

## Wegrijden uit een parkeervak haaks op de rijbaan

Essentieel zijn:

- rijklaarmaken en bediening / beheersing
- belangen andere weggebruikers
- kijkgedrag
- voor laten gaan
- plaats van handeling.

## ■ Opdrachtformulering

De motorrijder krijgt al rijdende of stilstaand in een straat de opdracht weg te rijden uit een (parkeer)vak. Hierbij krijgt hij alleen een bedoelingopdracht en zal hij zelf een veilige, vlotte en milieuvriendelijke oplossing moeten vinden.

De motorrijder plaatst de motorfiets, naar eigen inzicht, in een nagenoeg haaks op de rijbaan gesitueerd parkeervak. Aansluitend rijdt hij op eigen initiatief weg in de richting die de examinator heeft aangegeven. Het is de bedoeling dat de motorrijder een moment in het parkeervak stilstaat voordat hij weer aan het verkeer gaat deelnemen.

## ■ Voorwaarden

Bij de toepassing van het 'Wegrijden uit (parkeer)vak' gelden de volgende voorwaarden:

- De opdracht wordt gegeven in een straat of op een daartoe geschikte parkeerplaats waar voor de motorrijder meerdere reële mogelijkheden zijn om het 'Wegrijden uit (parkeer)vak' uit te voeren en waar op dat moment de verkeersdruk niet extreem is;
- De plaats van uitvoering wordt overgelaten aan de motorrijder.

Voor de motorrijder zijn de volgende uitvoeringscriteria van toepassing:

- De motorrijder plaatst de motorfiets haaks op de rijbaan met het voorwiel tegen de rijbaan
- Als deze manoeuvre wordt uitgevoerd op een parkeerplaats, wordt de motorfiets haaks op het rijbaangedeelte van de parkeerplaats geplaatst
- Hij houdt tijdens stilstand zijn linker- of rechervoet aan de grond
- Hij rijdt doormiddel van een gecontroleerde bocht haaks weg en vervolgens enkele meters rechtuit.
- Hij blijft binnen de gemarkeerde rijbaan (neemt juiste positie in)
- Hij regelt zijn snelheid met gas, koppeling en eventueel de voetrem.

## Stapvoets rijden

Essentieel zijn:

- rijklaarmaken en bediening / beheersing
- belangen andere weggebruikers
- kijkgedrag
- voor laten gaan
- plaats van handeling.

### ■ Opdrachtformulering

De motorrijder krijgt al rijdende in een straat de opdracht om te stoppen op de door de examiner aangegeven plaats. De examiner stapt uit zijn voertuig en het 'stapvoets rijden' wordt als volgt uitgevoerd:

De motorrijder rijdt, zoveel mogelijk in een rechte lijn, mee met de (meelopende) examiner. Hij rijdt, met een licht trekkende motor, over een afstand van twintig meter de snelheid van een voetganger. Hij komt tot stilstand voor het door de examiner aangegeven richtpunt.

### ■ Voorwaarden

Bij de toepassing van het 'stapvoets rijden' gelden de volgende voorwaarden:

- De opdracht wordt gegeven in een straat of op een parkeerplaats waar voor de motorrijder de mogelijkheid is om het 'stapvoets rijden' uit te voeren en waar op dat moment de verkeersdruk niet extreem is
- De opdracht wordt uitgevoerd in dezelfde straat waarin tot dat moment werd gereden zonder dat daarbij sprake is van ongelijke rijbaanbreedte
- De plaats van uitvoering (elders, bijvoorbeeld een parkeerplaats) wordt duidelijk aangegeven door de examiner.

Voor de motorrijder zijn de volgende uitvoeringscriteria van toepassing:

- De motorrijder komt recht komt aanrijden
- Hij rijdt met een licht trekkende motor
- Hij houdt over een afstand van twintig meter de snelheid van een voetganger aan
- Hij rijdt zoveel mogelijk in een rechte lijn mee met de (meelopende) examiner
- Hij houdt de snelheid zo constant mogelijk en gebruikt daarvoor een slippende koppeling en eventueel de voetrem
- Hij komt voor het aangegeven richtpunt tot stilstand (gebruik van voetrem is hierbij toegestaan).



## Vorbereidings- en controlehandelingen

De beoordeling van de voorbereidings- en controlehandelingen is slechts aanvullend, nooit doorslaggevend. Bepalend hierbij is de controle BRAVO-A. Aan de hand van de daar omschreven kennis wordt per onderdeel één vraag gesteld. In plaats van het stellen van een vraag kan de motorrijder ook worden verzocht een aantal onderdelen c.q. mechanismen aan te wijzen of te bedienen.

## Op-/afstappen

Komt op verschillende momenten tijdens het examen aan de orde. Gezien het wat mindere belang voor de algemene rijvaardigheid van de motorrijder betreft de examinerator het afwijkend gedrag slechts in extreme gevallen, waarbij gevaar of schade ontstaat, bij de beoordeling.

## Hellingproef

Deze verrichting wordt niet in opdracht uitgevoerd maar kan wel aan de orde zijn als de motorrijder op een helling tot stilstand komt. Het op een andere dan de voorgeschreven wijze de motorfiets tot stilstand brengen en/of wegrijden is toegestaan mits de motorrijder de motorfiets daarbij voldoende onder controle houdt. De hellingproef mag niet als vervanging van één van de drie productieve manoeuvres worden gebruikt.

# Bijlage

De zeven onderdelen verkeersdeelname 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 handeling
- 8 (volg)afstand houden
- 9 snelheid
- 10 reageren op verkeerslichten / aanwijzingen
- 11 reageren op overige tekens
- 12 geven van / reageren op signalen
- 13 vertragen / remmen/ stoppen

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 3 worden, voor zover van toepassing, behandeld in elk van de zeven onderdelen van hoofdstuk 3.

