



**DE PRAKTIJKWIJZER**

**IT'S FAST IT'S FURIOUS IT'S VISCH**

# Inhoudsopgave



**23**



**79**



**25**

**6**

Voorwoord

**10**

1 Nacontrole buiten de auto en in- en uitstappen

**12**

2 Zithouding stuurhouding en spiegels afstellen

**15**

3 Nacontrole in de auto, auto starten

**16**

4 Stuur oefeningen en kijktechniek

**17**

5 Ontkoppelen, koppelen en wegrijden

**18**

6 Stoppen

**19**

7 Opschakelen

**21**

8 Terugschakelen met de juiste remtechniek

**23**

9 Gasdosering snelheidsregulering

**24**

10 Veilig en technisch wegrijden/stoppen

**26**

11 Plaats op de rijbaan rijstrook

**29**

12 Tegemoetkomen en ingehaald worden

**30**

13 Naderen en oversteken kruispunten gelijkwaardig

- 33**  
14 Naderen en oversteken  
voorrangskruispunt
- 35**  
15 Naderen en oversteken  
complex kruispunt
- 36**  
16 Naar rechts van richt-  
ing veranderen
- 40**  
17 Naar links van richting  
veranderen
- 43**  
18 Berijden van rotondes  
 $\frac{1}{4}$  rond
- 45**  
19 Berijden van rotondes  
 $\frac{1}{2}$  rond
- 46**  
20 Berijden van rotondes  
 $\frac{3}{4}$  rond
- 47**  
21 Berijden van rotondes  
 $\frac{4}{4}$  rond
- 48**  
22 Rijstrook wisselen  
zijdelings verplaatsen
- 49**  
23 Voorbijgaan inhalen
- 50**  
24 Invoegen
- 52**  
25 Uitvoegen
- 53**  
26 Bewust kijken
- 54**  
27 Volgafstand ruimte-  
kussen
- 55**  
28 Navigatie
- 56**  
29 Hellingproef
- 58**  
30 In een rechte lijn ach-  
teruitrijden
- 59**  
31 Achteruit rijden in een  
bocht
- 60**  
32 Keren door te steken
- 61**  
33 Keren door middel van  
een halve draai
- 62**  
34 Parkeren in file voor-  
waarts rechts
- 63**  
35 Parkeren in file voor-  
waarts links
- 64**  
36 Parkeren in file achter-  
waarts
- 65**  
37 Parkeren in vak haaks  
voorwaarts links
- 66**  
38 Parkeren in vak haaks  
voorwaarts rechts
- 67**  
39 Parkeren in vak schuin  
voorwaarts links
- 68**  
40 Parkeren in vak schuin  
voorwaarts rechts
- 69**  
41 Parkeren in vak achter-  
waarts
- 70**  
42 Milieubewust rijgedrag
- 73**  
43 Situatiebevraging en  
zelfreflectie
- 73**  
44 Het praktijkexamen en  
de ogentest
- 75**  
45 Test bijzondere ver-  
richtingen proefexamen
- 76**  
46 Voertuignacontrole  
extern
- 78**  
47 Voertuignacontrole  
intern
- 80**  
48 Specifieke situaties



# VOORWOORD



Beste  
(nieuwe)  
leerling,

Eindelijk is het zo ver, de eerste rijles! Over niet al te lange tijd zul je in het bezit zijn van het felbegeerde roze pasje. De weg ernaartoe is leuk en leerzaam en zal waarschijnlijk niet zonder slag of stoot gaan. Geen nood! Wij zullen er alles aan doen om jou zo snel en zo goed mogelijk te laten slagen. Bij ons ben je daarvoor op het juiste adres! In deze praktijkwijzer vind je handige tips en tricks die je gaan helpen om zo goed mogelijk voorbereid in de les te komen. Hoe groter jouw voorkennis is, hoe sneller jij de leerstof in je op kunt nemen en je raadt het al, hoe vlotter jouw opleiding zal verlopen... Wij willen je hierbij alvast heel veel succes wensen en uiteraard super veel plezier!







77



71



14

### Lestijden

Natuurlijk kun jij je voorkeur uitspreken over de lestijden. Misschien zit je op school, werk je al of zit je met de kinderen die aan een bepaalde tijd gebonden zijn. Laat tijdig weten wanneer je kunt en wilt lessen zodat jouw instructeur daar rekening mee kan houden. Wie het eerst komt wie het eerst maalt zullen we maar zeggen.

Je kunt ook je voorkeur uitspreken over waar je opgehaald wilt worden. Bijvoorbeeld op het station, thuis of op school. Mits dit valt binnen de regio van jou instructeur.

### Instructiekaarten

We maken gebruik van een digitale instructiekaart. Zo voorkomen we dat er een handeling vergeten wordt en zo kunnen we ook zien hoe de vorderingen zijn. Deze kaart is te allen tijde beschikbaar voor je en mag je dus altijd inzien via de Plango app. Zo kun je zien wat je nog te wachten staat en zo weet je ook hoe je in het hele leerproces staat.

### Afzeggen van een afgesproken rijles

Het kan voorkomen dat een afgesproken rijles moet worden afgezegd. Dit kan volgens de procedure zoals vermeld in de algemene voorwaarden van de lesovereenkomst. Hanteer je de procedure niet dan zullen we helaas de les(sen) in rekening moeten brengen. De afgesproken lessen kunnen alleen afgezegd worden bij je rijinstructeur: **06-30574958** of mailen naar **info@visch-rijopleidingen.nl**





11

### Een tip / klacht of mededeling

Geen enkel bedrijf is helemaal perfect. Heb je tips waardoor we kunnen verbeteren of misschien een klacht? Mail het naar [info@visch-rijopleidingen.nl](mailto:info@visch-rijopleidingen.nl).

### PlanGo

Nadat je je hebt aangemeld bij **Visch Rijopleidingen** krijg je een wachtwoord toegestuurd. Daarmee kan je direct inloggen op [www.rijlesplanner.nl](http://www.rijlesplanner.nl). Hier heb je direct inzage in de voor jouw geplande lessen, verstuurd facturen en ontvangen betalingen.

### DigiD

Voordat de rij school het rijexamen voor jou gaat aanvragen moet je daar eerst toestemming voor geven. Dat doe je door de rij school te machtigen. Dit is verplicht. Je krijgt dan direct bericht als je examen is gereserveerd of als je examen is verschoven. Hierdoor zijn ook je adresgegevens beschikbaar in het reserveringssysteem van het CBR. Het machtigen doe je op: [www.mijn.cbr.nl](http://www.mijn.cbr.nl) met DigiD. DigiD is jouw persoonlijke digitale legitimatie voor



51

overheidsdiensten. Geef deze nooit aan een ander. Hieronder staat precies wat je moet doen om je rij school te machtigen. De machtiging blijft geldig tot je bent geslaagd. Als je de machtiging eerder wilt intrekken kijk dan op [www.cbr.nl](http://www.cbr.nl).

Deze stappen moet je doorlopen:

1. Heb je nog geen DigiD? Vraag deze aan via [www.digid.nl](http://www.digid.nl) en binnen 5 dagen ontvang je deze thuis;
2. Het rij schoolnummer vraag je aan de instructeur;
3. Ga naar [www.mijn.cbr.nl](http://www.mijn.cbr.nl) en klik op het DigiD logo;
  - Vul je gebruikersnaam & wachtwoord in
  - Voer het rij schoolnummer in.
  - Voer je adresgegevens in.
  - Lees en ga akkoord met de voorwaarden.
  - Machtig je rij school.
4. Jij en de instructeur ontvangen een email met de machtiging; je ontvangt de reservering van het examen of de toets.

# 1 Nacontrole buiten de auto / in- en uitstappen

## Nacontrole buiten de auto

Het begint met het controleren van je banden, hebben ze nog voldoende profiel? (1,6mm zomerbanden en 4mm winterbanden), zijn ze nog op de juiste spanning? (bandenspanningsmeter). Dit i.v.m. grip op de weg. Daarnaast dien je regelmatig, voordat je instapt je olie te peilen. Met te weinig olie in de motor, bestaat het risico dat de motor dan vast slaat.

Verder controleer je nog een aantal verschillende dingen. Denk hierbij aan bijvoorbeeld barsten in de ramen, lekkages en eventuele bijzonderheden of afwijkende zaken. Zo controleer je bijvoorbeeld ook of de motorkap en kofferruimte goed is afgesloten.

## In- en uitstappen

Loop tegen het verkeer in naar de auto.

Het portier kan pas worden geopend als je geen ander verkeer hindert. Je dient vlot in te stappen en het portier zo snel mogelijk dicht te doen. Zo kun je het verkeer goed in de gaten houden. Je moet tenslotte al het verkeer voor laten gaan als je in of uitstapt. Het uitstappen is ook een essentieel onderdeel. Doordat mensen zonder te kijken het portier opengooien gebeuren er nog regelmatig ongelukken.

Zit je op de bestuurders stoel? Dan ga je als volgt te werk

1. Zet de motor af (zie onderdeel: nacontrole in de auto / starten en afzetten van de motor).
2. Kijk in je binnenspiegel, voorruit en linkerbuitenspiegel.
3. Pak met je rechterhand de portieropener en met je linkerhand het handvat van het portier.
4. Kijk over je linkerschouder en open vervolgens het portier als de situatie dit toelaat.
5. Stap zo snel mogelijk uit en sluit de auto af. Loop tegen het verkeer in.





**Uitstappen doe je zo!**  
Let goed op je omgeving door om je heen te kijken, etc.

**Instappen doe je zo!**  
Loop altijd tegen het verkeer in. Stap zo vlot en snel mogelijk in de auto en doe het portier dicht.



# 2 Zithouding, stuurhouding en spiegels afstellen

Wanneer je eenmaal bent ingestapt, moet je eerst alles op jouw lichaam gaan afstellen.



## Zithouding

De bestuurdersstoel kan op verschillende manieren worden versteld. Voor een goede zithouding wordt geadviseerd op de volgende punten te letten:

1. Stel de hoogte van de stoel zo in dat je ogen zich in het midden bevinden tussen de bovenzijde van het stuur en de onderzijde van de binnenspiegel.



2. Zet de stoel naar voren of naar achteren, zodat het linkerbeen bij het intrappen van de koppeling nog licht gebogen is.

3. Stel je rugleuning zo af, dat je met gestrekte armen, je pols bovenop het stuur kunt leggen. Dit betekent dat je het hele stuur kunt bedienen.



**4.** De hoofdsteun stel je zo af dat de bovenkant van de hoofdsteun gelijk is met de bovenkant van het hoofd.

**5.** Na het juist instellen van de zithouding moet de autogordel worden omgedaan. Deze moet strak en niet gedraaid worden gedragen. De gordel beschermt het bot, niet het vlees. Gedraaid en rond de hals is dus niet goed! Hier zit de gordel goed over het sleutelbeen heen.



**6.** Spiegels afstellen. De binnenspiegel stel je zo af dat je het hele achterraam in de spiegel ziet.

**7.** De buitenspiegels stel je zo af dat je nog een klein gedeelte van de zijkant van de auto zichtbaar is en dat er zo veel mogelijk ruimte naast de auto zichtbaar is. Zorg dat de horizon zich op een kwart van de bovenzijde van de spiegels bevindt.









# 3 Nacontrole in de auto, starten en afzetten van de auto

**Voordat je de motor aanzet maak je eerst contact. En controleer je het volgende:**

1. Parkeerrem dient in werking te zijn.
2. Versnellingspook in de neutraalstand.
3. Controleeren of alle stroomverbruikers zijn uitgeschakeld.
4. Draagt iedereen een gordel?
5. Is de hoedenplank vrij van losse voorwerpen?
6. Wanneer je dit alles hebt gecontroleerd kan je de auto met ingetrapte koppeling (linker voetpedaal) starten. Als je de koppeling intrapt, weet je zeker dat er geen aandrijving op de wielen zit hierdoor voorkom je dat de auto tijdens het starten wegrijdt.
7. Controleer de lampjes die voor de veiligheid van belang zijn.
8. In- of uitgeschakeld zijn van de airbag (i.v.m. een kinderzitje). Controleer de of dat de airbag

is uitgeschakeld.

**9.** Controleer de meter op juiste meting van: (brandstof, motortemperatuur, e.d.)

**10.** Controleer de remdruk (rempedaal meerdere keren intrappen).

**Een juiste werking van:**

- Ruitenwisser(s).
- Achterruitverwarming en voor- en zijruitontwaseming.
- Aanjager van ventilatie/verwarming en airco.

**Motor afzetten**

- Dit gel ook bij het maken van een te verwachten 'langere' verkeersstop (langer dan 1 minuut) ter bescherming van het milieu:
- Parkeerrem in werking stellen.
  - Versnellingspook in neutraal zetten.
  - Overbodige stroom verbruikers uitschakelen
  - Motor afzetten.
  - Koppelpedaal loslaten.

**En natuurlijk...  
Denk er aan om de  
sleutel/ keycard te  
verwijderen!**



# 4. Stuuroefeningen en kijktechniek

Het stuur van een auto werkt iets anders dan het stuur van je fiets. Doordat er een bepaalde overbrenging in je stuur- inrichting zit, draaien de wielen niet even ver mee als het stuur. Je kunt het stuur immers ongeveer drie slagen rond- draaien van links naar rechts. Een goede stuurmethode helpt je de auto altijd onder nacontrole te houden en deze soepel door de bochten te laten rijden.

## 1. Stuurhouding

De plaats van de handen op het stuur is “kwart voor drie”, waarbij je duimen op het stuur liggen.



## 2. Er zijn twee stuurmethodes:

De doorgeefmethode (gebruiken we bij lange flauwe bochten). De overpakmethode (gebruiken we in scherpe bochten en bij de bijzondere verrichtingen).



## 3. Terugsturen

Wanneer je  $\frac{3}{4}$  door de bocht bent bouw je weer snelheid op. Je voelt dat de auto op dat moment weer recht vooruit wil gaan. Laat dan het stuur rustig door je handen glijden. Op deze manier kun je snel ingrijpen als je onverwachts moet uitwijken.

## 4. Kijktechniek

Kijk zover mogelijk vooruit, bij normaal zicht minimaal 200 meter (8 lantarenpalen). Wanneer je kijkt waar je naar toe wilt stuur je daar automatisch naar toe.



# 5. Ontkoppelen, koppelen en weggrijden

Voor het technisch weggrijden gebruik je het koppelingspedaal en het gaspedaal. De techniek van het juist, vloeiend en vlot weggrijden wordt ook wel het weegschaafeffect genoemd. We kunnen dit in drie stappen onderverdelen:

## De ontkoppelde fase

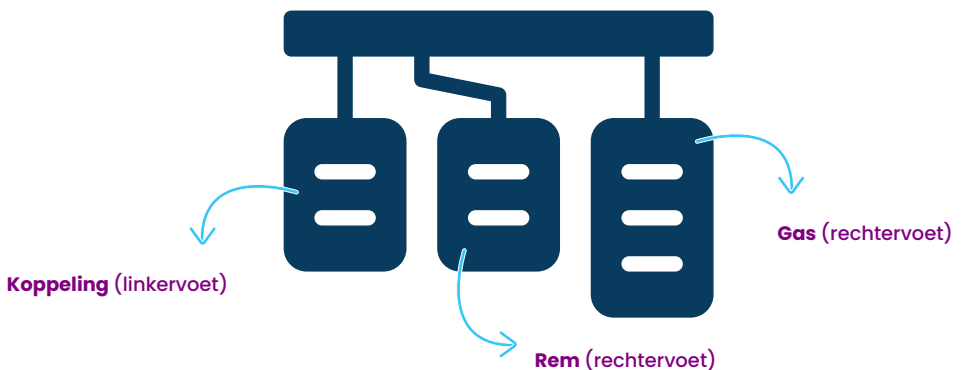
Trap met de voorkant van je voet de koppeling geheel in en geef geen gas. Nu is het mogelijk om de schakelpook in de 1e versnelling te zetten (zie 7 opschakelen)

## Het aangrijpingspunt

Laat de koppeling langzaam opkomen tot de auto gaat trillen en het toerental iets terugzakt. Onder je voet voel je een bepaalde weerstand komen. Dit is het aangrijpingspunt..

## De gekoppelde fase

Houd de koppeling op het aangrijpingspunt even stil en geef voorzichtig een beetje gas. Wanneer de auto in beweging is, kan je de koppeling langzaam verder op laten komen en vervolgens je voet naast het pedaal op het zogeheten schutbord plaatsen. Regel het vlot weggrijden en de snelheid verder met het gaspedaal.



# 6. Stoppen

De auto tot stilstand brengen is één van de gevaarlijkste onderdelen van de hele bediening. Wanneer je te hard remt kan de auto achter je tegen je aan botsen. Met te zacht remmen zal je niet op tijd stil komen te staan. Bij het stoppen van een auto kunnen we onderscheid maken tussen het stoppen met een lage snelheid en stoppen met een hoge snelheid.

## De auto stoppen met een lage snelheid (stationaire snelheid)

Stap 1. Laat het gas los.

Als je het gas loslaat neemt de snelheid van de auto af, dit heet afremmen op de motor.

Stap 2. Trap het koppelingspedaal in.

Stap 3. Trap het rempedaal rustig in.

Leg je rechter voet op de rempedaal en verdeel de remdruk zo goed mogelijk over de gehele remweg.

Stap 4. Verminder de remdruk (de rem iets los laten) net voordat je tot stilstand komt.

Op deze manier zorg je ervoor dat je zonder remschok tot stilstand komt.

## De auto stoppen met een hoge(re) snelheid

Stap 1. Laat het gas los. Als je het gas loslaat neemt de snelheid van de auto af, dit heet afremmen op de motor.

Stap 2. Trap het rempedaal rustig in. Leg je rechter voet op de rempedaal en verdeel de remdruk zo goed mogelijk over de gehele remweg.

Stap 3. Trap het koppelingspedaal in. Rond de 1000 toeren trap je het koppelingspedaal in en houd je deze vast tot stilstand.

Stap 4. Verminder de remdruk (de rem iets los laten) net voordat je tot stilstand komt. Op deze manier zorg je ervoor dat je zonder remschok tot stilstand komt.

Let op: trap het koppelingspedaal niet te vroeg in. Het afremmen op de motor valt dan weg waardoor de auto te veel blijft doorrollen.





# 7. Opschakelen

Om tot de maximum snelheid te komen dien je technisch en milieubewust op te schakelen. Dit leidt tot lagere toeren en minder brandstofverbruik van de auto.

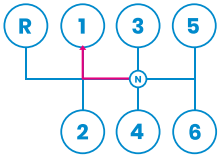
## Hoe doe je dat?

- We geven gas tot 2000 - 2500 toeren.
- Laat je gas los.
- Koppeling met de linkervoet vlot en volledig intrappen.
- Rustig en vloeiend schakelen naar de volgende versnelling. (Zie bediening van de schakelpook)
- Na het schakelen plaatsen we de rechterhand weer op het stuur.
- We laten langzaam de koppeling opkomen en geven vervolgens weer rustig gas. De koppeling moet goed begeleid worden tot hij helemaal opgekomen is. Daarna wordt de linkervoet weer op het schutbord geplaatst. (Zie 5 Ontkoppelen, koppelen, wegrijden)
- Kijken (nacontrole): in de binnen- en buitenspiegels voordat we de snelheid verhogen.

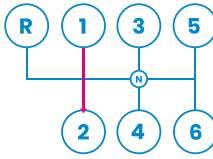
**Iedere keer voor dat opgeschakeld wordt passen we deze volgorde toe.**

## Bediening van de schakelpook

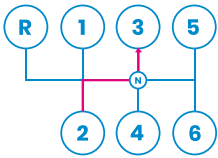
Het schakelen zal rustig en vloeiend moeten verlopen om het overige verkeer zo min mogelijk te hinderen en de auto zo min mogelijk schade toe te brengen.



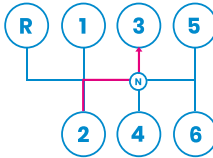
Van de neutrale stand naar 1 maken we van onze hand een kom die we aan de rechterkant om de versnellingspook plaatsen. We duwen de schakelpook naar links en naar voren.



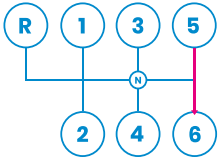
Bij het schakelen van de 1e naar de 2e versnelling maken we van onze hand een kom die we aan de rechterkant om de schakelpook plaatsen. We schakelen rustig over naar de volgende versnelling door druk naar links te houden en de schakelpook naar achteren te trekken.



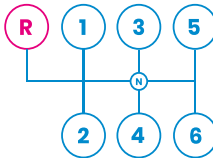
Bij het schakelen van de 2e naar de 3e versnelling drukken we de schakelpook uit de 2e versnelling met onze handpalm. Vervolgens springt de schakelpook (door een veer) recht voor de 3e versnelling zodat we hem met de handpalm in de 3e versnelling kunnen drukken.



Van de 4e naar de 5e versnelling duwen we met de palm van de hand de schakelpook uit de 4e versnelling naar neutraal, daar vandaan maken van de hand een kom en duwen de schakelpook naar rechts en naar voren in de 5e versnelling.



Sommige auto's hebben ook nog een 6e versnelling. In dat geval maken we van onze hand een kom die we aan de linkerkant om de schakelpook plaatsen. We schakelen rustig over naar de volgende versnelling door druk naar rechts te houden en de schakelpook naar achteren te trekken.



De "R" staat voor reverse, Engels voor achteruit. Het kan per automerk verschillen waar de "R" zich bevindt. Voor de veiligheid is het gewoon dat je een extra handeling moet treffen om hem in de "R" te kunnen zetten. In het geval van het automerk Volkswagen zal je de schakelpook moeten indrukken. Vervolgens naar links en naar voren duwen.

Om de auto überhaupt in zijn achteruit te kunnen zetten dien je vooraf hem eerst stil te zetten.

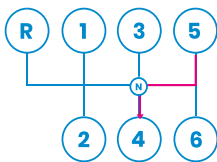
# 8. Terugschakelen met de juiste afrem techniek

Om op de juiste manier snelheid te kunnen verminderen voor situaties zoals bochten, kruispunten, obstakels, etc is terugschakelen noodzakelijk. Dan kun je de situatie rustig naderen, rustig berijden en vlot weer verlaten.

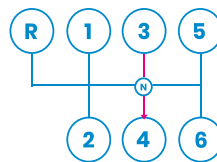
## Om terug te schakelen met de juiste afremtechniek:

- Kijken we eerst in onze binnenspiegel (i.v.m. achterop komend verkeer)
- Gas los laten.
- Met je rechervoet de rem rustig indrukken zodat je voelt dat de auto snelheid mindert. Dan houdt je je voet stil, druk je door dan slaat de auto af.
- Wanneer je door het afremmen net boven de 1000 toeren uitrekt, trap je de koppeling geheel en vlot in.
- Terugschakelen naar de juiste versnelling. Afhankelijk van je snelheid bepaal je welke versnelling de juiste is.
- Rechterhand direct terug op het stuur plaatsen.
- Koppeling langzaam weer tot het aangrijpingspunt op laten komen.
- Wanneer je de ideale snelheid hebt gehaald laat je de koppeling en de rem los. Dit dien je voor de situatie te doen.
- $\frac{3}{4}$  door de bocht of verlaat je de situatie, verhoog je snelheid.
- Kijken (controle): binnenspiegel - voor - linkerbuitenspiegel en linkerschouder..

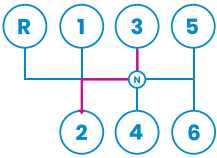
Iedere situatie heeft zo zijn eigen versnelling. Door veel te oefenen en veel te rijden leer je dit vanzelf in te schatten.



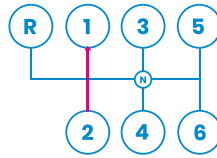
Om van de 5e naar de 4e versnelling te gaan. Trek je de schakelpook uit de 5e versnelling. Door een veer springt hij dan direct voor de 4e versnelling waardoor je de versnellingspook in de 4e versnelling kunt trekken.



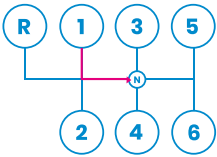
Van de 4e versnelling naar de 3e versnelling duw je hem met de palm van je hand rustig naar de 3e versnelling. versnellingspook in de 4e versnelling kunt trekken.



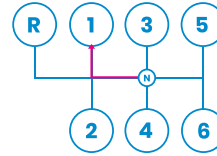
Van de 3e versnelling naar de 2e versnelling trek je de schakelpook uit de 3e versnelling naar de neutraalstand. Vervolgens maak je van je hand een kom die je rechts om de schakelpook plaatst om deze dan naar links en naar achteren te trekken.



Van de 2e versnelling naar de 1e versnelling doe je door van je hand een kom te maken en aan de rechterkant om de pook te plaatsen en deze rustig naar de 1e versnelling te duwen met constante druk naar links.



Van de 1e versnelling naar de neutraalstand trek je met je vingers de pook uit de versnelling waarna hij zelf in de neutraalstand stand springt.



Van de achteruitversnelling terug naar de neutraalstand trek je met je vingers de versnellingspook uit de achteruitversnelling waarna hij zelf in de neutraalstand springt. (Dit kan per automerk verschillen)





## 9. Gasdosering en snelheidsregulering

### **Snelheidsregulering**

Je snelheid moet zodanig zijn dat je voortdurend in staat bent het voertuig tot stilstand te brengen binnen de afstand waarover je de weg kan overzien en deze vrij is. De snelheid moet ook afgestemd worden op de situatie en het overige verkeer ter plaatse. Denk hierbij aan de aard en gesteldheid van de weg, de weersomstandigheden, verkeersdrukte en wegwerkzaamheden.

### **Gasdosering**

Onder gasdosering wordt verstaan, dat wanneer we bijvoorbeeld bij een verkeerslicht weg rijden, we veilig en vlot optrekken naar de maximumsnelheid. Wanneer de maximumsnelheid bijna is bereikt bouwen we het gas geven langzaam iets af om te voorkomen dat we de maximumsnelheid overschrijden.

# 10. Veilig en Technisch wegrijden/stoppen

**Veilig en technisch wegrijden is een bijzondere manoeuvre. Dit betekent dat je al het verkeer voorrang verleent. Veilig wegrijden bestaat uit op de juiste manier scannen: kunnen en mogen we wegrijden? Veilig autorijden komt mede tot stand door juist kijkgedrag.**

## **Algemeen kijkgedrag**

Tijdens het autorijden kijk je om de 5 seconden in de binnen- en buitenspiegels.

## **Veilig en Technisch wegrijden**

1. Naar de eerste versnelling schakelen.
2. Parkeerrem ontgrendelen.
3. Koppeling op laten komen tot net voor het aangrijpingspunt.
4. Kijken: binnenspiegel, voor, linkerbuitenspiegel en linkerschouder.
5. Richting aangeven.
6. Koppeling langzaam verder op laten komen .
7. Insturen en terug sturen.
8. Richtingaanwijzer uitzetten .
9. Kijken: binnenspiegel, voor, linkerbuitenspiegel en linkerschouder (controle).

## **Veilig en Technisch stoppen**

1. Kijken: voor, binnenspiegel, rechterbuitenspiegel en rechterschouder.
2. Richting aangeven naar rechts.
3. Voor het afremmen eerst in de binnenspiegel om te zien wat er achter je gebeurt.
4. Laat je gaspedaal los zodat je de auto laat uitrollen. Hierdoor gebruikt de auto geen brandstof, dit is milieuvriendelijk.
5. Verplaats je rechervoet naar het rempedaal om rustig te gaan remmen (zie 6 stoppen). Houdt er rekening mee dat de auto is uitgerust kan zijn, met rembekrachtiging.
6. Stuur de auto rustig naar de rechterkant van de rijbaan.
7. Stoppen zoals geleerd (zie 6 stoppen).

**Stop!** Het voertuig op een veilige manier stoppen is meer dan enkel je rempedaal intrappen. Voordat je gaat stoppen, zul je moeten scannen: Kan en mag ik hier stoppen. Rijdt er iemand achter me? Mag je hier eigenlijk wel stilstaan? Hinder ik mensen door hier te stoppen?



# 11. Plaats op de rijrijbaan / rijstrook

**Bestuurders zijn verplicht zoveel mogelijk rechts te rijden. Je plaats op de weg is afhankelijk van een groot aantal factoren. Hierbij denken we bijvoorbeeld aan de wegsituatie en de verkeerssituatie.**

## **Wegsituatie**

Brede wegen worden meestal gescheiden door een asstreep, om de linkerhelft van de weg te scheiden van de rechterhelft. Let op dat je niet te ver naar rechts rijdt. Door ver vooruit te kijken kun je makkelijker je plaats op de weg bepalen. Hierdoor zie je ook vroeg genoeg wat er voor je gebeurt. Door regelmatig in je spiegels te kijken zal je ook meer gevoel met je auto en je plaats op de weg krijgen.





### 1 Wegen met één rijbaan

Smallere wegen hebben in veel gevallen géén asstreep. Door de rijbaan denkbeeldig in 2 helften te verdelen, en vervolgens jouw rechterhelft weer in 2 helften te verdelen kun je de juiste plaats op de weg bepalen. Op deze wegen rijd je meer in het midden van de weg (indien er geen tegenliggers zijn).

### 2 Fietsstroken

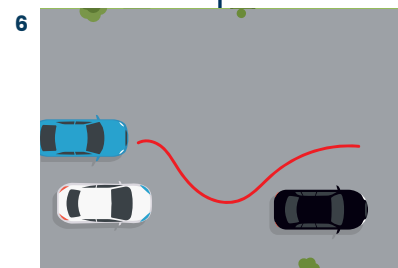
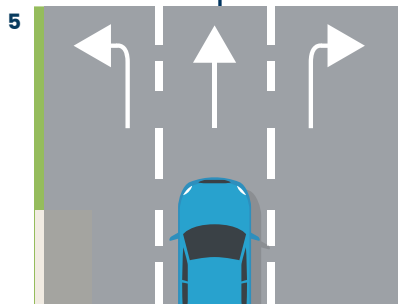
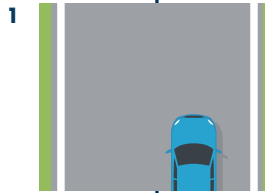
Het is de bedoeling dat je suggestie- en fietsstroken zo min mogelijk gebruikt.

### 3 Rijbanen met twee of meerdere rijstroken

Soms is er sprake van meer dan twee rijstroken. In de basis blijf je op de rechterrijstrook rijden. De linkerrijstrook/rijstroken kun je gebruiken voor inhalen, voorbijgaan én voorsorteren.

### 4 Inhalen/ voorbijgaan:

Als je obstakels op je eigen weghelft tegenkomt moet je naar links verschuiven. Je past de juiste kijktechniek toe, geeft richting aan én verplaatst naar links zodra het obstakel in de binnenspiegel zichtbaar wordt.



### 5 Voorsorteren

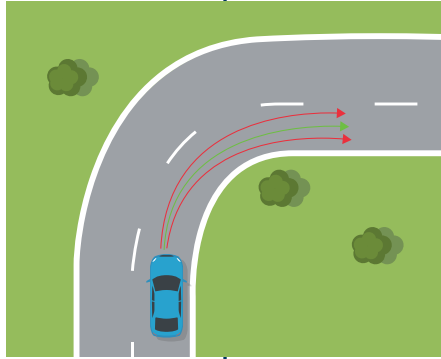
Voorsorteren doe je op voorsorteerstroken of -vakken. Daarnaast kun je ook voorsorteren op wegen zonder voorsorteerstroken of -vakken. Ook bij het afslaan altijd het meest rechter voorsorteer vak gebruiken, als er meer dan één voorsorteerstrook voor die richting beschikbaar is. Op deze wegen ga je tegen de weg aan rijden of juist meer naar rechts.

### 6 Verkeerssituatie

De verkeerssituatie bepaalt ook je positie op de weg. Zo moet je op een smalle weg uitwijken om elkaar te kunnen passeren. Nadat je de tegenligger hebt gepasseerd neem je je basispositie weer aan. Te lang te ver rechts rijden kan geïnterpreteerd worden als voorsorteren. Het is de bedoeling dat je zo min mogelijk achter elkaar van positie wisselt. Zo zal je bijvoorbeeld ruim langs fietsers en andere kwetsbare verkeersdeelnemers moeten rijden (ruimte kussen creëren). De randen van de weg zijn ook belangrijk.

**7 Positie in bochten en op kruispunten** Bij het nemen van een bocht is het belangrijk dat je let op het zicht, de breedte van de weg, de staat van de berm, het verloop van de weg en de aanwezigheid van suggestie- of fietsstroken.

**8 Onoverzichtelijke bocht** In een onoverzichtelijke bocht is het van belang dat je zo goed mogelijk jouw positie aan de rechterhelft van de weg houdt. Daarnaast is het onverstandig of zelfs levensgevaarlijk om vlak voor of in een



onoverzichtelijke bocht te gaan inhalen. Dit geldt ook voor fietsers. Om een fietser in te halen moet je naar links uitwijken waardoor je je op de andere weghelft begeeft. Als er op dat moment een tegenligger aankomt dan heb je geen ruimte of tijd meer om uit te wijken.

**9 Positie bij Kruispunten** Voordat je een kruispunt nadert is het belangrijk dat je op tijd je positie op de rechterhelft van de weg aanneemt. Inhalen vlak voor of op een kruispunt is erg gevaarlijk.

**QUIZ! Rijdt deze auto goed op de weg?**  JA  NEE





## 12. Tegemoetkomen en ingehaald worden

Zoals we in de vorige onderdelen hebben besproken moet je ver vooruit kijken en om de 5 seconden in je spiegels kijken. Door dat te doen zie je het tegemoetkomend verkeer en achteropkomend verkeer op tijd aankomen. Hierdoor heb je voldoende tijd om te kunnen inschatten of je met z'n tweeën elkaar kunt passeren.

### Tegemoetkomen

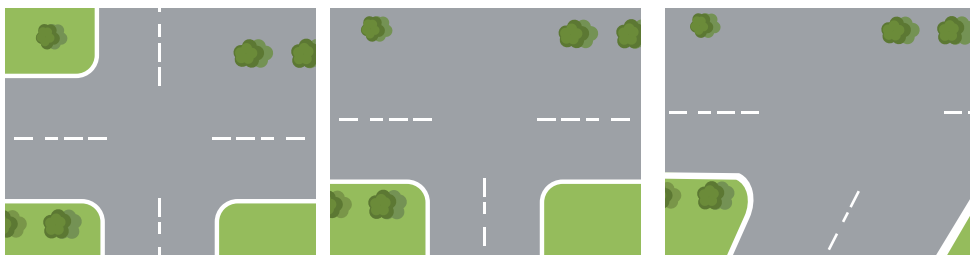
- Kijk tussen het aankomende voertuig en de wegafscheiding in.
- Hoe smaller de ruimte is, hoe meer je af moet remmen. Eventueel ook terug schakelen. Voordat je afremt, kijk in je binnenspiegel.
- Zo nodig mag je de berm in. Van te voren spiegelen (voor, binnenspiegel, rechter buitenspiegel, rechter schouder). Zorg ervoor, dat wanneer je in de berm rijdt, je niets hoeft te doen.
- Wanneer je elkaar hebt gepasseerd, voor, binnenspiegel, linker buitenspiegel, linker schouder. kan je weer de weg op. En verhoog je de snelheid naar het maximum.
- Controleren

### Ingehaald worden

- Wanneer je een achteropkomend voertuig signaleert, kijk dan minimaal 2 keer en bij voorkeur meerdere malen in je binnen- en buitenspiegels. Zo kan je inschatten hoe snel hij/zij jou nadert.
- Met de informatie van voren, maak je een plan, om ervoor te zorgen, dat diegene jou veilig kan passeren. (Denk dan bijvoorbeeld aan: afremmen, uitwijken, etc.)

# 13. Naderen en oversteken van kruispunten (gelijkwaardig)

Een kruispunt is een kruising of splitsing van wegen. Een T-splitsing is een kruispunt met drie vertakkingen waarbij de wegen loodrecht op elkaar aansluiten. Als de wegen schuin op elkaar aansluiten, noemen we dit een Y-splitsing. De regels en uitvoering op een T-splitsing of Y-splitsing zijn gelijk aan die van een volwaardig kruispunt.



Volwaardig kruispunt

T-Splitsing

Y-Splitsing

## Kruispunten herkennen (scannen)

Een kruispunt naderen begint bij het herkennen ervan. Door ver vooruit te kijken kun je een kruispunt vaak tijdig zien. Er zijn namelijk vele manieren om ze te herkennen.

Enkele voorbeelden van goed scannen, voorafgaand aan het kruispunt!

- Afbuigende trottoirbanden.
- Voorrangsborden.
- Overige verkeersborden.
- Voorsorteerstroken.
- Verkeerslichten.
- Kruisend verkeer.
- Openingen tussen huizen.
- Openingen tussen bomen, struiken en plantsoen.
- Straatnaamborden.
- Tekens op het wegdek.

## Mogelijke gevaren

### Coulissen effect

Het coulissen effect ontstaat als je een weg nadert waar rijen bomen, auto's of palen naast staan. Hierdoor heb je slecht zicht op het kruispunt. Probeer daarom vooraf al een goede inschatting te maken van het kruispunt, voordat je het coulissen effect bereikt.

### Afdeksituatie

Een afdeksituatie bestaat op het moment dat een groot object (zoals een vrachtwagen) je het zicht ontnemt. Vraag jezelf af of iets of iemand zich achter het object kan bevinden.

### Het kruisingsvlak

Het kruisingsvlak mag niet geblokkeerd worden door bestuurders. Let dus al bij het naderen goed op waar je moet stoppen. Fietspaden behoren ook tot het kruisingsvlak. De ruimte tussen rijbanen noemen we een baansplitsing. Wanneer deze ruimte groot genoeg is kun jij je hier ook opstellen.

## 3 soorten voorrangskruispunten

1. Gelijkwaardige kruispunten
2. Voorrangskruispunten
3. Complexe kruispunten

## 3 fases van kruispunten naderen

1. Het naderen van kruispunten
2. Het berijden van kruispunten
3. Het verlaten van kruispunten

### Vorrang verlenen

De algemene definitie van voorrang verlenen is: het de betrokken bestuurder in staat stellen ongehinderd zijn weg te vervolgen. Dit betekent dat je nooit voorrang neemt, maar voorrang zou moeten krijgen. Dit verschil komt tot uiting in je naderingssnelheid én besluitvaardig rijgedrag.

### Gelijkwaardige kruispunten

Je verleent voorrang aan bestuurders van rechts. Bestuurders van links verlenen jou voorrang. Bij het naderen van deze kruispunten staan er géén voorrangsborden of haaiantanden (wegmarkeringen) op het wegdek.

### Naderen van kruispunten

Het naderen bestaat uit drie fases. In deze fase moet je ver vooruitkijken om voldoende tijd te creëren om antwoord te hebben op een drietal vragen.

1. Wat is de aard van het kruispunt (soort): voorrang verlenen of krijgen
2. Wat is de algehele situatie op en nabij dat kruispunt: soort en toestand wegdek, bijzondere omstandigheden, drukte e.d.?
3. Hoe is het zicht dat ik heb, ook gezien vanuit andere bestuurder(s)?



## Naderingssnelheid bij kruispunten

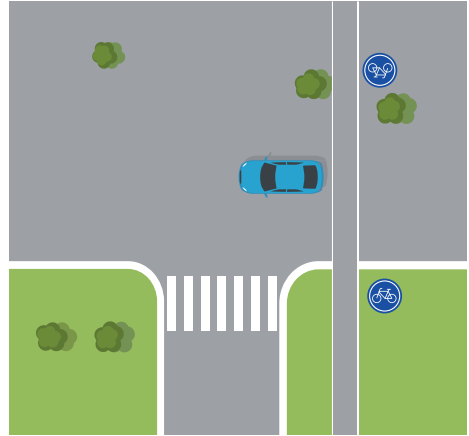
In het algemeen naderen we binnen de bebouwde kom kruispunten in de 2e versnelling. Pas je snelheid aan op het uitzicht wat je hebt en de situatie op het kruispunt. Bij slecht tot zeer slecht zicht, schakelen we terug naar de 1e versnelling. In sommige gevallen, daar waar het zicht goed is en de scherpte van de bocht dit aankan kiezen we ervoor om een kruispunt te berijden in de 3e (of 4e) versnelling.

## Bereiden van kruispunten

In deze fase ben je vooral bezig met evalueren en beslissen wat je doet. Je maakt je plan: stoppen of doorrijden. Als je moet stoppen, stop dan vóór het kruisingsvlak. In veel situaties kan gas loslaten al voldoende zijn. Kijk nogmaals VLVR naar het kruispunt en beslis wat je gaat doen: stoppen of doorrijden.

## Verlaten van kruispunten

Zo vlot mogelijk ter bevordering van de doorstroming, daar waar het kan! Zodra je oprijdt is het van belang dat je blijft waarnemen om de situatie direct na het berijden van het kruisingsvlak te voorspellen en te evalueren zodat je kunt beslissen wat je gaat doen.



Voorbeeld: Volwaardig kruispunt met zebra pad

### Kijkgedrag bij het naderen en oversteken van gelijkwaardige kruispunten

1. Scannen: ver vooruit kijken (om antwoord te krijgen op de 3 kernvragen bij het naderen).
2. Binnen- en buitenspiegels: nacontrole overige verkeer.
3. Kijken: voor – links – voor – rechts (VLVR: meerdere malen herhalen)\*
  - voor: kan ik doorrijden;
  - links: krijg of geef ik voorrang;
  - rechts: krijg of geef ik voorrang;
4. Binnen- en buitenspiegels: controle overige verkeer (nacontrole).

\* Bij veel zicht kun je al eerder starten met VLVR om je plan eerder te kunnen maken ter bevordering van de doorstroming.

# 14. Naderen en oversteken van kruispunten (voorrang)

Wanneer er bij kruispunten voorrangsborden of voorrangstekens staan, spreekt men over voorrangskruispunten. Kruispunten worden aangegeven met voorrangsborden, voorrangstekens, verkeerslichten of verkeersregelaars. Als de verkeerslichten niet werken, dan zijn de voorrangsborden en -tekens van belang. Staan er verkeersregelaars op een kruispunt, dan zijn de voorrangsborden- en tekens niet meer van toepassing.



B1 Voorrangsweg



B2 Einde voorrangsweg



B3 Voorrangskruispunt

## Voorrangsweg herkennen

Door middel van het bord B1 weet je of je op een voorrangsweg zit. Wanneer je in dat geval een kruispunt tegen komt, weet je dat je voorrang krijgt. Leuk om te weten is dat binnen de bebouwde kom bord B1 vóór het kruispunt is geplaatst, buiten de bebouwde kom vindt je dit bord na het kruispunt.



B4 Voorrangskruispunt zijweg links



B5 Voorrangskruispunt zijweg rechts



B6 Verleen voorrang aan bestuurders op de kruisende weg

## Voorrangskruispunt herkennen:

Staan borden B3 t/m B5 langs de rijbaankant, dan nader je een voorrangskruispunt. Je krijgt dan voorrang.

Staan borden B6 en B7 langs de rijbaankant, dan nader je een voorrangskruispunt. Alleen dan verleen je voorrang aan bestuurders op de kruisende weg. Bij bord B7 is minimaal 2 seconden stoppen verplicht. Bord B6 kan ondersteund of vervangen worden door wegmartering in de vorm van haaiantanden.



B7 Stop: verleen voorrang aan bestuurders op de kruisende weg

### Stappenplan naderen en oversteken voorrangskruispunten

1. Begin zo vroeg mogelijk met scannen.
2. Pas je snelheid aan.
3. Bepaal of je door kunt rijden\*
4. Steek het kruispunt over. Je trekt voor de doorstroming vlot op, daar waar het kan.
5. Voer je nacontrole uit.
6. Bekijk de nieuwe situatie. Hierbij let je op verkeersborden, markeringen en routeborden.

\* Bij voorrangskruispunten waarbij je voorrang verleent aan bestuurders op de kruisende weg, kun je pas oprijden als het vrij is van bestuurders van zowel links als rechts. Indien recht doorgaand tegemoetkomend verkeer van toepassing is, moet dit uiteraard ook vrij zijn voor je start met oprijden.

### Kijkgedrag bij het naderen en oversteken van voorrangskruispunten

1. Scannen: ver vooruit kijken (om antwoord te krijgen op de 3 kernvragen bij het naderen).
2. Binnen- en buitenspiegels: nacontrole overige verkeer.
3. Kijken: voor – links – voor – rechts (VLVR: meerdere malen herhalen)\*
  - voor: kan ik doorrijden;
  - links: krijg of geef ik voorrang;
  - rechts: krijg of geef ik voorrang;
4. Binnen- en buitenspiegels: nacontrole overige verkeer (nacontrole).

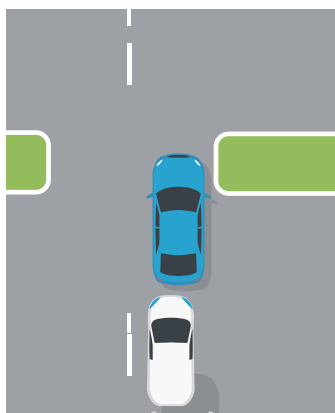
\* Bij veel zicht kun je al eerder starten met VLVR om je plan eerder te kunnen maken ter bevordering van de doorstroming.

# 15. Naderen en oversteken van kruispunten

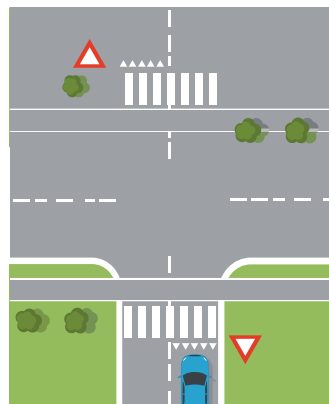
(complex)

Complexe kruispunten zijn voorrangskruispunten met meerdere kruisingsvlakken achter elkaar. We geven je wat voorbeelden van complexe kruispunten.

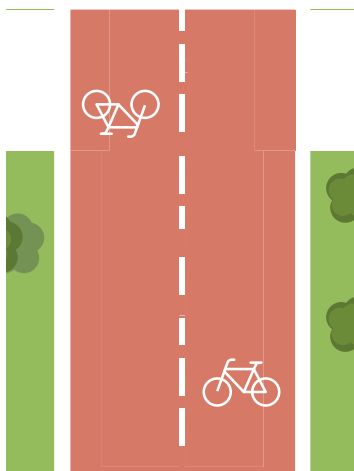
Wegen met  
gescheiden  
rijbanen



Wegen met  
vrijliggende  
fiets- en/of  
voetpaden



Fiets en  
brom-  
paden  
met  
verkeer  
in twee  
richtingen



Wegen,  
waarvan de  
hoofdrijbaan  
wel als  
voorrangsweg  
is aangeduid,  
en de  
secundaire  
rijbanen niet



## Stappenplan naderen en oversteken complexe kruispunten

1. Begin zo vroeg mogelijk met scannen: herkennen complexe kruispunten
2. Pas je snelheid aan.
3. Bepaal of je door kunt rijden\*
4. Steek het kruispunt over. Je trekt voor de doorstroming vlot op, daar waar het kan.
5. Voer je nacontrole uit.
6. Bekijk de nieuwe situatie. Hierbij let je op verkeersborden, markeringen en routeborden.

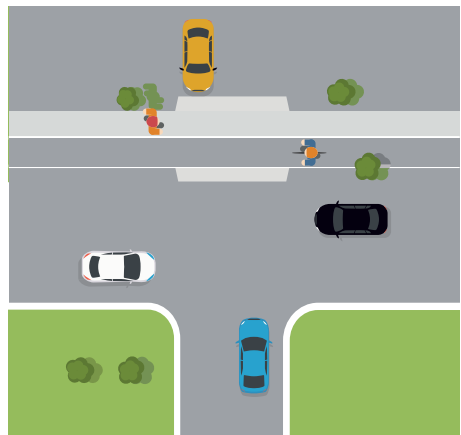
\* Bij voorrangskruispunten waarbij je voorrang verleent aan bestuurders op de kruisende weg, kun je pas oprijden als het vrij is van bestuurders van zowel links als rechts. Indien recht doorgaand tegemoetkomend verkeer van toepassing is, moet dit uiteraard ook vrij zijn voor je start met oprijden.

## Uitritconstructies

Veel kruispunten worden aangelegd met een uitritconstructie. Het berijden van een in- /uitrit geldt als een bijzondere manoeuvre waarbij alle andere bestuurders en voetgangers (dus het overige verkeer) moet worden voorgelaten. (artikel 54 RVV 1990)

Bij deze manoeuvre kan men geconfronteerd worden met:

- Verkeer dat van links of rechts nadert.
- Tegemoetkomend, zich links of rechts naast de auto bevindend, of achteropkomend verkeer.
- Verkeer dat de uitrit wil inrijden.
- Verkeer dat de inrit wil uitrijden.



Daar waar je te maken hebt met gelijktijdig uitrijdende- en inrijdende bestuurders, heeft het de voorkeur de uitrijdende bestuurder voor te laten gaan zodat er meer ruimte ontstaat voor de inrijdende bestuurder. Dit bevordert de doorstroming.



# 16. Naar rechts van richting veranderen

In het verkeer zullen we op kruispunten en rotondes regelmatig rechts afslaan. We doen dit altijd volgens een vaste volgorde zodat we de veiligheid en de doorstroming waarborgen. Ook voorkomen we zo dat we géén zaken over het hoofd zien.

## Naar rechts van richting veranderen

1. Kijken: binnenspiegel, voor, rechterbuitenspiegel en rechterschouder.
2. Richting aangeven naar rechts.
3. Voorsorteren (daar waar het kan en mag).
4. Afremmen.
5. Terugschakelen.
6. Kijken: voor – links – voor – rechts (VLVR: meerdere malen herhalen)

- voor: kan ik doorrijden?
- links: krijg ik voorrang?
- rechts: geef ik voorrang?

Kijken: rechterbuitenspiegel, rechterschouder.

7. Bocht doorkijken, insturen en terugsturen.
8. Kijken: binnen- en buitenspiegels: nacontrole overige verkeer (nacontrole).
9. Snelheid verhogen.

**Kijken: binnenspiegel, voor, rechterbuitenspiegel en rechterschouder** Als je de opdracht krijgt om af te slaan, zul je eerst even moeten kijken én luisteren waar de instructeur of examinator bedoelt dat je moet afslaan. Hoe eerder je een kruispunt of afslag herkent, hoe beter je hierop kunt voorbereiden. Voor meer info hierover zie hoofdstuk 13 (naderen en oversteken van kruispunten). Begin dus niet klakkeloos de kijktechniek uit te voeren als je een opdracht krijgt.

## Richting aangeven

Geef op tijd richting aan om aan het overige verkeer te laten zien wat je van plan bent. Onze richtingaanwijzer is ons enige communicatiemiddel. Ga daarna pas handelen. Autorijden is kortweg kijken, denken en doen. Andere weggebruikers zullen als je op die manier deelneemt aan het verkeer, rekening houden met je handelingen.



### **Voorsorteren**

Als er meerdere rijstroken zijn ga je ruim van tevoren naar de gewenste rijstrook toe. Op wegen die niet zijn opgedeeld met voorsorteervakken mag je voorsorteren. Dit doe je bij het rechts afslaan door met de auto zoveel mogelijk rechts te gaan rijden. Let goed op waar dit kan en mag. Het overige verkeer krijgt nu de gelegenheid om je links in te halen.

### **Afremmen**

Voordat je de bocht neemt moet je afremmen om voor het afslaan de juiste naderingssnelheid te realiseren. Wat die naderingssnelheid is, is afhankelijk van de scherpte van de bocht en de situatie ter plaatse.

### **Terugschakelen**

Een bocht zullen we over het algemeen in de 2e versnelling nemen (uiteraard situatie afhankelijk). Voor we de bocht ingaan, dient de koppeling geheel op te zijn en de voet weer naast de koppeling geplaatst te zijn. We rijden nu de bocht in met een trekkende motor.

### **Kijken: voor – links – voor – rechts (VLVR: meerdere malen herhalen)**

Tijdens het afremmen (en later ook het terugschakelen) bekijken we nogmaals het kruispunt om te kijken of de situatie is veranderd.

### **Kijken: rechterbuitenspiegel, rechterschouder (dode hoek nacontrole)**

Voordat we gaan insturen kijken we nogmaals in de rechterbuitenspiegel en over de rechterschouder om te kijken of we kunnen gaan insturen. Het zou kunnen zijn dat er een voetganger of fietser kort achter ons of naast ons rijdt waardoor we niet kunnen gaan insturen.

### **Bocht doorkijken, insturen en terugsturen**

Als alles vrij is sturen we in naar rechts. We kijken direct door de bocht om zo een juiste bocht te rijden én of de situatie na de bocht vrij is. We zien dan ook direct de verkeersborden en –tekens die in de in te rijden straat staan. Halverwege de bocht geven we voorzichtig weer gas bij en sturen we terug om direct de juiste plaats op de weg in te nemen.

### **Kijken: binnen- en buitenspiegels: controle overige verkeer (nacontrole)**

Na het berijden van het kruispunt, kijken we direct in onze binnenspiegel en linkerbuitenspiegel voor de situatie achter en schuin achter de auto én of we niet worden ingehaald.



#### **Let op! Aanvullende**

**verkeersregels bij afslaan:**

- **Rechtdoorgaand verkeer gaat voor afslaand verkeer**
- **Rechts gaat voor links; korte bocht gaat voor lange bocht.**

### **Snelheid verhogen**

Direct na het uitvoeren van de nacontrole verhogen we onze snelheid, daar waar het kan, ter bevordering van de doorstroming.

### **Rechtdoorgaand verkeer gaat voor afslaand verkeer**

Bestuurders die afslaan moeten het verkeer dat op dezelfde weg rechtdoor gaat voor laten gaan. Dit geldt voor het verkeer dat je tegemoetkomt of naast, dan wel dicht achter je bevindt. Deze regel geldt voor al het verkeer, dus ook de voetgangers. Het maakt niet uit of het een verharde of onverharde weg is.

**Niet vergeten:**

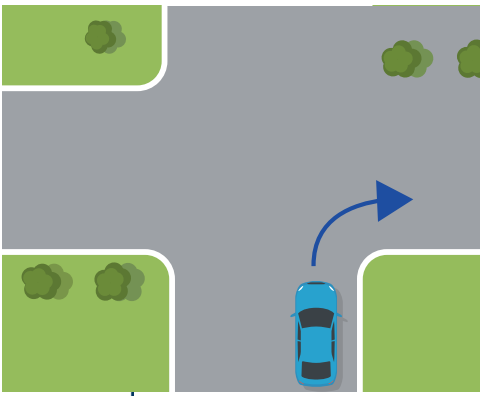
1. Rechts gaat voor links; korte bocht gaat voor lange bocht.
2. Bestuurders die links afslaan moeten tegemoetkomende bestuurders die rechts afslaan voor laten gaan.

**HANDIG!**

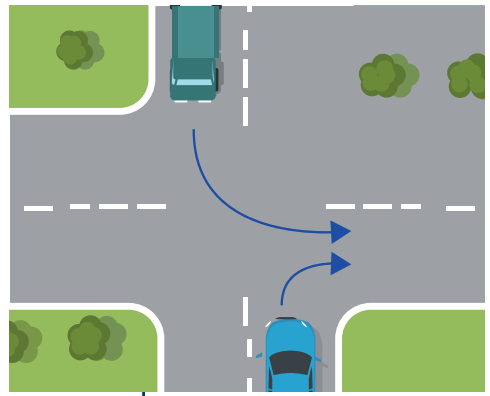
Afsluitend is er voor het rechts afslaan een mooi ezelsbruggetje:

**S-KRAT-V-SSSeN**

- Scannen
- Kijken
- Richting aangeven
- Afremmen
- Terugschakelen
- VLVR
- Spiegel
- Schouder
- Sturen
- Nacontrole (kijken)



Voorsorteren



Korte bocht/ lange bocht

# 17. Naar links van richting veranderen

In het verkeer zullen we op kruispunten en rotondes regelmatig links afslaan. We doen dit altijd volgens een vaste volgorde zodat we de veiligheid en de doorstroming waarborgen. Ook voorkomen we zo dat we géén zaken over het hoofd zien.

## Naar links van richting veranderen

1. Kijken: binnenspiegel, voor, linkerbuitenspiegel en linkerschouder.
2. Richting aangeven naar links.
3. Voorsorteren (daar waar het kan en mag).
4. Afremmen.
5. Kijken: voor – links – voor – rechts (VLVR: meerdere malen herhalen).
  - voor: kan ik doorrijden?
  - links: krijg ik voorrang?
  - rechts: geef ik voorrang?
6. Terugschakelen.

### Kijken: binnenspiegel, voor, linkerbuitenspiegel en linkerschouder

Als je de opdracht krijgt om af te slaan, zul je eerst even moeten kijken én luisteren waar de instructeur of examinerator bedoelt dat je moet afslaan. Hoe eerder je een kruispunt of afslag herkent, hoe beter je hierop kunt voorbereiden. Voor meer info hierover zie hoofdstuk 13 (naderen en oversteken van kruispunten). Begin dus niet klakkeloos met de kijktechniek uit te voeren als je een opdracht krijgt.

### Richting aangeven

Geef op tijd richting aan om aan het overige verkeer te laten zien wat je van plan bent. Ga daarna pas handelen. Autorijden is kortweg kijken, denken en doen. Andere weggebruikers zullen als je op die manier deelneemt aan het verkeer, rekening houden met je handelingen.

### Voorsorteren

Als er meerdere rijstroken zijn ga je ruim van tevoren naar de gewenste rijstrook toe. Op wegen die niet zijn opgedeeld met

voorsorteervakken mag je voorsorteren. Dit doe je bij het links afslaan door met de auto zoveel mogelijk tegen de as van de weg te gaan rijden. Andere auto's mogen jou rechts inhalen en zullen je niet meer links inhalen. Let goed op waar dit kan en mag. Het overige verkeer krijgt na het voorsorteren de gelegenheid om je rechts in te halen. Op een volledige eenrichtingsweg kun je helemaal links voor sorteren.

### Afremmen

Voordat je de bocht kunt gaan nemen moet je afremmen om voor het afslaan de juiste naderingssnelheid te realiseren. Wat die naderingssnelheid is, is afhankelijk van de scherpte van de bocht en de situatie ter plaatse.

### Terugschakelen

Een bocht zullen we over het algemeen in de 2e versnelling nemen (uiteraard situatie afhankelijk). Voor we de bocht ingaan, dient de koppeling geheel op te zijn en de voet weer naast de koppeling geplaatst te zijn. We rijden nu de bocht in met een trekkende motor.

### **Kijken: linkerbuitenspiegel, linkerschouder (dode hoek nacontrole)**

Voordat we gaan insturen kijken we nogmaals in de linkerbuitenspiegel en over de linkerschouder om te kijken of we kunnen gaan insturen. Het zou kunnen zijn dat er een voetganger of fietser kort achter ons of naast ons rijdt waar- door we niet kunnen gaan insturen.

**Bocht doorkijken, insturen en terugsturen** Als alles vrij is sturen we in naar links. We kijken direct door de bocht om zo een juiste bocht te rijden én of de situatie na de bocht vrij is. We zien dan ook direct de verkeersborden en -tekens die in de in te rijden straat staan. Halverwege de bocht geven we voorzichtig weer gas bij en sturen we terug om direct de juiste plaats op de weg in te nemen.

### **Kijken: binnen- en buitenspiegels: nacontrole overige verkeer (nacontrole)**

Na het berijden van het kruispunt, kijken we direct in onze binnenspiegel en linkerbuitenspiegel voor de situatie achter en schuin achter de auto én of we niet worden ingehaald.



**Let op! Aanvullende verkeersregels bij rechtsafslaan:**

- Rechtdoorgaand verkeer gaat voor afslaand verkeer
- Rechts gaat voor links; korte bocht gaat voor lange bocht.

### **Snelheid verhogen**

Direct na het uitvoeren van de nacontrole verhogen we onze snelheid, daar waar het kan, ter bevordering van de doorstroming.

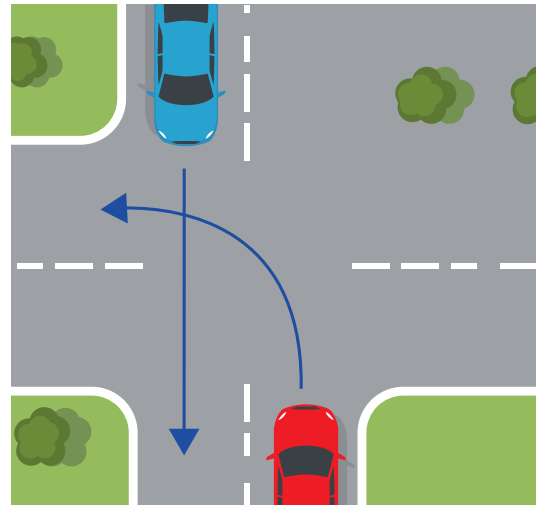
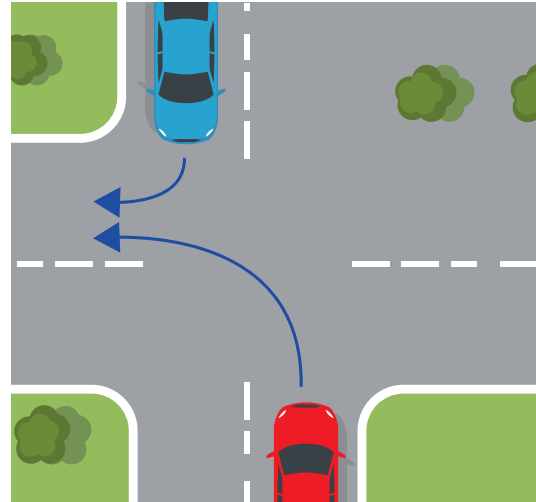
### **Rechtdoorgaand verkeer gaat voor afslaand verkeer**

Bestuurders die afslaan moeten het verkeer dat op dezelfde weg rechtdoor gaat voor laten gaan. Dit geldt voor het verkeer dat je tegemoetkomt, naast, links of rechts dicht achter je bevindt. Deze regel geldt voor al het verkeer, dus ook de voetgangers. Het maakt niet uit of het een verharde of onverharde weg is.



### **Rechts gaat voor links; korte bocht gaat voor lange bocht**

Bestuurders die links afslaan moeten tegemoetkomende bestuurders die rechts afslaan voor laten gaan.

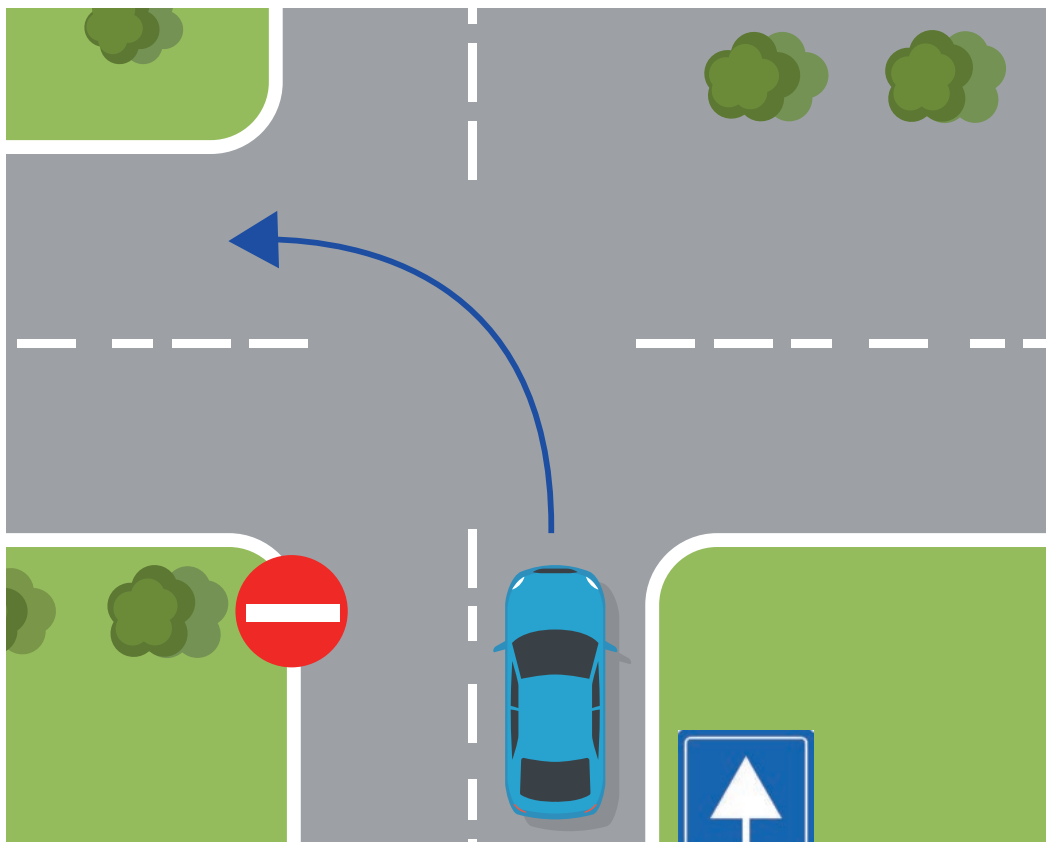
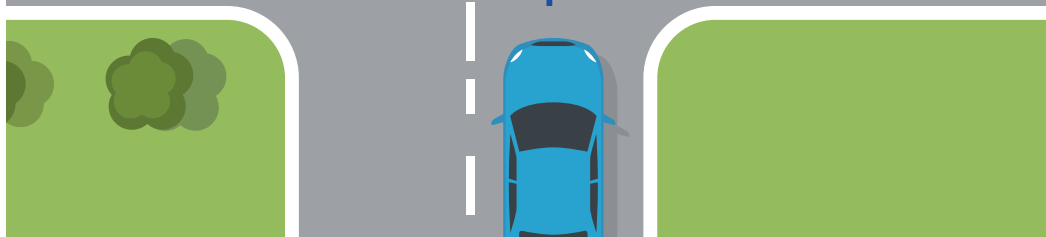




## HANDIG!

Afsluitend is er voor het links afslaan een mooi ezelsbruggetje: KRATSSeN

- Kijken
- Richting aangeven
- Afremmen (VLVR)
- Terugschakelen (VLVR)
- Spiegel
- Schouder
- Sturen
- Nacontrole (kijken)



# 18. Berijden van rotondes (1/4 rond)

Een rotonde is een knooppunt van wegen (anders dan een kruispunt) waarop het verkeer in een rondgaande beweging verwerkt wordt. Een rotonde is een bijzonder weggedeelte. Echter behandelen we deze als een kruispunt.

## De voorrangregels op een rotonde

Wanneer we een rotonde naderen, is het belangrijk om tijdig de voorrangssituatie goed in je op te nemen. De meeste rotondes zijn voorrangrotondes; bestuurders die op de rotonde rijden hebben voorrang. Toch kan het zo zijn dat er niets door borden of tekens is geregeld. In dat geval verlenen bestuurders op de rotonde voorrang aan bestuurders die van rechts de rotonde naderen. Bestuurders mogen vlak voor of op een rotonde met meerdere rijstroken links en rechts inhalen. Er zijn 4 soorten richtingen:  $\frac{1}{4}$  rond (rechtsaf),  $\frac{1}{2}$  rond (rechtdoor),  $\frac{3}{4}$  rond (linksaf) of helemaal rond.

Het voordeel van rotondes is dat deze het risico op ongevallen verlagen, doordat de snelheid op rotondes niet hoog is en dat de meeste verkeersdeelnemers in dezelfde richting rijden. Het nadeel van rotondes is dat (brom)fietsers snel in de dode hoek zitten.

## Het naderen en berijden van een rotonde kun je (zoals bij kruispunten) onderverdelen in 3 fases:

- Het naderen van een rotonde;
- Het berijden van een rotonde;
- Het verlaten van een rotonde;

### Het berijden van een rotonde

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

### Het verlaten van een rotonde

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

## Bij nadering van een rotonde in een zo vroeg mogelijk stadium het antwoord op de volgende 4 kernvragen vaststellen:

- Aard van de rotonde (de aanwezigheid van verkeerstekens e.d.).
- Of de rotonde door ander verkeer genaderd of bereden wordt.
- Of (brom)fietsverkeer dat van rechts nadert aan de orde is.
- De algehele situatie (toestand wegdek, uitzicht, bijzondere omstandigheden e.d.).

Bij het verlaten van de rotonde wordt het verkeer dat op de rotonde blijft, voorgeleten.

## Herkennen van een rotonde

Een rotonde herken je aan de borden D1 en J9.



D1 Rtonde: verplichte rijrichting



J9 Rtonde

## De Rtonde ¼ rond (rechtsaf)

1. Scannen: Bij nadering zo vroeg mogelijk de situatie op en bij de rotonde bekijken om antwoord te krijgen op de 4 kernvragen tijdens het naderen van rotondes.

2. Kijken: binnenspiegel, voor, rechterbuitenspiegel en over rechterschouder.

3. Richting aangeven naar rechts.

4. Voorsorteren (daar waar het kan en mag) op de juiste rijstrook.

5. Afremmen en terugschakelen (snelheid aanpassen) naar de 2e versnelling. Voor het oprijden de koppeling helemaal los en voet eraast.

6. Kijken: voor – links – voor – rechts – voor – links (VLVR-VL: meerdere malen herhalen, ook net voor het oprijden!)

- voor: kan ik doorrijden?
- links: geef ik voorrang?
- rechts: krijg ik voorrang?

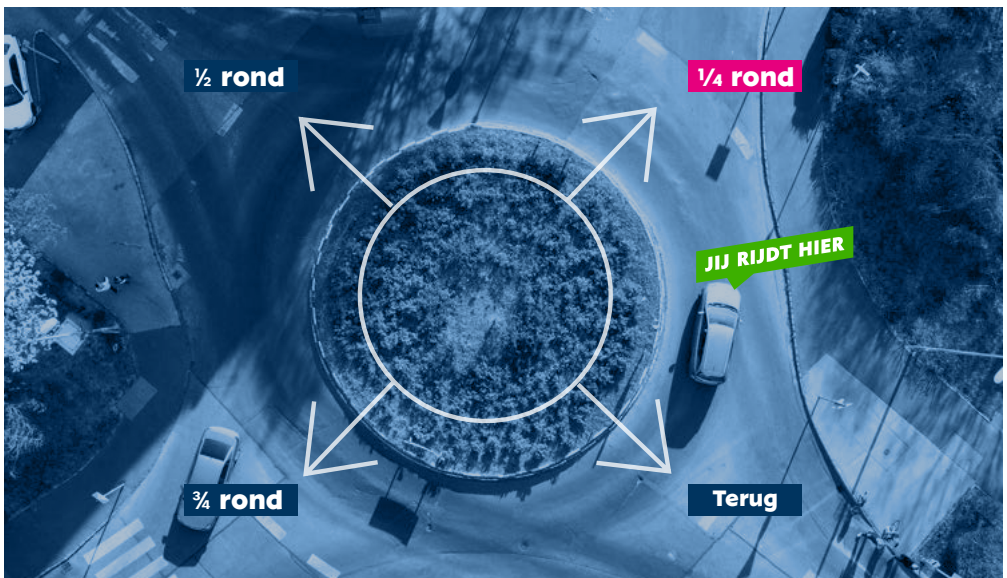
7. Rtonde oprijden.

8. Kijken: Voor het verlaten van de rotonde in de binnenspiegel, rechterbuitenspiegel en over de rechterschouder.

9. Rtonde verlaten (doorrijden als je door rechtdoorgaand verkeer voorgelaten wordt).

10. Kijken: binnen- en buitenspiegels: nacontrole overige verkeer (nacontrole).

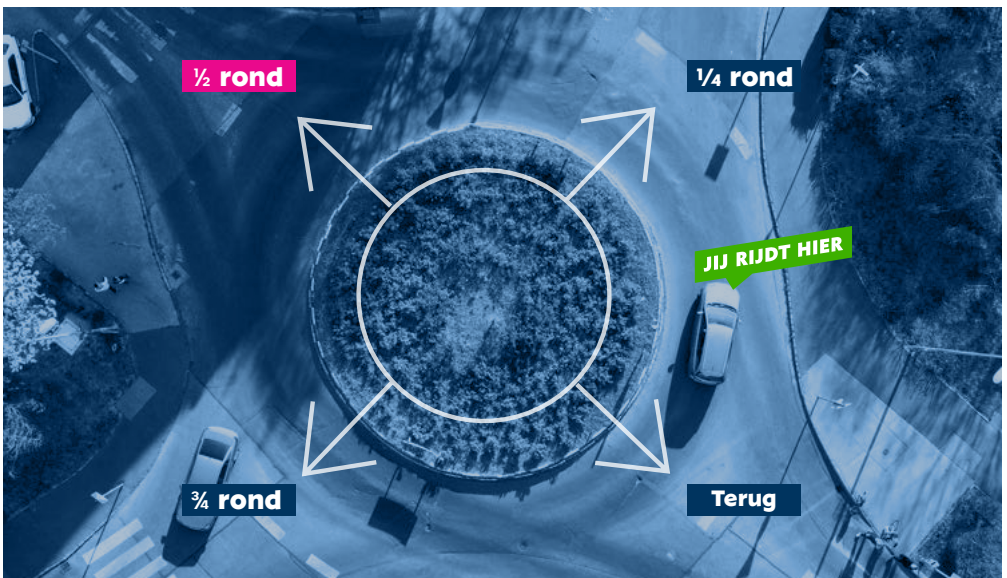
11. Snelheid verhogen.



# 19. Berijden van rotondes (1/2 rond)

## De Rotonde ½ rond (geheel ronden)

1. Scannen: Bij nadering zo vroeg mogelijk de situatie op en bij de rotonde bekijken om antwoord te krijgen op de 4 kernvragen tijdens het naderen van rotondes.
2. Voorsorteren (daar waar het kan en mag) op de juiste rijstrook.
3. Afremmen en terugschakelen (snelheid aanpassen) naar de 2e versnelling. Voor het oprijden de koppeling helemaal los en voet ernaast.
4. Kijken: voor – links – voor – rechts – voor – links (VLVRVL: meerdere malen herhalen, ook net voor het oprijden!)
  - voor: kan ik doorrijden?
  - links: geef ik voorrang?
  - rechts: krijg ik voorrang?
5. Rotonde oprijden.
6. Kijken: Net voor de ¼ afslag van de rotonde: in de binnen- spiegel, rechterbuitenspiegel en over de rechterschouder.
7. Richting aangeven naar rechts.
8. Rotonde verlaten (doorrijden als je door rechtdoorgaand verkeer voorgelaten wordt).
9. Kijken: binnen- en buitenspiegels: nacontrole overige verkeer (nacontrole).
10. Snelheid verhogen.



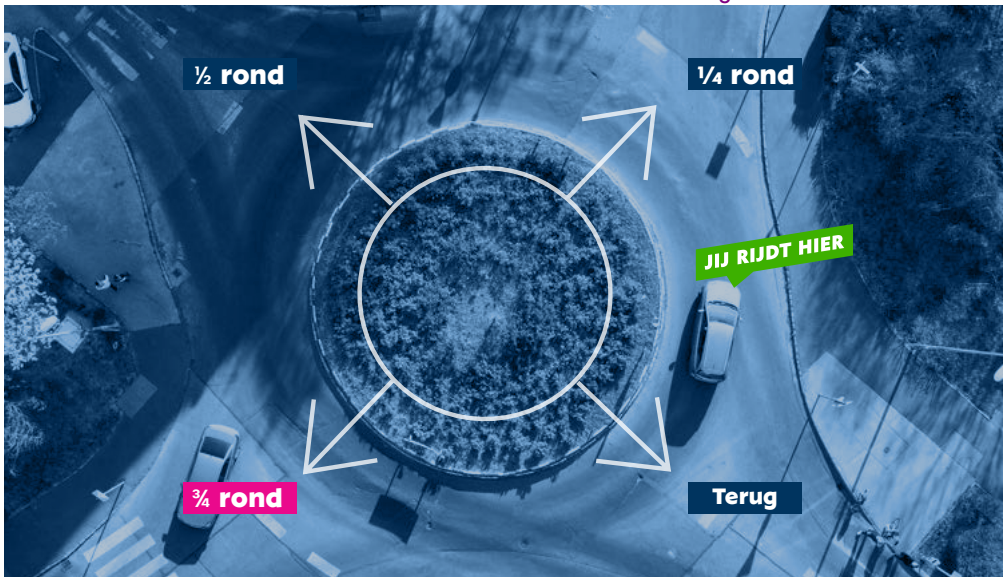
# 20. Berijden van rotondes (3/4 rond)

## De Rotonde $\frac{3}{4}$ rond (linksaf)

1. Scannen: Bij nadering zo vroeg mogelijk de situatie op en bij de rotonde bekijken om antwoord te krijgen op de 4 kernvragen tijdens het naderen van rotondes.
2. Kijken: binnenspiegel, voor, linkerbuitenspiegel en over de linkerschouder.
3. Richting aangeven naar links.
4. Voorsorteren (daar waar het kan en mag) op de juiste rijstrook.
5. Afremmen en terugschakelen (snelheid aanpassen) naar de 2e versnelling. Voor het oprijden de koppeling helemaal los en voet eraast.
6. Kijken: voor – links – voor – rechts – voor – links (VLVRVL: meerdere malen herhalen, ook

net voor het oprijden!)

- voor: kan ik doorrijden?
  - links: geef ik voorrang?
  - rechts: krijg ik voorrang?
7. Rotonde oprijden.
  8. Kijken: Net voor de  $\frac{1}{2}$  afslag van de rotonde: in de binnenspiegel, rechterbuitenspiegel en over de rechterschouder.
  9. Richting aangeven naar rechts.
  10. Rotonde verlaten (doorrijden als je door rechtdoorgaand verkeer voorgelaten wordt).
  11. Kijken: binnen- en buitenspiegels: nacontrole overige verkeer (nacontrole).
  12. Snelheid verhogen.

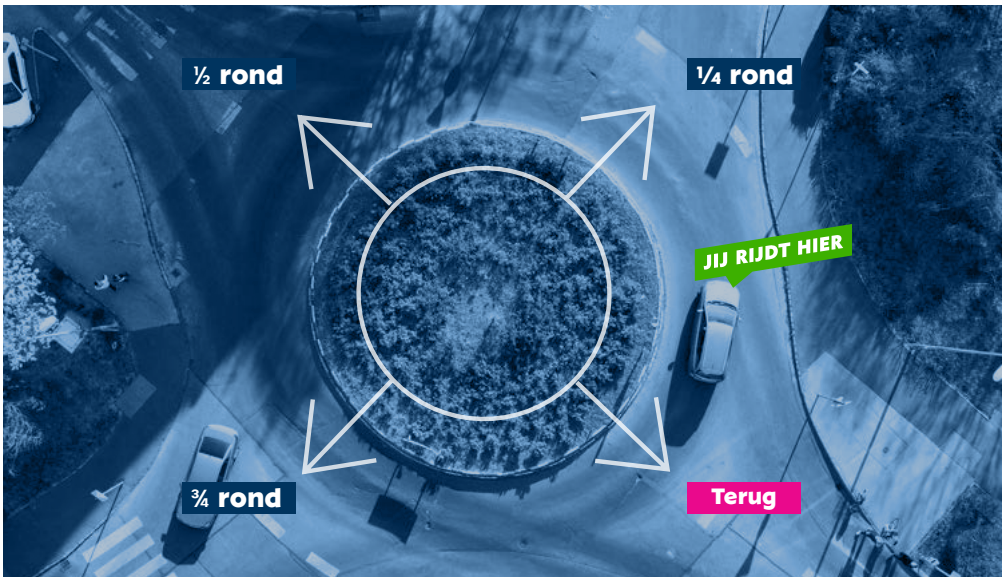




# 21. Berijden van rotondes (4/4 rond)

## De Rotonde 4/4 rond (terug)

1. Scannen: Bij nadering zo vroeg mogelijk de situatie op en bij de rotonde bekijken om antwoord te krijgen op de 4 kernvragen tijdens het naderen van rotondes.
  - voor: kan ik doorrijden?
  - links: geef ik voorrang?
  - rechts: krijg ik voorrang?
2. Kijken: binnenspiegel, voor, linkerbuitenspiegel en over de linkerschouder.
3. Richting aangeven naar links.
4. Voorsorteren (daar waar het kan en mag) op de juiste rijstrook.
5. Afremmen en terugschakelen (snelheid aanpassen) naar de 2e versnelling. Voor het oprijden de koppeling helemaal los en voet ernaast.
6. Kijken: voor – links – voor – rechts – voor – links (VLVR-VL: meerdere malen herhalen, ook net voor het oprijden!)
7. Rotonde oprijden.
8. Kijken: Net voor de  $\frac{3}{4}$  afslag van de rotonde: in de binnenspiegel, rechterbuitenspiegel en over de rechterschouder.
9. Richting aangeven naar rechts.
10. Rotonde verlaten (doorrijden als je door rechtdoorgaand verkeer voorgelaten wordt).
11. Kijken: binnen- en buitenspiegels: nacontrole overige verkeer (nacontrole).
12. Snelheid verhogen.



# 22. Rijstroken wisselen / zijdelings verplaatsen

**Wanneer een weg meerdere stroken heeft en je wilt linksaf slaan, dien je een zijdelinke verplaatsing uit te voeren. Oftewel van rijstrook wisselen naar links. Omdat je van rijstrook wisselt dien je al het verkeer voor te laten gaan.**

Om veilig van rijstrook te wisselen. Is het verstandig om een plan te maken. Dit plan bestaat uit het volgende:

- Begin ruim van te voren met kijken: door in je voorruit, binnenspiegel en linkerbuitenspiegel te kijken. Herhaal dit zo vaak dat nodig is.
- Wanneer je verkeer op de desbetreffende strook ziet moet je bepalen of deze harder, net zo hard, of langzamer rijdt dan jij. Wordt het verkeer groter in je spiegel? Dan rijdt het harder. Blijft het net zo groot, rijdt het net zo hard of wordt het kleiner? Dan rijdt het langzamer.
- Op basis van deze informatie bepaal je of je gas los laat, met dezelfde snelheid blijft rijden of dat je gas bij geeft. Hierbij moet je wel rekening houden met het verkeer wat voor je rijdt.

## Het plan uitvoeren

Het plan is nu klaar om uitgevoerd te worden. Nog even over je schouder kijken om te controleren of er nog iets in de dode hoek zit en je kunt je richtingaanwijzer aan zetten om rustig van rijstrook te wisselen. Eenmaal van rijstrook gewisseld moet je nog even de nacontrole doen (binnen- en buitenspiegels). Laat je richtingaanwijzer aan staan, het achter op komend verkeer mag je dan rechts inhalen. Links voorsorteren is één van de uitzonderingen op rechts inhalen (zie theorie).

Het kan zijn dat er totaal geen ruimte op de desbetreffende rijstrook is. Zet alleen dan je richtingaanwijzer al aan. Door dit te doen, vraag je of je even voor mag. Je kijkt of iemand reageert. Wanneer er voldoende ruimte is ontstaan kan je hiervan gebruik maken.

De weg kan ook uit drie of meer rijstroken bestaan. Ga hier dan trapsgewijs mee om.

## LET OP

Na elke rijstrookwisseling dien je je kijktechnieken zoals hier boven is besproken te herhalen.

Van rijstrook naar rechts wisselen bespreken we bij het onderdeel, tegemoetkomen / inhalen / voorbijgaan.

# 23. Voorbijgaan / inhalen

We spreken van voorbijgaan wanneer we obstakels (voorwerpen die niet aan het verkeer deelnemen) op de weg passeren. Hier moet je voornamelijk denken aan: geparkeerde voertuigen, containers, afzettingsmiddelen, etc.... Inhalen gebeurt door weggebruikers onderling.

## Vorbijgaan

Hoe eerder je het obstakel hebt waargenomen, hoe eerder je kan inschatten of het mogelijk en veilig is, om de obstakel voorbij te gaan. Hierbij moet je voornamelijk denken aan:

- De wegsituatie (breedte, verharding, e.d.)
- De overzichtelijkheid van de weg.

Omdat we al het verkeer voor moeten laten dien je tijdig je snelheid op de situatie aan te passen. Desnoods zet je het voertuig stil dat je nog voorbij het obstakel het tegemoetkomend verkeer ziet aankomen.

Wanneer de linker weghelft vrij is, pas je dezelfde kijktechnieken toe als bij de zijdelingse verplaatsing. (zie hoofdstuk 22)

Zodra het obstakel in je binnenspiegel zichtbaar is bereid je voor om naar rechts te gaan. Dit doe je door ook nog in je rechter buitenspiegel en over je schouder te kijken. Richtingaanwijzer aan en rustig naar rechts verplaatsen.

## Inhalen

Je krijgt regelmatig te maken met bestuurders die niet naar de maximale snelheid gaan. Voor de doorstroming is het de bedoeling, wanneer het kan en mag (zie theorie) om deze bestuurders veilig in te halen. Hoe eerder je deze bestuurders waarneemt, hoe makkelijker en vloeiender de zijdelingse verplaatsing kan worden uitgevoerd. (voor de kijktechnieken zie hoofdstuk 22).

Je kunt in de situatie komen dat je er te dicht achter zit, dan wordt het lastiger. Neem in dat geval, in der mate zo veel afstand (gas los laten), zodat je die ruimte kunt gebruiken om een zijdelinkse verplaatsing te maken.

Wanneer je de bestuurder in je binnenspiegel ziet, heb je hem ingehaald. Kijk dan nog:

- In je rechter buitenspiegel.
- Over je rechter schouder.

Vervolgens geef je richting naar rechts aan om rustig weer naar rechts te gaan.

Wanneer je klaar bent met inhalen, nog even een nacontrole (binnen- en buitenspiegels) uitvoeren om te controleren of je daadwerkelijk afstand van de ingehaalde bestuurder neemt.

# 24. Invoegen

Invoegen is vanaf een invoegstrook de doorgaande rijbaan op rijden. De invoegstrook herken je aan een blokmarkering. Hij is ontworpen om der mate snelheid te maken dat wanneer je invoegt het overige verkeer op de doorgaande rijbaan, geen hinder ondervindt.

## Herkennen van een invoegstrook

Voornamelijk op autowegen (G3) en autosnelwegen (G1) kom je invoegstroeken tegen.



G1 Autosnelweg



G3 Autoweg

### Hoe voeg je nu in?

Bij het naderen van de invoegstrook de doorgaande rijbaan observeren.

- Snelheid aanpassen aan het overige verkeer wat op de doorgaande rijbaan rijdt.
- Zoals geleerd, bij het hoofdstuk "zijdelinkse verplaatsing", je kijktechniek toepassen.
- Richtingaanwijzer aanzetten.
- In 5 seconden tijd, invoegen.
- Richtingaanwijzer uitzetten.
- Nacontrole.

Mocht je meer dan 1 keer een zijdelinkse verplaatsing moeten maken om in te kunnen voegen, dien je dit trapsgewijs te doen. Na elke zijdelinkse verplaatsing je kijktechniek toepassen.

### Mogelijk gevaar

Mocht je in de situatie komen dat je tijdens de blokmarkering rechts gaat inhalen of meer dan 2 rijstroeken hebt., kijk dan uit voor een afdeksituatie. De mogelijkheid bestaat dat je een voertuig dat helemaal links rijdt niet of te laat

waarneemt.

Naast een invoegstrook heb je ook een weefvak. Dat is een combinatie van een invoegstrook en een uitrijstrook. Weet dat het voertuig wat van de doorgaande rijbaan afgaat, voor gaat op het voertuig wat wil invoegen (zie theorie).



Op een auto(snel)weg geldt voor over dag een maximumsnelheid van 100 km/u, tenzij het anders is aangegeven. Om zo snel mogelijk naar de maximumsnelheid te kunnen komen, dien je bij een hoger toerental (boven de 2000 toeren) pas door te schakelen

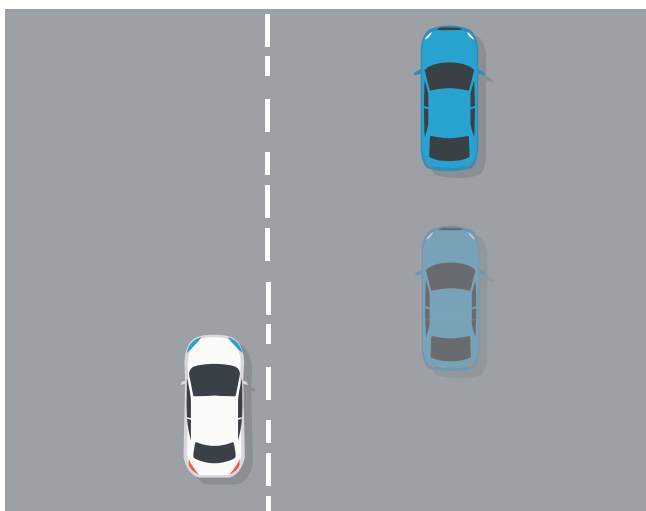
# 25. Uitvoegen

Uitvoegen is het van de doorgaande rijbaan de uitrijstrook oprijden. Een uitrijstrook is door middel van een blokmarkering gescheiden van de doorgaande rijbaan.

## Hoe voeg je uit?

- Zorg dat je 600 meter voor de afslag, op de rijstrook rijdt die grenst aan de uitrijstrook.
- Hierna starten met de kijktechniek om uit te rijden (binnenspiegel, rechterbuitenspiegel en over de rechterschouder).
- Op circa 300 meter van te voren richting aangeven naar rechts.
- Net voor het oprijden van de uitrijstrook nogmaals kijken: binnenspiegel, rechterbuitenspiegel en over de rechterschouder.
- Als je op de uitrijstrook rijdt, dan pas, indien nodig snelheid minderen.
- Bij het puntstuk (einde blokmarkering) de richtingaanwijzer uitzetten.

**Mogelijk gevaar:** Door ver vooruit te kijken kan je op tijd zien, wanneer je te maken krijgt met een weefvak (hoofdstuk 24). Let dan op het achterop komende- en invoegende voertuigen.





# 26. Bewust kijken

Wanneer je auto rijdt dien je ten allen tijden zo ver mogelijk voor uit te kijken. Wanneer het zicht het toelaat, minimaal 200 meter ver. Het is van essentieel belang dat je mogelijke gevaren, verkeersborden en markeringen op tijd herkent.

Tijdens het naderen van een situatie vraag jezelf dan af:

- Welke verkeersregels zijn hier van toepassing?
- Hoeveel zicht heb ik?
- Hoe druk is het?

Je hebt dan 200 meter de tijd om op het bovenstaande antwoord te geven en dan vervolgens, met de benodigde kijktechnieken, erop te reageren.

In het algemeen begint veilig en vlot auto rijden bij herhaaldelijk waarnemen zodat je situaties goed kunt voorspellen. Bij het evalueren van verkeerssituaties houd je, in volgorde van belangrijkheid, rekening met: Veiligheid, doorstroming, milieu en mobiliteit. Op basis van dit proces maak je je plan en beslis je hoe te handelen.

## Aandachtverdeling

Tijdens het kijken wissel je je blik steeds af tussen het naar voren kijken, breed kijken, naast je en in de spiegels. Daarnaast haal je informatie van je dashboard en navigatie. Door afwisselend te kijken bewaar je het overzicht over de gehele situatie.



# 27. Volgafstand / ruimtekussen

**Volgafstand, of te wel afstand bewaren tot de voorligger. In de wet is bepaald dat iedere bestuurder in staat moet zijn om zijn voertuig tot stilstand te brengen binnen de afstand waarover hij de weg kan overzien en waarover deze vrij is. Wie dat niet doet kan rekenen op een boete.**

## **Veilige afstand**

Om dat goed in te kunnen schatten, wordt vaak de zogenaamde twee-seconden-regel gebruikt. Begin te tellen wanneer het voorliggende voertuig een vast punt passeert met de achterbumper (bijvoorbeeld een verkeersbord of hectometerpaaltje). Zijn er twee seconden verstreken tussen het passeren van de voorligger en het passeren van de voorbumper van jouw auto? Dan is er een veilige afstand.

Een andere graadmeter bij het bepalen van de volgafstand is: deel je snelheid door 2 en verhoog dat met 10%. Bij een snelheid van 80 km/uur is dat 44 meter, bij 100 km/uur op 55 meter. Overigens gelden beide regels alleen bij normale omstandigheden. Bij slechte weg- of weersomstandigheden wordt de remafstand 1 ½ keer langer en is het noodzakelijk om meer afstand te houden.

## **Ruimtekussen**

Een ruimtekussen, wat houdt dat in? Als je aan het autorijden bent, moet je ervoor zorgen dat je altijd een bepaalde ruimte vrij hebt tussen de auto en overige objecten, zoals fietsers, geparkeerde auto's, lantaarnpalen, paaltjes, hekwerken, etc. Dit geldt ook bij het stilstaan en parkeren. Als indicatie kun je een portierbreedte gebruiken. Is een ruimte te smal om de ruimtekussen te kunnen handhaven? Pas dan je snelheid aan.

Wanneer je bijvoorbeeld voor een verkeerslicht bent gestopt, zorg dan dat je de wielen van de auto voor je nog op het wegdek kunt zien. Dan heb je voldoende ruimte aan de voorkant van de auto overgelaten voor onvoorziene omstandigheden.

# 28. Navigatie

Tijdens je examen dien je ongeveer 8 minuten zelfstandig te rijden. Het is de bedoeling dat je dit met behulp van een navigatie systeem gaat doen. De navigatie mag je alleen instellen wanneer de auto aan de kant staat.



Op navigatie rijden, heeft als voordeel dat je nu niet alleen hoort of je naar rechts of links moet gaan, je kan het ook zien. Wanneer je de stem als bevestiging gaat gebruiken van wat je al gezien hebt, dan creëer je de tijd, om veilig op de situatie te reageren.

Een navigatie is een hulpmiddel, geen leidraad. Dit betekent dat wanneer de navigatie zegt dat je bijvoorbeeld linksaf moet slaan en door middel van een bord wordt aangegeven dat dit niet mag je dit ook niet moet doen. Dus kijk goed om je heen als de navigatie je een straat instuurt.

Wanneer je snel weg rijdt kan bij het afslaan verwarring ontstaan. De navigatie kan namelijk een andere afstand van de afslag aangeven, dan wat er op de borden word aangegeven. Dat komt doordat de navigatie, het einde van de afslag, als referentiepunt neemt en de borden nemen het begin van de afslag, als referentiepunt.

# 29. Hellingproef

De hellingproef is een belangrijke bijzondere verrichting die je snel na het starten van je opleiding leert. De hellingproef kan zowel stijgend als dalend uitgevoerd worden. De hellingproef kan in een tweetal situaties aan de orde zijn. Optie 1: 'In parcours', dus tijdens verkeersdeelname op een hellend weggedeelte moeten stoppen. Optie 2: 'In opdracht', de examinator geeft de opdracht om op een helling aan de rechterzijde van de rijbaan te stoppen.

**De uitvoering (techniek)** Er zijn twee manieren om de hellingproef uit te voeren:

- Hellingproef met voetrem
- Hellingproef met parkeerrem

Bij de uitvoering van bijzondere verrichtingen dien je alle verkeer voor te laten gaan. De bedoeling bij deze verrichting is om de auto op een helling tot stilstand te brengen en zonder naar achter te rollen of de motor af te laten slaan, weer weg te rijden.

Op een lichte helling kun je nog makkelijk wegrijden met gebruikmaking van alleen de voetrem (bedrijfsrem). Een steile helling vereist het gebruik van de parkeerrem, omdat de motor dan meer kracht moet leveren. Dit bereik je door iets gas te geven als de auto nog op de parkeerrem staat.

## De hellingproef met voetrem

1. Stoppen zoals geleerd (zie hoofdstuk 6)
2. Voetrem vasthouden, dit voorkomt terugrollen (bij ADAS: parkeerrem wordt automatisch geactiveerd).
3. Zet de auto in de 1e versnelling.
4. Laat de koppeling opkomen tegen het aangrijpingspunt (auto trilt licht).
5. Kijken: binnenspiegel, voor, linkerbuitenspiegel, linkerschouder.
6. Richting aangeven.
7. Langzaam de (voet)rem los laten.
8. Wegrijden en koppeling begeleiden (bij ADAS: parkeerrem wordt automatisch gedeactiveerd).
9. Richting uitzetten.
10. Kijken: binnen- en buitenspiegels (nacontrole).

## De hellingproef met parkeerrem

1. Stoppen zoals geleerd (zie hoofdstuk 6)
2. Voetrem vasthouden, dit voorkomt terugrollen.
3. Parkeerrem aantrekken (knopje in, parkeerrem omhoog, knopje los) (bij ADAS: parkeerrem wordt automatisch geactiveerd).
4. Rempedaal zacht loslaten (naschok voorkomen: voetrem remt op 4 wielen, parkeerrem op 2).
5. Zet de auto in de 1e versnelling.
6. Laat de koppeling opkomen tegen het aangrijpingspunt (achterkant auto zakt iets).
7. Kijken: binnenspiegel, voor, linkerbuitenspiegel, linkerschouder.
8. Richting aangeven.
9. Langzaam de parkeerrem los laten (bij ADAS: parkeerrem wordt automatisch gedeactiveerd).
10. Wegrijden en koppeling begeleiden
11. Richting uitzetten.
12. Kijken: binnen- en buitenspiegels (nacontrole).

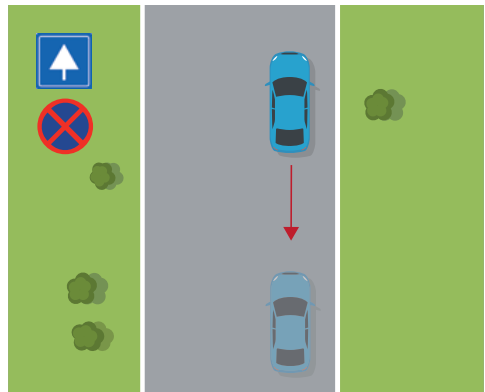


# 30. In een rechte lijn achteruit rijden

Wanneer je bijvoorbeeld in een doodlopende weg terecht komt of te maken krijgt met een wegafsluiting, moet je in staat kunnen zijn om zelfstandig, vlot en veilig en op de juiste manier recht achteruit te kunnen rijden.

## In een rechte lijn achteruit rijden

1. Scannen: Zo vroeg mogelijk. Kan en mag ik stoppen om in een rechte lijn achteruit te rijden?
2. Stoppen zoals geleerd (zie hoofdstuk 10) aan de rechterzijde van de rijbaan, op ongeveer 30 centimeter van de rijbaankant (auto recht, wielen recht, stuur recht).
3. Kijken: rechterschouder, rechterbuitenspiegel, binnenspiegel, voor, linkerbuitenspiegel en linkerschouder (kijk rondje maken).
4. Achteruitrijden, langzaam met slippende koppeling (en voet boven de rem) en gelijkmatige snelheid, kijkend in de rechterbuitenspiegel.
5. Kijken: Tijdens de hele manoeuvre om de 3 tot 5 seconden je kijk rondje maken.
6. Door de achterrauit kijken mag ook maar vergeet niet regelmatig rondom te kijken.
7. Indien nodig kleine stuurcorrecties geven om evenwijdig langs de rijbaankant te blijven.
8. Stoppen als de auto recht staat op +/- 30 centimeter van de rijbaankant en wanneer de achterkant van de auto bij een vooraf aangegeven punt zoals een lantaarnpaal of boom is.



### Let op!

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

Bij de uitvoering van bijzondere verrichtingen dien je alle verkeer voor te laten gaan.

Denk erom dat je, voor de veiligheid en een goede voertuigbediening, de koppeling rustig bedient waardoor de snelheid laag blijft.

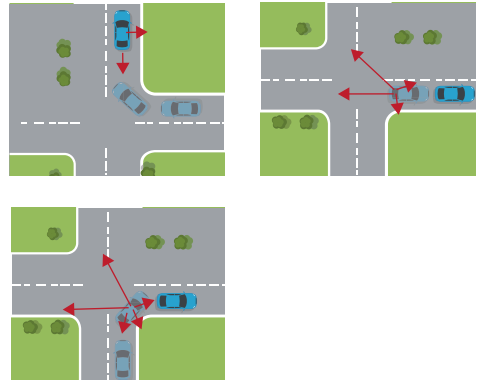


# 31. Achteruit rijden van een bocht

Wanneer je bijvoorbeeld in een doodlopende weg terecht komt of te maken krijgt met een wegafsluiting, moet je in staat kunnen zijn om zelfstandig, vlot, veilig en op de juiste wijze een bocht achteruit te kunnen rijden.

## Achteruit rijden van een bocht

1. Scannen: Zo vroeg mogelijk. Kan en mag ik stoppen voor het achteruit rijden van een bocht?
2. Stoppen zoals geleerd (zie hoofdstuk 10) aan de rechterzijde van de rijbaan, op ongeveer 30 centimeter van de rijbaankant, ongeveer 5 meter voorbij de bocht (auto recht, wielen recht, stuur recht).
3. Kijken: rechterschouder, rechterbuitenspiegel, binnenspiegel, voor, linkerbuitenspiegel en linkerschouder (kijk rondje maken).
4. Achteruitrijden, langzaam met slippende koppeling (en voet boven de rem) en kijkend in de rechterbuitenspiegel.
5. Kijken: Tijdens de hele manoeuvre om de 3 tot 5 seconden je kijk rondje maken.
6. Kijken: VÓÓR het insturen: voor, linkerbuitenspiegel en over de linkerschouder (neusuitwaai).
7. Insturen naar rechts als het achterwiel van de auto aan het begin is van de bocht.
8. Indien nodig kleine stuurcorrecties geven om evenwijdig langs de rijbaankant te blijven.
9. Terugsturen naar links als de auto bijna recht in de straat staat.
10. Kijken: Tijdens de hele manoeuvre om de 3 tot 5 seconden je kijk rondje maken.
11. Stoppen als de auto recht staat op +/- 30 centimeter van de rijbaankant en 5 meter uit het kruisingsvlak staat.



### Let op!

De bedoeling van deze omkeeropdracht is om een bocht achteruit te rijden en achteruitrijdend nagenoeg evenwijdig aan de rijbaankant te blijven. Voordat we een bocht achteruit rijden, zullen we eerst een stukje in een rechte lijn achteruit moeten rijden.

Bij de uitvoering van bijzondere verrichtingen dien je alle verkeer voor te laten gaan.

Denk erom dat je, voor de veiligheid en een goede voertuigbediening, de koppeling rustig bedient waardoor de snelheid laag blijft.

# 32. Keren door te steken

**Keren door te steken is het keren van je auto door heen en weer te steken tussen de linker- en rechter stoeprand (of duidelijk aanwezige rijbaankanten) van de rijbaan.**

## Keren door te steken

1. Scannen: Zo vroeg mogelijk. Kan en mag ik stoppen voor het keren door te steken? Je hebt ongeveer 1,5 keer de lengte van de auto nodig om in 3 keer te steken.

2. Stoppen zoals geleerd aan de rechterzijde van de rijbaan op ongeveer 15 centimeter van de trottoirband (auto recht, wielen recht, stuur recht).

3. Kijken: rechterschouder, rechterbuitenspiegel, binnenspiegel, linkerbuitenspiegel en linkerschouder (kijk rondje maken).

4. Koppeling op het aangrijpingspunt (en voet boven de rem), als de auto rolt direct volledig insturen naar links.

5. Kijken: Tijdens de hele manoeuvre om de 3 tot 5 seconden je kijk rondje maken.

6. Terugsturen naar rechts wanneer de stoeprand bij de rechterkoplamp van de auto verdwijnt.

7. Stoppen, zachtjes tegen het trottoir.

8. Kijken: (kijk rondje maken).

9. Achteruit rijden met een slijpende koppeling.

10. Direct daarna volledig naar rechts sturen.

11. Terugsturen naar links als de auto voorbij het punt is dat hij haaks op de weg staat.

12. Stoppen, zachtjes tegen het trottoir.

13. Kijken: (kijk rondje maken).

14. Vooruitrijdend met een slijpende koppeling.

15. Direct daarna volledig naar links sturen.

16. Terugsturen naar rechts als de auto weer in de juiste richting rijdt.

17. Kijken: binnen- en buitenspiegels (nacontrole).



### Let op!

De bedoeling van deze omkeeropdracht is om de auto, door éénmaal achteruit te rijden, op de gekozen plaats om te keren.

Bij de uitvoering van bijzondere verrichtingen dien je alle verkeer voor te laten gaan.

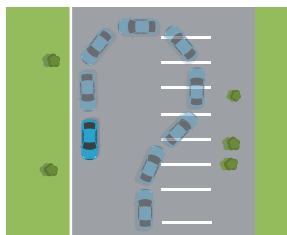
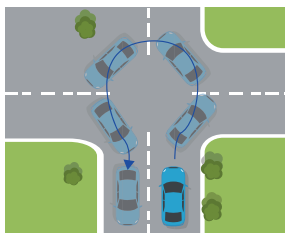
Het geheim van deze oefening is dat je langzaam met de koppeling op het aangrijpingspunt rijdt en zeer snel stuurt. Let op dat iedere keer voordat je gaat rijden je eerst goed kijkt. Voorkom 'droogsturen'.

# 33. Keren door middel van een halve draai

**Keren door middel van een halve draai pas je toe je als je verkeerd bent gereden of als bijvoorbeeld een straat verderop afgesloten blijkt te zijn. Deze bijzondere verrichting kunnen we uitvoeren met gebruikmaking van o.a. parkeerstroken, -vakken, in/ uitritten of een kruisingsvlak.**

## Keren door middel van een halve draai

1. Scannen: Zo vroeg mogelijk. Kan en mag ik stoppen voor het keren door te steken?
2. Stoppen zoals geleerd aan de rechterzijde van de rijbaan (zie hoofdstuk 10) op ongeveer 15 centimeter van de trottoirband (auto recht, wielen recht, stuur recht).
3. Kijken: rechterschouder, rechterbuitenspiegel, binnenspiegel, voor, linkerbuitenspiegel en linkerschouder (kijk rondje maken).
4. Vooruitrijden, langzaam met slippende koppeling (en voet boven de rem).
5. Sturen naar rechts een zijstraat in, parkeerhaven of -strook op.
6. Kijken: (kijk rondje maken, rondom in de spiegels, naar voren en opzij).
7. Insturen naar links als alles vrij is.
8. Kijken: (kijk rondje maken, rondom in de spiegels, naar voren en opzij).
9. Terugsturen naar rechts als de juiste plaats op de weg is bereikt.
10. Kijken: binnen- en buitenspiegels (nacontrole).
11. Snelheid verhogen.



### Let op!

De bedoeling is om door middel van een halve draai zelfstandig, vlot en veilig om te keren.

Bij de uitvoering van bijzondere verrichtingen dien je alle verkeer voor te laten gaan.

Start met het uitvoeren van de verrichting als het kruisings- of keervlak volledig vrij is of als het overig verkeer zich op ruime afstand van de auto bevindt. Voer de verrichting vloeiend, beheerst en in een keer uit.

# 34. Parkeren in file voorwaarts rechts

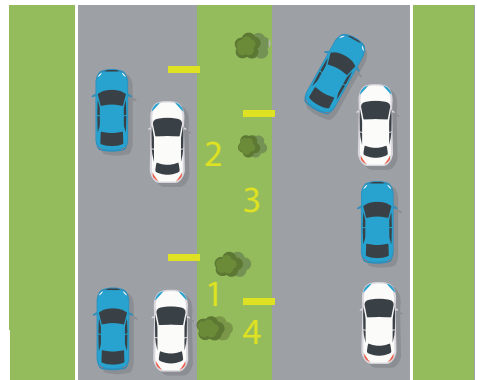
De bedoeling is om met gebruikmaking van een beperkte ruimte, de auto voor een andere geparkeerde auto langs de trottoirband te parkeren.

## Parkeren in file voorwaarts rechts

1. Scannen: Zo vroeg mogelijk. Kan en mag ik stoppen en parkeren en heb ik voldoende ruimte (2½ keer de lengte van de auto).
2. Stoppen zoals geleerd (zie hoofdstuk 10) aan de rechterzijde op +/- 50 cm van de auto waarvoor je wilt parkeren.
3. Kijken: rechterschouder, rechterbuitenspiegel, binnenspiegel, voor, linkerbuitenspiegel en linkerschouder (kijk rondje maken).
4. Vooruitrijdend, langzaam met slippende koppeling (en voet boven de rem).
5. Kijken: VÓÓR het insturen: rechterbuitenspiegel en over de rechterschouder.
6. Insturen naar rechts als de B-stijl van onze auto bij de linker voorzijde van de auto naast ons is.
7. Kijken: (kijk rondje maken, rondom in de spiegels, naar voren en opzij).
8. Terugsturen naar links als onze linker koplamp ongeveer bij de trottoirband is.
9. Kijken: (kijk rondje maken, rondom in de spiegels, naar voren en opzij).
10. Stuurcorrecties maken zodat de auto recht in het vak komt te staan.
11. Stoppen.

Eventueel nog achteruit rijden:

1. Kijken: (kijk rondje maken, rondom in de spiegels, naar voren en opzij).
2. Achteruitrijden, langzaam met slippende koppeling (en voet boven de rem).
3. Stuurcorrecties maken zodat de auto recht in het vak komt te staan.
4. Stoppen: net voor de auto. Wegrijden zoals geleerd (zie hoofdstuk 10)



### Let op!

Bij de uitvoering van bijzondere verrichtingen dien je alle verkeer voor te laten gaan.

# 35. Parkeren in file voorwaarts links

**De bedoeling is om met gebruikmaking van een beperkte ruimte, de auto voor een andere geparkeerde auto, aan de linkerzijde van de weg, langs de trottoirband te parkeren.**

## **Parkeren in file voorwaarts links**

1. Scannen: Zo vroeg mogelijk. Kan en mag ik parkeren aan de linkerzijde van de weg en heb ik voldoende ruimte (2½ keer de lengte van de auto).
2. Stoppen zoals geleerd (zie hoofdstuk 10) aan de rechterzijde van de weg vlak voor de auto waarvoor je wilt parkeren.
3. Kijken: rechterschouder, rechterbuitenspiegel, binnenspiegel, voor, linkerbuitenspiegel en linkerschouder (kijk rondje maken).
4. Vooruitrijdend, langzaam met slippende koppeling (en voet boven de rem).
5. Kijken: VÓÓR het insturen: linkerbuitenspiegel en over de linkerschouder (dode hoek nacontrole).
6. Insturen naar links als de linkerbuitenspiegel bij de rechter voorzijde van de auto naast ons is.
7. Kijken: (kijk rondje maken, rondom in de spiegels, naar voren en opzij).
8. Terugsturen naar rechts als onze rechter koplamp ongeveer bij de trottoirband is.
9. Kijken: (kijk rondje maken, rondom in de spiegels, naar voren en opzij).
10. Stuurcorrecties maken zodat de auto recht in het vak komt te staan.
11. Stoppen.

Eventueel nog achteruit rijden:

1. Kijken: (kijk rondje maken, rondom in de spiegels, naar voren en opzij).
2. Achteruitrijden, langzaam met slippende koppeling (en voet boven de rem).
3. Stuurcorrecties maken zodat de auto recht in het vak komt te staan.
4. Stoppen.

Wegrijden zoals geleerd (zie hoofdstuk 10)

### **Let op!**

Bij de uitvoering van bijzondere verrichtingen dien je alle verkeer voor te laten gaan.

Houd er rekening mee dat het oprijdicht vanuit geparkeerde positie slecht is! Om veilig weg te rijden is het essentieel om langer met de koppeling op het aangrijpingspunt weg te rijden (voet boven de rem).

# 36. Parkeren in file achterwaarts

De bedoeling is om bij het achterwaarts fileparkeren de auto kort achter een andere geparkeerde auto langs de trottoirband te parkeren.

## Stappenplan parkeren in file achterwaarts

- Scannen: Kan (1 ½ keer de lengte van de auto) en mag ik hier stoppen / parkeren.
- Stoppen: Met 50 cm ruimte naast de auto, met de rechter buitenspiegel voorbij de auto waarachter we gaan parkeren.
- Kijken: rechter schouder, rechter buitenspiegel, binnenspiegel, voor, linker buitenspiegel, linkerschouder.
- Achteruitrijden met een slippende koppeling (zorg voor een lage gelijkmatige snelheid).
- Kijken: voor, linkerbuitenspiegel, linkerschouder.
- Insturen naar rechts als het achterwiel (bovenkant rugleuning achterbank) van de auto bij de achterkant van de auto naast ons is.
- Kijken: regelmatig rondom de auto.
- Terugsturen naar links als onze rechterbuitenspiegel op dezelfde lijn is als de achterkant van de auto naast ons.
- Stoppen als de auto recht in het vak staat met het stuur in volledig linker positie.
- Wegrijden (zie hoofdstuk 10)

### Let op!

Bij de uitvoering van bijzondere verrichtingen dien je alle verkeer voor te laten gaan.



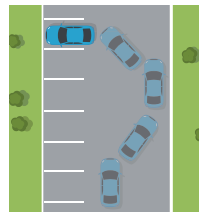


# 37. Parkeren in vak

## haaks (voorwaarts) links

### Stappenplan parkeren in vak (voorwaarts) links

- Scannen: Kan en mag ik stoppen / parkeren.
- Stoppen: zoals geleerd (zie hoofdstuk 10) ten minste twee vakken voor het doelvak.
- Kijken: rechterschouder, rechterbuitenspiegel, binnenspiegel, voor, linkerbuitenspiegel, linker schouder.
- Vooruitrijden met een slippende koppeling
- Kijken: binnenspiegel, voor, linkerbuitenspiegel, linker schouder.
- Wanneer de linker buitenspiegel gelijk staat met de eerste lijn van het doelvak, insturen.
- Kleine correcties geven om in het midden van het vak uit te komen.
- Rondom de auto blijven kijken.
- Wanneer de auto bijna recht in het vak staat, 1½ slag terugsturen.
- Stoppen als de auto met de achterkant in het vak staat.



### Achteruit het parkeervak verlaten

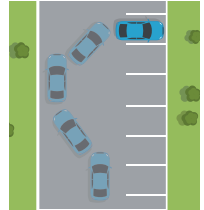
- Kijken: rechterschouder, rechterbuitenspiegel, binnenspiegel, voor, linkerbuitenspiegel, rechterschouder.
- Achteruitrijden met een slippende koppeling.
- Kijken: kijk rondje maken.
- Sturen als de auto half uit het vak is.
- Kijken: tijdens de hele manoeuvre goed rondom de auto blijven kijken.
- Terugsturen: als de auto een meter uit het vak is 1½ slag terugsturen.
- Stoppen.
- Kijken: rechterschouder, rechterbuitenspiegel, binnenspiegel, voor, linkerbuitenspiegel, linkerschouder.
- Wegrijden met een slippende koppeling.
- Kijken: binnenspiegel, buitenspiegels (nacontrole).

### Let op!

Bij de uitvoering van bijzondere verrichtingen dien je alle verkeer voor te laten gaan.

# 38. Parkeren in vak

## haaks (voorwaarts) rechts



### Stappenplan parkeren in vak haaks (voorwaarts) rechts

- Scannen: Kan en mag ik stoppen / parkeren?
- Stoppen: zoals geleerd (zie hoofdstuk 10) ten minste vijf vakken voor het doelvak.
  - Kijken: rechterschouder, rechterbuitenspiegel, binnenspiegel, voor, linkerbuitenspiegel, linker schouder.
  - Met een slippende koppeling naar de linker kant van de weg rijden. Zorg dat de auto recht komt te rijden.
  - Kijken: binnenspiegel, voor, rechterbuitenspiegel, rechterschouder.
  - Wanneer de rechterbuitenspiegel gelijk staat met de eerste lijn van het vak, insturen.
  - Kleine correcties geven om in het midden van het vak uit te komen.
  - Rondom de auto blijven kijken.
  - Wanneer de auto bijna recht in het vak staat, 1/2 slag terugsturen.
  - Stoppen als de auto met de achterkant in het vak staat.

### Achteruit het parkeervak verlaten

- Kijken: rechterschouder, rechterbuitenspiegel, binnenspiegel, voor, linkerbuitenspiegel, rechterschouder.
- Achteruitrijdend met een slippende koppeling.
- Kijken: Kijkronde maken.
- Sturen als de auto half uit het vak is.
- Kijken: tijdens de hele manoeuvre goed rondom de auto blijven kijken.
- Terugsturen: als de auto een meter uit het vak is 1 1/2 slag terugsturen.
- Stoppen.
- Kijken: rechterschouder, rechterbuitenspiegel, binnenspiegel, voor, linkerbuitenspiegel, linkerschouder.
- Wegrijden met een slippende koppeling.
- Kijken: binnenspiegel, buitenspiegels (nacontrole).

### Let op!

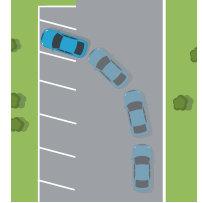
Bij de uitvoering van bijzondere verrichtingen dien je alle verkeer voor te laten gaan.

# 39. Parkeren in vak

## schuin (voorwaarts) links

### Stappenplan parkeren in vak schuin (voorwaarts) links

- Scannen: Kan en mag ik stoppen / parkeren?
- Stoppen: zoals geleerd (zie hoofdstuk 10) ten minste twee vakken voor het doelvak.
- Kijken: rechterschouder, rechterbuitenspiegel, binnenspiegel, voor, linkerbuitenspiegel, linkerschouder.
- Vooruitrijdend met een slippende koppeling
- Kijken: binnenspiegel, voor, linkerbuitenspiegel, linkerschouder.
- Wanneer de linkerbuitenspiegel gelijk staat met de eerste lijn van het doelvak, insturen.
- Kleine correcties geven om in het midden van het vak uit te komen.
- Rondom de auto blijven kijken.
- Wanneer de auto bijna recht in het vak staat, 1½ slag terugsturen.
- Stoppen als de auto met de achterkant in het vak staat.



### Achteruit het parkeervak verlaten

- Kijken: rechterschouder, rechterbuitenspiegel, binnenspiegel, voor, linkerbuitenspiegel, rechterschouder.
- Achteruitrijdend met een slippende koppeling.
- Kijken: kijk rondje maken.
- Sturen als de auto half uit het vak is.
- Kijken: tijdens de hele manoeuvre goed rondom de auto blijven kijken.
- Terugsturen: als de auto een meter uit het vak is 1½ slag terugsturen.
- Stoppen.
- Kijken: rechterschouder, rechterbuitenspiegel, binnenspiegel, voor, linkerbuitenspiegel, linkerschouder.
- Wegrijden met een slippende koppeling.
- Kijken: binnenspiegel, buitenspiegels (nacontrole).

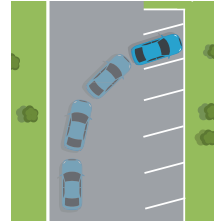
#### Let op!

Bij de uitvoering van bijzondere verrichtingen dien je alle verkeer voor te laten gaan.

# 40. Parkeren in vak schuin (voorwaarts) rechts

## Stappenplan parkeren in vak schuin (voorwaarts) rechts

- Scannen: Kan en mag ik stoppen / parkeren.
- Stoppen: zoals geleerd (zie hoofdstuk 10) ten minste vijf vakken voor het doelvak.
- Kijken: rechterschouder, rechterbuitenspiegel, binnenspiegel, voor, linkerbuitenspiegel, linkerschouder.
- Met een slippende koppeling naar de linkerkant van de weg rijden. Zorg dat de auto recht komt te rijden.
- Kijken: binnenspiegel, voor, rechterbuitenspiegel, rechterschouder.
- Wanneer de rechterbuitenspiegel gelijk staat met de eerste lijn van het doelvak, insturen.
- Kleine correcties geven om in het midden van het vak uit te komen.
- Rondom de auto blijven kijken.
- Wanneer de auto bijna recht in het vak staat, 1½ slag terugsturen.
- Stoppen als de auto met de achterkant in het vak staat.



## Achteruit het parkeervak verlaten

- Kijken: rechterschouder, rechterbuitenspiegel, binnenspiegel, voor, linkerbuitenspiegel, rechterschouder.
- Achteruitrijdend met een slippende koppeling.
- Kijken: kijk rondje maken.
- Sturen als de auto half uit het vak is.
- Kijken: tijdens de hele manoeuvre goed rondom de auto blijven kijken.
- Terugsturen: als de auto een meter uit het vak is 1½ slag terugsturen.
- Stoppen.
- Kijken: rechterschouder, rechterbuitenspiegel, binnenspiegel, voor, linkerbuitenspiegel, linkerschouder.
- Wegrijden met een slippende koppeling.
- Kijken: binnenspiegel, buitenspiegels (nanacontrole).

### Let op!

Bij de uitvoering van bijzondere verrichtingen dien je alle verkeer voor te laten gaan.

# 41. Parkeren in vak achterwaarts

## Stappenplan parkeren in vak achterwaarts

- Scannen: zo vroeg mogelijk. Kan en mag ik stoppen / parkeren.
- Stoppen: zoals geleerd (zie hoofdstuk 10), ongeveer drie vakken voorbij het doelvak en 1 meter van de parkeervakken af.
- Kijken: rechterschouder, rechterbuitenspiegel, binnenspiegel, voor, linkerbuitenspiegel, linkerschouder.
- Achteruitrijden met een slippende koppeling.
- Kijken: binnenspiegel, voor, linkerbuitenspiegel, linkerschouder.
- Insturen als de derde streep vanaf het doelvak gelijk is met de deurhendel.
- Kijken: kijkkrondje maken.
- Stuurcorrecties maken om de auto in het midden van het vak te krijgen.
- Terugsturen als de auto bijna recht in het vak staat.
- Stoppen als de voorzijde van de auto in het vak staat.
- Wegrijden uit het parkeervak.
- Kijken: kijkkrondje maken.
- Vooruitrijden met een slippende koppeling.
- Kijken: kijkkrondje maken.
- Wanneer de buitenspiegels uit het vak zijn, sturen.
- Terugsturen als de juiste positie op de weg is bereikt.
- Kijken: binnenspiegel, linkerbuitenspiegel (nacontrole).

### Let op!

Bij de uitvoering van bijzondere verrichtingen dien je alle verkeer voor te laten gaan.



# 42. Milieubewust rijgedrag

**Iedereen kent het gezegde wel: een beter milieu begint bij jezelf!**

**Autorijden belast hoe dan ook het milieu. Ook elektrische auto's zijn niet 100% duurzaam. De laatste jaren is het belangrijk om steeds duurzamer te handelen. Dit geldt dus ook voor autorijden! Er zijn verschillende maatregelen die je als bestuurder kunt treffen om het milieu zo veel mogelijk te sparen:**

Door ver vooruit te kijken kun je tijdig reageren op verkeerssituaties zoals een verkeerslicht. Hierdoor kun je de auto uit laten rollen waardoor deze geen brandstof gebruikt.

Ook kun je door ver vooruit te kijken situaties beter voorspellen en in een lage versnelling zonder onnodig te stoppen ook bijdragen aan een lager brandstofverbruik, dus een schoner milieu.

## Hoe doe je dat?

- Schakel tijdig door naar de volgende versnelling.
- Rijdt zoveel mogelijk met een gelijkmatige snelheid.
- Laat de auto zoveel mogelijk uitrollen zonder direct terug te schakelen.
- Zet de motor af bij korte 'stops' (zoals een open brug of spoorwegovergang).
- Nacontroleer maandelijks de bandenspanning.
- Gebruik voor zover aanwezig de boardcomputer, cruisonacontrole en toerenteller.
- Een goede aandachtverdeling draagt ook bij aan een schoner milieu!

**Weet waar je in rijdt! Weet jij al welk energielabel jouw lesauto heeft? Of de auto van je vader, moeder, buurman, opa, oma...?**

## Mobiliteit en milieu

Zelf kun je ook door jezelf kritisch de vraag te stellen: 'Is het nodig om de auto te gebruiken?' bijdragen aan een beter milieu. Kleine stukjes autorijden zijn extra vervuilend, omdat de motor nog niet is warmgedraaid. Probeer daarom kleine afstanden zo veel mogelijk lopend of fietsend af te leggen. Bij filevorming kun je jezelf ook nog afvragen of het niet handiger is om met de trein te reizen. Die rijdt toch... Ook andere vormen van het gebruik van openbaar vervoer kunnen bijdragen aan een schoner milieu.

## Energielabels van auto's

Als je op zoek bent naar een nieuwe auto, dan kun je letten op het energielabel van de auto. Energielabel A is het minst vervuilend en daarentegen is energielabel G het meest vervuilend.

## Gebruik ADAS

ADAS is de afkorting voor: Advanced Drivers Assistance Systems.

Deze dragen ook bij aan een schoner milieu en de daarbij horende rijstijl, door:

- Cruise control of Adaptive cruise control.
- Toerenteller en/ of schakelindicator.
- Start/stop-systeem.



### Start/ Stopsysteem

Wanneer je toch op zoek bent naar een andere auto, neem dan in elk geval in je aankoopoverweging een auto met start/ stop systeem mee. Tijdens het autorijden schakel je dit systeem altijd in om zo milieubewust auto te rijden. Bij een stop, zet je de auto in de neutraalstand en laat je de koppeling volledig opkomen waardoor het start/ stop systeem in werking treedt. Als je vervolgens de weg weer wilt vervolgen, trap de koppeling dan in. De auto start dan automatisch.

### Regelmatig onderhoud

Zorg ervoor dat je auto op tijd een onderhoudsbeurt krijgt en controleer regelmatig de bandenspanning. Hierdoor verbruikt de auto minder brandstof.

### Stroom- en brandstofverbruikers

Funcies zoals airco en ruitverwarming verbruiken stroom. Daarnaast zorgt rijden met open ramen voor meer luchtweerstand, dit veroorzaakt een hoger brandstofverbruik. Ook fietsendragers en dakkofters zorgen voor een hoger brandstofverbruik, haal die er dus af als je die niet nodig hebt.



# 43. Situatiebevraging en zelfreflectie

Het doel hiervan is dat de instructeur en examiner meer te weten komen over jouw inzicht, keuzes ten aanzien van veiligheid, sociaal rijgedrag en kennis van de verkeersregels. Dit hoeft vooraf niet aangekondigd te worden.

## Situatiebevraging

Tijdens je rijlessen, maar óók tijdens de CBR tussentijdse toets kun je vragen verwachten van je instructeur óf de examiner. Hierbij kun je denken aan de keuze van een bijzondere verrichting die je hebt uitgevoerd, de snelheid die je in een bepaalde situatie rijdt of een complex kruispunt wat je bent overgestoken.

## Welke onderwerpen kunnen aan bod komen tijdens situatiebevragingen?

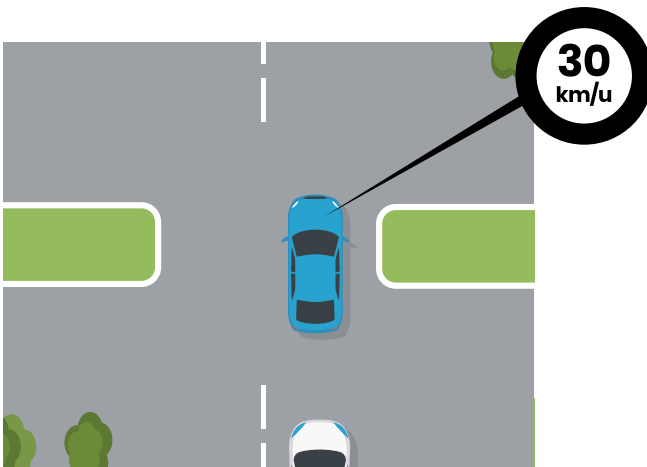
Voor je een bijzondere verrichting uitvoert, erna of na een verkeerssituatie (al dan niet vooraf aangekondigd) stelt de examiner een aantal open vragen over de volgende criteria:

- Veiligheid
- Doorstroming
- Milieubewust rijgedrag
- Sociaal rijgedrag
- Omgang met het voertuig

## Voorbeeldvragen

Hieronder staat een aantal vragen die de examiner kan stellen:

1. Wat heb jij allemaal gedaan om de situatie veilig op te lossen?
2. Waarom heb je voor deze plaats van uitvoering gekozen?
3. Hoe was de voorrang geregeld bij deze situatie?
4. Wat vond je van je snelheid bij die situatie?
5. Welke maatregelen zijn er genomen om deze situatie veiliger te maken?
6. Wat vond je van deze situatie?
7. Hoe kun je bij het naderen van deze situatie met het milieu rekening houden?
8. Op welke plaats kun je hier het beste voorsorteren?



# 44. Het praktijkexamen en de ogentest

Over het algemeen hebben veel mensen last van een gezonde spanning en/ of kijken ze uit naar het praktijkexamen. Vaak horen instructeurs achteraf: 'Ik ben blij dat het erop zit en dat ik geslaagd ben!' Allemaal logische gevoelens die passen voorafgaand en tijdens praktijkexamens.

## Hoe verloopt het praktijkexamen?

Het examen duurt 55 minuten inclusief de introductie vooraf en de uitslag achteraf. In het examencentrum maak je eerst kennis met de examinerator. Deze legt uit hoe het examen verloopt.

## Ogentest

Op het parkeerterrein neemt de examinerator een ogentest af. Je leest het kenteken van een stilstaande auto op ongeveer 25 meter afstand. Het kan ook zijn dat de examinerator je vraagt om een tekst en/of afstand laat aflezen van een beslissingswijzer:

## Vorbereiding

Voor je CBR praktijkexamen moet je meenemen:

- Een geldig legitimatiebewijs
- Het vooraf ingevulde zelfreflectie formulier
- Zorg dat je in het bezit bent van een geldig theoriecertificaat B

## Fouten

Je krijgt tijdens het examen alle gelegenheid te laten zien wat je kunt. Helemaal foutloos hoeft niet, zolang de veiligheid maar niet in het gedrang komt. Het gaat dus echt om het totaalbeeld! Belangrijk is hoe je reageert op het overige verkeer en of je de situatie onder controle hebt. Als iets niet helemaal goed ging, laat het dan meteen los. Je aandacht is namelijk nodig voor wat er komen gaat tijdens de rit!

Kortom, de examinerator bekijkt of je voldoende in huis hebt om veilig, vlot en zelfstandig onder alle omstandigheden aan het verkeer deel te nemen!

Om je optimaal voor te bereiden, kun je onderstaande filmpje bekijken. Zo weet je in elk geval wat je kan en mag verwachten, maar ook wat er van jou tijdens het examen verwacht wordt.



Scan de QR code

Aanvullend op je voorbereiding hier ook nog even een filmpje met 7 tips van de CBR examinerator



Scan de QR code

## Geslaagd

Direct na afloop vertelt de examinerator in het examen centrum de uitslag. Als je bent geslaagd, bespreekt de examinerator het formulier Zelfreflectie met je en wordt je Verklaring van rijvaardigheid en de Verklaring van geschiktheid geregistreerd in het Centraal Rijbewijzen Register (CRB). De gemeenten en het CBR kunnen dit register raadplegen om vast te stellen of je bent geslaagd voor het examen. De registratie van de Verklaring van rijvaardigheid is drie jaar geldig, de registratie van de Verklaring van geschiktheid een jaar.

Meer informatie over hoe er wordt omgegaan met oagentests vindt je op de website van het CBR via deze QR code:



Scan de QR code

## Het rijbewijs ophalen

Bij het gemeentehuis in je woonplaats kun je, tegen overlegging van een pasfoto, legitimatie en het vereiste bedrag, je rijbewijs aanvragen. De gegevens van het CBR zijn in de praktijk vaak bekend bij de gemeente na ongeveer een halve werkdag. Om bij de gemeente voor het rijbewijs in aanmerking te komen, moet je op het moment van aanvraag in Nederland wonen en in het jaar daarvoor minstens 185 dagen in Nederland hebben gewoond.

## Helaas, gezakt

Wanneer je bent gezakt, licht de examinerator aan de hand van het zelfreflectie formulier toe welke onderdelen onvoldoende waren. Het uitslagformulier met deze punten kan je instructeur achteraf voor je uitdraaien. Het is verstandig deze punten te bespreken met je instructeur in verband met vervollessen. We werken graag samen verder met jou om het felbegeerde rijbewijs zo snel mogelijk te halen.



# 45. Test bijzondere verrichtingen proef-examen

Tijdens je rijopleiding leer je in logische volgorde alle bijzondere verrichtingen. Om je een idee te geven wanneer je wat leert hebben we hiervoor richtlijnen. Dit doen we om zo de kwaliteit van lesgeven te waarborgen én zo weet je wat je tijdens je opleiding kunt verwachten.

Leergang Bijzondere Verrichtingen	Lesadvies snelle leerling:	Lesadvies gemiddelde leerling:	Lesadvies trage leerling:
Hellingproef	8	13	13
In een rechte lijn achteruitrijden	9	14	17
Achteruitrijden van een bocht	11	16	19
Keren door te steken	15	20	25
Keren d.m.v. een halve draai	16	21	29
Parkeren in file (Voorwaarts) Rechts	19	24	32
Parkeren in file (Voorwaarts) Links	19	24	34
Parkeren in file (Achterwaarts) Rechts	21	26	36
Parkeren in vak haaks (Voorwaarts) Links	25	30	40
Parkeren in vak haaks (Voorwaarts) Rechts	25	30	40
Parkeren in vak schuin (Voorwaarts) Rechts	26	31	41
Parkeren in vak schuin (Voorwaarts) Links	26	31	41
Parkeren in vak achterwaarts (haaks/schuin) Rechts	27	32	44

## Bijzondere verrichtingen

Test bijzondere verrichten tijdens de rijopleiding: Tijdens je examentraining in de rijles, voer je 2 bijzondere verrichtingen uit. Jouw instructeur toetst jouw vaardigheid t.a.v. de bijzondere manoeuvres regelmatig, maar tijdens de examentrainingsfase toetst hij er sowieso 2 en kijkt hij samen met jou naar je verbeterpunten.

## Tijdens de TTT

Bijzondere verrichtingen tijdens je tussentijdse toets: Als je de 2 gevraagde bijzondere verrichtingen tijdens je tussentijdse toets zelfstandig, veilig, vlot en op de juiste manier hebt uitgevoerd, kun je vrijstelling krijgen voor de bijzondere verrichtingen op je eerstvolgende praktijkexamen. Mooi meegenomen toch?

Je instructeur blijft echter na je tussentijdse toets wel aandacht geven aan de uitvoering van de bijzondere verrichtingen. Hier heb je na het slagen voor je rijbewijs dan ook veel profijt van!

Tijdens je rijopleiding leer je in logische volgorde alle bijzondere verrichtingen. Om je een idee te geven wanneer je wat leert hebben we binnen hiervoor richtlijnen. Dit doen we om zo de kwaliteit van lesgeven te waarborgen én zo weet je wat je tijdens je opleiding kunt verwachten.

**Let wel:** dit is een richtlijn en je instructeur kan omwille van jouw specifieke leerling-kenmerken ervoor kiezen om af te wijken van deze richtlijn. Voor jouw bestwil, maar uiteraard wel met een professionele onderbouwing!

# 46. Voertuignacontrele extern

Tijdens je rijopleiding leer je in logische volgorde alle bijzondere verrichtingen. Om je een idee te geven wanneer je wat leert hebben we binnen hiervoor richtlijnen. Dit doen we om zo de kwaliteit van lesgeven te waarborgen én zo weet je wat je tijdens je opleiding kunt verwachten.

## Bandencontrole

De banden van een auto zijn slijtagegevoelige onderdelen en nemen een belangrijke plaats in bij de actieve veiligheid van het autorijden. Omdat de banden de enige onderdelen van de auto zijn die contact hebben met het wegdek, dienen ze aan hoge eisen te voldoen. Je kunt zelf eenvoudig de volgende nacontroles uitvoeren:

### 1. Bandenspanning

De vereiste bandenspanning verschilt per auto. De juiste waarden vindt je in het instructieboekje. De meeste auto's hebben ook een overzicht van de bandenspanning in het klepje bij de tankdop óf de deuropening geplaatst (B-stijl).

De druk in een band neemt in de praktijk geleidelijk af. Maandelijks moet de bandenspanning gecontroleerd worden. Het is de bedoeling dat je dit met koude banden doet (warme lucht zet namelijk uit en dan is de meting niet representatief).

### 2. Profieldiepte

Het is wettelijk verplicht om een minimaal profiel van 1,6 millimeter op de banden te hebben. Dit kun je 'afgelezen' aan de slijtage-indicator in het profiel. Profiel zorgt voor grip op de weg! De diepte van het profiel kun je het beste regelmatig controleren; hoe kleiner de profieldiepte, hoe groter het risico op gripverlies, slippen en aquaplaning.

### 3. Ventieldopje

Het dopje dient er niet voor de lucht in de band te houden; het doel van het ventieldopje is om geen vuil in het ventiel te laten komen. Het ventiel zelf is verantwoordelijk voor het binnenhouden van de lucht in de band.

Er bestaan verschillende soorten kleuren voor ventieldoppen. Het ventieldopje dat het meest voorkomt is de zwarte. Afwijkende kleuren worden soms gebruikt om aan te geven dat een band niet met lucht is gevuld, maar bijvoorbeeld met stikstof. Dit wordt dan aangeduid met een groen ventieldopje.

### 4. Beschadigingen en scheurtjes

Controleer regelmatig de banden op eventuele zichtbare beschadigingen zoals gaatjes, scheuren of ingedrongen vreemde voorwerpen. Deze kunnen de band ook inwendig beschadigd hebben.





# 47.

## Voertuignacontrole intern

**Het dashboard heeft allerlei knoppen, handels, schakelaars, etc. De basisfuncties dien je als goede bestuurder te kennen en juist weten te gebruiken. Iedere auto is verschillend. Dit heeft als gevolg dat niet alle functies op elke auto beschikbaar zijn. Ook de plaats van bepaalde functies, lampen en knoppen kunnen per merk en model verschillen.**

### Het praktijkexamen

Voorafgaand aan het praktijkexamen kan de examinator een aantal vragen stellen over de bediening van de auto. Er kan je gevraagd worden om de betekenis uit te leggen van een aantal nacontrolelampen of hoe je zou reageren als de ruiten van de auto beslaan.

### Het dashboard

Op het dashboard zijn enkele meters en vele nacontrolelampen zichtbaar. Het is verstandig om te weten wat de betekenis hiervan is.

Veel auto's zijn vandaag de dag voorzien van verschillende 'slimme meters' op het dashboard:

1. Snelheidsmeter: Hierop is af te lezen welke snelheid je rijdt.
2. Toerenteller: Deze geeft aan hoeveel omwentelingen de motor per minuut maakt.
3. Temperatuurmeter: Deze geeft de temperatuur van de koelvloeistof aan. Bij een te hoge temperatuur zal er tevens een nacontrolelamp gaan branden.
4. Brandstofmeter: Hierop is het brandstofniveau in de tank zichtbaar.
5. Dagteller en kilometerteller - Op de kilometerteller kun je de totale afstand aflezen die de auto heeft afgelegd sinds deze in gebruik is genomen. De dagteller is te resetten en wordt door de meeste mensen gebruikt als indicator voor de afstand per volle tank.
6. ADAS systeem: Denk hierbij aan opschakelindicator, actueel verbruik, start/ stop systeem, parkeerhulp etc.

De nacontrolelampen zijn er in verschillende

### Blower, airco en ontwaseming

Tijdens het autorijden gebeurt het regelmatig dat ramen beslaan. Dit kan het zicht belemmeren en tot gevaarlijke situaties leiden. Zorg daarom voordat je in een ander voertuig gaat rijden goed weet waar deze bedieningsorganen zich bevinden.

kleuren, zodat men makkelijk onderscheid kan maken tussen de vele waarschuwingen. We hebben vier kleuren nacontrolelampjes op het dashboard. Te weten:

- Rood
- Oranje
- Groen (informatief)
- Blauw (groot licht!).

**Een rood licht betekent stoppen op een veilige plaats en contact opnemen met de dealer en/ of hulpdiensten. Bij oranje licht kun je doorrijden, maar is het advies om naar de garage te gaan. In onderstaand overzicht worden een aantal nacontrolelampen genoemd die je dient te kennen.**



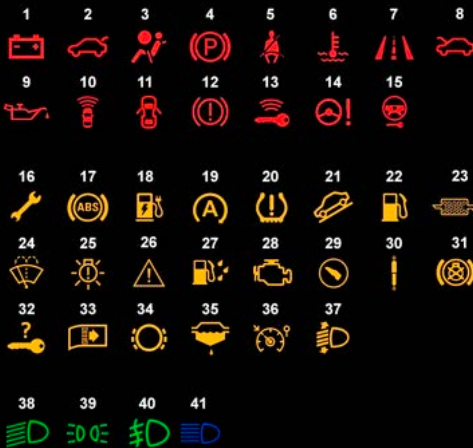
## Dimbare binnenspiegel

Bij het rijden in het donker is het verstandig als je gevolgd wordt door andere voertuigen om de binnenspiegel te dimmen. Hierdoor word je niet verblind door het verkeer dat achter je rijdt.



De meeste auto's zijn voorzien van een achterrui-  
verwarming. Bij het beslaan van de voor- en zijruiten  
wordt gebruik gemaakt van het ventilatiesysteem  
van het voertuig.

	Luchtverdelingsknop. Hiermee regel je waar je de lucht wilt hebben (voor/naam).		Aanjager. Hiermee regel je de hoeveelheid lucht in de auto. Meestal vier standen.
	Idem (gezicht).		Recirculatie. Geen verse lucht van buiten. Voor gebruik in bijk. tunnels
	Idem (voeten).		Buitenlucht. Verse lucht van buiten wordt aangezogen.
	Idem (gezicht/voeten).		Verwarming.
	Idem (voeten/voor/naam).		Airconditioning. Koelde lucht voor zonnige dagen en/of snelle ontvoering van de ramen.
	Ruitenwisser voorruit. Meestal drie standen: interval, normaal, snel.		Storing in de ESP of ESP is uitgeschakeld
	Ruitensproeier voorruit. Wordt meestal bediend door de rechtshendel naar je toe te halen.		Ruitensproeier achterrui.
	Achterruitenwisser.		Achterruiwarming.
	Alarmering		



- Accu- of dynamoproblemen
- Achterklep niet (goed) gesloten
- Airbag aan de voorzijde uitgeschakeld
- Elektronische parkeerrem (handrem) ingeschakeld
- Iemand heeft zijn gordel niet om
- Problemen met de koelvloeistof
- Rijstrookbewaking is uitgeschakeld
- Motorkap niet (goed) gesloten
- Oliepeil te hoog of te laag
- Naderingsalarm, u rijdt te dicht op uw voorganger
- Portier niet (goed) gesloten
- Parkeerrem (handrem) ingeschakeld
- Batterij van autosleutel is bijna leeg
- Problemen met de remlichten
- Stuurtoestel bevindt zich niet in de auto
- Luchtfilter is vies of verstopt
- Versteten remblokken
- Problemen met het brandstoffilter
- Snelheidsbegrenzer is ingeschakeld
- Afstelling van de hoogte van de koplamp
- Dimlicht ingeschakeld
- Stadsverlichting ingeschakeld
- Mistverlichting voor ingeschakeld
- Groot licht ingeschakeld

# 48. Specifieke situaties

## G5 Woonerf



## Woonerven

Een woonerf is een verblijfsgebied, wat betekent dat voetgangers de hele rijbaan mogen gebruiken. De maximumsnelheid is hier stapvoets (maximaal 15 km/h). In een erf zijn alle kruispunten gelijkwaardig. Verwacht het onverwachte in een erf zoals spelende kinderen en links en rechts inhalende fietsers.

## J12 & J13 Overweg



## Overwegen

Een overweg is een kruising tussen een weg en een spoorweg die wordt aangeduid door middel van bord J12 of J13, of het andreaskruis. Vooraf kan je aan de borden zien of je te maken hebt met een beveiligde of onbeveiligde overweg. De onbeveiligde overwegen zijn te herkennen aan het bord J11, zonder lichten. Ook kennen we de beveiligde overwegen. Deze zijn beveiligd door overweglichten in combinatie met een bel en/of overwegbomen. Op een overweg mag je nooit stilstaan, dus bekijk vooraf goed of je kunt doorrijden na een overweg. Als je voor een overweg moet stoppen denk dan aan het milieu! Zet je motor af. Wacht weer met wegrijden tot het rode licht is gedoofd.

## L2 Voetgangers



## Voetgangersoversteekplaats

Een VOP is te herkennen aan het verkeersbord L2. Kijk ver vooruit bij nadering van een VOP. Houd links en rechts goed in de gaten of er geen voetgangers over willen steken. Pas tijdig je snelheid aan als een voetganger binnen 5 meter van de VOP is en van plan is over te gaan steken. Zo ziet de voetganger dat je hem gezien hebt en kan hij rustig oversteken. Blijf goed opletten tot je de VOP voorbij bent gereden, er kan altijd nog een voetganger oversteken.

## L2A Tram/bushalte



## Tram- en bushaltes

Tram- en bushaltes zijn bedoeld om mensen te laten in- en uitstappen. De haltes zijn te herkennen aan het bord L3a: Het kan zijn dat de tramhaltes in de middenberm liggen. Als er een uitstapplaats is dan heb je als bestuurder voorrang. Is er geen uitstapplaats dan komen de voetgangers gelijk op de rijbaan uit en moet je ze als bestuurder voor laten gaan. Bushaltes liggen meestal rechts van de rijbaan. Als een autobus bij de halte staat moet je opletten dat er geen voetgangers plotseling oversteken voor of achter de bus. Als een autobus binnen de bebouwde kom weg wil rijden moet je deze voor laten gaan. Buiten de bebouwde kom geldt deze verplichting niet. De autobus moet dan wel richting aangeven met zijn richtingaanwijzer.

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



**Op rotondes met twee rijstroken**  
Hier is de procedure gelijk  
aan die op rotondes met drie  
rijstroken, met dien verstande  
dat:

- Bij het kwart en half ronden voor  
middenrijstrook, rechterrijstrook  
gelezen moet worden.
- Bij driekwart ronden de  
linkerrijstrook bereden wordt tot  
de afslag voor het halfronden is  
gepasseerd.
- Bij geheel ronden de  
linkerrijstrook bereden wordt tot  
de afslag voor driekwart ronden

#### **Bij het kwart ronden**

- Tijdig op de toeleidende weg de rechterrijstrook  
gaan berijden.
- Bij nadering van de rotonde de handelingen  
verrichten die vóór het afslaan naar rechts moeten  
worden uitgevoerd.
- Vanuit deze positie de rotonde oprijden, volgen  
en verlaten.

#### **Bij het half ronden**

- Op de toeleidende weg bij voorkeur de  
middenstrook gaan berijden.
- Vanuit die positie de rotonde oprijden.
- Zodra de afslag van het kwart ronden is  
gepasseerd, naar de rechterrijstrook overgaan en de  
handelingen verrichten die vóór het afslaan naar  
rechts moeten worden uitgevoerd.
- De rotonde verlaten.

#### **Bij het driekwart ronden**

- Op de toeleidende weg bij voorkeur de linkerstrook  
gaan berijden.
- Vanuit die positie de rotonde oprijden.
- Op de rotonde de linkerrijstrook berijden.
- Zodra de afslag van het kwart ronden is  
gepasseerd, overgaan naar de middenrijstrook.
- Zodra de afslag van het half ronden is gepasseerd,  
overgaan naar de rechterrijstrook en de handelingen  
verrichten die vóór het afslaan naar rechts moeten  
worden uitgevoerd.
- De rotonde verlaten.

#### **Bij het geheel ronden**

- Op de toeleidende weg bij voorkeur de  
linkerstrook gaan berijden.
- Vanuit die positie de rotonde oprijden.
- Op de rotonde de linkerrijstrook berijden.
- Zodra de afslag van het half ronden is  
gepasseerd, overgaan naar de middenrijstrook.
- Zodra de afslag van het driekwart ronden is  
gepasseerd, overgaan naar de rechterrijstrook en  
de handelingen verrichten die vóór het afslaan naar  
rechts moeten worden uitgevoerd.
- De rotonde verlaten.



### Deze procedure is niet altijd van toepassing:

- Op asymmetrische pleinen
- Op rotondes zonder rijstroken
- Op rotondes met verkeerslichten en rijstroken voorzien van pijlen
- Bij intensief verkeer
- Voor alle soorten voertuigen waarmee gereden wordt.

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

Op de rotonde met meerdere rijstroken bij het verplaatsen naar een andere rijstrook goed kijken of hierbij andere bestuurders niet gehinderd worden. Vooral in die situaties is het belangrijk dat het weggedeelte achter en naast het voertuig word genacontroleerd.

Door in de binnenspiegel, rechterbuitenspiegel en over de rechterschouder te kijken kan men zien of men op dat moment niet rechts wordt ingehaald. Door in de binnenspiegel, linkerbuitenspiegel en over de linkerschouder te kijken, blijft men alert op het gedrag van bestuurders die eventueel links willen inhalen. Dat kijken mag niet ontaarden in achterom kijken, te vaak of onnodig lang over de schouder kijken. Hierdoor kan ongewenste koersverandering optreden en bovendien ziet men dan niet wat er voor de auto gebeurt.





# SUCCEES MET JE EXAMEN, JE KUNT HET !



## IT'S FAST IT'S FURIOUS IT'S VISCH