

Rijprocedure B

Inhoudsopgave

1. Bedrevenheid in het rijklaar maken, en de bediening van het voertuig

- Rijklaar maken van het voertuig
- Zit- en stuurhouding
- Stuurbehandeling
- Afstellen spiegels
- Gebruik autogordel
- Bediening van het mechanisme
- Starten
- Motor afzetten
- Bediening koppeling, schakelmechanisme en gastoevoer
- Bediening van de remmen
- Algemene opmerkingen bediening voertuig
- Milieu- en energiebewust rijgedrag
- De bediening van de verlichting en apparatuur
- Beheersing van het voertuig

2. Op juiste en veilige wijze deelnemen aan het verkeer

- Verkeersinzicht
- Aangepast en besluitvaardig rijgedrag
- Belangen van andere weggebruikers

3. Onderdelen van verkeersdeelneming

3.1 Wegrijden

3.2 Rijden op rechte weggedeelten en het volgen van bochten

3.3 Gedrag nabij en op kruispunten

3.4 Afslaan

3.5 Invoegen - uitvoegen

3.6 Inhalen - voorbijgaan

3.7 Tegemoetkomen - ingehaald worden

3.8 Rijstrook wisselen en andere zijdelingse verplaatsingen

3.9 Gedrag nabij en op bijzondere weggedeelten

- Wegrijden vanuit een uitrit
- Het inrijden van een inrit
- Erf
- Overweg
- Voetgangersoversteekplaats
- Tram-/Bushalte
- Ronde

3.10 Op juiste en veilige wijze uitvoeren van bijzondere manoeuvres met het voertuig

- Voorbereidings- en controlehandelingen
- In- en uitstappen
- Hellingproef
- Achteruitrijden
- Parkeren
- Keren

Bedrevenheid in rijklaar maken, en bediening van het voertuig

Rijklaar maken van het voertuig

Voordat er met het voertuig aan het verkeer wordt deelgenomen moet het rijklaar gemaakt worden. Hierbij wordt eerst de stoel en pas daarna alle spiegels afgesteld op de in dit deel omschreven wijze. De aanwezige veiligheidsgordels moet op de voorgeschreven wijze gebruikt worden.

Zit- en stuurhouding

De bestuurder moet ontspannen achter het stuur kunnen zitten. Daarbij moet hij alle gewenste en noodzakelijke handelingen kunnen verrichten, zonder zich daarbij onnodig veel te moeten verplaatsen.

Bij sommige auto's kan het stuur op hoogte en in afstand naar armlengte worden afgesteld. Zo wordt voor de bestuurder een optimale positie ten opzichte van het stuur gewaarborgd in combinatie met de afstelling van stoelzitting en rugleuning. De ideale stuurhouding is, met de handen ongeveer op 'kwart voor drie' of 'tien voor twee', gerelateerd aan de cijfers op een klok.

Verstel het stuur en/of de stoel nooit tijdens het rijden. Bij een goede zit komen zoveel mogelijk gevoelszenuwen in aanraking met de auto (gevoel = o.a. zenuwen, welke in de wervelkolom bij elkaar komen; dus de (onder)rug dient stevig en recht in de stoel te drukken).

Een goed afgestelde hoofdsteun geeft maximale bescherming voor nek en hoofd tijdens een aanrijding, vooral bij een zogenaamde kop/staartbotsing. Daarom dient een aanwezige hoofdsteun goed te worden afgesteld ten opzicht van de lengte van de bestuurder en eventuele passagiers. Als er een mogelijkheid is om de hoofdsteun te kantelen zorg dan voor zo min mogelijk ruimte tussen hoofd en hoofdsteun.

Van een goede zithouding is sprake wanneer:

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

- het bovenbeen over een zo groot mogelijke afstand op de zitting rust;
- bij geheel aangesloten rug in de rugleuning, het bovenste punt van het stuurwiel nog met gestrekte armen en dan met beide handen vastgepakt kan worden (met duimen óm het stuurwiel);
- het linkerbeen bij geheel ingedrukt koppelingspedaal nog licht gebogen is;
- er goed zicht is op de weg;
- bovenzijde hoofdsteun op gelijke hoogte met bovenkant hoofd.

Stuurbehandeling

We onderscheiden de doorgeef (koeien melken) en de overpakmethode (vrachtautochauffeur).

De doorgeefmethode verdient de voorkeur.

De overpakmethode kan echter goed worden gebruikt bij snel sturen met lage snelheden.

Handen blijven te allen tijde op de helft van het stuurwiel welk deel tussen de klokcijfers 9 en 3 ligt.

- Bij het terugsturen het stuurwiel met beide handen begeleiden tot de wielen weer in de rechthoek stand staan; naar links sturen, dan door de linkerhand laten terugglijden/afremmen. Bij naar rechts sturen geleiden/afremmen met de rechterhand.
- Bij recht achteruitrijden bij voorkeur het stuurwiel bovenaan vasthouden met één hand, terwijl met de andere arm steun tegen de achterkant van de rugleuning passagiersstoel wordt gezocht.
- Bij stilstand wordt zonder noodzaak niet aan het stuur gedraaid.

Van een goede stuurhouding is sprake wanneer:

- het stuurwiel niet krampachtig met beide handen wordt vastgehouden;
- met de handen een stand van ongeveer “kwart voor drie” wordt ingenomen;
- de armen licht gebogen zijn;
- de handen aan de buitenkant van het stuurwiel zijn geplaatst;
- de duimen óp en niet óm het stuurwiel liggen.

Opmerking

- het op de deur laten rusten van de linkerarm vermijden. Dat kan de bewegingsmogelijkheden ten opzichte van het stuur beperken;
- beide handen aan het stuur houden, tenzij de schakelhandel, handrem of schakelaars bedient worden;
- draaien aan het stuur waarbij de beide handen elkaar kruisen vermijden. Behalve bij lagere snelheden beperkt dit namelijk de stuurmogelijkheden.

Afstellen spiegels

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

Binnenspiegel

- is juist afgesteld indien in het verticale midden van de spiegel het verticale midden van de achterraut zichtbaar is;
- hoogte zodanig dat optimaal zicht wordt verkregen: ´denk´ een kruis op de achterraut en een kruis op de binnenspiegel, de snijpunten dienen zo veel mogelijk op elkaar te liggen.

Buitenspiegel(s)

- is juist afgesteld indien de (denkbeeldige) horizon op ongeveer ¼ deel van de bovenzijde in die spiegels zichtbaar is;
- is juist afgesteld indien in de linkerbuitenspiegel nog juist de linkerzijkant van de auto zichtbaar is en een zo groot mogelijk deel van het weggedeelte links naast en achter de auto kan worden overzien;
- (indien aanwezig) de rechterbuitenspiegel nog juist de rechterzijkant van de auto zichtbaar is en een zo groot mogelijk deel van het weggedeelte rechts naast en achter de auto kan worden overzien.

Opmerking

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

Gebruik autogordel

De aanwezige autogordel worden op de voorgeschreven wijze gebruikt.

Dit betekent dat ze "strak" worden gedragen ten behoeve van een optimale veiligheid. Denk hierbij vooral aan het onderste deel (heup) van de gordel. Hulpmiddelen om van de gordel zo min mogelijk hinder te ondervinden (knijpers e.d.) zijn uit veiligheidsoogpunt sterk af te raden.

Bediening van het mechanisme

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

Een groot aantal technische handelingen zal als een soort automatisme dienen te worden uitgevoerd. Vanzelfsprekend moet de bestuurder in staat zijn zelfstandig apparatuur voor o.a. de voor- en zijruit ontwaseming, de achterrautverwarming, de ruitenwissers en de verlichting in en/of uit te schakelen. Hierbij mag de aandacht op de weg niet verminderen of de beheersing van het voertuig in gevaar

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

Starten

- parkeerrem dient in werking te zijn;
- schakelhandel in neutraal stand;
- nog geen stroomverbruikers inschakelen;
- koppelingspedaal geheel intrappen;
- contact maken, zonder te starten. Controleren of alle daarvoor in aanmerking komende lampjes branden (lamptest);
- motor starten volgens bedieningsvoorschrift;
- controle van het dashboard (lampjes, meters e.d.);
- controle remdruk (rempedaal intrappen);
- als de motor draait koppelingspedaal langzaam op laten komen, tenzij direct daarna ingeschakeld wordt.

Motor afzetten

Bij het maken van een te verwachten “langere” verkeerstop (langer dan 1 minuut) ter bescherming van het milieu:

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

Bij vochtige weersomstandigheden rekening houden met aanslag op de ramen, keuze maken of motor dan beter kan blijven draaien.

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

Bediening koppeling, schakelmechanisme en gastoevoer

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

Koppeling

De koppeling brengt de verbinding tot stand (of verbreekt die) tussen motor en aangedreven wielen. De bediening zal met gevoel moeten worden uitgevoerd om slijtage te beperken en het geheel vloeiend te laten verlopen.

Bediening

Het koppelingspedaal wordt bediend met de bal van de linkervoet en het pedaal wordt geheel ingetrapt. De voet is alleen met het pedaal in aanraking tijdens het bedienen. Wanneer het koppelingspedaal niet wordt bediend, rust de voet niet op of boven het pedaal. Bij voorkeur de voet links naast het koppelingspedaal op de vloer of geplaatste steun laten rusten. Alleen bij het wegrijden, bij het langzaam rijden of het erg langzaam achteruit rijden kan de snelheid worden geregeld met behulp van de koppeling. Als wordt afgeremd, pas ontkoppelen even voordat het stationair toerental wordt bereikt.

Schakelmechanisme

Met goed en tijdig overschakelen (zowel versnellend als vertragend) wordt een optimale krachtoverbrenging verkregen van de motor naar de aangedreven wielen.

Schakelhandel losjes vasthouden. Minimum en maximum toerental van de motor worden in geen van de versnellingen overschreden. Dit in overeenstemming met het instructieboekje van de betreffende auto.

Milieuaspecten spelen hierbij ook een rol. Zolang de motor koud is, wordt het toerental beperkt.

Opmerkingen:

- schakelhandel niet krampachtig bedienen;
- overbodig schakelen vermijden;
- te langzaam rijden in een te hoge versnelling kan motorschade veroorzaken evenals te lang door-trekken in een versnelling;
- de keuze van de juiste versnelling is van belang om de trekkracht van de motor optimaal te kunnen benutten;
- rechterhand rust tijdens het rijden nooit op de schakelhandel.

Inschakelen bij wegrijden

Koppelingspedaal geheel intrappen.

Schakelhandel rustig in eerste of achteruit versnelling schakelen.

Technische wijze wegrijden

Koppelen onder gelijktijdige verhoging van de gastoevoer. Als de koppeling pakt, zowel koppeling- als gaspedaal een moment stilhouden; indien de parkeerrem in werking is deze buiten werking stellen.

Koppelingspedaal verder laten opkomen met gelijktijdige verhoging van de gastoevoer (toerental).

Opschakelen

In één beweging het koppelingspedaal geheel intrappen met gelijktijdige vermindering van de gastoevoer, schakelhandel via neutraal stand rustig in volgende versnelling schakelen, koppelen en gelijktijdig gastoevoer verhogen.

Opmerking: BIJ HET SCHAKELLEN SCHOKKEN VERMIJDEN.

Terugschakelen

Onder vermindering van de gastoevoer, in één beweging het koppelingspedaal geheel intrappen, schakelhandel via neutraal stand rustig in de gewenste versnelling schakelen, koppelen en gastoevoer aanpassen.

Bij een stop in het verkeer wordt direct na het tot stilstand komen in de eerste versnelling geschakeld, het koppelingspedaal blijft dan natuurlijk ingetrapt.

Bij een stop van langere duur: schakelhandel in neutraal zetten en koppelingspedaal loslaten.

Zonodig de (hand)rem in werking stellen.

Gastoevoer

De gastoevoer regelt (indirect) de hoeveelheid brandstof naar de motor en zodoende het toerental. In combinatie met o.a. de gekozen versnelling bepaalt dit de snelheid en de trekkracht van de motor.

Het gaspedaal wordt bediend met de rechervoet. Als de hiel hierbij zo veel mogelijk steun op de vloer, bevordert dit een juiste dosering. Voorkomen moet worden dat de gastoevoer “schoksgewijs” gaat of dat de motor ”doorraast”.

Bediening van de remmen

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

De auto kan op de volgende manieren worden afgeremd:

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

Technische beheersing van de remmen uit zich in het bewust doseren en gebruiken daarvan. In combinatie met de bediening van de remmen mag worden teruggeschakeld, waarbij voorkomen wordt dat er sterk op de koppeling wordt afgestemd.

Als geremd moet worden: in beginsel niet terugschakelen. Dit zijn onnodige handelingen die bovendien extra slijtage aan het voertuig veroorzaken.

Tijdens het remmen het blokkeren van de wielen voorkomen.

Bij langere stops zonodig de parkeerrem in werking stellen.

Bedrijfsrem

Bediening:

- het rempedaal wordt met de bal van de rechtervoet bediend;
- het remmen zo gelijkmatig mogelijk over de beschikbare afstand verdelen;
- indien wordt afgeremd tot de auto stilstaat, de remdruk net vóór het tot stilstand komen zodanig verminderen dat de “eindschok” achterwege blijft;
- in beginsel wordt tot kort voor stilstand, in gekoppelde toestand geremd.

De parkeerrem

Bediening:

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

Algemene opmerkingen bediening voertuig

Indien een bocht wordt gereden daarvoor een andere versnelling wordt gekozen deze handelingen, inclusief het koppelen, voor het ingaan van de bocht afronden. Het tweede deel van de bocht vloeïend met een “licht trekkende motor” rijden. Remmen in de bocht zoveel mogelijk voorkomen. Indien behoorlijk geaccelereerd moet worden (bijvoorbeeld bij het invoegen) meer gas geven en pas ná de bocht doorschakelen naar een hogere versnelling.

Indien de omstandigheden het toelaten kan bij het uitvoegen eventueel eerder gas terug genomen worden in verband met energiezuinig rijden. Terugschakelen op de doorgaande rijbaan vermijden.

Milieu- en energiebewust rijgedrag

Mede met het oog op het leefmilieu wordt door veel instanties en organisaties geattendeerd op een spaarzaam gebruik van energie en het voorkomen van onnodige geluidsoverlast. Ook van bestuurders van motorvoertuigen mag milieu- en energiebewust rijgedrag worden verwacht.

Brandstofgebruik

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

Opmerkingen

Om het brandstofgebruik te beperken moet men:

- voor een goede bandenspanning zorgen;
- voor een goede afstelling van de motor zorgen;
- niet te ver doortrekken in de versnellingen;
- fel accelereren zoveel mogelijk voorkomen;
- zo veel mogelijk met een gelijkmatige snelheid proberen te blijven rijden;
- bij een constante snelheid in een zo hoog mogelijke versnelling rijden;
- de snelheid zoveel mogelijk proberen te regelen met de gastoevoer in plaats van met de rem;
- het terugschakelen via alle versnellingen vermijden;
- niet onnodig rijden met lastdrager en/of open ramen (hiermee rijden verhoogt het brandstofgebruik aanzienlijk);
- onnodige stroomverbruikers zoals airco en achterrautverwarming uitschakelen;
- gebruikmaken van cruisecontrole (levert een lager brandstofgebruik op).

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

De bediening van de verlichting en apparatuur

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

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

Dit onderwerp handelt over het voeren van de juiste verlichting en het gebruik van de in de auto aanwezige (hulp)apparatuur zoals:

- voor- en zijruit ontwaseming;
- claxon;
- ruitenwissers;
- achterrautverwarming;
- interieurverwarming.

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

Rijden bij nacht en bij omstandigheden die het zicht ernstig belemmeren

Gedurende de wettelijk aangegeven periode en tijdens andere daarvoor in aanmerking komende omstandigheden, moet de juiste verlichting worden gevoerd.

In beginsel wordt dimlicht gevoerd. Ongedimd groot licht mag slechts worden gevoerd gedurende de nacht en kan bijvoorbeeld gewenst zijn, wanneer het zicht in relatie tot de gereden snelheid beperkt is. Bij het voeren van groot licht mag geen hinder ontstaan voor andere weggebruikers.

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

- mist;
- sneeuwval;
- regen;
- verblindend zonlicht;
- de rijbaan in tunnels waar het daglicht onvoldoende is;
- een weg waar het daglicht door de aanwezigheid van bomen niet voldoende tot de rijbaan doordringt;
- omstandigheden als rookontwikkeling op de weg e.d..

Wanneer de meeste bestuurders verlichting voeren, mag men er vanuit gaan dat dit noodzakelijk is. Ook hier geldt dat verlichting niet alleen gevoerd wordt om beter te zien, maar vooral ook om beter gezien te worden!

In tunnels altijd dimlicht voeren.

Opmerkingen

- extra aandacht is nodig voor stilstaande en langzaam rijdende voertuigen;
- bij tegemoetkomen van verlichte voertuigen is het beter langs dan in die lichten te kijken verblinding wordt zo voorkomen;
- bermpaaltjes en kantlijnen kunnen een goed oriëntatiemiddel zijn.

Beheersing van het voertuig

Het gaat bij dit onderwerp om de totale voertuigbeheersing. Daar is sprake van als de bestuurder bij de uitvoering van de diverse handelingen het voertuig volledig en zelfstandig onder controle houdt. Deze handelingen betreffen de technische bediening in combinatie met het uit te voeren kijkgedrag en de vereiste stuurvastheid. Het tijdig onderkennen van een verkeers- of wegsituatie en het reageren daarop in combinatie met een juiste voertuigbediening komt de beheersing van het voertuig ten goede.

Karakter en toestand van het voertuig

Voor een goede voertuigbeheersing is het noodzakelijk bekend te zijn met het karakter van dat voertuig.

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

De toestand van het voertuig kan mede bepalend zijn voor het weggedrag. Dit in verband met de aanwezige passagiers, lading en de wijze van belading. Ook in het van belang goed bekend te zijn met de afmetingen van het voertuig.

Slipgevaar

Bij een situatie met verhoogd slipgevaar zal de bediening van de auto hierop moeten worden afgestemd.

Voorkomen moet worden dat de auto in een slip raakt.

Slippen ontstaat wanneer de wrijvingsweerstand tussen band en wegdek wordt overschreden.

Dit kan worden veroorzaakt door:

- te hard/abrupt remmen;
- wegverkanting, hellingen, zijwind;
- te snel loslaten van de koppeling;
- te snel accelereren;
- te abrupt sturen;
- te snel een bocht rijden;
- soort en toestand van de banden.

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

Stuurvastheid

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

Met inachtneming van het wettelijke bepaalde omtrent de te volgende weggedeelten, wordt getracht met zo min mogelijk stuurcorrecties “de meeste ideale lijn” te rijden. Onnodige en abrupte stuurbewegingen dienen te worden vermeden. Het kijkgedrag, andere gedragingen en/of het uitvoeren van de diverse handelingen mogen de besturing van het voertuig niet nadelig beïnvloeden.

[NAAR BEGIN HOOFDSTUK](#)

[NAAR INHOUDSOPGAVE](#)

Op juiste en veilige wijze deelnemen aan het verkeer

Verkeersinzicht

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

Dit betekent het tijdig onderkennen van, en inspelen op:

- concrete verkeerssituatie;
- situaties die zich gaan ontwikkelen;
- situaties die zich op een bepaalde wijze kunnen ontwikkelen.

Daarbij spelen de volgende factoren een rol;

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

Men dient rekening te houden met omstandigheden die bij het naderen en/of voorbijgaan bijzondere oplettendheid vragen, zoals:

- slechte brokkelige rijbaankanten, vooral die welke gelegen zijn tegen lagere weggedeelten;
- op de rijbaan liggende voorwerpen die gevaar voor het verkeer kunnen opleveren (zorgen voor verwijdering);
- voorwerpen die te dicht bij de rijbaan staan;
- over de rijbaan uitstekende takken, uithangborden, luifels enz.;
- smalle doorgangen bij wegwerkzaamheden, bruggen, in- en uitritten, op- en afritten, enz.;
- weggedeelten met tijdelijke geplaatste verkeersborden en/of op het wegdek aangehechte verkeerstekens;
- het afgeremd worden (scheeftrekken), indien met het voertuig door een diepe plas wordt gereden (aquaplanning);
- rukwinden;
- spoorvorming en andere oneffenheden in de lengterichting;
- op de rijbaan liggende stoffen, zoals zand, grind, split, bladeren en olie;
- gefreesde weggedeelten;
- wildroosters;
- losliggende en/of uitstekende lading op voertuigen;
- hobbelige en slechte weggedeelten met scheuren en/of gaten;
- door zeer warm weer smeltend asfalt.

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

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

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

Opmerkingen

Tracht als bestuurder van het voorste voertuig van een aantal achter elkaar rijdende voertuigen, zoveel mogelijk te blijven rijden. Dit is veiliger en bovendien wordt daardoor een betere verkeersdoorstroming bereikt. Ook bespaart dit brandstof en is dit milieuvriendelijker. Is stoppen onvermijdelijk, dan - indien dit de veiligheid bevordert - het achteropkomend verkeer

waarschuwen doormiddel van het laten oplichten van het remlicht of aanzetten van de knipperende waarschuwingslichten.

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

- op de linker rijbaanhelft, bestemd voor het tegemoetkomende verkeer;
- op een overweg;
- op een voetgangersoversteekplaats of een oversteekplaats voor (brom-)fietser;
- op een kruispunt;
- op een gemarkeerd weggedeelte voor een in- en uitrit.

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

Veranderingen die in beginsel geen verrassing mogen inhouden, zijn bijvoorbeeld:

- een bij een halte stoppende autobus of tram;
- een bij een stilstaande autobus of tram overstekende passagier;
- het openslaande portier van een voertuig dat juist (aan de kant) is gestopt;
- een wegrijdende auto die even tevoren door de bestuurder is bemand (let op uitlaatgassen, brandend achteruitrijdlicht e.d.);
- een wegrijdende auto, nadat een passagier in de auto heeft plaatsgenomen;
- een bestuurder die uitwijkt voor een voorwerp op de rijbaan (of plassen/kuilen);
- een “voorligger” die gaat remmen bij een aandachttrekkende gebeurtenis (zwaai- knipperlichten op bijzondere voertuigen, overkomende vliegtuigen, ongeval e.d.).

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

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

Zoveel mogelijk moet worden voorkomen dat men zich ”vast” rijdt

- het moeten stoppen achter een dubbel “geparkeerd” voertuig, doordat de situatie niet tijdig is onderkend en inhalende bestuurders het voorbij rijden beletten;
- het niet meer naar links in voorgesorteerde positie kunnen komen, door het te laat reageren op een “stroom” inhalers.

Opmerkingen

- begin uitgerust en niet vermoeid of geïrriteerd aan een autorit;
- houdt rekening met het te verwachten weer;
- voorkom haast en trek voldoende tijd uit bij voorbereiding op een langere autorit;
- gebruik een navigatiesysteem of raadpleeg vooraf een wegenkaart bij het rijden in of naar een onbekend gebied;
- houd rekening met vallende stukken hout en dergelijke tijdens bv. een storm;
- raak tijdens het rijden niet afgeleid door passagiers, autoradio en/of het gebruik van de mobiele telefoon;
- maak gebruik van spiegelruiten om verder een straat in te kunnen kijken;
- kruis, zo mogelijk met “dekking” van een zwaar of groot voertuig, een verkeersstroom;
- tracht benarde situaties in het verkeer zoveel mogelijk te vermijden (niet naast een lange voertuigcombinatie een “trechter” ingaan enz.);
- probeer zoveel mogelijk de totale weg- en verkeerssituatie te beoordelen;
- verdeel de aandacht;
- kijk om waar te nemen, en te kunnen reageren op datgene wat gezien wordt;
- zorg, indien mogelijk, voor een “vluchtweg”;

- reageer op de “taal van de weg”;
- werk mee aan een zo goed mogelijk samenspel in het verkeer.

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

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

Aangepast en besluitvaardig gedrag

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

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

Aangepast gedrag

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

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

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

Voor een aangepast gedrag is het noodzakelijk dat de bestuurder:

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

Besluitvaardig gedrag

Uit het gedrag moet een zekere mate van besluitvaardigheid blijken.

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

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

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

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

Maak onderling oogcontact tussen de betrokkenen weggebruikers; dit zal de communicatie bevorderen en eventuele bedoelingen verduidelijken.

Belangen andere weggebruikers

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

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

Defensief gedrag is vooral gebaseerd op:

- inzicht;
- waakzaamheid;
- goed anticiperen (vooruitdenken over mogelijke ontwikkelingen);
- defensief kijken (kijken om echt waar te nemen);
- goed reageren.

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

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

Voorbeelden van sociaal gedrag zijn:

- het in geval van een rijbaanversmalling ruimte laten voor inhalende bestuurders (ritsen);
- het vóór laten gaan van, en een onbelemmerde doorgang verlenen aan volgwapens die kennelijk behoren tot een uitvaartstoet (doorsnijden van een herkenbare rouwstoet is per 1-7-2010 verboden);
- het vermijden van het rijden door plassen indien anderen daar last van ondervinden;
- het bij druk verkeer gelegenheid geven om in te voegen aan een bestuurder die uit een uitrit komt.

Het bevorderen van een zo veilig en gunstig mogelijke verkeerssituatie moet steeds centraal staan.

Men dient zich zó te gedragen dat andere weggebruikers niet worden verrast.

- niet scherp achter een geparkeerd voertuig naar links sturen in de richting van een tegemoet komende bestuurder;
- slechts indien nodig een geluids- of lichtsignaal geven;
- niet onnodig en abrupt afremmen of stoppen.

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

- niet nog even vlug inhalen voor een rood verkeerslicht, een gesloten spoorwegovergang of brug, een stilstaande file enz.;
- bij een filevorming of andere verkeersopstopping niet nadrukkelijk snelheid opvoeren en een ruimte afsluiten, die een andere bestuurder had willen benutten.

Steeds wordt getracht dreigend gevaar op te heffen door:

- af te remmen;
- uit te wijken;
- te stoppen;
- snelheid te verhogen.

Is te verwachten dat het op één van deze manieren niet zal lukken het gevaar op te heffen, al naar gelang de situatie, een geluid- of lichtsignaal geven ter afwending van (dreigend) gevaar. Ten behoeve van andere (achteropkomende) bestuurders worden de knipperende

waarschuwingslichten ingeschakeld indien door bepaalde verkeers- en/of weersomstandigheden plotseling snelheid moet worden verminderd of gestopt.

Dit geldt voornamelijk:

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

Opmerking

Het gebruik van knipperende waarschuwingslichten legaliseert een verkeersovertreding niet!

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

Vooraf kinderen, ouderen en gehandicapten zijn kwetsbaarder in het verkeer:

- het gedrag van kinderen in het verkeer is over het algemeen onberekenbaar;
- het reactievermogen van ouderen en gehandicapten en hun vermogen snel te handelen, is vaak minder;
- mensen die gehoorgestoord zijn kunnen moeilijk als zodanig herkend worden;
- blinden kunnen alleen af gaan op hun gehoor;
- rekening wordt gehouden met het speelse karakter waarmee jeugdige (brom-)fietsers e.d. aan het verkeer kunnen deelnemen. Door hun aanwezigheid en eventueel afwijkend rijgedrag tijdig te onderkennen, kan op gepaste wijze worden gereageerd;
- voetgangers lopen meer risico als zij zich op de rijbaan bevinden. Zij moeten tijdig worden opgemerkt, zodat op juiste wijze worden gereageerd;
- goed moet worden geanticipeerd op grotere groepen voetgangers zoals optochten, colonnes e.d.. De totale verkeerssituatie moet bij het naderen van deze groepen op een juiste wijze worden beoordeeld.

Voorts wordt extra rekening gehouden met bijvoorbeeld geleiders van rij-, trekdieren en vee, die eveneens kwetsbaar zijn. Dat geldt ook ten aanzien van fietsers die kleine kinderen op de fiets begeleiden of werktuigen e.d. vervoeren.

Opmerkingen

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

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

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

Tot slot

De wettelijke bepalingen worden nageleefd. Kan door het niet nakomen van een wettelijk voorschrift een ongeval worden voorkomen, dan wordt aldus gehandeld.

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

[NAAR BEGIN HOOFDSTUK](#)

[NAAR INHOUDSOPGAVE](#)

Onderdelen van verkeersdeelneming

3.1 Wegrijden

In dit onderdeel zijn verschillende vormen van wegrijden opgenomen:

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

Wegrijden na een stop buiten het verkeer

Het wegrijden vanuit parkeerstand geldt als een bijzondere manoeuvre.

Hierbij mag het overige verkeer niet worden gehinderd. De uitvoering van deze handeling gebeurt dan ook met grote voorzichtigheid. De complete verkeerssituatie moet bij het wegrijden worden onderkend en vooral kijkgedrag en snelheid moeten daar op worden afgestemd.

Van groot belang is hierbij:

- de snelheid waarmee andere bestuurders naderen en de afstand waarop zij zich bevinden;
- het soort verkeersdeelnemer(s) dat nadert;
- de verkeersintensiteit, het beschikbare weggedeelte, de weersomstandigheden en het uitzicht.

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

Afhankelijk van deze omstandigheden, behoort men rekening te houden met de korte tijdsduur waarbinnen dat andere verkeer kan naderen.

Belangen andere weggebruikers

Zo min mogelijk hinder voor het overige verkeer veroorzaken.

Dit geldt ten aanzien van alle verkeer, ongeacht uit welke richting dat nadert. Deze verplichting heeft dan ook een ruimere strekking dan de wettelijke bepaling om het overige verkeer alleen maar voor te laten gaan.

Kijkgedrag

Voor en tijdens het wegrijden op de juiste wijze kijken.

Vóór het wegrijden vanaf de rechterzijde van de weg, kijken in de volgorde:
Binnenspiegel – naar voren - linkerbuitenspiegel en langs de linkerschouder.

Vóór het wegrijden vanaf de linkerzijde van de weg, kijken in de volgorde:
Binnenspiegel – naar voren – (indien aanwezig) de rechterbuitenspiegel en óver de rechterschouder.

Bij het wegrijden vanachter een obstakel (bijv. geparkeerd voertuig) extra letten op het overige verkeer, in verband met het beperkte uitzicht. Wordt vanuit een dergelijke positie vanaf de linkerzijde van de rijbaan weggereden, dan zodanig over de rechterschouder en in de eventueel aanwezige rechterbuitenspiegel kijken dat achteropkomend verkeer goed en tijdig kan worden opgemerkt.

Tijdens het wegrijden achteropkomend verkeer met behulp van binnen- en buitenspiegel observeren.

Voor laten gaan

Het overige verkeer voor laten gaan.

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

Plaats op de weg

Na het wegrijden de juiste plaats op de rijbaan innemen.

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

Snelheid

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

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

Geven van/reageren op signalen

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

Voordat wordt weggereden moet richting worden aangegeven. De richtingaanwijzer wordt pas buiten werking gezet, zodra de juiste plaats op de rijbaan is ingenomen.

Wegrijden na een stop in het verkeer

Deze vorm van wegrijden wordt niet beschouwd als een bijzondere manoeuvre.

Belangen andere weggebruikers

Tijdens het wegrijden rekening houden met andere weggebruikers

Hierbij dient zo min mogelijk hinder te worden veroorzaakt. Dit geldt in het bijzonder ten opzichte van fietsers en bromfietzers.

Kijkgedrag

Bij het wegrijden goed opletten.

Tijdens het stilstaan attent blijven, ook ten opzichte van zich naast en achter de auto bevindende voertuigen. Bij het optrekken en wegrijden het overige verkeer observeren in verband met plotseling wijzigende verkeersomstandigheden, zoals afremmen of van richting veranderen door voorliggers. Bij het verhogen van snelheid in het bijzonder ook letten op inhalende bestuurders.

Snelheid

De snelheid zoveel mogelijk aanpassen aan het overige verkeer.

Door aansluiting te houden met het andere verkeer kan een vlotte doorstroming worden bevorderd.
[NAAR BEGIN HOOFDSTUK](#) [NAAR INHOUDSOPGAVE](#)

3.2 Rijden op rechte weggedeelten en het volgen van bochten

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

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

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

Enkele kenmerkende verschillen bij het volgen van bochten ten opzichte van rijden op recht weggedeelten zijn:

De waarneming en de beoordeling van een bocht

Door goed en tijdig inschatten van bochtverloop, rijbaan en/of rijstrookbreedte, wegverkanting, soort en toestand van het wegdek e.d., kan het weggedrag worden aangepast. Vooral op smalle wegen komen in de binnenbocht vaak zichtbelemmerende obstakels voor. Goed bepalen van de scherpte van die bocht is dan extra moeilijk. Het zicht op de aanwezigheid van een bocht en het verloop daarvan, wordt veelal vergemakkelijkt door de “taal van de weg” (wegbebakening, bochtschilden, lantaarnpalen, straatnaambordjes, bempalen etc.). Belijning op het wegdek en een langs de weg staande bomentij e.d. verhogen ook de waarneembaarheid.

Het zicht in de bocht

Anders dan op rechte weggedeelten kan de zichtafstand in bochten beperkt worden door de straal van de bocht in combinatie met begroeiing of bebouwing. Ook de afstand tussen (eventuele) zichtbeperkende objecten speelt daarbij een rol.

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

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

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

Een factor die een bocht extra gevaarlijk maakt is de aanwezigheid van een zogenaamde “nabocht”. In dat geval blijft de straal van die bocht niet constant, maar wordt deze straal op een bepaalde plaats (aanmerkelijk) kleiner. De kans bestaat dat deze straalverandering te laat wordt opgemerkt, waardoor het voertuig uit de koers raakt.

Nog meer dan anders is hierbij de snelheid van belang. Deze wordt immers bepaald aan de hand van de indruk die voor, of bij het ingaan van de bocht, verkregen is.

Rijden van de bocht

De snelheid in een bocht wordt nadrukkelijk begrensd door het optreden van de middelpuntvliedende kracht die op het voertuig werkt en de wrijvingsweerstand (grip) tussen banden en wegdek.

Snelheid, straal van de bocht en massa van het voertuig zijn bepalend voor de grootte van die middelpuntvliedende kracht. De banden en de stroefheid van het wegdek waarop gereden wordt zijn bepalend voor de wrijvingsweerstand (grip) tussen band en wegdek.

Naarmate de middelpuntvliedende kracht toeneemt, wordt de kans groter dat de grip tussen band en wegdek wordt overschreden. Gevolg is dat het voertuig de gekozen rijlijn niet kan volgen en het voertuig uit de bocht raakt.

Wegverkanting kan in bochten eveneens een belangrijke rol spelen.

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

Belangen andere weggebruikers

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

Voorts moet de bestuurder zodanig op het gedrag van andere weggebruikers reageren dat er een zo veilig mogelijke situatie ontstaat en een goede verkeersdoorstroming wordt bevorderd.

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

Dit geldt bij een invoegstrook met daarop:

- zwaar verkeer dat niet voldoende snelheid kan maken;
- meerdere invoegers, die in verband met grote verkeersdruk op de doorgaande rijbaan niet kunnen invoegen.

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

Kijkgedrag

Goed letten op de situatie voor, naast en achter de auto, alsmede op de wijze hoe de situatie zich ontwikkelt.

Regelmatig in de spiegels kijken, vooral bij bijzondere wegsituaties zoals wegversmallingen e.d.. Voordat vertraagd en/of geremd wordt, kijken in de binnenspiegel (eventueel ook in de buitenspiegels) en rekening houden met achteropkomend verkeer.

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

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

Bij minder overzichtelijke of onoverzichtelijke bochten is extra oplettendheid vereist. In die situaties kan men immers nog eerder met onverwachte ontwikkelingen worden geconfronteerd.

Voor laten gaan

Te allen tijde dienen de daarop rechthebbende weggebruikers te worden voor gelaten (voorrangsvoertuigen, blinden/slechtzienden, voetgangers die slecht ter been zijn e.d.).

Plaats op de weg

Zoveel mogelijk rechts (op de rijbaan) houden.

De concrete situatie ter plaatse bepaalt wat onder “zoveel mogelijk rechts” wordt verstaan.

De bestuurder blijft op veilige afstand van trottoir, berm, aaneengesloten rij geparkeerde auto's (portier breedte), eventueel tegenliggers, e.d..

Wanneer aan de rechterzijde op enige afstand van elkaar voertuigen staan geparkeerd, niet telkens tussen deze voertuigen naar rechts gaan indien daarbij geen gebruik wordt gemaakt van de weghelft die bestemd is voor het tegemoetkomend verkeer.

Rekening houden met aanwezigheid van (brom-)fietsers e.d. op de rijbaan en de plaats op de weg daar op afstemmen.

Zo behoeft op brede wegen zonder noodzaak niet naar rechts tussen (brom-)fietsers te worden uitgeweken als dit een onrustig verkeersbeeld veroorzaakt. In een dergelijk geval zoveel mogelijk in een rechte lijn op de eigen rijbaanhelft rijden.

Indien een rijbaan in rijstroken is verdeeld, in principe de rechterrijstrook volgen.

Bij rijstroken van normale breedte in het midden van de rijstrook rijden

Op buitenwegen waarvan de rijbaan niet breder is dan één normale rijstrook, op het midden van de rijbaan rijden.

Heeft een rijbaan op een bepaald punt het karakter van een splitsing door een geblokte markering met aan weerszijden een of meer rijstroken met daarboven aangebrachte richtingborden (zogenoemde “weefvakken”), dan mag bij het volgen van een bepaalde richting een andere dan de meest rechtse rijstrook worden gevolgd.

Suggestiestroken (zonder symbolen) en fietsstroken (met onderbroken strepen) in principe niet berijden.

Bij afslaan gelden andere normen. Deze zijn opgenomen bij het onderdeel “afslaan”.

Bij dichte mist, sneeuwval, slagregen, duisternis en opspattend water, vooral op auto(snel)wegen, zoveel mogelijk van de rechterrijstrook gebruik maken (ontsnappingsmogelijkheid naar de vluchtstrook).

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

Bij het volgen van bochten door middel van een vloeiende stuurbeweging de juiste plaats op de rijbaan aanhouden. Dit is niet alleen van belangt voor het eigen rijgedrag, maar ook het overige verkeer kan de rijwijze daar op afstemmen.

Rekening houden met obstakels, verkeersvoorzieningen e.d..

(Volg)afstand houden

Bij het volgen van een ander voertuig voldoende afstand houden.

Als uitgangspunt geldt hierbij ten minste de "twee seconden regel". Hierbij is de volgafstand gelijk aan de afstand die bij een bepaalde snelheid in twee seconden wordt afgelegd. Bij hantering van deze regel is de volgafstand in meters ongeveer de helft van de gereden snelheid in kilometers.

Het gaat hier om de minimaal vereiste tussenafstand tussen twee voertuigen die met ongeveer dezelfde snelheid achter elkaar blijven rijden.

Bij het aanhouden van deze minimumafstand kan ingeval van noodzaak onder normale omstandigheden het voertuig tijdig tot stilstand worden gebracht.

Bij het aanhouden van deze minimumafstand kan:

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

Een grotere volgafstand is o.a. noodzakelijk bij het rijden achter een "ondoorzichtige" voorligger (bv. vrachtauto), bij nat weer en bij het op te korte afstand gevolgd worden door een ander voertuig. ***Overigens dient deze laatste situatie zoveel mogelijk te worden voorkomen!***

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

Tijdens het rijden in file de tussenafstand zoveel mogelijk gelijk houden.

Snelheid

De geldende maximumsnelheid niet overschrijden. De snelheid bovendien zodanig regelen, dat daardoor geen gevaar of onnodige hinder ontstaat of kan ontstaan.

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

De snelheid ook steeds afstemmen op de situatie en het overige verkeer ter plaatse. Dit betreft o.a. aard en gesteldheid van de weg, weersomstandigheden, verkeersdrukte en wegwerkzaamheden.

Naarmate de tussenruimte te beperkt is, met een lagere snelheid rijden.

Niet zonder noodzaak uitzonderlijk langzaam rijden ten opzichte van overig verkeer. Daardoor ontstaat onnodige hinder, wat bovendien kan leiden tot verkeersgevaarlijke situaties.

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

Bij het uitkomen van de bocht wordt de snelheid weer zo veel mogelijk en in overeenstemming met de geldende maximumsnelheid opgevoerd.

Bochten worden met een gelijkmatige/constante snelheid gereden, met dien verstande dat in bepaalde bochten afhankelijk van de bochtstraal en de situatie de snelheid kan worden verhoogd. In onoverzichtelijke bochten de snelheid pas verhogen wanneer de bocht geheel te is overzien.

Reageren op verkeerslichten en aanwijzingen

Gevolg geven aan verkeerslichten. Aanwijzingen, gegeven door daartoe bevoegde ambtenaren (of andere personen) opvolgen.

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

Stoptekens van verkeersbrigadiers moeten worden opgevolgd.

Reageren op overige verkeerstekens

Gevolg geven aan verkeerstekens

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

Tekens ter geleiding van het verkeer zoals bocht-aangevende wegvlakken, druppels e.d. of tekens welke een betere doorstroming bevorderen, moeten worden gerespecteerd. Dat geldt ook voor strepen die niet de functie hebben om een rijbaan in rijstroken te verdelen maar waarvan overschrijding toch ongewenst is.

Ook rekening houden met tekens die een waarschuwend karakter hebben, in het bijzonder die zijn geplaatst ten aanzien van het wegdek en wegverloop. De rijwijze daarop aanpassen.

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

Geven van/reageren op signalen

Ter afwending van dreigend gevaar een geluid- of lichtsignaal geven.

Indien noodzakelijk reageren op door andere bestuurders gegeven signalen.

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

In verband met (geluid)overlast mogen deze signalen niet langer duren dan nodig is. Rekening houden met motorvoertuigen waarmee bepaalde werkzaamheden worden uitgevoerd. Door middel van een zwaai- of knipperlicht wordt een min of meer gevaarlijke situatie aangegeven.

Ook rekening houden met de voorgeschreven tekens van andere weggebruikers. Dit kunnen o.a. zijn:

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

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

Vertragen, remmen, stoppen

Indien de omstandigheden dit vereisen tijdig afremmen en zonodig stoppen.

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

Door (met name vóór bochten) tijdig de gastoevoer te verminderen, kan zodanig worden vertraagd dat remmen niet nodig is.

Niet harder en vaker remmen dan in de gegeven omstandigheden noodzakelijk is.

Als voor korte of langere tijd wordt gestopt, mag geen gevaar of hinder ontstaan of kunnen ontstaan voor andere weggebruikers.

Daarbij in het bijzonder rekening houden met het doorgaans langzamer rijdende (brom-)fietsverkeer.

[NAAR BEGIN HOOFDSTUK NAAR INHOUDSOPGAVE](#)

3.3 Gedrag nabij en op kruispunten

Op een kruispunt komen meerdere verkeersstromen bij elkaar, welke daarna in verschillende richtingen verder kunnen gaan. Sommige kruispunten zijn uitgevoerd als een rondlopende rijstrook met slechts één rijbaan en aangeduid met een bord DI (minirotonde).

Deze bijzondere uitvoering is benoemd onder het onderdeel “bijzondere weggedeelten”.

Een kruispunt wordt met de nodige voorzichtigheid genaderd. Zo kan niet alleen aan de voorrangverplichting worden voldaan, maar kan ook beter worden gereageerd wanneer men zelf voorrang heeft, maar dit wellicht niet krijgt.

De snelheid waarmee het kruispunt wordt genaderd en het kijkgedrag zijn van groot belang.

Speciale aandacht is vereist als meerdere kruisvlakken achter elkaar moeten worden opgereden. Bijvoorbeeld bij:

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

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

Belangen van andere weggebruikers

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

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

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

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

Kijkgedrag

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

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

- de aard van het kruispunt: voorrang verlenen of krijgen;
- de complete situatie op- en nabij dat kruispunt: soort en toestand wegdek, bijzondere omstandigheden e.d.;
- uitzicht, ook gezien vanuit andere bestuurders.

Aan de hand daarvan kan de naderingssnelheid worden bepaald.

In de spiegels kijken naar de situatie achter de auto.

Kort voor het oprijden van een kruispunt nogmaals kijken in de richting van waaruit ander verkeer kan naderen om vast te stellen of het kruispunt kan worden opgereden.
Het kijken moet zijn gericht op bewust waarnemen.

In ieder geval kijken in de volgende richtingen: naar voren, naar links, nogmaals naar voren en naar rechts. Tijdens het oprijden van het kruispunt herhalen, zo vaak als nodig is.

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

Bij bord B6 of B7 het kijkgedrag nog nadrukkelijker op die situatie afstemmen.

Voorrang verlenen

Voorrang verlenen aan daarop rechthebbende bestuurders.

De wijze van naderen van een kruispunt moet zodanig gebeuren, dat bij de voorrangsgerechtigde bestuurder het vertrouwen wordt gewerkt dat hem voorrang zal worden verleend.

Wordt gestopt om voorrang te verlenen, dan zodanig stoppen dat de andere bestuurder ongehinderd zijn weg kan vervolgen.

Met name bij grote voertuigen rekening houden met de draaicirkel door op enige afstand voor het kruisingsvlak te stoppen, dan wel niet tegen de as van de rijbaan maar juist meer naar rechts, afhankelijk van de situatie ter plaatse.

Voor laten gaan

Te allen tijde dient aan de daarop rechthebbende weggebruikers onbelemmerde doorgang te worden verleend (voorrangsvoertuigen, blinden, voetgangers welke moeilijk ter been zijn e.d.).

Plaats op de weg

Een kruispunt niet blokkeren.

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

Het kruispunt pas oprijden wanneer:

- kan worden doorgereden, of het kruispunt zo spoedig mogelijk vrij kan worden gemaakt;
- opstellen tussen de kruisende verkeersstromen mogelijk is.

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

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

Snelheid

Een kruispunt met veilige en verantwoorde snelheid naderen en oprijden.

De naderingssnelheid is juist, als onder alle omstandigheden op normale wijze aan de voorrangsverplichting kan worden voldaan en gevolg kan worden gegeven aan verkeerslichten, verkeerstekens en/of aanwijzingen.

Kruispunten die op korte afstand van elkaar liggen worden met een zo gelijkmatig mogelijke snelheid genaderd. Het rijden met steeds wisselende snelheden moet worden vermeden. Bij nadering van kruispunten waar men zelf voorrang heeft - indien nodig - de snelheid aanpassen. Dit geldt in het bijzonder wanneer het verkeer op de zijweg(en) door een te hoge snelheid of anderszins niet de indruk wekt voorrang te gaan verlenen.

Bij bord B6 de snelheid nadrukkelijk afstemmen op de situatie.

Bij bord B7 een zodanige snelheid naderen dat op een aangepaste wijze kan worden gestopt.

Reageren op verkeerslichten en aanwijzingen

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

Aanwijzingen gegeven door bevoegde ambtenaren opvolgen.

Niet stoppen of afremmen indien bij oplichten van een geel verkeerslicht niet meer op een redelijke wijze voor de streep gestopt kan worden, en daarom doorgereden moet worden.

Als dat teken zo dicht is genaderd dat door stoppen of afremmen gevaar ontstaat of kan ontstaan voor het achteropkomende verkeer, wordt doorgereden zonder te (hoeven) versnellen.

In de binnenspiegel kijken naar de afstand en type voertuig (bv. zware vrachtauto) achter het eigen voertuig - bepalen of deze ook tot stilstand kan komen i.v.m. af te leggen stopafstand in relatie tot belading. Zo niet, dan zonder te versnellen doorgaan.

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

Aan het stopteken van verkeersbrigadiers wordt gevolg gegeven.

Reageren op overige verkeerstekens

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

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

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

Bij aanwezigheid van bord B7 stoppen vóór de stopstreep. Is er geen stopstreep, dan op een zodanige plaats stoppen voor een denkbeeldige stopstreep, dat het kruispunt zo goed mogelijk kan worden overzien en veilig kan worden opgereden. Rekening houden met ruimte voor afbuigend verkeer.

Vertragen, remmen, stoppen

Indien de omstandigheden dit vereisen tijdig afremmen en zonodig stoppen.

Deze verplichting geldt bijvoorbeeld indien een andere bestuurder geen voorrang verleent of dreigt te verlenen. In een dergelijk geval niet doorrijden, maar trachten een aanrijding te voorkomen en de situatie zo veilig mogelijk oplossen.

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

Deze verplichting betekent bijvoorbeeld dat niet onnodig voorrang verleend moet worden aan niet voorrangsgerechtigden. Steeds op een aangepaste wijze vertragen, remmen of stoppen en niet harder of langer remmen dan noodzakelijk is.

[NAAR BEGIN HOOFDSTUK](#)

[NAAR INHOUDSOPGAVE](#)

3.4 Afslaan

Afslaan gebeurt op kruispunten.

Het verlaten van een (mini)rotonde wordt benoemd onder “bijzondere weggedeelten”.

Bij sommige kruispunten is onder het bord voorrangsweg (B1) of het bord voorrangskruispunt (B4 t/m B6) het onderbord “afbuigende voorrang” aangebracht.

In combinatie met wegmarkering wordt tevens het wegverloop ter plaatse geaccentueerd.

Wordt bij een afbuigende voorrangssituatie het door het onderbord aangegeven wegverloop gevolgd, dan zal dit worden aangemerkt als rechtdoor rijden. Als echter van het doorgaande wegverloop wordt afgeweken, is afslaan aan de orde.

In geval van “rechtdoor” volgen van het wegverloop dient richting te worden aangegeven. Dit geldt ook wanneer wordt afgebogen in een andere dan het rechtdoorgaande wegverloop.

De bestuurder moet zich, naast de voorbereidende handelingen die nodig zijn om verantwoord te kunnen afslaan, houden aan de bijzondere verplichtingen die op kruispunten gelden. Deze verplichtingen zijn omschreven in het onderdeel “gedrag nabij en op kruispunten”.

Afslaan betekent dat er meestal een bocht moet worden gereden. Daarbij zijn beheersing voertuig in combinatie met de gereden snelheid en de plaats op de weg van groot belang. Ook de technische bediening is belangrijk.

Het moment waarop de beslissing om af te slaan wordt opgenomen moet zodanig zijn dat alle voorbereidende handelingen op verantwoorde en correcte wijze zijn uit te voeren.

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

Belangen andere weggebruikers

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

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

Kijkgedrag

Ter voorbereiding op het afslaan, tijdig e op juiste wijze kijken.

Kijkwijze en volgorde:

- bij het rechtsaf slaan, kijken in de binnenspiegel, naar voren, (indien aanwezig) in de rechterbuitenspiegel en over de rechterschouder;
- bij het linksaf slaan, kijken in de binnenspiegel, naar voren, in de linkerbuitenspiegel en langs de linkerschouder.

Zo kan het totale verkeersbeeld worden gezien, dus ook het verkeer rechts of links naast het voertuig. Het mag niet ontaarden in achterom kijken of te vaak of onnodig lang over de schouder kijken waardoor onbedoelde stuurbewegingen (kunnen) optreden.

Hierdoor kan ongewenste koersverandering optreden door trekken aan het stuurwiel. Bovendien ziet men dan niet wat er vóór de auto gebeurt.

Vóór het kruisen van parallelwegen, fietspaden c.q. fietsstroken, vrijliggende paden e.d., controleren d.m.v. de buitenspiegel(s) en in de dode hoek of dit weggedeelte veilig en zonder hinder gekruist kan worden.

Dit kijken dient te geschieden terwijl de auto in rechte lijn rijdt. Extra aandacht is vereist bij parallelwegen en fietspaden waarop verkeer in beide richtingen rijdt.

Vrij van de rijbaan gelegen (brom-/fiets)paden dienen met de nodige voorzichtigheid te worden gekruist, rekening houdend dat weggebruikers daarop vaak niet in de spiegel(s) zichtbaar zal zijn op het moment dat nog rechtuit wordt gereden.

Bij het naar links afslaan wordt kort voor het ingaan van de bocht nog een keer gekeken in de linkerbuitenspiegel, in verband met inhalend verkeer.

Voordat de nieuw te volgen weg wordt ingereden, kijken of zich op die weg geen obstakels bevinden en op die weg geen inhaalmanoeuvre wordt uitgevoerd, zodat men met een tegenligger wordt geconfronteerd. Kijk ook naar geplaatste verkeersteken, o.a. om vast te stellen of deze weg mag worden ingereden.

Bedenk en bepaal tijdig: wil ik de gewenste weg in, mag ik deze in, kan ik deze inrijden.

Na het afslaan, tijdens het opvoeren van de snelheid, kijken in de binnen- en linkerbuitenspiegel en zo letten op achteropkomend verkeer.

Indien je wordt ingehaald wordt de snelheid niet verhoogt.

Voor laten gaan

Bij het naar links of rechts afslaan, het daar recht op hebbende rechtdoorgaande verkeer voor laten gaan. Enige hinder kan in bepaalde gevallen bij het voorsorteren niet worden vermeden.

Hier zal zorgvuldig en bewust mee moeten worden omgegaan.

Vaak is een tot de weg behorend fietspad zodanig van de rijbaan afgeleid, dat daardoor als het ware een afzonderlijk kruispunt is ontstaan. Vaak is dat herkenbaar aan de haaiantanden op het fietspad. Hierbij geldt dan niet de wettelijke verplichting de fietsers en bromfietsers voor te laten gaan. Het kan echter ook voorkomen dat, nadat is afgeslagen, dit vrijliggende fietspad voorrang heeft en je haaiantanden op de rijbaan aantreft.

Plaats op de weg/plaats van handeling

Bij het afslaan kan of moet, situatieafhankelijk, na het kijken en richting aangeven duidelijk worden voorgesorteerd.

Na het doorrijden van de bocht, daarna de juiste plaats op de rijbaanweer innemen.

Wijze van sorteren:

- bij rechtsaf slaan: tijdig zoveel mogelijk rechts op de rijbaan gaan rijden;
- bij linksaf slaan: tijdig zoveel mogelijk tegen de (denkbeeldige) wegas gaan rijden;
- bij linksaf slaan op een éénrichtingsrijbaan/-weg: tijdig zoveel mogelijk links op de rijbaan gaan rijden.
- bij linksaf slaan op een beperkte (dus bv. wel tegemoet komende fietsers te verwachten) éénrichtingsrijbaan/-weg: tijdig zoveel mogelijk tegen de (denkbeeldige) wegas gaan rijden.

Voorsorteren is vereist in situaties waarbij door niet voorsorteren:

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

Bijvoorbeeld:

- door tijdig voor te sorteren en richting aan te geven bij het links afslaan wordt voorkomen dat achteropkomende bestuurders links gaan inhalen (verboden), waardoor ten opzichte van tegemoetkomend verkeer ongewenste situaties (kunnen) ontstaan (bestuurders moeten dan rechts inhalen);
- door tijdig en duidelijk voor te sorteren bij het links afslaan, wordt voor het achteropkomende verkeer vaak ruimte gecreëerd om rechts in te kunnen halen;
- door tijdig voor te sorteren alvorens rechts af te slaan, wordt voorkomen dat achteropkomende bestuurders meer dan noodzakelijk wordt gehinderd bij het inhalen.

Voorsorteren dient “zo veel mogelijk” en niet “uiterst” op een aangegeven plaats te gebeuren. Rijden door (diepe) gaten in het wegdek, door de afvoergoot en (diepe) plassen dient te worden voorkomen.

Als de rijbaan in meerdere rijstroken is verdeeld, of bij aanwezigheid van een voorsorteer- of uitrijstrook, deze tijdig op gaan en volgen. Op het kruispunt mag geen andere richting worden gevolgd dan die de pijl in de gevolgde strook aangeeft.

Bij het voorsorteren is t.o.v. andere bestuurders soms sprake van “noodzakelijke” hinder, waarbij moet worden afgewogen of deze noodzakelijke hinder in relatie staat t.o.v. niet voorsorteren; bv. zo veel mogelijk rechts voorsorteren op een fietsstrook met onderbroken streep zodat aanwezige fietsers niet rechts van het voertuig de fietsstrook kunnen volgen.

Deze fietsers mogen dan ook links inhalen.

Soms kan het voorsorteren beter achterwege blijven. Zo wordt voorkomen dat in voorgesorteerde positie waarbij langzaam wordt gereden of gestopt, fietsers en bromfietsers onnodig worden gehinderd.

In voorgesorteerde positie tegen de as van de rijbaan stilstaan kan, vooral op wegen buiten de bebouwde kom, gevaarlijk zijn (beter is dit soort situaties te vermijden).

Fietsstrook (onderbroken streep)

Hoewel het gebruik van deze strook (met daarop afbeeldingen van witte fietsen) voor andere bestuurders dan fietsers of gehandicaptenvoertuigen wettelijk niet verboden is, blijft die strook in feite gewoon een deel van de rijbaan, dat bestemd is voor fietsers.

Andere bestuurders maken dan ook alleen gebruik van deze strook als een bepaalde verkeerssituatie dat wenselijk of noodzakelijk maakt en/of de verkeersdoorstroming dit rechtvaardigt.

Langdurig stoppen op zo'n fietsstrook dient zoveel mogelijk te worden voorkomen.

Fietsstrook (doorgetrokken streep)

Het gebruik van deze strook (met daarop afbeeldingen van witte fietsen) voor andere bestuurders dan fietsers of gehandicaptenvoertuigen is verboden.

Deze strook is wel een deel van de rijbaan, maar mag niet worden gebruikt of gevolgd.

Wel mag daar over worden gereden om een in- of uitrit te gebruiken.

Suggestiestrook (zonder symbolen)

Dit is een deel van de rijbaan waarvan gesuggereerd wordt dat dit bestemd is voor fietsers en gehandicaptenvoertuigen. Bij het rechts afslaan mag deze strook worden gebruikt. Er staan geen afbeeldingen van witte fietsen op dat deel van het wegdek, en dit deel van de rijbaan is vaak van een afwijkende kleur voorzien.

Tekens ter geleiding van het verkeer

Bochtaangevende vlakken, verdrijvingsvlakken, druppels e.d. of tekens, welke een betere doorstroming bevorderen, respecteren. Dat geldt ook ten aanzien van doorgetrokken strepen die de rijbaan niet in rijstroken verdelen, zoals kantlijnen.

Wordt bij het links afslaan in verband met tegemoetkomend verkeer gestopt, dan het kruispunt vrij houden. Daarbij de voorwielen van de auto zoveel mogelijk in de “rechtuit-stand” houden.

De verplichting het kruispunt vrij te houden geldt niet, indien het verkeer ter plaatse geregeld wordt door verkeerslichten of wanneer het verkeer op de betreffende weg voorrang heeft ten opzichte van het dwarsverkeer.

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

Bij tegemoetkomend verkeer dat op hetzelfde kruispunt eveneens links afslaat, bij voorkeur voor elkaar langs rijden. Op grote kruisingsvlakken wordt achter elkaar langs gereden. Deze gedraging is niet wettelijk vastgelegd zodat o.a. oogcontact maken voor veilig afwikkelen van deze situatie noodzakelijk is.

Opmerking:

Haaiantanden bestemd voor de kruisende bestuurders zijn niet bedoeld voor geleiding van het verkeer. Bij het rijden van de bocht moet in een vloeiende stuurbeweging de juiste plaats op de rijbaan worden aangehouden c.q. ingenomen.

Bij een bocht naar:

- rechts, de bocht zo kort mogelijk houden en daarna zoveel mogelijk rechts op de rijbaan uitkomen;
- links, de bocht zodanig ruim nemen dat op de rechterweghelft wordt uitgekomen. “Afsnijden” van de bocht voorkomen.

(Volg)afstand houden

Voldoende afstand houden zodat op tijd kan worden gestopt.

Indien een voorganger de indruk wekt af te willen/gaan slaan, extra afstand houden. Soms stopt deze bestuurder pas op het laatste moment om ander verkeer voor te laten gaan.

Snelheid

Met een zodanige snelheid rijden dat de manoeuvre veilig kan worden uitgevoerd.

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

- de bocht op correcte wijze worden doorgereden;
- worden voldaan aan de verplichting om daarop rechthebbende verkeer voor te laten gaan;
- tijdig kan worden gestopt (indien noodzakelijk).

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

Na de bocht snelheid aanpassen aan de omstandigheden.

Reageren op verkeerslichten en aanwijzingen

*Gevolg geven aan de, voor de gekozen rijrichting, bestemde verkeerslichten.
Aanwijzingen van daartoe bevoegde personen opvolgen.*

Het stopteken van verkeersbrigadiers behoort eveneens te worden opgevolgd.

Reageren op overige verkeerstekens

Gevolg geven aan tekens die een gebod of verbod inhouden.

Voorsorteerstrook

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

Wanneer voor één richting meerdere stroken beschikbaar zijn, wordt de keuze van rijstrook afgestemd op het aanwezige verkeer en de situatie ter plaatse. Zo wordt bij voorkeur de linkerrijstrook gebruikt als in de rechterrijstrook veel of langzamer rijdend vrachtverkeer aanwezig is. Ook wordt de rijstrookkeuze afgestemd op de rijstrook die na het afslaan gevolgd gaat worden.

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

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

Als een voorsorteerstrook is bestemd voor alle bestuurders in die richting, een zodanige positie innemen dat rechts naast het voertuig voldoende ruimte beschikbaar blijft voor fietsers.

Geven van/reageren op signalen

Tijdig en nádat is gekeken, richting aangegeven.

Onder tijdig wordt verstaan: op een zodanig tijdstip dat ander verkeer ruim van te voren kennis kan nemen van de bedoeling om af te slaan en daar ook het eigen weggedrag op kan afstemmen. Tot na de bocht de richting blijven aangeven; pas beëindigen indien weer rechtdoor wordt gereden. Indien noodzakelijk, reageren op door andere bestuurders gegeven signalen.

Bij het niet volgen van de doorgaande weg en er in feite sprake is van afslaan (bv. meebuigende voorrangsweg/-kruising), richting aangeven. Dit echter, afhankelijk van de wegsituatie, zodanig uitvoeren dat voor andere weggebruikers geen onduidelijkheid ontstaat.

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

Vertragen, remmen, stoppen

Indien de omstandigheden dit vereisen tijdig afremmen en zonodig stoppen.

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

Het afremmen moet op de betreffende verkeerssituatie worden afgestemd. Er moet niet harder en/of langer worden geremd dan noodzakelijk is.

[NAAR BEGIN HOOFDSTUK](#)

[NAAR INHOUDSOPGAVE](#)

3.5 Invoegen - uitvoegen

Zowel het invoegen (vanaf de invoegstrook de doorgaande rijbaan oprijden) als het uitvoegen (vanaf de doorgaande rijbaan de uitrijstrook oprijden) wordt als een bijzondere manoeuvre aangemerkt. Een invoeg- of uitrijstrook is een weggedeelte dat door een blokmarkering van de doorgaande rijbaan is afgescheiden.

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

De belangrijkste handelingen zijn:

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

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

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

Er zijn ook invoegstroken in combinatie met een uitrijstrook (wisselstroken).

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

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

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

De wijze van rijden, in het bijzonder het kijkgedrag en de snelheid, daar op afstemmen; vooral op de plaats waar de gecombineerde strook en de doorgaande rijbaan samen komen.

Invoegen

Zonder invoegstrook zou het oprijden van de doorgaande rijbaan in veel gevallen tot gevaarlijke situaties leiden, in het bijzonder bij auto(snel)wegen waar het verkeer meestal met hoge snelheden rijdt.

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

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

Invoegen vanaf een vluchtstrook, parkeerstrook of parkeerplaats gebeurt op dezelfde wijze zoals beschreven in dit hoofdstuk.

Dat geldt ook voor het invoegen vanaf de gecombineerde invoeg- en uitrijstrook.

Belangen andere weggebruikers

Er mag geen hinder ontstaan voor andere bestuurders.

Invoegen gebeurt in de volgorde waarin met andere bestuurders de invoegstrook is opgereden. Zo wordt geen ruimte benut waarop eigenlijk een voorligger recht heeft en waarop deze vermoedelijk heeft geanticipeerd.

Bestuurders op de doorgaande rijbaan gaan voor bestuurders die in willen voegen. Echter, bij grote verkeersdrukten dienen bestuurders op de doorgaande rijbaan aan bestuurders die willen invoegen, de gelegenheid te geven indien dit kan (snelheid aanpassen, linker rijstrook gaan berijden).

Tijdens het rijden op de invoegstrook niet onnodig verkeer op de doorgaande rijbaan rechts inhalen.

Rechts inhalen van een voertuig op de doorgaande rijbaan is bij een gecombineerde invoeg- en uitrijstrook wél geoorloofd: uitsluitend waar deze strook van de doorgaande rijbaan is afgescheiden met een blokmarkering.

Rekening houden met o.a. de wegstructuur en/of het verkeersaanbod.

Opmerking

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

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

Bij het berijden van een gecombineerde invoeg- en uitrijstrook, voor- en tijdens het invoegen rekening houden met uitvoegend verkeer.

Uitvoegende bestuurders gaan voor bestuurders die willen invoegen.

Bij het berijden van een korte gecombineerde invoeg- en uitrijstrook (bijvoorbeeld de verbinding tussen twee kwadranten van een klaverblad): zo snel als mogelijk invoegen.

Zo wordt plaats gemaakt voor bestuurders die willen uitvoegen en snelheid verminderen.

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

Uitrijdende bestuurders gaan voor bestuurders die willen invoegen.

Kijkgedrag

Bij het invoegen goed opletten.

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

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

Juist vóór het oprijden van de doorgaande rijbaan bovendien langs de linkerschouder kijken om te controleren of er zich geen voertuig in de zogenoemde “dode hoek” bevindt.

Bij voorkeur nogmaals langs de schouder kijken wanneer zich een reële invoegmogelijkheid voordoet.

Zo blijft er zicht op eventueel vertragend of afremmend verkeer.

Het mag niet ontaarden in achterom kijken of te vaak of onnodig lang over de schouder kijken waardoor onbedoelde sturbewegingen (kunnen) optreden.

Hierdoor kan ongewenste koersverandering optreden. Bovendien ziet men dan niet wat er vóór de auto gebeurt.

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

Gebruik de invoegstrook dan tot het einde alwaar deze in de doorgaande rijbaan op gaat.

Wanneer men bij het oprijden van de gecombineerde invoeg- en uitrijstrook niet invoegt maar rechts blijft rijden om als het ware direct weer uit te voegen, op dezelfde wijze kijken als bij het invoegen. In dit geval vroegtijdig richting aangeven naar rechts aan het begin van de gecombineerde invoeg- en uitrijstrook.

Als de toerit overgaat in de doorgaande rijbaan extra aandacht besteden aan bestuurders die zich naar rechts willen verplaatsen.

Voor laten gaan

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

De wetgever eist van de invoegende bestuurder dat bestuurders op de doorgaande rijbaan worden voorgeleten.

Echter: bestuurders op de doorgaande rijbaan dienen aan bestuurders die willen invoegen daartoe de gelegenheid te geven. Zo kan het verkeer op de doorgaande rijbaan ongehinderd de weg vervolgen.

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

Plaats op de weg/plaats van handeling

De invoegstrook over een zodanig lengte benutten als nodig is.

Ook als er op de doorgaande rijbaan geen verkeer is, de invoegstrook toch over voldoende lengte benutten. Op die manier kan op de voorgeschreven wijze worden gekeken en de snelheid worden aangepast aan het overige verkeer ter plaatse.

Van de invoegstrook de doorgaande rijbaan oprijden gebeurt in een vloeiende lijn.

In het bijzonder in geval van zeer korte “doodlopende” invoegstroken (stroken waarvan de lengte onvoldoende is om een aangepaste snelheid te bereiken), kan het voorkomen dat er zoveel verkeer op de doorgaande rijbaan is dat niet kan worden ingevoegd.

Afhankelijk van de snelheid van het verkeer op de doorgaande rijbaan wordt óf met geringe snelheid de invoegstrook opgereden óf wordt desnoods aan het begin daarvan gestopt.

Zo kan worden gewacht op een gunstig moment om in te voegen. Daarna wegrijden op een moment dat tijdens het invoegen nog een zoveel mogelijk aangepaste snelheid kan worden bereikt.

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

Per rijstrook die naar links wordt doorgeschoven, wordt opnieuw gekeken en opnieuw richting aangegeven.

Dezelfde procedure bij het wisselen van meer dan één rijstrook naar rechts.

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

(Volg)afstand houden

Tijdens invoegen voldoende afstand houden.

Vooraf op een gecombineerde invoeg- en uitrijstrook afstand houden en zorgen dat “weven” mogelijk wordt.

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

Indien een voorganger de indruk wekt af te slaan, extra afstand houden. Vaak stopt deze bestuurder pas op het laatste moment om ander verkeer voor te laten gaan.

Snelheid

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

De snelheid op de invoegstrook ook afstemmen op die van voorliggers.

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

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

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

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

Geven van/reageren op signalen

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

Het richting aangeven mag nimmer gebruikt worden als dwangmiddel.

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

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

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

Rijgend op een invoegstrook letten op achteropkomende bestuurders op de doorgaande rijbaan die richting aangegeven naar links. Als deze links uitwijken, kan worden gereageerd op de geboden gelegenheid om in te voegen.

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

Vertragen, remmen, stoppen

Indien de omstandigheden dit vereisen tijdig afremmen en zonodig stoppen.

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

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

Uitvoegen

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

Het is van groot belang dat, onder normale omstandigheden pas op die uitstrook de snelheid wordt verminderd. Zodoende kan het verkeer op de doorgaande rijbaan ongehinderd de weg vervolgen.

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

Belangen andere weggebruikers

Er mag geen hinder ontstaan voor andere bestuurders.

Tijdens het rijden op de rijstrook niet zonder noodzaak verkeer op de doorgaande rijbaan rechts inhalen, met name gevaarlijk als er rechts geen vluchtruimte aanwezig is.

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

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

Opmerking

Bij het rechts voorbijgaan op invoeg-/ uitrijstrook o.a. rekening houden met:

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

Kijkgedrag

Bij het invoegen goed opletten.

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

Bij het naderen van een **rechts gelegen uitrijstrook**: kijken in de binnenspiegel, in de rechterbuitenspiegel (indien aanwezig) en over de rechterschouder.

Zo kan achteropkomend verkeer dat eveneens wil uitvoegen, tijdig worden opgemerkt.

Bij het naderen van een **linksgelegen uitrijstrook**: kijken in de binnenspiegel, in de linkerbuitenspiegel en langs de linkerschouder.

Zo kan achteropkomend verkeer dat eveneens wil uitvoegen, worden opgemerkt.

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

Het mag niet ontaarden in achterom kijken of te vaak of onnodig lang over de schouder kijken waardoor onbedoelde stuurbewegingen (kunnen) optreden.

Hierdoor kan ongewenste koersverandering optreden. Bovendien ziet men dan niet wat er vóór de auto gebeurt.

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

Voor laten gaan

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

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

Dit kan problemen veroorzaken bij een gecombineerde invoeg- en uitrijstrook waarop zich bestuurders bevinden die willen invoegen.

In die situatie is het uitgangspunt dat invoegende bestuurders de uitvoegende bestuurders voor te laten gaan. Zo kan het verkeer op de doorgaande rijbaan ongehinderd zijn weg vervolgen.

Bij een gecombineerde invoeg- en uitrijstrook zijn de onderlinge snelheidsverschillen vaak aanzienlijk. Rekening houden met elkaar en anticiperen zijn dan van groot belang.

Plaats op de weg/plaats van handeling

Uitvoegen geschiedt aan het begin van de uitrijstrook.

Alvorens uit te voegen tijdig (circa 600 meter van tevoren) de rijstrook gaan berijden die grenst aan de uitrijstrook. Vanuit die positie, op ongeveer 300 meter voor het begin van de uitrijstrook, kijken en richting aangegeven en daarop zo veel mogelijk rechts op de rijstrook voorsorteren.

Bij het begin van de uitrijstrook nogmaals kijken zoals voorgeschreven en daarna deze oprijden.

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

Het vanaf de doorgaande rijbaan de uitrijstrook oprijden, gebeurt in een vloeiende lijn. Te dicht uitvoegen achter een voertuig dat zich op de uitrijstrook bevindt, dient te worden vermeden.

Het is niet toegestaan bij het verlaten van de doorgaande rijbaan via de vluchtstrook de uitrijstrook op te rijden. Het kan voorkomen dat bij een gecombineerde invoeg- en uitrijstrook het uitvoegen aan het begin van die strook niet mogelijk is in verband met verkeer op die strook.

In dat geval mag bij een strook van grotere lengte op de doorgaande rijbaan worden doorgereden, echter alleen als er elders op die strook nog wel een voldoende ruime mogelijkheid is tot uitvoegen. Voorkomen moet worden dat op de doorgaande rijbaan wordt gestopt.

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

(Volg)afstand houden

Tijdens uitvoegen voldoende afstand houden.

Vooraf op een gecombineerde invoeg- en uitrijstrook voldoende tussenafstand houden en zorgen dat “weven” mogelijk wordt.

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

Snelheid

De snelheid waarmee op de doorgaande rijbaan wordt gereden, in beginsel aanhouden tot op de uitrijstrook.

Op de uitrijstrook de snelheid, indien wenselijk, verder aanpassen.

Snelheidsvermindering op de doorgaande rijbaan is o.a. toegestaan als:

- de uitrijstrook onvoldoende gelegenheid biedt (te kort) tot snelheid minderen;
- andere omstandigheden vereisen dat de snelheid moet worden aangepast;
- indien de verkeerssituatie het toelaat de gastoevoer te verminderen (energiezuinig rijden).

In voorkomend geval gebeurt dit zo geleidelijk mogelijk.

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

Geven van/reageren op signalen

Rijdend op de rechterrijstrook, tijdig (circa 300 meter voor begin van de uitrijstrook) kijken gevolgd door richting aangeven.

De richtingaanwijzer pas buiten werking stellen ter hoogte van de plaats waar de strook zich van de doorgaande rijbaan afscheidt.

Vertragen, remmen, stoppen

Indien de omstandigheden dit vereisen tijdig afremmen en zonodig stoppen.

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

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

[NAAR BEGIN HOOFDSTUK](#)

[NAAR INHOUDSOPGAVE](#)

3.6 Inhalen en voorbijgaan

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

Onder obstakels worden o.a. verstaan

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

Inhalen/voorbijgaan is een handeling die bijzondere aandacht verdient.
Hierbij wordt meestal afgeweken van de basisregel om zoveel mogelijk rechts te houden.

Inhalen/voorbijgaan betekent veelal ook dat een ander deel van de rijbaan dan de rechter helft wordt gebruikt. Hierdoor worden de mogelijkheden voor het overige verkeer beperkter. Er kan daarbij gemakkelijk hinder of zelfs gevaar ontstaan.

Een inhaalmanoeuvre dient niet langer te duren dan noodzakelijk. De inhalende bestuurder zal weer zo snel als mogelijk de normale plaats op de weg weer in moeten nemen.
Inhalen moet in de totale verkeerssituatie mogelijk en verantwoord zijn.

Belangrijke criteria bij de beoordeling daarvan zijn o.a.:

- de wegsituatie (breedte, verharding, e.d.);
- de mogelijkheid snelheid te maken om de manoeuvre zo kort mogelijk te laten duren;
- de overzichtelijkheid van de weg;
- niet vlak voor of op een (voetgangers)oversteekplaats;
- zelf niet worden ingehaald;
- de beschikbare ruimte in verband met o.a. ander verkeer.

In beginsel wordt links ingehaald. In bepaalde situaties mag of moet (uitsluitend) rechts worden ingehaald.

Belangen andere weggebruikers

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

Deze verplichtingen geldt ten aanzien van alle weggebruikers ongeacht:

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

Inhalen

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

Dit betekent bijvoorbeeld:

- op auto(snel)wegen eerder de eigen rijstrook verlaten;
- op enkelbaanswegen meer afstand houden;
- via de spiegels oogcontact zoeken met de in te halen bestuurder.

Wanneer rechts wordt ingehaald bij fileverkeer of een blokmarkering, zoveel mogelijk de gekozen rijstrook blijven volgen.

Bij rechts inhalen extra attent zijn op:

- bestuurders die naar rechts van rijstrook wisselen;
- bestuurders die de uitrijstrook willen oprijden.

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

Kijkgedrag

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

Inhalen

Bij het links inhalen, wanneer er sprake is van een zijdelingse verplaatsing, tijdig als volgt kijken:

- naar voren;
- in de binnenspiegel;
- in de linkerbuitenspiegel
- langs de linkerschouder.

Bij het rechts inhalen, wanneer er sprake is van een zijdelingse verplaatsing, tijdig als volgt kijken:

- naar voren;
- in de binnenspiegel;
- in de rechterbuitenspiegel (indien aanwezig)
- langs c.q. over de rechterschouder.

Juist vóór het uitwijken nogmaals eventueel achteropkomende verkeer “controleren” door nogmaals op deze voorgeschreven wijze te kijken.

Langs of over de schouder kijken is alleen bedoeld om de zogenaamde “dode hoek” naast het voertuig te controleren. Het mag niet ontaarden in achterom kijken of te vaak of onnodig lang over de schouder kijken waardoor onbedoelde stuurbewegingen (kunnen) optreden. Hierdoor kan ongewenste koersverandering optreden. Bovendien ziet men niet wat er vóór de auto gebeurt.

Tijdens het inhalen o.a. letten op de weggebruiker die wordt ingehaald.

Als na het inhalen de juiste plaats op de rijbaan weer wordt ingenomen, eerst in de binnenspiegel kijken en wanneer de ingehaalde weggebruiker in de binnenspiegel zichtbaar is:

- voor het naar rechts gaan in de rechterbuitenspiegel (indien aanwezig) en over de rechterschouder kijken;
- voor het naar links gaan in de linkerbuitenspiegel en langs de linkerschouder kijken.

Voorbijgaan

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

Voordat ná een dergelijke stop wordt weggereden, kijken of dit kan zonder gevaar of hinder voor andere weggebruikers.

Dit weggrijden mag na achtereenvolgens te kijken:

- naar voren;
- in de binnenspiegel;
- de linkerbuitenspiegel;
- langs de linkerschouder.

Voor het wegrijden ook het verkeer rechts naast het voertuig “controleren”.

Indien stoppen niet nodig is, dan even voor het naar links uitwijken in de binnenspiegel, de linkerbuitenspiegel en langs de linkerschouder kijken. Aldus kan eventueel inhalend verkeer worden opgemerkt.

Als na het voorbijgaan weer naar rechts wordt gegaan, eerst over de rechterschouder kijken (eventueel in de rechterbuitenspiegel). Dit moet vooral in die situaties waarbij er rechts naast het voertuig (brom-)fietsverkeer is of kan zijn.

Voor laten gaan

Indien men bij het inhalen/voorbijgaan op een voor het overige verkeer bestemd weggedeelte komt, dat verkeer voor laten gaan.

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

Plaats op de weg/plaats van handeling

Vóór, tijdens en na het inhalen/voorbijgaan de juiste plaats op de rijbaan innemen. In bepaalde wegsituaties wordt niet ingehaald. Inhalen geschiedt links. In bepaalde gevallen is rechts inhalen toegestaan. Overigens kan het in bepaalde situaties vereist zijn om, indien wordt ingehaald, dit rechts te doen.

Inhalen

Met een juiste plaats op de rijbaan wordt bedoeld een zodanige plaats dat de ingehaald wordende bestuurder (of voetganger) veilig kan worden ingehaald.

Hierbij speelt de onderlinge tussenruimte een belangrijke rol. Daarbij is o.a. van belang:

- het soort voertuig dat wordt ingehaald;
- het soort verkeersdeelnemer dat wordt ingehaald (kinderen, ouderen, gehandicapten);
- het beschikbare weggedeelte – ruimte, evt. doorgetrokken belijning, verdrijvingsvlakken etc.;
- het overige verkeer;
- de snelheid van het voertuig dat wordt ingehaald;
- de snelheid waarmee men zelf rijdt;
- de weergesteldheid;
- het uitzicht.

Bij het inhalen op een zodanig tijdstip uitwijken dat nog enige tijd rechtuit gereden wordt voordat de achterzijde van het in te halen voertuig wordt bereikt.

De inhaalmanoeuvre in een vloeiende lijn uitvoeren.

Na het inhalen gaat de bestuurder pas terug naar het eigen weggedeelte of de eigen rijstrook als de gehele voorkant van het ingehaalde voertuig in de binnenspiegel zichtbaar is geworden. Zo wordt de normale doorgang van die bestuurder niet belemmerd.

Wegsituaties waar in het bijzonder voertuigen op meer dan twee wielen niet (links) worden ingehaald zijn o.a.:

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

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

Op en nabij (voetgangers)oversteekplaatsen kan in het bijzonder het inhalen van motorvoertuigen extra gevaar opleveren door o.a. het beperkte uitzicht, welk inhalen wettelijk is verboden.

Voorbijgaan

Bij het voorbijgaan gelden de volgende bijzonderheden:

- uitwijken in vloeiende lijn;
- indien noodzakelijk op een zodanig moment stoppen dat daarna weer in vloeiende lijn kan worden verder gereden;
- zodra het obstakel voorbij is gereden, in vloeiende lijn naar rechts gaan;
- Kijktechniek is gelijk aan die, welke is voorgeschreven bij inhalen.

Tijdens het voorbijgaan zo veel mogelijk een minimum tussenruimte van één portierbreedte houden.

Bij het tussendoor rijden van zowel rechts en links op de rijbaan aanwezige obstakels, aan de linkerkant van het voertuig de kleinste vrije ruimte houden.

De linkerkant is voor de bestuurder het makkelijkst te overzien.

Snelheid

Het inhalen gebeurt met een zodanige snelheid dat de duur van de manoeuvre beperkt blijft.

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

Inhalen

De manoeuvre dient zo kort mogelijk te duren; inhalen is toegestaan indien met een redelijk hogere snelheid t.o.v. het ingehaalde voertuig kan worden gereden.

In het bijzonder op rijbanen met verkeer in beide richtingen kan bij een te traag uitgevoerde inhaalmanoeuvre gevaar ontstaan voor het overige verkeer. Door deze wijze van rijden wordt namelijk langer dan noodzakelijk gebruik gemaakt van het weggedeelte bestemd voor het overige verkeer.

Ter voorbereiding op de inhaalmanoeuvre, afhankelijk van de situatie, snelheid opvoeren zodra de mogelijkheid tot inhalen bestaat. Daarmee niet wachten tot er van rijstrook is gewisseld of het moment dat de zijdelingse verplaatsing al is ingezet.

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

Vooral voertuigen op twee wielen, in het bijzonder als deze worden bereden door o.a. ouderen, kinderen en gehandicapten, zijn minder stabiel. Bij het inhalen van deze bestuurders is, afhankelijk

van de beschikbare tussenruimte, een aangepaste snelheid noodzakelijk. Dat geldt ook bij het inhalen van landbouw- en andere motorvoertuigen met beperkte snelheid.

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

Voorbijgaan

In verband met de aan te passen snelheid zijn bij het voorbijgaan de volgende aspecten van belang:

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

Reageren op overige verkeerstekens

Niet inhalen als dat verboden is door verkeerstekens.

Hierbij ook rekening houden met andere tekens op borden, zoals bij voetgangersoversteekplaatsen, gevaarlijke kruispunten en bochten.

Tevens de op het wegdek aangebrachte verkeerstekens en belijning respecteren.

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

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

Geven van/reageren op signalen

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

Inhalen

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

“Tijdig” betekent hier: op een zodanig tijdstip dat nog rechtuit wordt gereden en ander verkeer in een vroeg stadium geïnformeerd wordt over de inhaalmanoeuvre.

Kort na het richting aangeven beginnen met het inhalen.

De situatie ter plaatse bepaalt of een zijdelingse verplaatsing als belangrijk moet worden beschouwd. Zo kan soms het inhalen van een fietser op een smalle weg als een belangrijke zijdelingse verplaatsing worden gezien.

Voordat na het inhalen wordt teruggaan naar de juiste plaats op de rijbaan, kijken en richting aangeven.

Voorbijgaan

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

Na het voorbijgaan, voordat wordt teruggegaan naar de juiste plaats op de rijbaan, eerst kijken en richting aangeven. Zowel bij inhalen als bij voorbijgaan wordt het richting aangegeven beëindigd als de zijdelingse verplaatsing is voltooid.

Vertragen, remmen, stoppen

Indien de omstandigheden dit vereisen tijdig afremmen en zonodig stoppen.

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

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

[NAAR BEGIN HOOFDSTUK](#)

[NAAR INHOUDSOPGAVE](#)

3.7 Tegemoetkomen – ingehaald worden

Dit onderdeel betreft situaties waarbij tegemoetkomende en elkaar (links of rechts) inhalende bestuurders gebruik maken van dezelfde rijbaan.

Tegemoetkomen is slechts van toepassing indien de beschikbare ruimte onvoldoende is om elkaar ongehinderd te passeren.

In een degelijke situatie hebben beide bestuurders dezelfde verplichting (artikel 5 Wegenverkeers Wet) en rechten ten opzichte van elkaar.

Bij het inhalen zijn meerdere bestuurders betrokken. De bestuurder die inhaalt is de “actieve” partij.

Deze heeft de verplichting die manoeuvre op veilige en vlotte wijze uit te voeren.

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

Betrokken bestuurders dienen zo het handelen dat de manoeuvre zo vlot en veilig mogelijk verloopt.

Belangen andere weggebruikers

In het bijzonder bij dit onderdeel, waarbij altijd andere weggebruikers betrokken zijn, rekening houden met alle betrokkenen.

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

Tegemoetkomen

Omstandigheden die hierbij extra aandacht kunnen vragen, zijn:

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

Ingehaald worden

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

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

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

Kijkgedrag

Bij tegemoetkomen en ingehaald worden, goed opletten.

Voordat naar rechts wordt uitgeweken, kijken in de binnenspiegel eventueel de rechterbuitenspiegel en over de rechterschouder.

In het geval dat naar links wordt uitgeweken kijken in de binnenspiegel, de linkerbuitenspiegel en langs de linkerschouder. Zo kan men zich overtuigen of er voldoende ruimte is en of de manoeuvre veilig kan worden uitgevoerd.

Plaats op de weg

Bij het tegemoetkomen van een voertuig of wanneer men wordt ingehaald, zo nodig naar rechts uitwijken zodat er voldoende ruimte tussen beide voertuigen ontstaat.

Tegemoetkomen

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

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

Ingehaald worden

Als een bestuurder links wordt ingehaald, wijkt deze, indien nodig en mogelijk, naar rechts uit.

Als een bestuurder rechts wordt ingehaald, wijkt deze indien nodig en mogelijk, naar links uit.

Wanneer de ruimte naast het eigen voertuig voor andere bestuurders te gering is om in te halen, dan zó gaan rijden dat inhalen mogelijk wordt. Dit geldt echter alleen in die gevallen waarin door het ingehaald worden een gevaarlijke situatie zou kunnen ontstaan.

Snelheid

Bij het tegemoetkomen de snelheid aanpassen.

Bij het ingehaald worden de snelheid niet verhogen.

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

Vertragen, remmen, stoppen

Indien de omstandigheden dit vereisen tijdig afremmen en zonodig stoppen.

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

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

[NAAR BEGIN HOOFDSTUK](#)

[NAAR INHOUDSOPGAVE](#)

3.8 Rijstrook wisselen en andere zijdelingse verplaatsingen

Dit onderdeel gaat in op die verplaatsingen welke niet direct verband houden met manoeuvres zoals afslaan, inhalen en in- of uitvoegen.

Het wisselen van rijstrook en andere zijdelingse verplaatsingen zijn bijzondere manoeuvres.

Van rijstrook wisselen of het maken van een andere zijdelingse verplaatsing, zijn handelingen die bijzondere aandacht verdienen. Ze kunnen zowel naar links als rechts plaatsvinden.

Op rijbanen die niet zijn verdeeld in rijstroken kan geen sprake zijn van rijstrookwisseling, wel van een zijdelingse verplaatsing.

Afhankelijk van de mate waarin een zijdelingse verplaatsing wordt uitgevoerd, kan voor ander verkeer gevaar of hinder ontstaan.

Belangen andere weggebruikers

Bij het wisselen van rijstrook of bij het maken van een andere zijdelingse verplaatsing mag geen gevaar of hinder ontstaan of kunnen ontstaan voor het overige verkeer.

Het van rijstrook verwisselen en daarbij een plaats innemen waarop een andere bestuurder zich nadrukkelijk voorbereidt, is niet toegestaan.

Kijkgedrag

Vóórdat van rijstrook wordt gewisseld of een andere zijdelingse verplaatsing wordt uitgevoerd, goed opletten.

Bij het naar links gaan, als volgt kijken:

- naar voren;
- in de binnenspiegel;
- in de linker buitenspiegel;
- langs de linkerschouder.

Bij het naar rechts gaan, als volgt kijken:

- naar voren;
- in de binnenspiegel;
- (indien aanwezig) de rechter buitenspiegel;
- over de rechterschouder.

Bij de bestuurders die regelmatig het achteropkomend verkeer goed observeren (zoals omschreven bij het onderdeel “rijden oprechte en bochtige weggedeelten”), kan het kijken bij een geringe zijdelingse verplaatsing achterwege blijven.

Het mag niet ontaarden in achterom kijken of te vaak of onnodig lang over de schouder kijken waardoor onbedoelde stuurbewegingen (kunnen) optreden. Hierdoor kan een ongewenste koersverandering op treden. Bovendien ziet men niet wat er vóór de auto gebeurt.

Voor laten gaan

Bij het wisselen van rijstrook of het maken van een andere zijdelingse verplaatsing het overige verkeer voor laten gaan.

Plaats op de weg/plaats van handeling

Het wisselen van rijstrook of een andere zijdelingse verplaatsing dient vloeiend te gebeuren.

Bij een (verplichte) rijstrookwisseling dient de manoeuvre tijdig te worden uitgevoerd. In één en dezelfde manoeuvre een zijdelingse verplaatsing uitvoeren over meerdere rijstroken is niet toegestaan. Het dient steeds strook voor strook te geschieden.

Op een rijstrook dient, alvorens (opnieuw) van strook wordt gewisseld, steeds enige tijd rechtuit te zijn gereden. Bij meerdere rijstroken naast elkaar voor verkeer in dezelfde richting, in een bocht de gekozen rijstrook blijven volgen. Het wisselen van rijstrook of de te maken zijdelingse verplaatsing wordt in een vloeiende lijn uitgevoerd. Na de bocht en nadat enige tijd rechtuit is gereden eventueel nogmaals van rijstrook wisselen.

Snelheid

De snelheid in de eigen rijstrook ook afstemmen op die van voorliggers

Als de snelheid voldoende is aangepast aan het verkeer op de andere rijstrook en is vastgesteld dat het zonder gevaar of hinder kan, mag van rijstrook worden gewisseld.

Reageren op overige verkeerstekens

Niet van rijstrook wisselen indien dit is verboden door verkeerstekens.

Hierbij ook rekening houden met andere tekens zoals bv. een vooraanduiding van een wegversmalling.

Het geven van/reageren op signalen

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

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

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

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

Vertragen, remmen, stoppen

Indien de omstandigheden dit vereisen tijdig afremmen en zonodig stoppen.

De wijze van afremmen steeds afstemmen op de betreffende situatie.

Nimmer onnodig afremmen indien daardoor gevaar of hinder ontstaat of kan ontstaan voor het ander verkeer.

[NAAR BEGIN HOOFDSTUK](#)

[NAAR INHOUDSOPGAVE](#)

3.9 Gedrag nabij en op bijzondere weggedeelten

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

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

In deze procedure worden al bijzonder weggedeelten omschreven:

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

Wegrijden vanuit een uitrit

Deze handeling geldt als een bijzondere manoeuvre waarbij al het overige verkeer op de weg moet worden voorgelaten.

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.

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

Belangen andere weggebruikers

Het overige verkeer niet hinderen.

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

De wegrijdende bestuurder kan ook worden geconfronteerd met verkeer dat de uitrit wil inrijden. In die situatie zal soms gehandeld moeten worden naar de omstandigheden.

Kijkgedrag

Goed opletten op van links, van rechts en tegemoetkomend verkeer.

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

Voor laten gaan

Het overige verkeer voor laten gaan.

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

De uitrijdende bestuurder kan ook worden geconfronteerd met bestuurders die de uitrit willen inrijden. In deze situatie verdient het de voorkeur de uitrijdende bestuurder voor te laten gaan. Dit bevordert de doorstroming en zal het inrijden vergemakkelijken.

Plaats op de weg/plaats van handeling

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

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

Bij het naar links gaan de bocht zó ruim nemen dat op de rechterweghelft wordt uitgekomen. Behalve wanneer op stellen tussen de kruisende verkeersstromen mogelijk is, (bijvoorbeeld bij gescheiden rijbanen) pas de weg oprijden indien kan worden doorgereden en het betreffende weggedeelte kan worden vrij gemaakt.

Snelheid

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

Geven van/reageren op signalen

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

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

Zodra de weg is opgereden, snelheid zo snel mogelijk aanpassen aan het overige verkeer.

Vertragen, remmen, stoppen

Indien de omstandigheden dit vereisen tijdig afremmen en indien nodig stoppen.

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

Het uitrijden van een inrit

Deze handeling geldt als een bijzondere manoeuvre waarbij het overige verkeer wordt voorgelaten.

Bij deze manoeuvre kan men geconfronteerd worden met:

- verkeer dat van links of rechts nadert;
- verkeer dat de inrit wil verlaten;
- tegemoetkomend, zich links of rechts naast de auto bevindend, of achteropkomend verkeer.

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

Belangen andere weggebruikers

Het overige verkeer niet hinderen.

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

Kijkgedrag

Goed opletten op verkeer van links, verkeer van rechts en tegemoetkomend verkeer.

Dat geldt ook ten aanzien van het fietspad, voetpad of trottoir. Bij het inrijden van de inrit met gebruikmaking van de spiegels het achteropkomend verkeer observeren.

Voor laten gaan

Het overige verkeer voor laten gaan.

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

De inrijdende bestuurder kan ook worden geconfronteerd met bestuurders, die de inrit willen uitrijden. In deze situatie verdient het de voorkeur de uitrijdende bestuurder voor te laten gaan. Dit bevordert de doorstroming en zal het inrijden vergemakkelijken.

Plaats op de weg/plaats van handeling

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

In bepaalde gevallen is het beter om het voorsorteren achterwege te laten zodat door een iets ruimer genomen bocht gemakkelijker kan worden ingereden..

Snelheid

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

Geven van/reageren op signalen

Indien naar links of rechts een inrit wordt ingereden tijdig daarvoor richting aangeven.

De richtingaanwijzer buiten werking stellen zodra u zich in de inrit bevindt.

Vertragen, remmen, stoppen

Indien de omstandigheden dit vereisen tijdig afremmen en zonodig stoppen.

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

Erf

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

Zij hebben slechts een functie voor het verkeer dat zijn bestemming of vertrekpunt binnen dat erf heeft. De eventuele intensiteit van dat verkeer tast deze verblijfsfunctie niet aan.

Alle weggebruikers mogen van een erf gebruik maken en hebben in gelijke mate recht op dat gebruik. Zo mogen voetgangers zich binnen een erf overal bewegen, kinderen mogen overal binnen een erf spelen. Dit alles betekent dat binnen een erf defensief rijgedrag van groot belang is. Bestuurders van voertuigen dienen zich voortdurend bewust te zijn van bijzondere karakter van het erf.

De inrichting van een erf moet aan bepaalde voorwaarden voldoen. Er zijn snelheidsbeperkende voorzieningen. Om het bijzondere karakter van het erf te benadrukken, moet de indruk worden vermeden dat de weg is verdeeld in een rijbaan en een trottoir. De wegconstructie is daar op afgestemd.

Soms wordt gebruik gemaakt van al bestaande elementen (bomen of een verspringende bebouwing). Vaak worden drempels aangebracht, bloembakken geplaatst en/of diverse bestratingsmaterialen gebruikt. De in- en uitgangen van een erf hebben meestal de vorm van een in- en uitrit. Bij de ingangen wordt bord G5 geplaatst.



Uitgangen zijn aangeduid met bord G6. Er zijn ook situaties waarbij de uitgang van een erf op enige afstand van de doorgaande weg is gelegen. De aansluiting op die doorgaande weg heeft dan het karakter van een kruispunt.

Voor parkeren binnen een erf gelden afwijkende bepalingen.

Belangen van andere weggebruikers

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

Zo laat de bestuurder ten opzichte van andere gebruikers door zijn rijgedrag blijken, rekening met hen te willen houden.

Op elke plaats in het erf kan de bestuurder met die andere gebruikers, variërend van wandelende ouderen tot spelende kinderen, worden geconfronteerd. Zij mogen immers van het gehele erf gebruik maken.

Kijkgedrag

Binnen een erf voortdurend goed opletten.

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

Bij manoeuvres zoals:

- het naderen en oprijden van een kruispunt;
- het afslaan;
- het uitvoeren van een zijdelingse verplaatsing wordt gekeken op de wijze zoals in het betreffende onderdeel is omschreven.

Voorrang/voor laten gaan

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

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

Wordt gestopt om voorrang te verlenen of voor te laten gaan, dan zodanig stoppen dat de andere weggebruikers (ongehinderd) hun weg kunnen volgen.

Plaats op de weg/plaats van handeling

Zoveel mogelijk rechts rijden.

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

Snelheid

Binnen een erf stapvoets rijden (max. 15 km per uur).

Daardoor is veilig en aan het voetgangersverkeer aangepast rijgedrag mogelijk. Hoewel voetgangers de normale voortgang van motorvoertuigen niet mogen belemmeren, krijgen zij alleen wanneer bestuurders erg langzaam rijden de gelegenheid goed op die voertuigen te reageren. Door stapvoets te rijden heeft de bestuurder de mogelijkheid om op juiste wijze te reageren op datgene waarmee hij wordt geconfronteerd.

Reageren op overige verkeerstekens

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

Bij het binnenrijden van een erf wordt bord G5 gepasseerd. Het is van groot belang dat vooral bestuurders van motorvoertuigen zich realiseren dat men een bijzonder weggedeelte binnenrijdt. Het weggedrag zal hier dan ook voortdurend op moeten worden aangepast.

Geven van/reageren op signalen

Op dezelfde wijze signalen geven als buiten het erf.

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

Vertragen, remmen, stoppen

Bij noodzaak tijdig afremmen en stoppen.

Overweg

Ongevallen op een overweg zijn meestal zeer ernstig. Een overweg wordt dan ook voorzichtig genaderd en bereden.

Het RVV 1990 kent de definitie (art. 1 aab.) van overweg: "kruising van een weg met een railweg die wordt aangeduid door middel van aanduiding J12 of J13 van bijlage 1".

Het is van groot belang om rekening te houden met het verblindende effect van de laagstaande zon.

Hierdoor kan het rode licht van de overweg geheel onzichtbaar worden.

Een kruising van een weg met een railweg is in de zin van het RVV 1990 slechts een overweg als Andreaskruisen aanwezig zijn.



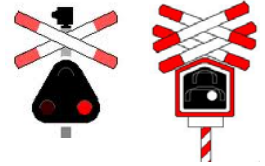
Dit is van belang in verband met de in het RVV 1990 opgenomen verplichting het railverkeer voor te laten gaan.

Als geen Andreaskruis geplaatst is, zal de vrije doorgang van het railverkeer geregeld moeten worden door verkeerslichten, door het geven van aanwijzingen aan weggebruikers door bevoegde ambtenaren of door een teken van een treinbegeleider (rode vlag).



Een overweg kan op verschillende manieren beveiligd zijn:

- door een AKI (Automatische Knipperlicht Installatie) in combinatie met belsignaal;
- door een AHOB (Automatische Halve Overweg Bomen) in combinatie met bel- en knippersignaal;
- door spoorbomen die de overweg helemaal afsluiten, eveneens voorzien van bel- en knippersignaal.



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



Een overweg wordt aangeduid met het waarschuwingsbord model J10 en J11 (aanduiding overweg met of zonder overwegbomen).



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

Belangen andere weggebruikers

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

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

Dit geldt in het bijzonder bij aanwezigheid van ander verkeer, of op of nabij een overweg van bijzondere aard of inrichting (smal, onbeveiligd).

Bij het naderen van een overweg, vooral in minder overzichtelijke situaties, rekening houden met een gesloten overgang en een stilstaande file.

Kijkgedrag

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

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

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

Plaats op de weg/plaats van handeling

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

Aandacht hiervoor is in het bijzonder nodig, indien na de overweg een kruispunt is gelegen of in file wordt gereden.

Het afslaan van de motor op de overweg komt regelmatig voor en kan grote gevolge hebben. Omdat hier vaak sprake is van een helling is de kans hierop groter. Het is van groot belang dit risico zo veel mogelijk te beperken. Denk aan het benutten van het rollend vermogen van de auto en zorg ervoor dat het meest kritieke moment van het wegrijden op enige afstand van de overweg ligt.

Snelheid

Een overweg met aangepaste snelheid naderen en oprijden.

Dit geldt vooral bij niet- of minder goed beveiligde overwegen. Aanpassen van de snelheid houdt o.a. verband met:

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

Reageren op verkeerslichten en aanwijzingen

Gevolg geven aan de voor de gekozen rijrichting bestemde verkeerslichten.

Een stopteken van een begeleider van een railvoertuig opvolgen.

Wit knipperlicht betekent: “er nadert geen trein”.

Rood knipperlicht betekent: “stop”.

Bij een automatische knipperlichtinstallatie (AKI) gaat het rode licht over in wit licht als de trein is gepasseerd. Pas dan mag worden opgereden.

De knipperlichtinstallatie kan buiten werking zijn, bijzondere voorzichtigheid is dan geboden.

Bij automatische halve overwegbomen (AHOB) gaat het rode licht pas uit nadat de bomen geheel omhoog zijn gebracht. Pas dan mag worden opgereden, in andere situaties mag een overweg pas worden opgereden wanneer het rode licht is gedoofd.

Een geel knipperlicht (eventueel met pijl) duidt op een gevaarlijk punt. Voorzichtigheid is dan geboden. Een stopteken van een treinbegeleider kan worden gegeven met een bord, een rode vlag of rode lamp.

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

Reageren op overige verkeerstekens

Gevolg geven aan tekens die een gebod of verbod inhouden.

Ook rekening houden met andere verkeerstekens, bijvoorbeeld die welke een waarschuwend karakter hebben.

Elke bewaakte overweg is voorzien van belsignaal. In het bijzonder in geval van atmosferische stortingen, dichte mist e.d., wordt de bestuurder via het belsignaal extra geattendeerd op de aanwezigheid van een overweg.

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

Geven van/reageren op signalen

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

Vertragen, remmen, stoppen

Indien de omstandigheden dit vereisen tijdig afremmen en zonodig stoppen.

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

Bij het afremmen dient men zich steeds bewust te zijn van het bijzondere karakter van een overweg.

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

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

Voetgangersoversteekplaats

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

De voetgangersoversteekplaats, die uit zogenaamde “zebramarkeringen” bestaat, wordt aangeduid door bord L2, vaak vooraf gegaan door bord J22.



Er zijn ook oversteekplaatsen die niet zijn uitgevoerd als voetgangersoversteekplaats.

Deze plaatsen zijn gemarkeerd door kanalisatiestrepen en al dan niet voorzien van verkeerslichten.

De bestuurder dient zijn weggedrag ook op deze situatie af te stemmen.

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

Indien voetgangers of bestuurders van gehandicaptenvoertuigen bij het oversteken gebruik maken van een oversteekplaats waar een geel knipperlicht in werking is, moeten zij naderende bestuurders voor laten gaan. Die bestuurders houden er echter rekening mee dat de overstekende voetganger of gehandicapte ervan uit gaat bescherming te genieten.

Belangen andere weggebruikers

Een voetgangersoversteekplaats voorzichtig naderen.

Hierdoor kan op juiste wijze aan de wettelijke voorschriften worden voldaan. Zo wordt aan voetgangers en/of bestuurders van gehandicaptenvoertuigen die van de oversteekplaats gebruik (willen) maken, de indruk gegeven dat hun aanwezigheid is opgemerkt en dat rekening met hen zal worden gehouden.

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

Kijkgedrag

Bij de nadering goed opletten.

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

Goed moet worden gelet op de voetgangers en bestuurders van gehandicaptenvoertuigen die zich op korte afstand van de voetgangersoversteekplaats bevinden. Uit hun gedrag en de wijze van kijken kan veelal worden afgeleid of zij van plan zijn daar over te steken.

Voorrang/voor laten gaan

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

Met deze twee groepen wordt in ieder geval bedoeld, zij die staan te wachten om te kunnen oversteken of in de richting van de oversteekplaats lopen of gaan..

Snelheid

Een voetgangersoversteekplaats wordt met matige snelheid genaderd.

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

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

Reageren op verkeerslichten en aanwijzingen

Gevolg geven aan verkeerslichten bij voetgangers- en andere oversteekplaatsen. Het stopteken van de verkeersbrigadier wordt opgevolgd.

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

Vertragen, remmen, stoppen

Indien de omstandigheden dit vereisen tijdig afremmen en zonodig stoppen.

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

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

Vooraf ook rekening houden met de weg- en weersomstandigheden. Achteropkomend verkeer kan dan tijdig reageren. Vooral daar waar voetgangers en/of gehandicapten bezig zijn met oversteken, is dit extra belangrijk.

Tram-/bushalte

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

De halteplaats is aangeduid met bord L3 (tram-/bushalte). Een tram-/bushalte kan zowel rechts langs de rijbaan als langs een in de rijbaan gelegen verkeersheuvel liggen.



In dat laatste geval moeten de in- en of uitstappende passagiers de rijbaan oversteken om van of naar het voetpad of tram/bus te gaan. Vaak is het gehaaste gedrag van passagiers hierbij oorzaak van gevaarlijke situaties.

Belangen andere weggebruikers

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

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

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

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

Kijkgedrag

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

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

Als bij een halteplaats een tram, bus of ander voertuig stilstaat, letten op in-/uitstappende passagiers. Door allerlei oorzaken is hun aandacht vaak op andere zaken dan het verkeer gericht.

Dit en andere factoren, zoals gehaast gedrag en dergelijke, kan tot gevaarlijke situaties leiden. Ook bedachtzaam zijn op het wegrijden van tram of bus. Met gebruikmaking van de spiegels het achteropkomend verkeer observeren.

Voor laten gaan

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

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

In- of uitstappende passagiers moeten indien zij zich op de rijbaan bevinden, die rijbaan ongehinderd kunnen verlaten naar een voetpad of trottoir.

De bestuurder van de bus moet ongehinderd kunnen wegrijden. Hierbij rekening houden met de omvang van de bus en de voor dit voertuig benodigde ruimte.

Plaats op de weg/plaats van handeling

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

Snelheid

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

Naarmate de tussenruimte tussen voertuigen onderling kleiner wordt, met lagere snelheid gaan rijden.

Geven van/reageren op signalen

Goed reageren op de richtingaanwijzer van de wegrijdende bus.

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

Vertragen, remmen, stoppen

Indien de omstandigheden dit vereisen tijdig afremmen en zonodig stoppen.

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

Zodoende wordt tevens het achteropkomende verkeer op tijd geïnformeerd.

Rotonde

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

Een rotonde wordt aangeduid met bord D1 van bijlage 1 van het RVV 1990. Op een rotonde zijn tegenliggers dus in theorie uitgesloten.



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

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

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

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

Belangen andere weggebruikers

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

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

Kijkgedrag

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

Op een rotonde dienen een groot aantal handelingen te worden uitgevoerd. Daarbij zullen veelal andere weggebruikers betrokken zijn. Daarom is het belangrijk dat bestuurders voortdurend alert zijn op veranderende verkeerssituaties.

Naderen

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

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

In de spiegels kijken naar de situatie achter de auto. Vlak voor het oprijden van de rotonde naar voren en naar links kijken om vast te stellen of de rotonde kan worden opgereden. Bij aanwezigheid van bord B6 het kijkgedrag nóg nadrukkelijker het verkeersgedrag op de situatie afstemmen.



Oprijden

Hierbij is het belangrijk te weten dat er kort voor, naast en vooral ook achter de auto gebeurt.

Dus: het overige verkeer observeren door naar voren en naar links te kijken en in de spiegels. Bij bord B6 op de toeleidende weg zal het kijkgedrag nog nadrukkelijker op die situatie worden afgestemd.

Op de rotonde

Bij het verplaatsen naar een andere rijstrook goed kijken of hierbij andere bestuurders niet worden gehinderd. Vooral in die situaties is het belangrijk dat het weggedeelte achter en naast het voertuig wordt gecontroleerd.

Door in de binnenspiegel, (indien aanwezig) 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 langs de linkerschouder te kijken blijft men alert op het gedrag van bestuurders die eventueel links willen inhalen.

Het mag niet ontaarden in achterom kijken of te vaak of onnodig lang over de schouder kijken waardoor onbedoelde stuurbewegingen (kunnen) optreden.

Hierdoor kan ongewenste koersverandering optreden. Bovendien ziet men dan niet wat er voor de auto gebeurt.

Bij het verlaten van een rotonde

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

Voorrang/voor laten gaan

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

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

Ligt een fietspad vrij van de rotonde, dan is extra aandacht vereist m.b.t. de eventueel afwijkende voorrangsregeling.

Plaats op de weg/plaats van handeling

De te volgen rijrichting en de verkeersintensiteit zijn bepalend voor de te volgen rijstrook of de plaats op de rijbaan. Bij het naderen, berijden en verlaten vrijliggende fietspaden niet blokkeren.

Alleen zo kan een optimale verkeersafwikkeling worden gerealiseerd. Zoveel mogelijk wordt in het midden van de rijstrook gereden.

Suggestiestroken (zonder symbolen) en fietsstroken (onderbroken strepen) in principe niet berijden. Bij afslaan kunnen andere normen gelden in geval van voorsorteren. Deze zijn opgenomen bij het onderdeel "afslaan".

Op rotondes met drie rijstroken

Indien een toeleidende weg niet is voorzien van rijstrookverdeling met pijlen welke moeten worden gevolgd:

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;
- richtingaanwijzer naar rechts aanzetten;
- vanuit deze positie de rotonde oprijden, volgen en verlaten.

Bij het half ronden

- tijdig op de toeleidende weg bij voorkeur de middelste rijstrook 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;
- richtingaanwijzer naar rechts aanzetten;
- daarna de rotonde verlaten.

Bij het driekwart ronden

- tijdig op de toeleidende weg bij voorkeur de middelste of meest linkse rijstrook gaan berijden;
- richtingaanwijzer naar links aanzetten;
- 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, richtingaanwijzer naar rechts aanzetten en daarna overgaan naar de rechterrijstrook en de handelingen verrichten die vóór het afslaan naar rechts moeten worden uitgevoerd;
- daarna de rotonde verlaten.

Bij het geheel ronden

- tijdig op de toeleidende weg bij voorkeur de meest linkse rijstrook gaan berijden;
- richtingaanwijzer naar links aanzetten;
- vanuit die positie de rotonde oprijden;
- op de rotonde de linkerrijstrook berijden;
- zodra de afslag van het half ronden is gepasseerd, overgaan naar de middenstrook;
- zodra de afslag van het driekwart ronden is gepasseerd, richtingaanwijzer naar rechts aanzetten;
- overgaan naar de rechterrijstrook en vervolgens de handelingen verrichten die vóór het afslaan naar rechts moeten worden uitgevoerd;
- daarna de rotonde verlaten.

Op rotondes met twee rijstroken

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

- bij kwart en half ronden voor middelste rijstrook, rechterrijstrook gelezen moet worden;
- bij driekwart ronden de linkerrijstrook bereiden wordt tot de afslag voor het half ronden is gepasseerd;
- bij geheel ronden de linkerrijstrook bereiden wordt tot de afslag voor driekwart ronden is gepasseerd.

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.

De richtingaanwijzer wordt, nadat deze is aangezet, pas weer uitgezet na het volledig verlaten van de rotonde.

Het gaan naar een andere rijstrook gebeurt in een vloeiende lijn.

Snelheid

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

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



Reageren op verkeerslichten en aanwijzingen

Gevolg geven aan de voor de gekozen rijrichting bestemde verkeerslichten.

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

Reageren op overige verkeerstekens

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

Indien de rijbaan van de toeleidende weg naar de rotonde is verdeeld in rijstroken met daarin pijlen, tijdig de juiste rijstrook gaan volgen. Dit is vooral afhankelijk van de richting die gekozen wordt.

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

Het geven van/reageren op signalen

Tijdig richting aangeven als op de rotonde van rijstrook wordt gewisseld of als deze wordt verlaten.

De richtingaanwijzer wordt steeds buiten werking gesteld zodra er van rijstrook is veranderd of zodra er volledig is afgeslagen.

Indien de rotonde wordt genaderd met de bedoeling de eerste afslag op de rotonde te verlaten, dan bij nadering van de rotonde richting aangeven naar rechts.

Bij driekwart ronden van de rotonde, op de toeleidende weg richting aangeven naar links. De richtingaanwijzer blijft naar links aan totdat de afslag voorafgaand aan de gewenste richting wordt gepasseerd en de richtingaanwijzer naar rechts moet worden aangezet.

Omwille van een betere communicatie met het andere verkeer kan het afhankelijk van o.a. de te volgen rijrichting zinvol zijn de richtingaanwijzer langer in werking te laten.

Op rotondes met meer dan één rijstrook voor dezelfde richting kan het wenselijk zijn het richting aangeven anders uit te voeren. Anders zou er verwarring kunnen ontstaan bij andere weggebruikers.

Bij nadering van, en rijdend op de rotonde is het van groot belang rekening te houden met de door andere bestuurders aangegeven richting.

Vertragen, remmen, stoppen

Indien de omstandigheden dit vereisen tijdig afremmen en zonodig stoppen.

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

Steeds afremmen op een aan de situatie aangepaste wijze.

[NAAR BEGIN HOOFDSTUK](#)

[NAAR INHOUDSOPGAVE](#)

3.10 Op juiste en veilige wijze uitvoeren van bijzondere manoeuvres met het voertuig

De volgende handelingen/manoeuvres worden als bijzondere manoeuvres aangemerkt:

- voorbereidings- en controle handelingen;
- in- en uitstappen;
- van een helling weggrijden;
- achteruit rijden;
- parkeren;
- keren.

Het weggrijden, achteruit rijden, parkeren en keren worden als bijzondere manoeuvres aangemerkt. Bij de uitvoering daarvan wordt het overige verkeer voorgelaten.

Iedere bestuurder zal in de praktijk ervaren dat die manoeuvres regelmatig moeten worden uitgevoerd. Een verkeersstremming kan bijvoorbeeld iedere automobilist overkomen, zodat er op de weg moet worden gekeerd. Ook parkeren is een vrijwel dagelijkse handeling voor iedere automobilist.

Of parkeren nu gebeurt in een straat, op een parkeerplaats of in een parkeergarage, het blijft een bijzondere verrichting. De noodzaak dat de bestuurder daartoe over bepaalde vaardigheden beschikt is duidelijk.

Voor en tijdens de uitvoering van elke bijzondere manoeuvre dient men zich er van te overtuigen dat deze kan worden uitgevoerd zonder dat het overige verkeer meer dan noodzakelijk wordt gehinderd of dat er schade wordt veroorzaakt.

De wijze van kijken wordt afgestemd op het soort manoeuvre en op de concrete situatie van het moment dat een manoeuvre wordt uitgevoerd.

Bijzondere manoeuvres worden niet zó traag uitgevoerd dat het overige verkeer, langer dan noodzakelijk, wordt gehinderd of kan worden gehinderd.

Bij de uitvoering van bijzondere manoeuvres gaat het om goede voertuigbeheersing in combinatie met goed letten op het andere verkeer.

Goede voertuigbeheersing wil zeggen: een juiste bediening van gas- en koppelingspedaal en de bedrijf- en/of parkeerrem. Dit in combinatie met goed en tijdig sturen, daarbij rekening houdend met de omvang van het eigen voertuig. Bij tijdig sturen wordt opgemerkt dat draaien van het stuur tijdens stilstand zoveel als mogelijk dient te worden voorkomen.

Het is vanzelfsprekend dat een autorit enige voorbereiding vraagt. Als het een rit in of naar een onbekend gebied betreft, is het verstandig je vooraf op de route te oriënteren (bijvoorbeeld routekaart en/of verkeersinformatie).

Hoewel wettelijk niet verplicht, is het toch wenselijk dat in de auto steeds aanwezig is:

- brandblusapparaat;
- verbandtrommel;
- reservemateriaal (lampjes en dergelijke), autokrik, gevarendriehoek, etc.

Voordat de rit aanvangt is het wenselijk een korte controle rond en in de auto uit te voeren. Hierbij is enige kennis van de auto onontbeerlijk. Ook is het noodzakelijk de functie van de diverse controlelampjes en meters op juiste wijze te kunnen interpreteren. In dit onderdeel wordt hieraan enige aandacht besteed.

Bij de uitvoering van de voorbereidings- en controlehandelingen gaat het om basiskennis van het voertuig en vaardigheid in de bediening van de diverse controleapparatuur.

Voorbereiding- en controlehandelingen

De voorbereiding- en controlehandelingen worden samen als één bijzondere manoeuvre aangemerkt.

Deze manoeuvre omvat al die handelingen welke uitgevoerd moeten worden om vast te stellen of de auto in goede staat van onderhoud verkeerd en of met de rit kan worden begonnen.

In het kader van veilig en milieubewust rijgedrag is het noodzakelijk dat de bestuurder bekend is met de functies van de diverse bedieningsorganen, voertuigonderdelen, controlelampjes, meters, schakelaars en dergelijke en de plaats waar deze zich bevinden.

De voorbereiding- en controlehandelingen zijn te splitsen in:

- controle buiten het voertuig;
- controle in het voertuig.

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

Controle buiten de auto

- lekkages onder de auto;
- eventuele kinderen of obstakels onder het voertuig;
- carrosserie, ruiten en ruitenwissers;
- verlichting (koplampen, achterlichten, remlichten, richtingaanwijzers en reflectoren);
- motor- en kofferruimte (goed gesloten);
- ramen en spiegels (schoon);
- banden (profiel en spanning, ventieldopje);
- oliepeil (niveau);
- remvloeistof (niveau);
- koelvloeistof (niveau);
- ruitensproeiervloeistof niveau ('s winters met antivries);
- reservewiel (aanwezig, spanning).

Controle in de auto

- controlelampjes die voor de veiligheid van belang zijn;
- in- en uitgeschakeld zijn van de airbag (in verband met wel of geen bepaald kinderzitje);
- meters (brandstof, motortemperatuur, en dergelijke).

Een juiste werking van:

- ruitenwissers;
- achterrautverwarming en voor- en zijruitontwaseming;
- aanjager van ventilatie/verwarming;
- remmen (voldoende tegendruk op pedaal).

Een juiste afstelling van:

- bestuurdersstoel;
- hoofdsteunen;
- autogordel;
- spiegels.

Voorts:

vanzelfsprekend wordt vóór de start gecontroleerd of de passagiers de gordel dragen, of alle deuren goed gesloten zijn en of er geen losse voorwerpen op de hoedenplank of elders in de auto liggen.

In- en uitstappen

Om praktische redenen zijn het in- en uitstappen in gecombineerde vorm in dit onderdeel opgenomen.

Bij het in- en uitstappen is het openen en open laten staan van een portier een belangrijk aspect. Hierdoor kan voor anderen hinder of zelfs gevaar ontstaan. Portieren dienen niet langer dan noodzakelijk geopend te blijven.

Openstaande portieren dienen voor de bestuurder steeds een extra aandachtspunt te zijn.

Zowel bij het in- als uitstappen mag geen gevaar of hinder voor andere weggebruikers ontstaan of kunnen ontstaan.

Instappen

Belangen andere weggebruikers.

Het portier wordt pas geopend als daardoor geen gevaar of hinder voor andere weggebruikers ontstaat of kan ontstaan.

Dit geldt ten opzichte van het achteropkomende en tegemoetkomende verkeer. Vlot instappen en direct daarna het portier goed sluiten.

Als de auto aan de rechterzijde van de rijbaan is geparkeerd, dan vóór de auto omlopen en daarmee tegen de rijrichting in naar het portier lopen.

Kijkgedrag

Bij het openen van een portier eerst goed opletten.

Voor het instappen eerst achter de auto kijken of er beletsels zijn bij het eventuele achteruitrijden. Vervolgens voor de auto langs lopen. Op deze wijze kan gemakkelijk worden gekeken in de richting van waaruit het verkeer nadert.

Tevens kunnen eventuele obstakels vóór de auto opgemerkt worden.

Voordat de rijbaan wordt opgelopen, kijken of dat veilig kan zonder naderend verkeer te hinderen.

Voor het instappen voor de auto kijken of daar geen obstakels zijn.

Wanneer het voertuig op een parkeerplaats geparkeerd staat naast een ander voertuig, met extra voorzichtigheid het portier openen.

Uitstappen

Belangen andere weggebruikers.

Het portier slechts openen als daardoor geen gevaar of hinder voor andere weggebruikers ontstaat of kan ontstaan.

De handgreep van het portier wordt met de linkerhand vastgepakt waarna met de rechterhand de ontgrendeling wordt bediend. Daardoor wordt voorkomen dat de deur kan open waaien. Tevens is

kijken over de linker schouder mogelijk. Zodra het portier is geopend, vlot uitstappen en het portier niet langer dan noodzakelijk open laten staan.

Kijkgedrag

Bij het openen van een portier eerst goed opletten.

Bij het parkeren aan de linker- of rechterzijde van de rijbaan wordt, voor het uitstappen, in de binnen- en linkerbuitenspiegel en langs de linkerschouder gekeken.

Wanneer het voertuig op een parkeerplaats geparkeerd wordt naast een ander voertuig, dan met extra voorzichtigheid het portier openen.

Hellingproef

Het voertuig zonder fouten op een helling tot stilstand brengen en weer wegrijden.

Het is de bedoeling dat de auto hierbij niet wegrolt en dat de motor niet afslaat.

De hellingproef kan zowel stijgend als dalend uitgevoerd worden. De hellingproef kan in twee situaties aan de orde zijn. Zij kan voorkomen in parcours en de manoeuvre kan “in opdracht” worden uitgevoerd.

De hellingproef in parcours doet zich voor indien in een verkeerssituatie met het voertuig op een hellend weggedeelte gestopt moet worden. Hierna zal weer op een correcte wijze moeten worden opgetrokken en weggereden.

Bij de hellingproef in opdracht wordt het voertuig aan de rechterzijde van de rijbaan tot stilstand gebracht om de hellingproef te kunnen uitvoeren. Dat gebeurt dus zonder dat de verkeerssituatie ter plaatse dit vereist.

Bij de uitvoering moet in beide situaties gehandeld worden zoals in dit onderdeel is omschreven.

Wijze van uitvoering (voertuigbeheersing)

- stoppen aan de rechterzijde van de rijbaan;
- gebruik maken van de hand- of parkeerrem, óf alleen van de voetrem indien het slechts een kleine helling betreft;
- op juiste wijze weer gaan deelnemen aan het verkeer;
- tijdens de voorbereiding en het uitvoeren van de hellingproef een juiste bediening conform hoofdstuk 1.

Kijkgedrag

Voor en tijdens het optrekken en wegrijden goed opletten.

Dus kijken in de volgorde:

- naar voren;
- in binnenspiegel;
- in linkerbuitenspiegel;
- langs de linkerschouder.

Het achteropkomende verkeer vóór, tijdens en na het wegrijden in de spiegels observeren.

Voor laten gaan

Vóór het optrekken en wegrijden ander verkeer voor laten gaan.

Geven van/reageren op signalen

Vóór het wegrijden richting aangegeven.

De richtingaanwijzer kort na het wegrijden buiten werking stellen.

Achteruitrijden

- het behoorlijk in rechte lijn achteruitrijden.
- het behoorlijk achteruitrijden van een aangegeven bocht.

De bedoeling bij deze manoeuvre is vooral om achteruitrijdend met het voertuig evenwijdig aan de trottoirband aan de rijbaankant van de rijbaan te blijven.

De bijzondere manoeuvre achteruitrijden kan op twee verschillende manieren worden uitgevoerd:

- in rechte lijn achteruitrijden, waarbij met het voertuig gestopt moet worden ter hoogte van een tevoren aangegeven punt;
- achteruitrijden van een aangegeven bocht.

In rechte lijn achteruitrijden

Deze manoeuvre bestaat uit twee elementen:

- het over een lengte van 20 meter in rechte lijn achteruitrijden;
- het voertuig tot stilstand brengen met de achterzijde ter hoogte van een tevoren aangegeven punt (bijvoorbeeld een boom of een lantaarnpaal).

Wijze van uitvoering (voertuigbeheersing)

- stoppen op voldoende afstand (ongeveer 30centimeter) van de rechterzijde van de rijbaan;
- bij het tot stilstand komen staan de wielen weer in de rechtuitstand;
- indien gewenst mag het bovenlichaam dusdanig worden gedraaid dat de rechterhand het stuur niet meer vast heeft. Door het verplaatsen van de rechterarm kan eventueel steun worden gezocht achter de rechter voorstoel;
- met lage snelheid achteruitrijden;
- door middel van kleine stuurbewegingen evenwijdig aan de trottoirband blijven rijden;
- stoppen bij het aangegeven punt;
- tijdens de voorbereiding en de uitvoering van het achteruitrijden een juiste bediening conform hoofdstuk 1.

Kijkgedrag

Voor en tijdens het achteruitrijden goed opletten.

Voordat met de manoeuvre wordt begonnen moet de bestuurder zich vergewissen of de manoeuvre kan worden uitgevoerd zonder gevaar of hinder voor andere weggebruikers te veroorzaken.

Daarbij als volgt kijken:

- naar voren;
- in de binnenspiegel;
- in de linkerbuitenspiegel, (indien aanwezig) in de rechterbuitenspiegel;
- over de schouders.

Tijdens het achteruitrijden, naar achteren en tussendoor regelmatig ook naar voren kijken. Bij het achteruitrijden niet te gefixeerd naar het opgegeven punt kijken waardoor achteropkomend verkeer niet zou worden opgemerkt.

Voor laten gaan

Ander verkeer voor laten gaan.

Deze verplichting geldt ten opzichte van alle weggebruikers ongeacht uit welke richting zij naderen. Afhankelijk van weg- of verkeerssituaties kan het noodzakelijk zijn te stoppen om aan die verplichting te voldoen.

Achteruitrijden van een aangegeven bocht

Bij deze manoeuvre gaat het om de volgende elementen:

- het behoorlijk in rechte lijn achteruitrijden;
- aansluitend op dat achteruitrijden op een correcte wijze een bocht naar rechts rijden en na de bocht opnieuw enige afstand in rechte lijn achteruitrijden.

Wijze van uitvoering (voertuigbeheersing)

- stoppen op voldoende afstand van de rechterzijde van de rijbaankant;
- bij het tot stilstand komen staan de wielen weer in de rechtuitstand;
- indien gewenst mag het bovenlichaam dusdanig gedraaid worden, dat de rechterhand het stuur niet meer vast heeft. Door het verplaatsen van de rechterarm kan eventueel steun worden gezocht achter de rechter voorstoel;
- met lage snelheid achteruitrijden;
- door middel van kleine stuurbewegingen evenwijdig aan de rijbaankant rijden;
- stoppen bij het aangegeven punt;
- tijdens de voorbereiding en de uitvoering van het achteruitrijden een juiste bediening conform hoofdstuk 1.

Kijkgedrag

Voor en tijdens het achteruitrijden, goed opletten.

Voordat met de manoeuvre wordt begonnen moet de bestuurder zich vergewissen of de manoeuvre kan worden uitgevoerd zonder gevaar of hinder voor andere weggebruikers te veroorzaken.

Bij deze bijzondere manoeuvre is het kijkgedrag vóór het achteruitrijden als volgt: het verkeer rondom de auto observeren.

Hierbij gebruik maken van de beschikbare spiegels en goed over de schouders kijken.

- voordat de neus van de auto naar het midden van de rijbaan zwenkt, kijken naar voren, in de linkerbuitenspiegel en langs de linkerschouder;
- tijdens het achteruitrijden niet zodanig gefixeerd naar de te rijden bocht kijken dat naderend verkeer niet kan worden opgemerkt.

Voor laten gaan

Ander verkeer voor laten gaan.

Dit geldt ten opzichte van alle weggebruikers, ongeacht uit welke richting zij naderen.

Parkeren

Parkeren op een aangegeven plaats

Het parkeren op een aangegeven plaats wordt onderscheiden in:

- parkeren in file;
- parkeren in een haaks of schuin parkeervak.

Deze parkeer manoeuvres kunnen zowel voor- als achteruit of op een stijgende of dalende helling uitgevoerd worden.

Indien de bijzondere manoeuvre op een stijgende of dalende helling wordt uitgevoerd mag de hellinggraad niet extreem zijn.

Parkeren in file (achterwaarts)

De bedoeling van deze manoeuvre is dat het voertuig kort achter een andere personenauto langs de rechterzijde van de rijbaan geparkeerd wordt.

Wijze van uitvoering (voertuigbeheersing)

- op voldoende afstand stoppen naast het voertuig waarachter wordt geparkeerd (ongeveer 50 centimeter, lichaamsbreedte);
- bij het tot stilstand komen staan de wielen weer in de rechttuitstand;
- de achterkant van het eigen voertuig is dan ongeveer gelijk met die van de andere auto (vaak: stuur naast stuur);
- op het juiste moment insturen (wanneer de auto ongeveer 45 graden is ingedraaid) en dan weer terugsturen;
- als de maximale “neusuitzwaai” is bereikt, niet onnodig wachten op naderend verkeer;
- tijdens de voorbereiding en de uitvoering van het achteruitrijden een juiste bediening conform hoofdstuk 1.

Opmerking

De momenten van in- en terugsturen worden uiteraard beïnvloed door de snelheid waarmee wordt gereden en gestuurd, evenals door de karakteristieke eigenschappen van de auto.

Het juiste moment van insturen is wanneer de auto ongeveer 45 graden is ingedraaid (dan weer direct het stuur terugdraaien met dezelfde snelheid als waarmee werd ingestuurd).

Deze 45 graden kan als volgt worden bepaald: wanneer de bestuurder naar de rechtervoorhoek van de motorkap kijkt, is dat een denkbeeldige lijn van ongeveer 45 graden t.o.v. de lengtelijn van de auto. Als bij het indraaien over deze hoek motorkap wordt gekeken en deze denkbeeldige lijn ligt parallel aan de (denkbeeldige) middenlijn van de weg, dán is de auto dus ongeveer 45 graden ingedraaid!

Kijkgedrag

Voor en tijdens het achteruitrijden goed opletten.

Voordat met de manoeuvre wordt begonnen moet de bestuurder zich vergewissen of de manoeuvre kan worden uitgevoerd zonder gevaar of hinder voor andere weggebruikers te veroorzaken.

Bij deze bijzondere manoeuvre is het kijkgedrag als volgt:

- naar voren, in de binnenspiegel, de linkerbuitenspiegel (indien aanwezig) de rechterbuitenspiegel en over de schouders kijken;
- stapvoets achteruitrijden en deze snelheid (met slippende koppeling en/of voetrem) de gehele manoeuvre vasthouden
- voordat de neus van de auto naar het midden van de rijbaan zwenkt naar voren, in de linkerbuitenspiegel en langs de linkerschouder kijken;
- tijdens het achteruitrijden niet zodanig gefixeerd naar de al geparkeerd staande auto kijken dat achteropkomend verkeer niet wordt opgemerkt.

Voor laten gaan

Ander verkeer voor laten gaan.

Dit geldt ten opzichte van alle weggebruikers ongeacht uit welke richting zij naderen. Dit betekent dat wanneer de neus van de auto naar rechts loopt niet onnodig moet worden gestopt.

Parkeren in file (voorwaarts)

De bedoeling van deze manoeuvre is om met gebruikmaking van een beperkte ruimte de auto vooruit rijdend achter een reeds geparkeerde auto langs de trottoirband te parkeren.

Wijze van uitvoering (voertuigbeheersing)

- stoppen voor de plaats waar vooruit ingeparkeerd gaat worden;
- stapvoets vooruit wegrijden en het moment van insturen bepalen;
- vlot en maximaal insturen;
- kort voor de trottoirband terugsturen;
- stoppen zodra de auto evenwijdig aan de trottoirband rijdt;
- de snelheid blijft laag en is constant;
- tijdens de voorbereiding en de uitvoering van het achteruitrijden een juiste bediening conform hoofdstuk 1.

Kijkgedrag

Tijdens de manoeuvre goed opletten op het andere verkeer.

Voordat met de manoeuvre wordt begonnen moet de bestuurder zich vergewissen of de manoeuvre kan worden uitgevoerd zonder gevaar of hinder voor andere weggebruikers te veroorzaken. Weggebruikers kunnen zich aan beide zijden van de auto bevinden.

Bij deze bijzondere manoeuvre is het kijkgedrag als volgt:

- alvorens op te rijden, naar voren, in de binnenspiegel, de linkerbuitenspiegel, langs de linkerschouder, (indien aanwezig) de rechterbuitenspiegel en over de rechterschouder kijken;
- juist voor het insturen kijken in de binnenspiegel, (indien aanwezig) rechterbuitenspiegel en over de schouder.

Het kan gebeuren dat na het parkeren wordt weggereden met een hellingproef.

Voor laten gaan

Overig verkeer voor laten gaan.

Dit geldt ten opzichte van alle weggebruikers ongeacht uit welke richting zij naderen.

Parkeren in een parkeervak

Indien de manoeuvre voorwaarts wordt uitgevoerd, wordt gebruik gemaakt van een voor de bestuurders rechts of links gelegen parkeervak. Bij het achterwaarts uitvoeren van deze manoeuvre wordt een parkeervak gebruikt aan de rechterzijde van de bestuurder. Daarbij wordt niet of zo min mogelijk gebruik gemaakt van andere (naastgelegen) parkeervakken. De direct naastgelegen parkeervakken dienen vrij te zijn van geparkeerde auto's. Het parkeren in schuine vakken is niet toegestaan als het vak "overhaaks" ligt ten opzichte van de rijrichting.

Parkeren in een parkeervak (voorwaarts)

Wijze van uitvoering (voertuigbeheersing)

- tenminste twee vakken voor het doelvak stoppen;
- hiervandaan stapvoets oprijden en het moment van insturen bepalen;
- vlot en gedoseerd insturen;
- tijdig de wielen in de rechttuitstand zetten wanneer zo goed als volledig het vak is ingereden.

Kijkgedrag

Tijdens de manoeuvre goed opletten op het andere verkeer.

Voordat met de manoeuvre wordt begonnen, moet de bestuurder zich vergewissen of de manoeuvre kan worden uitgevoerd zonder gevaar of hinder voor andere weggebruikers te veroorzaken. Weggebruikers kunnen zich aan beide zijden van de auto bevinden.

Bij deze bijzondere manoeuvre is het kijkgedrag als volgt:

- alvorens op te rijden, naar voren, de binnenspiegel, de linkerbuitenspiegel, langs de linkerschouder, (indien aanwezig) de rechterbuitenspiegel en over de rechterschouder;
- juist voor het insturen kijken in de binnenspiegel, (indien aanwezig) rechterbuitenspiegel en over de schouder.

Het kan gebeuren dat na het parkeren wordt weggereden met een hellingproef.

Voor laten gaan

Overig verkeer voor laten gaan.

Dit geldt ten opzichte van alle weggebruikers ongeacht uit welke richting zij naderen.

Parkeren in een parkeervak (achterwaarts)

Wijze van uitvoering (voertuigbeheersing)

Ten minste twee vakken voor het doelvak stoppen:

- hiervandaan oprijden naar een positie van waaruit het doelvak ingereden kan worden;
- langzaam achteruitrijden tot een zodanig punt dat door vlot insturen geheel in het betreffende vak wordt uitgekomen;
- bij het tot stilstand komen staan de wielen weer in de rechttuitstand;
- tijdens de voorbereiding en de uitvoering van het parkeren in een vak een juiste bediening conform hoofdstuk 1.

Kijkgedrag

Tijdens de manoeuvre goed opletten op het andere verkeer.

Voordat met de manoeuvre wordt begonnen moet de bestuurder zich vergewissen of de manoeuvre kan worden uitgevoerd zonder gevaar of hinder voor andere weggebruikers te veroorzaken. Weggebruikers kunnen zich aan beide zijden van de auto bevinden.

Bij deze bijzondere manoeuvre is het kijkgedrag als volgt:

- alvorens op te rijden, naar voren, de binnenspiegel, de linkerbuitenspiegel, langs de linkerschouder, (indien aanwezig) de rechterbuitenspiegel en over de rechterschouder;
- juist voor het insturen naar voren kijken en in de binnenspiegel, (indien aanwezig) rechterbuitenspiegel en over de schouder.

Het kan gebeuren dat na het parkeren wordt weggereden met een hellingproef.

Voor laten gaan

Overig verkeer voor laten gaan.

Dit geldt ten opzichte van alle weggebruikers ongeacht uit welke richting zij naderen.

Keren

Het keren wordt onderscheiden in:

- op juiste wijze keren door middel van steken op een niet te brede weg;
- het keren door middel van een halve draai in een vloeiende beweging binnen een beperkte ruimte.

Het sturen dient zo snel mogelijk te gebeuren bij een zo laag mogelijke snelheid. Sturen tijdens stilstand dient achterwege te blijven.

Keren door te steken

Bij het keren door middel van steken gaat het er om dat daarbij alleen gebruik wordt gemaakt van de rijbaan. De banden van het voertuig mogen daarbij met de profielvlakken tegen de trottoirbanden komen. Deze wijze van keren wordt vanuit stilstand uitgevoerd. Er wordt begonnen vanaf de rechterzijde van de rijbaan.

De opzet van deze manoeuvre is dat met het voertuig, door éénmaal achteruit rijden en een normale voertuigbediening, op die plaats goed kan worden gekeerd.

Wijze van uitvoering (voertuigbeheersing)

- Stoppen op juiste afstand (ongeveer 15 centimeter) van de rechterzijde van de rijbaan;
- met lage en constante snelheid vooruit rollen en directzo snel als mogelijk naar links sturen;
- kort voordat de voorbanden de trottoirbanden bereiken, zo snel als mogelijk weer terugsturen naar rechts (moment van terugsturen bepalen: wanneer de rechterhoek van de motorkap denkbeeldig boven de stoeprand is, het rechtervoorwiel is daar dan nog zo'n 60 centimeter van af);
- banden mogen zachtjes de trottoirbanden raken (niet terugstuiteren) – bij raken de koppeling en de rem intrappen;
- aanvang achteruitrijden: lanzaam rollen en direct zo snel als mogelijk naar rechts sturen;
- wanneer de auto haaks op de rijbaan staat en de motorkap naar links wil doordraaien, zo snel als mogelijk terugsturen naar links;
- banden mogen zachtjes de trottoirbanden raken;
- bij het langzaam weggrijden zo snel als mogelijk verder naar links sturen;
- vervolgens de snelheid opvoeren en op de eigen weghelft de weg vervolgen;
- tijdens de voorbereiding en de uitvoering van het parkeren in een vak een juiste bediening conform hoofdstuk 1.

Kijkgedrag

Voor en tijdens de uitvoering van deze manoeuvre goed opletten.

Voordat met de manoeuvre wordt begonnen moet de bestuurder zich vergewissen of de manoeuvre kan worden uitgevoerd zonder gevaar of hinder voor andere weggebruikers te veroorzaken. Hierbij dient de totale weg- en verkeerssituatie te worden beoordeeld.

Bij deze bijzondere manoeuvre is het kijkgedrag als volgt:

- voor aanvang: door de voorruit, in de binnen- en linkerbuitenspiegel en langs de linkerschouder;
- tijdens de uitvoering: regelmatig naar links, rechts en in de binnen- en linkerbuitenspiegel. Ook letten op eventueel naderend voetgangersverkeer;
- als de manoeuvre nagenoeg geheel is uitgevoerd: voordat verder wordt gereden in de nieuwe richting, door de voorruit en in de binnen- en linkerbuitenspiegel en langs de linkerschouder kijken.

Voor laten gaan

Ander verkeer voor laten gaan.

Dit geldt ten opzichte van alle weggebruikers ongeacht uit welke richting zij naderen.

Keren door middel van een halve draai

Bij de uitvoering door middel van een halve draai wordt gebruik gemaakt van de gehele rijbaanbreedte eventueel met inbegrip van parkeerhavens/-stroken e.d..

Hierbij gaat het er om dat het voertuig in één keer in een vloeiende lijn (naar links) binnen de beschikbare ruimte wordt gekeerd.

De banden van het voertuig mogen daarbij niet tegen de trottoirbanden komen. Deze wijze van keren wordt vanuit stilstand uitgevoerd. Er wordt begonnen vanaf de rechterzijde van de rijbaan. Bij de uitvoering van deze bijzondere manoeuvre wordt niet zonder noodzaak gestopt.

Wijze van uitvoering (voertuigbeheersing)

- Stoppen op juiste afstand (ongeveer 15 centimeter) van de rechterzijde van de rijbaan;
- een kleine afstand recht vooruitrijden;
- eventueel naar rechts het parkeervak of een andere beschikbaar weggedeelte opsturen;
- daarna zo snel mogelijk naar links sturen;
- snelheid is laag en constant;
- als de draai bijna is voltooid de stuurwielen zodanig in de rechttuitstand brengen dat op de eigen weghelft de weg wordt vervolgd;
- direct na het terugsturen snelheid opvoeren;
- tijdens de voorbereiding en de uitvoering van het parkeren in een vak een juiste bediening conform hoofdstuk 1.

Kijkgedrag

Voor en tijdens het keren goed opletten.

Voordat met de manoeuvre wordt begonnen, moet de bestuurder zich vergewissen of de manoeuvre kan worden uitgevoerd zonder gevaar of hinder voor andere weggebruikers te veroorzaken.

Hierbij dient de totale weg- en verkeerssituatie te worden beoordeeld.

Bij deze bijzondere manoeuvre is het kijkgedrag als volgt:

- voor aanvang: door de voorruit, in de binnen- en linkerbuitenspiegel en langs de linkerschouder;
- tijdens de uitvoering: door de voor- en zijruiten, in de binnen- en linkerbuitenspiegel en langs de linkerschouder;
- als de manoeuvre nagenoeg geheel is uitgevoerd: voordat wordt verder gereden in de nieuwe richting, door de voorruit en in de binnen- en linkerbuitenspiegel en langs de linkerschouder gekeken.

Voor laten gaan

Ander verkeer voor laten gaan.

Dit geldt ten opzichte van alle weggebruikers ongeacht uit welke richting zij naderen.

[NAAR BEGIN HOOFDSTUK](#)

[NAAR INHOUDSOPGAVE](#)