

Praktijk leren

De beste voorbereiding op je rijlessen en het
CBR praktijkexamen personenauto



PERSONENAUTO



EEN UITGAVE VAN

LENS
VERKEERSLEERMIDDELEN





Handleiding

Voor je ligt het boek waar je de komende weken mee aan de slag gaat in je rijopleiding. 'Maar wacht eens even', denk je wellicht, 'ik ga toch de praktijk leren? Ik ga toch juist rijden?' Jazeker. Het meeste leer je nu eenmaal door het gewoon te doen. Maar een goede voorbereiding is het halve werk! En daar is nu juist dit boek voor geschreven. Zo hoeft je instructeur je minder uit te leggen in de auto en kun je meer tijd gebruiken voor het 'echte werk', de weg op! Hoe je dit boek het beste kunt gebruiken lees je in deze handleiding.

Lesagenda en vorderingentabel

Voorin het boek vind je je lesagenda. In deze agenda schrijft jouw instructeur op wanneer de volgende lessen gepland staan. Daarnaast kun je hierin ook bijhouden hoeveel uur les je hebt gehad. Ook de voor te bereiden hoofdstukken worden hier opgeschreven. Achter je lesagenda staat de vorderingentabel. In deze tabel vul je samen met je instructeur in hoe ver je bent op weg naar het te behalen niveau. Achter ieder hoofdstuk kunnen negen vakjes worden aangekruist. Boven het eerste vakje staat BN, dit staat voor beginnersniveau. Boven het zevende vakje staat EN, dit staat voor examenniveau. Uiteindelijk is het de bedoeling dat je bij alle hoofdstukken minimaal EN scoort. Door deze tabel heb je zelf ook inzicht in je vorderingen en hoe ver je nog van het examen verwijderd bent.

Hoofdstukindeling

Ieder hoofdstuk is op dezelfde manier ingedeeld. In de inleiding lees je kort waar het hoofdstuk over gaat en waarom dit onderwerp belangrijk is. Dan volgt de uitleg per onderdeel. Eerst een uitgebreidere uitleg, daarna indien mogelijk een kleine samenvatting, te herkennen aan het gekleurde vlak. In de meeste hoofdstukken volgt hierna nog een stukje over de theorie*. Hierin wordt aangegeven welke theorieregels horen bij het hoofdstuk.

Aan het eind van ieder hoofdstuk staan een aantal zelfreflectievragen. Deze vragen beantwoord je eerst zelf, hierna beantwoordt de instructeur dezelfde vragen. Hierna kun je deze antwoorden bespreken met je instructeur.

**Let op: er staat géén volledige theorieopleiding in dit boek! Voor de volledige theorieopleiding verwijzen we in de hoofdstukken naar het theorieboek 'Theorie leren auto' van LENS verkeersleermiddelen. Ook de online opleiding iTheorie sluit hierop aan.*

Modules

Het boek bestaat uit vijf modules. In de eerste module wordt ingegaan op de technische bediening van de auto. Vanaf module 2 ga je steeds meer aan de slag met het overige verkeer. In module 3 behandelen we de bijzondere verrichtingen, zoals deze gevraagd zullen worden in de tussentijdse toets en/of het examen. Module 4 bespreekt tot slot de complexere verkeerssituaties. Module 5 is de examentraining. Daarin gaan we de puntjes op de i zetten. Dit onderdeel bestaat uit het rijden van oefenexamens waarna deze besproken kunnen worden met behulp van de beoordelingsformulieren. Naar aanleiding hiervan kan er teruggerepen worden naar de hoofdstukken die nog wat extra oefening behoeven.

Gezondheidsverklaring

Voordat je je examen kunt gaan afleggen wil het CBR van je weten of je helemaal gezond bent. Dit geef je aan door middel van je gezondheidsverklaring. Dit zijn een aantal vragen over je gezondheid die je met 'ja' of 'nee' moet beantwoorden. Kun je alle vragen met 'nee' beantwoorden dan ben je volgens het CBR rijgeschikt en krijg je een 'verklaring van rijgeschiktheid'. Dit wordt digitaal geregistreerd.

Moet je echter ergens 'ja' invullen*, dan moet er worden gekeken of dit (nu nog) effect heeft op jouw rijgeschiktheid. Hoe dit in zijn werk gaat is erg verschillend per situatie, maar kan bijvoorbeeld resulteren in een rijtest bij het CBR of een gesprek of onderzoek bij een externe behandelaar. Dit kan veel tijd kosten. Wacht daarom niet te lang met het invullen van je gezondheidsverklaring, maar doe dit direct aan het begin van je rijopleiding.

Jouw gezondheidsverklaring dien je in via de site van het CBR (<https://mijn.cbr.nl>). Pas als deze is ingediend en goedgekeurd, kan jouw rijschool een examen voor je aanvragen.

De gezondheidsverklaring is een jaar geldig. Ben je van plan om meerdere categorieën binnen dat jaar te gaan behalen, dan is het mogelijk de verklaring direct voor meerdere categorieën in te dienen. Denk hierbij aan het behalen van je aanhangwagenrijbewijs (E achter B) of je motorrijbewijs (A).

Om in te loggen bij Mijn CBR heb je een DigiD nodig. Heb je deze nog niet? Vraag deze dan aan op <https://www.digid.nl>.

Als je je DigiD aanvraagt krijg je deze via de post toegestuurd. Dit duurt een aantal dagen en hierna moet je deze nog online activeren. Wacht hier dus niet te lang mee.

****Je bent zelf verantwoordelijk voor het juist invullen van jouw gezondheidsverklaring. Vraag eventueel advies aan je behandelend arts of het CBR als je twijfelt.***

Ik heb mijn gezondheidsverklaring ingediend

Ja / Nee

Rijschool machtigen

Naast het indienen van de gezondheidsverklaring bij het CBR, is het belangrijk dat je de rijkschool van jouw keuze machtigt voor het reserveren van een examen. Bij het aanvragen van een rijexamen voor de auto moet de rijkschool direct een leerling koppelen aan dit examen. Dit kan een rijkschool pas doen als jij als leerling hier toestemming voor gegeven hebt. Dit doe je op dezelfde internetsite als het indienen van je gezondheidsverklaring (<https://mijn.cbr.nl>).

Ik heb mijn rijkschool gemachtigd

Ja / Nee

Ogentest

Bij het praktijkexamen hoort ook een ogentest. De examinerende controleert hierbij of je goed genoeg kunt zien door je een kenteken te laten oplezen op 25 meter afstand. Twijfel je over je zicht, laat dan zo snel mogelijk je ogen controleren bij de opticien.

Ik heb met mijn instructeur de ogentest gedaan

Ja / Nee

Begeleiderspas 2toDrive

Als je van plan bent je rijbewijs te halen voor je 18e, dan valt dit onder de 2toDrive regeling. Om voor je 18e verjaardag te mogen rijden na het behalen van je rijbewijs, moet je een begeleiderspas aanvragen. Dit kun je doen op <https://2todrive.nl>.

Ik heb een begeleiderspas aangevraagd

Ja / Nee

Wat is een leerstijlentest?

Niet iedereen leert op dezelfde manier. Sommige mensen lezen zich liever eerst in, anderen kijken graag eerst hoe iemand anders het aanpakt, terwijl weer anderen het liefst meteen zelf gaan oefenen. Kolb heeft de manieren van leren onderverdeeld in vier leerstijlen. De Doener, de Denker, de Bezinner en de Beslisser. Voor je instructeur kan het handig zijn om te weten welke leerstijl(en), het beste bij jou past/passen, om op die manier de les hierop aan te passen.

De test in dit boek is slechts een korte versie van de echte Kolb-leerstijlentest en is puur bedoeld als hulpmiddel. Vind je het interessant om de hele test eens te doen? Op internet zijn meerdere gratis testen te vinden.

Uitleg leerstijlen

Doener

Je wordt het liefst in het diepe gegooid, je houdt van een uitdaging. Als iets niet lukt ga je niet bij de pakken neerzitten maar probeer je het nogmaals. Je doet veel dingen op gevoel en hebt minder met regeltjes en richtlijnen. Bij een lange uitleg verlies je snel je concentratie.

Denker

Je vindt het fijn als een opdracht eerst wordt voorgedaan. Je kijkt veel naar anderen om je op die manier dingen eigen te maken. Je stelt vragen als je iets niet begrijpt en gaat liever daarna pas uitproberen.

Bezinner

Je leest graag van te voren wat er van je verwacht wordt. Als je vragen hebt dan zoek je het liefst zelf de antwoorden op, of je vraagt het na. Je overdenkt dingen eerst voordat je ze uitvoert. Je vindt het fijn als je duidelijke uitleg krijgt van te voren en daarna zonder te veel druk kunt oefenen.

Beslisser

Je begint graag snel met oefenen, maar wel het liefst onder gedegen toezicht. Je krijgt graag tips tijdens het oefenen waarmee je verder kunt. Je vindt het prettig om veel samen te kunnen oefenen zodat je het vertrouwen krijgt dat je het kunt.

De test

Nummer de antwoorden op de vragen van 1 tot en met 4, waarbij het antwoord dat het best bij je past 4 punten krijgt en het antwoord dat het slechtst bij je past 1 punt. In de onderste regel tel je de punten op en de leerstijl(en) met de meeste punten past/passen het best bij jou.

Module 1 - Techniek, bediening en controle	BN						EN		
1.1 Controle auto, in- en uitstappen									
1.2 Auto rijklaar maken, starten en afzetten									
1.3 Pedalen									
1.3.1 Hellingproef									
1.4 Schakelen									
1.5 Sturen									
1.6 Kijken algemeen									
1.7 Positie op de weg									
Module 2 - Verkeersdeelname basis	BN						EN		
2.1 Kijken specifiek									
2.2 Stoppen en wegrijden									
2.3 Veilige ruimte									
2.4 Passeren en zijdelings verplaatsen									
2.5 Kruispunten basis									
2.6 Rotondes basis									
2.7 Positie rijstroken									
Module 3 - Bijzondere verrichtingen	BN						EN		
3.1 Recht achteruitrijden									
3.2 Achteruitrijden van een bocht									
3.3 Keren door middel van een halve draai									
3.4 Keren door middel van steken									
3.5 Vooruit in een vak parkeren									
3.6 Achteruit in een vak parkeren									
3.7 Vooruit fileparkeren									
3.8 Achteruit fileparkeren									
Module 4 - Verkeersdeelname complex	BN						EN		
4.1 Snelweg, wegen meerdere rijstroken									
4.2 Complexe Kruispunten									
4.3 Complexe Rotondes									
4.4 Bijzondere omstandigheden en gedrag									

*BN (beginnersniveau) en EN (examenniveau), zie voor uitgebreide uitleg pagina 3

Module
1

12 Techniek, bediening en controle

14 Controle auto, in- en uitstappen / 28 Auto rijklaar maken, starten en afzetten / 34 Pedalen / 42 Schakelen
48 Sturen / 52 Scannen en checken / 62 Positie op de weg

Module
2

66 Verkeersdeelname basis

68 Kijktechniek / 70 Stoppen en wegrijden
74 Veilige ruimte / 80 Passeren en zijdelings verplaatsen
88 Kruispunten basis / 98 Rotondes basis
104 Positie rijstroken

Module
3

108 Bijzondere verrichtingen

110 Recht achteruitrijden / 112 Achteruitrijden van een bocht
114 Keren door middel van een halve draai
116 Keren door middel van steken
120 Parkeren in een vak / 124 Fileparkeren

Module
4

130 Verkeersdeelname complex

132 Snelweg, wegen met meerdere rijstroken
140 Complexe kruispunten / 144 Complexe rotondes
148 Bijzondere omstandigheden en gedrag

Beoordeling

156 Zelfreflecties en beoordelingen

158 Module 1 / 160 Module 2 / 162 Module 3 / 164 Module 4

Module
5

166 Examentraining

168 Veelgestelde vragen / 172 Proefexamens
190 Rijbewijs aanvragen

1 - Techniek, bediening en controle

In deze eerste module ga je oefenen met de technische bediening van de auto en leer je welke controles je moet uitvoeren voordat je met de auto de weg op gaat.

Leerfasen van Maslow

Bij het onder de knie krijgen van het autorijden doorloop je een aantal fasen. Maslow heeft een onderverdeling gemaakt in vier leerfasen. Deze geven goed weer hoe het aanleren van nieuwe handelingen in zijn werk gaat. Deze fasen leggen we uit naar aanleiding van het onderwerp 'wegrijden'.

Onbewust onbekwaam

Je weet dat je wilt gaan autorijden, maar je hebt nog geen idee wat daar allemaal bij komt kijken. Je weet misschien nog dat er drie pedalen zijn maar hebt geen idee waar je moet beginnen als je wilt wegrijden.

Bewust onbekwaam

Op een gegeven moment weet je wat er gedaan moet worden om te kunnen wegrijden. Je hebt de uitleg gehad, weet welke pedalen je moet gebruiken, maar je krijgt het nog niet voor elkaar om zelfstandig weg te rijden.

Bewust bekwaam

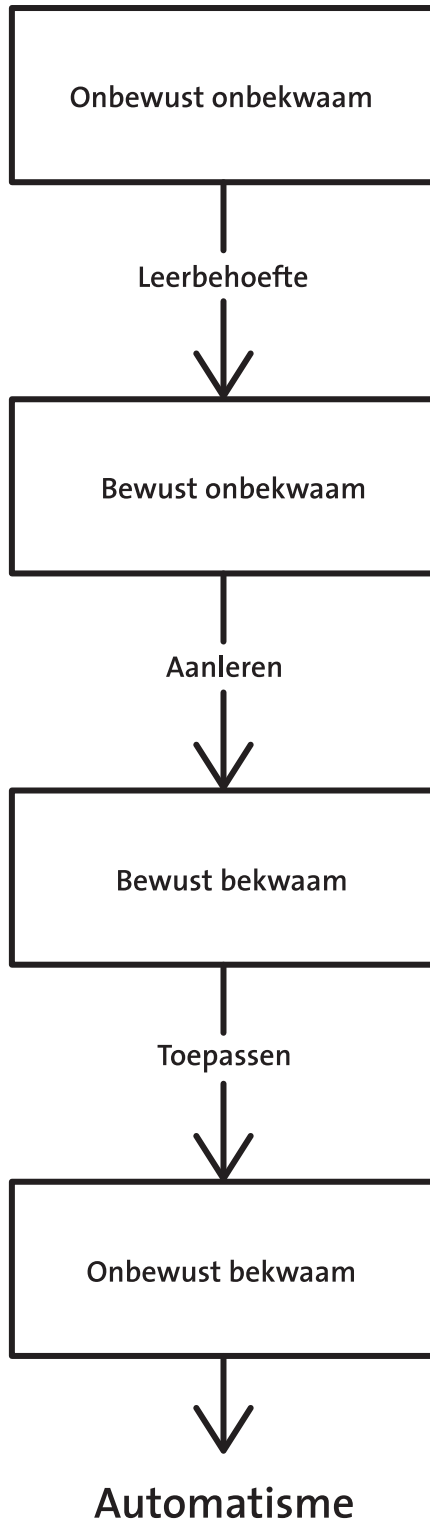
Een aantal lessen later merk je dat het je lukt om zelfstandig weg te rijden, maar je moet er elke keer bij nadenken hoe het moet. Zodra er zaken veranderen en je aandacht naar iets anders wordt getrokken, kun je je te weinig concentreren op het wegrijden en lukt het niet meer goed.

Onbewust bekwaam

In deze fase hoef je niet meer na te denken over hoe je moet wegrijden, het is een automatisme geworden. Je kunt je concentreren op andere dingen tijdens het wegrijden en ook dan lukt het wegrijden.

Het komt erop neer dat het aanleren van nieuwe onderdelen lastiger gaat als je met het vorige onderdeel nog niet in de onbewust bekwame fase bent aanbeland. Neem daarom de tijd om te oefenen!

Succes!



1.1 - Controle auto, in- en uitstappen

Wat moet er precies gecontroleerd worden voor- en nadat je bent ingestapt en waar let je op bij het in- en uitstappen? Welke theorie-regels zijn hier op van toepassing? Daar gaan we in dit eerste hoofdstuk op in.

Voertuigcontrole

De voertuigcontrole bestaat uit twee delen, het deel dat je buiten de auto moet controleren en het deel dat je in de auto moet controleren. Op het moment dat je als bestuurder op de openbare weg begeeft, ben je verantwoordelijk voor de staat van de auto. Ook al is deze auto geleend, gehuurd, of ben je de BOB (Bewust Onbeschonken Bestuurder) in andermans auto. Het is belangrijk dat je zelf de verantwoordelijkheid neemt. Zorg er tevens voor dat je altijd je rijbewijs en het kentekenbewijs van de auto bij je hebt.



Buiten de auto

Zodra je naar de auto toe loopt kun je al meteen een aantal zaken controleren. Vanaf een afstandje kun je relatief makkelijk onder de auto kijken. Let daarbij op eventuele gelekte vloeistoffen (olie, koel- en andere vloeistoffen), glasscherven of andere zaken die hinder kunnen veroorzaken bij het wegrijden. Loop een rondje om de auto, let hierbij op het overige verkeer. Controleer de carrosserie op deuken en krassen, de ramen en spiegels op barsten en de verlichting op schade.



Denk bij deze controle ook aan eventuele ijsvorming of sneeuw op de auto. Dit moet je verwijderen voordat je gaat rijden. Denk hierbij ook aan de verlichting en de kentekenplaten. Hierna bekijk je de banden. Let hierbij op verminderd profiel, te lage

bandenspanning, ontbreken van ventieldopjes of beschadigingen aan band en/of velg. Banden die niet 100% in orde zijn kunnen een groot gevaar opleveren, denk hierbij aan een klapband, of verminderde grip vooral bij slechtere weersomstandigheden.

Naast deze vaste controle voordat je gaat rijden, voer je eens per maand een uitgebreidere controle uit. Hierbij controleer je de bandenspanning met een bandenspanningsmeter (indien nodig bijpompen) en controleer je het profiel van de banden over het gehele loopvlak. Daarnaast controleer je de verlichting op kapotte lampen en controleer je tevens de vloeistoffen onder de motorkap.



Stappenplan controle buiten de auto:



- **Onder** de auto kijken.
- **Rondje om de auto** lopen, carrosserie, ramen, spiegels en verlichting controleren.
- **Banden en velgen** controleren op beschadigingen, zichtbaar lage bandenspanning en missende ventieldopjes.
- Auto indien nodig **sneeuw- en ijsvrij** maken.

In de auto

Enmaal in de auto zijn er nog een aantal zaken die gecontroleerd moeten worden: vooral als je voor het eerst in een andere auto rijdt is het verstandig om na te gaan of je de belangrijkste functies weet te vinden. Hierbij moet je denken aan:

- Bediening ruitenwissers inclusief ruitensproeifunctie.
- Verlichting inclusief alarmverlichting, mistlichten en groot licht.
- Verwarming/aanjager/airco.
- Voorruit- en achterrautverwarming.
- Bediening spiegels.
- Bediening claxon.

Naast deze zaken is het belangrijk om te controleren of alle controlelampjes in het dashboard werken en ook weer uit gaan als je de auto hebt gestart. Ieder dashboardlampje heeft een eigen icoontje, het is belangrijk dat je globaal weet waar deze icoontjes voor staan en wat je moet doen als ze gaan branden. Op de volgende (gekleurde) pagina's is een uitgebreide uitleg te vinden over de controle buiten en in de auto.

Controle rem

Voordat je start kun je ook het rempedaal (middelste pedaal, of linker pedaal bij een automaat) controleren. Trap deze helemaal in en laat deze weer los. Als je het pedaal nu nogmaals intrapt, moet je deze minder ver kunnen intrappen dan de eerste keer. Pas zodra je de auto start, kun je het rempedaal weer verder intrappen. Bouwt de rem geen druk op en kun je daardoor bij de tweede keer intrappen de rem even ver intrappen als de eerste keer? Dan is er iets mis met de remmen.



Stappenplan controle in de auto:



- Weet waar de **belangrijkste functies** zitten (ruitenswisserbediening, verlichting, verwarming, airco, voor- en achterrautverwarming, spiegelbediening).
- Weet wat de **controlelampjes** betekenen en controleer of ze aangaan voor, en uitgaan na het starten.
- Weet wat te doen als er **lampjes** gaan **branden** tijdens het rijden.

Extra - Uitgebreide controle

Op deze gekleurde pagina's gaan we wat dieper in op de controles buiten en in de auto. We beginnen aan de buitenkant van de auto en lopen de belangrijkste onderdelen even langs. Hierna is de binnenkant aan de beurt. Wat we uitleggen is algemeen, iedere auto is anders. Bekijk het instructieboekje van de auto om te zien hoe het in jouw auto zit.

Carrosserie

De basis van de auto is de carrosserie. Alle losse en bewegende onderdelen van de auto worden hieraan bevestigd. De carrosserie kan beschadigd raken door een aanrijding, waardoor de auto een deel van zijn stevigheid kan verliezen. Daarnaast gaat een beschadigde carrosserie sneller roesten en soms sluiten onderdelen zoals deuren minder goed.

Heb je een aanrijding gehad, of is er iemand tegen jouw auto aangereden terwijl hij geparkeerd stond? Neem dan contact op met een schade-expert en laat de schade bekijken. Niet alle schade ontstaat als je zelf in de buurt bent, dus controleer als je auto geparkeerd heeft gestaan altijd even de carrosserie door er een rondje omheen te lopen. Is er flinke schade, dan kan het onverstandig zijn om met de auto verder te rijden.

Glaswerk

Ruiten

Autoruiten kunnen gemakkelijk beschadigd raken door steenslag (een opspattend steentje of ander vuil dat op jouw (voor)ruit terecht komt). Hierdoor kunnen putjes, gaatjes, sterretjes en zelfs flinke scheuren ontstaan. Het repareren van een gaatje of sterretje is een stuk goedkoper dan het repareren van scheuren, in dit geval moet vaak de hele ruit vervangen worden. Zijn de scheuren te erg, dan mag er niet meer met de auto gereden worden.

Controleer de ruiten regelmatig op beschadigingen. Heb je tijdens een rit last gehad van steenslag en is er een gaatje of sterretje ontstaan, dan is het verstandig hier een door de verzekering of ruitenhersteller uitgegeven stickertje op te plakken. Dit voorkomt dat er vocht in komt en daardoor verder beschadigd. Is de schade flink, wacht dan niet te lang en laat de ruit repareren. Veel autoverzekeringen dekken het repareren van sterretjes.

Daarnaast moeten de ruitenwissers regelmatig vervangen worden. Dit moet in ieder geval zodra ze strepen gaan trekken of minder goed wissen. Goed zicht is immers zeer belangrijk!

Spiegels

Ook de spiegels mogen niet beschadigd zijn. Het glas moet heel zijn en ze moeten goed verstelbaar zijn. Maak de spiegels regelmatig schoon.

Verlichting

Bij verlichting kan het voorkomen dat het glas (soms op een niet zichtbare plek) kapot is waardoor er condens achter het glas ophoopt. Dit vermindert de correcte uitstraling van licht. Zie je condensvorming of zelfs beschadigingen in het verlichtingglas, laat dit dan repareren.

Banden

Profieldiepte

De groeven die in het loopvlak van de band zitten, heet het profiel. Dit profiel zorgt voor de afvoer van vuil en water tijdens het rijden. Hoe dieper de groeven, hoe meer water en vuil de band kan verwerken en hoe minder kans je hebt op aquaplaning. Bij aquaplaning loopt de groef vol en blijft het restant van het water tussen het loopvlak en de weg zitten. Hierdoor heeft de band geen contact meer met het wegdek en gaat deze slippen. Aquaplaning kun je herkennen doordat het toerental omhoog schiet (dit heeft te maken met de vermindering van wrijving waardoor de wielen harder gaan draaien). Ook reageert de auto niet meer op stuurbewegingen. Vooral dit laatste is erg gevaarlijk, niet alleen kun je hierdoor uit de bocht vliegen, maar het zorgt er ook voor dat je vaak meer stuurt dan nodig is. Als je dan weer grip krijgt schiet de auto ineens de ingestuurde kant op.



De enige goede reactie op aquaplaning is rustig gas loslaten, koppeling intrappen, NIET remmen en het stuur rechthouden. Wacht zo tot de wielen weer grip krijgen. Belangrijker is echter, om te zorgen dat het profiel de juiste diepte heeft. Voor de wet is dit minimaal 1,6 mm. Zijn je banden verder afgesleten, dan mag je niet meer rijden. Om aquaplaning voor te zijn kun je beter je banden al eerder vervangen. De verhoginkjes in de hoofdgroeven (slijtingsindicatoren) zijn precies 1,6 mm hoog. Zodra deze gaan mee slijten met de rest van het loopvlak, weet je dat de profieldiepte 1,6 mm of minder is. Is één band aan vervanging toe, vervang dan tevens de band aan de andere kant van de as. Dus vervang je bijvoorbeeld linksvoor, dan ook rechtsvoor. Anders kun je een verschil in weggedrag (bijvoorbeeld verschil in grip) krijgen tussen de rechter- en linkerzijde van de auto. Dit kan gevaarlijk zijn.



Bandenspanning

Het is belangrijk dat de banden van een auto altijd goed op spanning zijn. De spanning van de band (hoe hard de band is opgepompt) wordt meestal weergegeven in 'bar', maar soms ook in 'psi' of 'kpa'. Let dus goed op welke spanningseenheid wordt gebruikt! Een goede bandenspanning

zorgt voor minder verbruik, een goed contact met het wegdek (goede grip) en minder slijtage aan de banden. Net als dat je je fietsbanden wel eens moet oppompen, verminderd ook langzaam de spanning in de banden. Is je bandenspanning te laag, dan kan dit zelfs resulteren in slippartijen of een klapband. Een regelmatige controle is daarom nodig. Dit kun je het beste eens per maand doen.



Er zijn losse metertjes voor te koop, maar je kunt hiervoor ook terecht bij de meeste tankstations. Het voordeel hiervan is dat je ze dan ook direct kunt oppompen als ze te zacht zijn. Hoeveel bar de banden moeten zijn, is voornamelijk afhankelijk van het type auto. De meeste auto's hebben een tabelletje met de juiste bandenspanning in het tankklepje of aan de binnenzijde van het portier aan de bestuurderskant. Daarnaast kun je dit terugvinden in het instructieboekje, op internet, of op het bandenspanningsapparaat bij het tankstation. Naast gewone lucht, kunnen banden ook gevuld worden met stikstof. Er wordt gezegd dat de bandenspanning dan minder snel afneemt, echter hier zijn de meningen over verdeeld. Banden met stikstof kun je gewoon bijpompen met lucht.

Bandenmaat	Bar/psi/kPa ⁴			
	1-3 2	>3 3	1-3 2	>3 3
¹ 155/70 R 13	2,3/33/230 ⁴	2,5/36/250	1,8/26/180	2,5/36/250
165/65 R 13	2,1/30/210	2,5/36/250	1,8/26/180	2,5/36/250
165/60 R 14	2,3/33/230	2,5/36/250	1,8/26/180	2,5/36/250

- 1 Bandenspanning is afhankelijk van de bandenmaat.
- 2/3 Weinig lading vraagt een andere spanning dan veel lading.
- 4 Bandenspanning kan weergegeven worden in verschillende eenheden.

Ventieldopje

Het ventieldopje zorgt ervoor dat er geen vuil in het ventiel van de band komt. Dit vuil kan er uiteindelijk voor zorgen dat het ventiel minder goed werkt waardoor de band langzaam leeg zal lopen en minder makkelijk op te pompen is. Controleer dus of alle banden een ventieldopje hebben.

Ventieldopjes zijn meestal zwart of groen. Bij zwarte ventieldopjes zit er gewone lucht in de band, bij groene ventieldopjes zit (of zat) er stikstof in de band.

Beschadigingen

Een autoband bestaat uit een stevig binnenwerk (vlechtwerk van stalen en/of nylonraden omgeven door canvas) met daaromheen een flinke laag rubber. Hierin is op het loopvlak een profiel aangebracht. Buiten dat het profiel te ondiep kan worden door normaal gebruik van de band, kan de band ook beschadigd raken door bijvoorbeeld stoepranden, of doordat hij uitdroogt. Vooral als er weinig met de auto gereden wordt kan het profiel nog prima zijn maar de band zelf te oud, waardoor er droogtescheurtjes in de band ontstaan. Dit komt ook vaak voor bij reservewielen en wielen van (weinig gebruikte) aanhangers en caravans. Dit heeft direct effect op de stevigheid van de band. Een band met droogtescheurtjes moet direct vervangen worden.

Zitten er scheuren in de band doordat je tegen iets aan bent gereden, let dan goed op hoe diep en groot de scheur is. Zie je het canvas, dan is vervanging direct noodzakelijk. Is de scheur niet te groot en maar ondiep (alleen in het rubber) dan heeft de band zijn stevigheid nog. Bij twijfel altijd laten nakijken door de garage of bandspecialist. Zie je bulten op de band, dan betekent dit dat het binnenwerk beschadigd is. Dit geeft een zeer groot risico op een klapband. Een band met een bult moet je daarom direct vervangen. Voor banden geldt altijd: vertrouw je het niet, vervang de band.

Verlichting



Stadslight

Het stadslight bestaat uit twee weinig licht uitstralende witte lampen aan de voorzijde en twee normale rode lichten aan de achterzijde. Waar de lampen aan de achterzijde dezelfde zijn als bij het gebruik van dimlicht, kun je stadslight aan de voorzijde absoluut niet vergelijken met dimlicht. Deze verlichting wordt wel gebruikt tijdens het parkeren als parkeerverlichting, maar tijdens het rijden bij dag of nacht is het niet aan te raden deze verlichting als enige verlichting te voeren. Overdag maakt dit de auto amper beter zichtbaar en voor 's nachts is het licht niet fel genoeg.

Dagrijverlichting

De moderne auto's zijn uitgevoerd met dagrijverlichting. Deze verlichting bestaat uit twee redelijk felle witte (led-)lampen aan de voorzijde. Deze verlichting brandt op het moment dat de andere verlichting (stadslight en dimlicht) uitgeschakeld is. Het grootste nadeel van deze verlichting is dat de verlichting bij sommige auto's aan de achterzijde op dat moment uitgeschakeld is. Omdat je het gevoel hebt dat je wel verlichting voert, ook al voer je geen stads- of dimlicht, kan dat ervoor zorgen dat je langer wacht met het voeren van dimlicht. In de schemer en bij slechte weersomstandigheden ben je dan aan de achterzijde slecht zichtbaar door het ontbreken van verlichting.



Dimlicht

Ondanks dat het niet verplicht is in Nederland om overdag bij goed zicht dimlicht te voeren, is het wel het advies. Dimlicht bestaat uit minimaal twee goed licht uitstralende maar niet verblindende witte (of gele) lampen aan de voorzijde en minimaal twee goed licht uitstralende rode lampen aan de achterzijde (dezelfde als bij stadslicht).



Groot licht

Groot licht is een rechtvooruitstralend wit licht aan de voorzijde. Omdat dit licht niet naar beneden gericht is, verblindt het eventueel tegemoetkomend of voor je rijdend verkeer. Daarom mag dit licht nooit gevoerd worden als je iemand tegemoet rijdt of als er een bestuurder voor je rijdt. Dit licht gebruik je alleen in het donker op wegen met weinig tot geen straatverlichting, of voor het afwenden van gevaar.

Bij dit laatste kun je bijvoorbeeld denken aan het waarschuwen van tegemoetkomend verkeer dat zonder verlichting rijdt bij slecht zicht, of jou verblindt met zijn groot licht. Het op deze wijze waarschuwen voor een politiecontrole wordt gezien als onnodig gebruik van groot licht en is strafbaar. Gebruik groot licht hiernaast ook nooit bij verminderd zicht door zware regenval, sneeuw of mist. De druppeltjes en vlokjes hiervan weerkaatsen het felle licht terug waardoor je verblind kunt worden door je eigen groot lichtbundel.



Mistlicht voor

Mistlicht voor bestaat uit twee vlak voor het voertuig schijnende witte lampen, vaak onderin de bumper. Deze mogen gevoerd worden bij slecht zicht door mist, regen of sneeuwval. In de praktijk betekent dit bij een zicht van minder dan 200m. Mocht je bij zeer dichte mist last hebben van verblinding door het dimlicht, dan ben je niet verplicht om naast het mistlicht aan de voorzijde ook dimlicht te voeren. Niet alle voertuigen beschikken over mistlicht aan de voorzijde.



Mistlicht achter

Mistlicht achter bestaat uit één of twee felle rood licht uitstralende lampen aan de achterzijde. Deze mogen alleen gevoerd worden bij zeer slecht zicht door mist of sneeuwval (dus niet bij regen!). In de praktijk betekent dit bij een zicht van minder dan 50m. Heb je meer zicht dan is het gebruik verboden omdat deze verlichting verblindend kan werken en daarnaast verwarring kan geven omdat de lichten qua felheid lijken op remlichten. In dit kader wordt er ook geadviseerd om bij aanwezigheid van twee mistlichten aan de achterzijde, de rechter te verwijderen zodat er alleen een mistlicht linksachter zichtbaar is.

Controle verlichting

De verlichting van een voertuig moet te allen tijde goed werken. Dit betekent dat je deze regelmatig moet controleren. Dit is het makkelijkst met twee personen, één in en één buiten de auto, maar het lukt ook alleen. Zelfs je remlichten kun je in je eentje controleren, door het voertuig met de achterzijde richting een spiegelend vlak te parkeren (winkelruit, gladde lichte muur, etc.) en dan via de achterrauit de reflectie te controleren bij het intrappen van de rem. Steeds meer voertuigen beschikken over een waarschuwingslampje in het dashboard om door te geven dat er iets niet klopt aan de verlichting. Zorg er voor dat je altijd reservelampjes bij je hebt zodat je ze indien nodig ter plaatse kunt vervangen.

Vloeistoffen

Om de vloeistoffen van de auto te controleren moet je onder de motorkap zijn. Voordat je deze kunt openen moet hij eerst ontgrendeld worden. Afhankelijk van de auto moet dit van binnenuit gebeuren via een hendel links naast de bestuurdersstoel (bijvoorbeeld onder het dashboard of voor het portier) of via de ontgrendeling achter het embleem aan de voorzijde (vaak met de sleutel). Eenmaal ontgrendeld vind je bij het vastpakken van de motorkap meestal boven het embleem een hendeltje om de kap verder te ontgrendelen en helemaal te kunnen openen. Zet de motorkap vervolgens op de standaard als hij niet uit zichzelf open blijft staan.



Motorolie

Om de motorolie te controleren moet de motor minimaal 15 minuten uit hebben gestaan om te zorgen dat alle olie weer in de carterpan (opvangbak) is gezakt. Je hebt hiervoor de oliepeilstok nodig. Deze is te herkennen aan een ring of T-vormig stuk (meestal geel of oranje) die, als je deze omhoog trekt, vast zit aan een lange dunne staaf. Deze trek je volledig uit de behuizing en maak je schoon met een doekje. Stop de peilstok hierna weer volledig terug in de behuizing om hem daarna weer rustig volledig te verwijderen. Helemaal onderaan de stok zitten twee markeringen. De bovengrens van de olie moet tussen deze twee markeringen zitten. Bij een te laag peil moet de olie bijgevuld worden via de vulopening (afgesloten met een meestal zwarte dop).

Let wel op dat het oliepeil bij een warme motor vaak te laag zal zijn! Deze wordt hoger naarmate de motor langer uit staat en afkoelt. Een te hoog oliepeil is ook niet goed, de motor kan dan olie gaan lekken en dit kan zelfs brand veroorzaken onder de motorkap. Bijvullen moet dus zorgvuldig gebeuren, gooi er nooit in één keer veel in maar peil de olie tussendoor (nadat je weer even gewacht hebt zodat de olie kan zakken).



Koelvloeistof

De koelvloeistof kun je zelf controleren door te kijken of het vloeistofniveau nog tussen de aangegeven min- en max-streepjes zit. Is het vloeistofniveau te laag, vul deze dan bij met koelvloeistof.



Ruitensproeiervloeistof

Bij de meeste auto's is het tankje van de ruitensproeiervloeistof achter de bumper weggewerkt, hierdoor is het vloeistofniveau slecht te controleren. Je weet daarom pas dat de vloeistof op is als er geen vloeistof meer uit de sproeier komt. Het is te adviseren altijd ruitensproeiervloeistof bij je te hebben zodat je deze in dat geval direct kunt bijvullen. In de winter is het belangrijk speciale wintervloeistof te gebruiken in verband met het risico op bevriezing van zomervloeistof (deze bevat meestal geen anti-vries). Rijden terwijl je ruitensproeiervloeistof op is, is gevaarlijk en strafbaar omdat je eventueel belemmerd zicht door een vieze ruit niet direct kunt oplossen.



Remvloeistof

Remvloeistof kun je wel zelf controleren door te kijken of het vloeistofniveau nog tussen de aangegeven min- en max-streepjes zit. Het zelf bijvullen van remvloeistof is echter niet aan te raden. Een eventuele foutieve handeling heeft immers direct effect op de veiligheid. Neem bij een te laag remvloeistofniveau daarom altijd contact op met de garage.



Accu

Tegenwoordig valt er aan de accu niet zoveel meer te controleren. Bij oudere accu's kon het vloeistofniveau gecontroleerd worden maar tegenwoordig zijn steeds meer accu's ondoorzichtig. Dat de accu slechter gaat werken merk je vaak doordat het voertuig slechter wil starten. Dit kan met name opspelen bij lagere temperaturen en na een langere periode van stilstand. Is de accu leeg, dan kun je zelf nog proberen met behulp van een andere auto en startkabels de auto te starten. Is dit gelukt, geef de accu dan tijd om bij te laden door de motor minimaal een half uur te laten draaien. Merk je dat de startproblemen hierna niet opgelost zijn, dan kan het zijn dat de accu aan vervanging toe is.

In de auto

Binnen in de auto vind je een verscheidenheid aan knopjes, pookjes en icoontjes. Het is belangrijk dat je weet waar deze zaken voor dienen, wat ze betekenen en waar je ze kunt vinden. Omdat dit erg kan verschillen per merk en type auto, is het ondoenlijk om ze in dit boek stuk voor stuk te behandelen. We zullen wel in gaan op de algemene functies en icoontjes om je een beetje wegwijs te maken. De merk en type specifieke uitleg krijg je van je instructeur.

Tellers en lampjes

In en op het dashboard vind je onder andere de tellers en klokken, waaronder de toerenteller, snelheidsmeter, kilometerteller, temperatuurmeter en de brandstofniveaumeter. Sommigen kunnen ontbreken in bepaalde auto's, andere auto's hebben er juist nog meer. Iedere auto moet op zijn minst voorzien zijn van een goed werkende snelheidsmeter. Rondom of in deze meters vind je de controlelampjes. Deze gaan branden zodra de auto op contact gezet wordt en doven (als het goed is) weer zodra de motor gestart is.

Afhankelijk van het gebruik van bepaalde functies kunnen er weer lampjes gaan branden voor en tijdens het rijden, denk hierbij aan het verklikkerlampje van het groot licht of het mistlicht. Bij het behandelen van de controle buiten de auto zijn er al meerdere controlelampjes voorbij gekomen. Bekijk eens samen met je instructeur welke lampjes er nog meer in het dashboard zitten en wat deze betekenen. Er zijn rode en oranje lampjes. Deze kleuren kun je vergelijken met een verkeerslicht, oranje betekent stoppen, echter als dit niet veilig is, kun je beter doorrijden. Wel is het hierbij noodzakelijk om, zodra je bent gestopt, te controleren waarom het lampje brandt. Kijk in het instructieboekje of neem contact op met de garage.

Een rood lampje betekent net als een rood verkeerslicht altijd stoppen. Desnoods op de vluchtstrook van de snelweg. Er is een acuut probleem wat snel opgelost dient te worden.



voorraut
verwarming



achterraut
verwarming

Knoppen en pookjes

Ieder dashboard bevat daarnaast verschillende knoppen om de radio, aanjager (blower) en andere functies te bedienen. Ga met je instructeur na of je weet welke knoppen waarvoor dienen. Waar zit bijvoorbeeld de knop om de alarmverlichting in werking te stellen? Deze hoor je tijdens het rijden blindelings te kunnen vinden. Hoe krijg je de voorruit en achterraut ontwasemd? Let hierbij op het verschil in icoon tussen de voorruit en de achterraut.

Hoe krijg je de temperatuur vermeld? Hoe zorg je dat de airco aan- of juist uitgaat en hoe krijg je de aanjager harder of zachter? De meeste sturen hebben aan weerszijden één pook zitten. De linker bevat de richtingaanwijzer en het groot licht, de rechter meestal de ruitenwissers. Probeer de bediening hiervan uit (ruit eerst sproeien als deze droog is, een droge ruit wassen is slecht voor de ruitenwissers) zodat je weet wat je moet doen als het ineens hard gaat regenen of als de ruit vies is. Heeft de auto spiegelverwarming? Hoe gaat die aan? Je kunt vast nog wel meer dingen vinden in het dashboard. Vraag er gerust naar als je niet weet waar ze voor dienen.

In- en uitstappen

Instappen

Nadat je de check buiten de auto hebt gedaan, is het tijd om in te stappen. Hierbij is het belangrijk dat je het overige verkeer (dit zijn óók voetgangers!) niet mag hinderen. Dat betekent dat je goed moet opletten waar het andere verkeer zich bevindt. Loop daarom tegen het verkeer in naar het portier toe. Zodra dit veilig kan, open je het portier en stap je vlot in. Sluit hierna het portier direct weer. Ga hierna pas de controle in de auto doen.

Uitstappen

Voor uitstappen geldt hetzelfde als voor instappen, het dient vlot, veilig en zonder hinder voor het overige verkeer te gebeuren. Zorg ervoor dat je vóór het openen van het portier, zeker weet dat er geen verkeer in gevaar gebracht wordt. Dit betekent dat je in de binnenspiegel, buitenspiegel en over je schouder kijkt of de weg vrij is alvorens het portier te openen. Pak de hendel van het linker portier vast met je rechterhand en gebruik je linkerhand voor de vaste handgreep. Op deze manier kun je het portier tegenhouden bij windvlagen of snel weer dichttrekken als je onverhoopt iets over het hoofd hebt gezien. Stap vlot uit en sluit het portier direct weer. Loop tegen de richting van het verkeer in van de auto weg, zodat je eventueel naderend verkeer kunt zien aankomen.



Stappenplan in- en uitstappen:



- Goed **kijken**.
- Voor instappen **tegen verkeer in** lopen (beter zicht).
- Vlot en **zonder hinder** in- of uitstappen.
- Portier weer **zo snel mogelijk sluiten** na in- of uitstappen.
- Na uitstappen **tegen verkeer in** lopen (beter zicht).

De theorie

Bij dit hoofdstuk horen de volgende theorieonderdelen:

Wetgeving

- Wees je bewust van welke rijbewijzen er bestaan en welke je nodig hebt voor het voertuig waarmee je onderweg bent. In het geval van de auto zal dat rijbewijs B zijn.
- Op een rijbewijs kunnen beperkingen aangegeven staan. Het is verplicht je aan deze beperkingen te houden. Dit kan bijvoorbeeld zijn dat het verplicht is een bril te dragen, dat je alleen in een auto met automatische transmissie (ook wel automaat genoemd) of andere aangepaste auto mag rijden, etc.
- Weet welke auto/aanhanger combinatie je wel en niet mag besturen met rijbewijs B.
- Weet de verschillen tussen het beginnersrijbewijs en het gewone rijbewijs.
- Iedere eigenaar van een motorrijtuig is wettelijk verplicht minimaal een WA-verzekering voor dit voertuig te hebben.
- Ieder voertuig moet te allen tijde voldoen aan een aantal permanente (technische) eisen. Weet welke eisen dit zijn.
- Wees op de hoogte van de geldende regels omtrent de APK.

Voertuigkennis

- Weet welke vloeistoffen je regelmatig moet controleren en wat je wel en niet zelf kunt bijvullen.
- Weet wat de verschillende icoontjes en kleuren van de controlelampjes betekenen.
- Wees je bewust van de gevaren die kunnen ontstaan als het voertuig niet aan de eisen voldoet.
- Weet aan welke eisen het voertuig en de lading moet voldoen als je lading wilt vervoeren.
- Wees op de hoogte van de minimale eisen waaraan een eventuele aanhanger moet voldoen.
- Weet aan welke eisen je moet voldoen om een voertuig te mogen slepen.

Zelfreflectie en beoordeling

Beantwoord de onderstaande vragen zoals je zélf vindt dat het gaat. Laat je instructeur daarna de beoordeling invullen en bespreek de verschillen.

Zelfreflectie leerling

Ik weet wat ik moet controleren voordat ik instap.



Ik weet waar de belangrijkste knopjes en pookjes zitten.



Ik weet wat de icoontjes in het dashboard betekenen.



Ik stap altijd veilig en zonder hinder te veroorzaken in en uit de auto.



Beoordeling instructeur

Je weet wat je moet controleren voordat je instapt.



Je weet waar de belangrijkste knopjes en pookjes zitten.



Je weet wat de icoontjes in het dashboard betekenen.



Je stapt altijd veilig en zonder hinder te veroorzaken in en uit de auto.



1.2 - Auto rijklaar maken, starten en afzetten

Heb je de voertuigcontrole gedaan en ben je veilig ingestapt, dan is het tijd om de auto rijklaar te maken en vervolgens te starten. In dit hoofdstuk behandelen we de zit- en stuurhouding, het afstellen van de spiegels en het starten en weer afzetten van de motor.

Zit- en stuurhouding

Behalve dat een goede zithouding comfortabel is, is het ook voor de veiligheid zeer belangrijk. Alleen als je goed zit kun je alles overzien en snel reageren op onverwachte situaties. Daarnaast zijn passieve veiligheidssystemen zoals airbags en gordels alleen nuttig als je zithouding goed is.

Zitting

Ga zo ver mogelijk achterin de stoel zitten. Je onderrug moet aansluiten op de rugleuning en de onderzijde van je bovenbenen moet ontspannen op de zitting rusten. In veel auto's kun je de zitting ook in hoogte verstellen en/of kantelen. Controleer of de auto op de handrem (parkeerrem) staat en trap het koppelingspedaal in met je linkervoet. Zorg ervoor dat je knie licht gebogen is bij het volledig intrappen van het koppelingspedaal. Is dit niet het geval, schuif de stoel dan naar voren of naar achteren.

Daarnaast is het belangrijk dat je goed zicht rondom hebt. Om dit te bereiken kun je in de meeste moderne auto's de stoel in hoogte verstellen.

Rugleuning en stuur

Pak met beide handen het stuurwiel aan de bovenzijde vast. Als het goed is blijven je schouders hierbij tegen de rugleuning rusten en zijn je ellebogen bijna gestrekt. Is dit niet zo, dan kun je, afhankelijk van de auto, de rugleuning en/of het stuurwiel naar voren of achteren verstellen. Laat je handen hierna zakken en pak het stuurwiel op 'kwart voor drie' vast, met je duimen op het stuurwiel in plaats van eromheen. Je handen zijn nu ongeveer op dezelfde hoogte als je schouders. Wijk dit teveel af, verstel dan het stuurwiel (indien mogelijk) omhoog of omlaag. Zorg ervoor dat je goed zicht houdt op de klokken in het dashboard en dat je knieën voldoende ruimte houden.



INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

2 - Verkeersdeelname basis

Na de technische basis gaan we nu verder in op het samenspel tussen de verschillende verkeersdeelnemers en hoe je moet handelen in bepaalde verkeerssituaties zodat het zo veilig mogelijk blijft.

Gatenkaasmodel

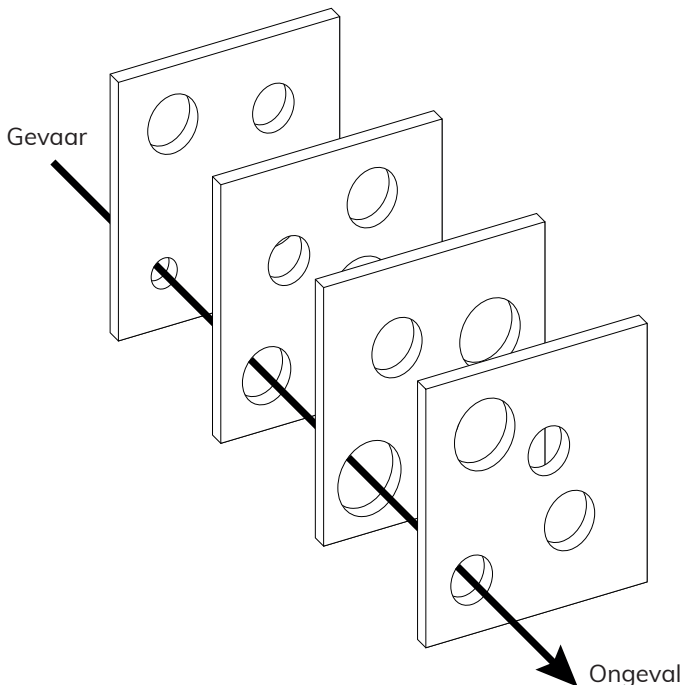
Sommige aan te leren handelingen voelen misschien als overbodig of overdreven. Door middel van het gatenkaasmodel leggen we je uit waarom de handelingen juist NIET overbodig zijn en wel degelijk bijdragen aan de veiligheid, ook al voelt dat soms anders.

Niveaus van 'falen'

Bij de meeste ongevallen komen er verschillende negatieve omstandigheden (niveaus van falen) bij elkaar, die uiteindelijk leiden tot een ongeval. Vaak is het zo, dat als er maar één van die omstandigheden anders was geweest, het ongeval minder ernstig was geweest of zelfs helemaal niet was ontstaan. Als je deze niveaus van falen ziet als plakken kaas tussen potentieel gevaar en een ongeval, dan zijn de gaten de 'fouten'. Komt er een situatie waarbij de gaten achter elkaar liggen, dan is een ongeval onvermijdelijk.

Deze kaasplakken (niveaus van falen) staan binnen het autorijden bijvoorbeeld voor:

- Staat van de auto
- Omstandigheden zoals weer, verkeers- en wegsituatie
- Gedrag van de bestuurder



Altijd gaten

Iedere plak kaas heeft gaten, niet alles is te voorkomen. Zo kun je de auto nog zo goed voor elkaar hebben, je blijft raamstijlen houden waar iemand achter kan 'wegvallen' (blinde hoek). Ben je hier niet van bewust en kijk je hierdoor onvoldoende, dan kan dit verstrekkende gevolgen hebben. Zeker als er zich door de verkeerssituatie precies iemand op dat punt bevindt. Je hebt dan een gat in de eerste plak (raamstijl geeft blinde hoek), die precies gelijk valt met een gat in de tweede plak (er bevindt zich iemand in deze blinde hoek), alleen de laatste plak (jouw gedrag) kan het ongeval nu nog tegenhouden (bewust zijn van deze blinde hoek en dus gedrag hierop aanpassen => bewust blinde hoek controleren).

Nog een voorbeeld van aanwezige gaten zijn slechte weersomstandigheden (tweede plak). Zijn daarnaast je banden in slechtere staat (bijvoorbeeld nog maar 2mm profiel) dan zijn de gaten in de eerste plak ook groter. Dit vergt een extra aanpassing van je gedrag (snelheid verlagen, defensief rijden, etc.) om de gaten in de laatste plak te verkleinen en zo problemen zo goed mogelijk te voorkomen.

Dit zijn slechts twee voorbeelden. Maar er zijn talloze voorbeelden te bedenken.

Check, check, dubbelcheck

Kortom, een veilige bestuurder is iemand die niets aan het toeval overlaat.

Deelnemen aan het verkeer is geen loterij. Niet gokken, maar kijken en zeker weten.

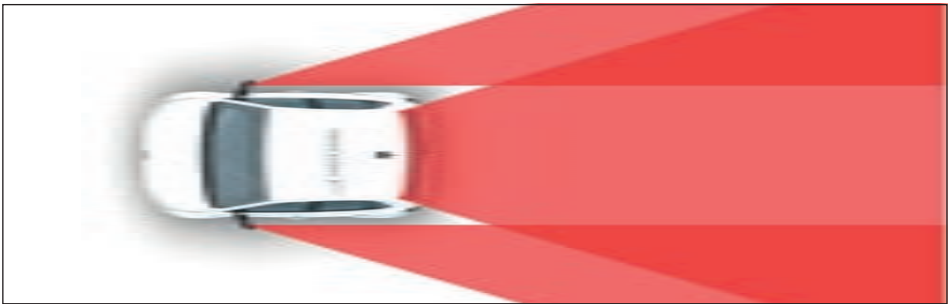
CHECK, CHECK
DUBBELCHECK

2.1 - Kijktechniek

In de vorige module zijn we begonnen met het onderdeel kijken. Je hebt geleerd zoveel mogelijk waar te nemen van dat wat er zich om je heen afspeelt. In dit hoofdstuk gaan we verder in op het kijken. Je zult zien dat we voor veel situaties dezelfde kijktechniek gaan gebruiken. Deze kijktechniek wordt in dit hoofdstuk uitgelegd.

Kijkvolgorde

We gaan deze kijktechniek vooral gebruiken als we zélf veranderen van positie. Bijvoorbeeld voordat we om een obstakel heen sturen, of aan de kant gaan voor een tegenligger. Om zeker te weten dat je tijdens deze verandering van positie niet iemand anders in gevaar brengt, kijk je in de binnenspiegel, voor je, in de buitenspiegel en naast het voertuig. Leer jezelf aan om deze kijktechniek altijd te gebruiken bij elke verandering van positie.



Binnenspiegel

Voordat je van positie verandert moet je weten wat er achter je zit. Alles wat achter je zit kan immers van plan zijn je voorbij te komen, ongeacht of dit mag of niet.

Voor je

De situatie voor je moet je zoveel mogelijk in de gaten blijven houden. Tussen het kijken in je spiegels door, kijk je daarom even naar voren om te zien of daar nog wat veranderd is.

Buitenspiegels

In de binnenspiegel zie je alleen maar dingen die zich recht achter je afspelen. Weggebruikers die schuin achter je zitten, zie je hierin niet. Hiervoor gebruik je je buitenspiegels. Ga je opschuiven naar rechts, kijk dan in je rechterbuitenspiegel. Ga je opschuiven naar links, kijk dan in je linkerbuitenspiegel.

Naast het voertuig

Al eerder hebben we je erop gewezen dat je met alleen de spiegels, niet voldoende kunt zien van wat er zich om je heen afspeelt. Links en rechts naast de auto bevindt zich een flinke dode hoek. Kijk daarom als laatste ook nog links of rechts naast je, afhankelijk van waar je je naartoe wilt verplaatsen.

Stappenplan kijktechniek



Bij verplaatsen naar links:

- Binnenspiegel
- Voor je
- Linkerbuitenspiegel
- Links naast je

Bij verplaatsing naar rechts:

- Binnenspiegel
- Voor je
- Rechterbuitenspiegel
- Rechts naast je

Richtingaanwijzergebruik

In veel situaties is het na het voorbereidende kijkwerk verstandig om met je richtingaanwijzer aan te geven wat je van plan bent. Dit doe je vóórdat je gaat vertragen of opschuiven, om eventueel achteropkomend verkeer daarop voor te bereiden. In de komende hoofdstukken zal er verder ingegaan worden op het richtingaanwijzergebruik in de verschillende situaties.

Zelfreflectie en beoordeling

Beantwoord de onderstaande vragen zoals je zélf vindt dat het gaat. Laat je instructeur daarna de beoordeling invullen en bespreek de verschillen.

Zelfreflectie leerling

Ik kijk op tijd of ik veilig kan veranderen van positie.



Ik ben consequent in mijn kijkgedrag.



Ik heb goed door wat ik moet controleren.



Beoordeling instructeur

Je kijkt op tijd of je veilig kunt veranderen van positie.



Je bent consequent in jouw kijkgedrag.



Je hebt goed door wat je moet controleren.



2.2 - Stoppen en wegrijden

Zodra je deelneemt aan het verkeer zul je ook regelmatig moeten stoppen en weer wegrijden. De technische kant is behandeld in de hoofdstukken 1.3 en 1.4. Onvrijwillige stops in het verkeer zijn bijvoorbeeld het stoppen bij rode verkeerslichten, kruispunten waarbij je voorrang moet verlenen of in situaties waarbij je andere weggebruikers voor moet laten gaan.

Bij vrijwillige stops in het verkeer met je denken aan het stilstaan om iets te laden of lossen of iemand te laten in- of uitstappen, maar ook het parkeren langs de kant van de weg als je op je bestemming bent aangekomen. Waar moet je op letten als je een plek uitzoekt om te gaan stilstaan of parkeren? Hoe ga je op een veilige manier langs de kant van de weg stilstaan? Waar moet je op letten als je na een stop weer gaat wegrijden? Hierover gaat dit hoofdstuk.

Beste plek kiezen

Zodra je weet dat je ergens moet gaan stoppen, is het belangrijk dat je een goede plek zoekt om de auto stil te zetten. Wees je bewust van wat je precies gaat doen, stilstaan of parkeren. Voor beide gelden andere regels. Voor het kiezen van een plek houd je rekening met een tweetal zaken:

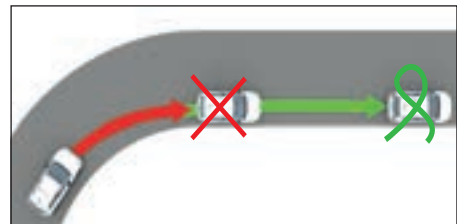
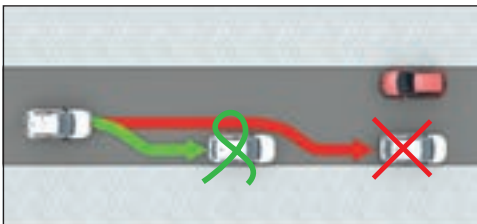
Kan en mag je er parkeren/stilstaan?

Lang niet overal mag je parkeren en op sommige plekken mag je niet eens stilstaan. Dit kun je zien aan de borden, markeringen op het wegdek, gele stoepbanden, etc. Daarnaast is het verstandig om te kijken of je wel kunt staan op de plek die je hebt bedacht. Kun je er veilig uitstappen? Past de auto er wel? Kom je er weer makkelijk weg?



Veroorzaak je geen hinder of gevaar tijdens het parkeren/stilstaan?

Ga bij jezelf na of je, als je de auto parkeert op de plek die je hebt gekozen, geen hinder veroorzaakt. Bijvoorbeeld omdat er niemand meer langs kan rijden, of omdat je een ander geparkeerd voertuig blokkeert. Maar ook stilstaan of parkeren vlak voor of na een onoverzichtelijke bocht is niet verstandig.



INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

3 - Bijzondere verrichtingen

Tijdens het autorijden zul je regelmatig bijzondere verrichtingen moeten gaan uitvoeren. Denk aan het parkeren bij de supermarkt of keren als je verkeerd gereden bent. Tijdens je tussentijdse toets en/of je examen zul je moeten aantonen dat je zonder teveel (onnodige) hinder de bijzondere verrichtingen kunt uitvoeren. De examinator geeft daarbij aan welke bijzondere verrichting hij of zij graag wil zien en in welke straat of op welke parkeerplaats je deze moet uitvoeren. Op welke plek je deze precies uitvoert, is aan jou. Belangrijkste is dat het veilig en met zo min mogelijk hinder gebeurt.

Hoeveel bijzondere verrichtingen?

Tijdens je tussentijdse toets en/of je examen heeft de examinator de keuze uit meerdere bijzondere verrichtingen. Twee daarvan zul je sowieso moeten uitvoeren:

- In- en uitstappen
- Voorbereidings- en controlehandelingen



Daarnaast kiest de examinator twee oefeningen uit de volgende verrichtingen:

- In een rechte lijn achteruitrijden
- Achteruitrijden van een bocht
- Parkeren in een haaks of schuin vak
- Fileparkeren
- Omkeren door te steken
- Omkeren door een halve draai
- Hellingproef

Bij alle bijzondere verrichtingen geldt: je moet ze uitvoeren in de straat of op de parkeerplaats waar het wordt gevraagd door de examinator. Afhankelijk van de situatie kies je de plek die zo veilig mogelijk is en zo min mogelijk hinder veroorzaakt. Begrijp wel dat enige hinder niet altijd te voorkomen is.

Het kijkgedrag is erg belangrijk. Zorg dat je op tijd stopt als er wat aankomt en schat in wat de ander gaat doen. Kan deze er niet langs dan maak je de verrichting vlot af. Oogcontact met andere bestuurders is in dit geval belangrijk. Bij het uitvoeren van iedere bijzondere verrichting ben je verplicht om, indien mogelijk, het overige verkeer voor te laten gaan.

Een aantal bijzondere verrichtingen zoals in- en uitstappen, de voorbereidings- en controlehandelingen en de hellingproef, zijn in eerdere modules al voldoende behandeld. In deze module gaan we in op het recht achteruitrijden, het achteruitrijden van een bocht, de parkeeropdrachten en de omkeeropdrachten.



Valkuilen

De belangrijkste valkuilen bij de bijzondere verrichtingen zijn:

- Het kiezen van de verkeerde plek, waardoor je niet goed uitkomt en/of meer hinder veroorzaakt.
- Het verkeerd inschatten van de ruimte die je nodig hebt om de verrichting uit te voeren, waardoor je nog een keer heen en weer moet steken.
- Te weinig kijken rondom voor en tijdens het uitvoeren, waardoor er hinder kan ontstaan bij andere weggebruikers, of in het ergste geval, een aanrijding kan ontstaan.
- Te snel of juist te langzaam rijden of sturen waardoor je richtpunten niet meer kloppen en je verkeerd uitkomt.

3.1 - Recht achteruitrijden

Bij het recht achteruitrijden gebruik je een rustige straat zonder zijstraten en obstakels.

Uitvoering

Zoek een plek langs de kant van de rijbaan waar je zonder hinder een stuk recht achteruit kunt rijden. Een weg met een stoep is meestal het makkelijkst. Stop zoals geleerd (hoofdstuk 2.2) aan de rechterzijde van de rijbaan. Zorg dat je ruimte hebt tussen jouw voertuig en de stoeprand om eventueel tijdens het rijden te kunnen corrigeren. Vervolgens schakel je in de achteruitversnelling en controleer je of je kunt gaan rijden. Hinder je niemand dan rijd je rustig op de koppeling achteruit (blijf tussendoor letten op het overige verkeer).

Rijd niet te snel. Merk je dat je te weinig tijd over hebt om rond te blijven kijken, trap dan het koppelingspedaal verder in zodat je snelheid vermindert.

Controleer in de rechterbuitenspiegel regelmatig de afstand tussen jouw voertuig en de stoeprand en corrigeer waar nodig. Dit doe je door naar de stoep toe te sturen als de afstand te groot wordt en van de stoep weg te sturen als de afstand te klein wordt. Stuur altijd maar een heel klein beetje, dit voorkomt dat je continu moet corrigeren. Rijd nooit verder achteruit als je tegen de stoep aan rijdt.

Moet je tot een opgegeven punt achteruitrijden (zoals een boom of een paaltje), controleer dan je afstand tot dit punt door rechtstreeks door de achterrauit te kijken. Stop recht naast de stoep zodra je ver genoeg bent gereden.

Schakel in de eerste versnelling, controleer alle richtingen en rijd op de juiste manier weg zodra dit kan (hoofdstuk 2.2). Gebruik hierbij je richtingaanwijzer.

Stappenplan recht achteruitrijden:



- Kies een rustige straat zonder zijstraten.
- **Stop** naast het trottoir. Houd wat **ruimte** tussen het voertuig en de **trottoirband**.
- Zet de auto in de **achteruitversnelling** en **kijk** goed om je heen.
- Zodra dit kan, rol je rustig **achteruit op de koppeling**.
- Blijf om je heen **kijken**.
- Controleer in je **rechterbuitenspiegel** regelmatig de afstand tot de stoeprand en **corrigeer** indien nodig
- **Stop** recht naast de stoep als je **ver genoeg** achteruit bent gereden
- Zet de auto in de **eerste versnelling** en **kijk** goed om je heen.
- **Rijd weg** zodra dit veilig kan. Gebruik hierbij je **richtingaanwijzer**.

Zelfreflectie en beoordeling

Beantwoord de onderstaande vragen zoals je zélf vindt dat het gaat. Laat je instructeur daarna de beoordeling invullen en bespreek de verschillen.

Zelfreflectie leerling

Ik kies een goede plek voor deze opdracht.



Ik pas mijn snelheid op tijd aan de situatie aan.



Ik communiceer op tijd richting het overige verkeer.



Ik voer de opdracht vloeiend en rustig uit en kijk goed.



Beoordeling instructeur

Je kiest een goede plek voor deze opdracht.



Je past je snelheid op tijd aan de situatie aan.



Je communiceert op tijd richting het overige verkeer.



Je voert de opdracht vloeiend en rustig uit en kijkt goed.



3.2 - Achteruitrijden van een bocht

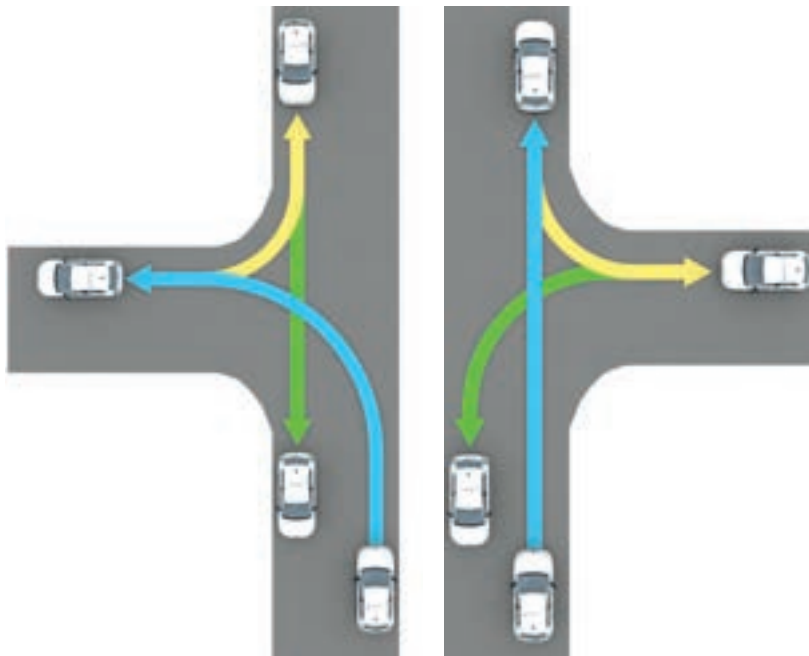
Bij het achteruitrijden van een bocht gebruik je een zijstraat aan de linker- of rechterzijde van de weg.

Uitvoering

Bij een zijstraat aan de rechterkant rijd je deze voorbij, bij een zijstraat aan de linkerkant rijd je deze in (hoofdstuk 2.5, links afslaan). Hierna stop je zoals geleerd (hoofdstuk 2.2) aan de rechterzijde van de rijbaan. Vervolgens schakel je in de achteruitversnelling en controleer je of je kunt gaan rijden. Hinder je niemand dan rijd je rustig op de koppeling achteruit (blijf tussendoor letten op het overige verkeer) totdat je met je rechterachterwiel bij het begin van de bocht bent.

Controleer of je kunt gaan insturen zonder iemand te hinderen (denk aan de neusuitzwaai) en stuur zodra dit kan een halve tot drie kwart slag in naar rechts. Hoeveel je moet insturen is afhankelijk van de scherpste van de bocht. Blijf om je heen kijken en corrigeer het sturen indien nodig. Zodra je bij het einde van de bocht komt begin je met terugsturen naar de rechttuitstand. Je eindigt met de auto recht naast de stoep op je eigen weghelft.

Zorg dat je volledig van het kruisende vlak af bent. Schakel in de eerste versnelling, controleer alle richtingen en rijd weg zodra dit kan (hoofdstuk 2.2). Gebruik hierbij indien nodig je richtingaanwijzer.



INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

4 - Verkeersdeelname complex

We zijn inmiddels aanbeland bij de complexe verkeerssituaties. Je zal meer en meer vrij worden gelaten in hoe je moeilijke situaties op gaat lossen. Regelmatig foutjes maken hoort daarbij. Een belangrijk onderdeel van je rijopleiding is het oplossen van die foutjes en zorgen dat het zo veilig mogelijk blijft. In deze inleiding gaan we hier kort op in.

Fouten maken

Foutloos rijden is helaas onmogelijk. Iedereen maakt fouten. En helemaal als je nog niet zo veel ervaring hebt, zul je sneller een verkeerde beslissing nemen of iets over het hoofd zien. Heel belangrijk is dat je blijft leren van je fouten.

Zorg er daarnaast voor dat je voldoende veiligheidsmarges inbouwt, waardoor de gemaakte fouten in ieder geval geen grote ongelukken veroorzaken. Denk nog maar eens terug aan het gatenkaasmodel van module 2.

Naast het feit dat je zelf fouten kunt maken en deze veilig moet leren oplossen, krijg je ook te maken met de fouten van andere weggebruikers. Soms zul jij degene moeten zijn die een fout oplost voor een ander. Wees daarin niet egoïstisch. Helemaal geen ongeval is nog altijd beter dan een ongeval waarbij de ander schuld is.



Eigen fouten herkennen, oplossen en voorkomen

De ene fout is makkelijker te herkennen dan de andere. Het kan ook zijn dat anderen jou erop wijzen dat je een foutje maakt, maar dat je dat zelf helemaal niet door had. Ook al zie je zelf de fout niet direct, probeer toch te achterhalen of het anders kan.

Daarvoor moet je eerst jezelf afvragen waar de fout vandaan komt. Stel jezelf vragen als: “zou ik dit kunnen voorkomen als ik eerder bewust had waargenomen?” of “had ik ook eerder (of anders) kunnen handelen en was het dan vloeiender verlopen?”.

Verplaats jezelf ook eens in een ander, hoe had jij je gevoeld als bijrijder in die situatie, of als andere weggebruiker. Had jij je dan veilig gevoeld? Had je het idee gehad dat alles onder controle was? Autorijden is een sociale bezigheid. Ook al zit je in je eentje in de auto, je bent continu bezig met andere weggebruikers.

Vind je bepaalde acties van andere weggebruikers vervelend? Ga dan ook eens bij jezelf na of je niet hetzelfde doet bij anderen. Heb je een fout gemaakt, probeer hier dan tijdens het rijden niet teveel aan terug te denken, maar richt je eerst op een veilige oplossing. Op een later moment kun je gaan nadenken over het voorkomen van deze fout.

Fouten van anderen herkennen en oplossen

Het is fijn als andere weggebruikers jou helpen met het oplossen van jouw fouten. Andersom is het ook belangrijk dat jij fouten van anderen kunt helpen oplossen. Daarvoor moet je ze eerst herkennen, het liefst nog voordat ze ontstaan.

Probeer je te verplaatsen in de andere weggebruiker. Maak een inschatting van wat diegene wil gaan doen en wat je van die persoon kunt verwachten. Houd er bijvoorbeeld rekening mee dat fietsers niet altijd goed kijken voordat ze iemand voorbij fietsen en daarbij ineens de rijbaan op kunnen fietsen.

Houd er rekening mee dat niet iedereen overal bekend is waardoor diegene twijfelend kan rijden, onverwacht kan stoppen of afslaan. Is de situatie lastig in te schatten? Zorg dan voor extra ruimte zodat je indien nodig tijd hebt om te handelen.

Een goede automobilist is niet iemand die geen fouten maakt, maar iemand die fouten van zichzelf en anderen oplost en ervan leert!

4.1 - Snelweg, wegen met meerdere rijstroken

In dit hoofdstuk gaan we in op de wegen met meerdere rijstroken en de knooppunten die hierbij voorkomen. We gaan in op het invoegen en uitrijden, weven en ritsen. Tevens behandelen we de meest voorkomende valkuilen.

Rijstrook wisselen

Dit onderdeel is al uitvoerig behandeld in hoofdstuk 2.4. In dit hoofdstuk nog even kort de belangrijkste punten van rijstrook wisselen op de auto(snel)weg.

Op tijd beginnen

Bij op tijd beginnen hoort ver vooruit kijken, maar ook regelmatig in je spiegels kijken. Zie je een vrachtauto of ander langzamer voertuig op tijd, dan kun je ook op tijd je plan maken. Wat rijdt er allemaal achter je? Waar bevinden zich de gaten? Een regelmatige controle van je binnenspiegel, ook als je niet van plan bent om in te halen, maakt dat je al vroeg weet hoe de situatie om je heen is. Bij een onverwachte situatie kun je dan sneller de juiste beslissing nemen.

Dubbele controle

Neem je besluit niet naar aanleiding van één keer kijken. Eén keer kijken geeft geen beeld van hoe hard iemand aan komt rijden. Pas bij twee keer of vaker kijken, kun je een inschatting maken van de snelheid waarmee een voertuig dichterbij komt en of je er nog voor kunt.

Dode hoek controle

Buiten het normale kijkgedrag bij het rijstrook wisselen is een extra controle van de dode hoek op de snelweg belangrijk. Na het kijken en richtingaanwijzer, controleer je nog eenmaal naast het voertuig voordat je opschuift. Vooral bij meer dan twee rijstroken, of een naastgelegen invoeg-, uitrij- of weefstrook, kan het voorkomen dat een voertuig een rijstrook verderop ineens besluit naar dezelfde rijstrook op te schuiven als jij. Controleren jullie daarbij beiden de dode hoek niet, dan is een aanrijding onvermijdelijk. Jullie zien elkaar immers niet in de spiegels. Daarnaast is een extra dode hoek controle ook belangrijk in verband met voertuigen die bij de eerste controle onverhoopt over het hoofd zijn gezien, of achter een raamstijl zijn weggevallen.



Stappenplan rijstrook wisselen:



- **Op tijd** beginnen met **kijken** voor je, in de binnenspiegel en buitenspiegels.
- **Besluit nemen** naar aanleiding van meerdere keren kijken.
- Na het kijken en het aanzetten van de **richtingaanwijzer** (hoofdstuk 2.4), nog een **extra controle** uitvoeren van de **dode hoek** alvorens op te schuiven.

Invoegen

Om op een auto(snel)weg te komen, zul je in de meeste gevallen moeten invoegen. Invoegen lijkt in veel opzichten op rijstrook wisselen, maar verschilt op een paar belangrijke punten.

Snelheid maken

Voordat je kunt invoegen, zul je eerst je snelheid moeten aanpassen aan de voertuigen op de hoofdrijbaan. In veel situaties betekent dit dat je vlot op snelheid moet komen. Langer doorrijden in een lagere versnelling kan noodzakelijk zijn om dit te bereiken.

Zo vroeg mogelijk kijken

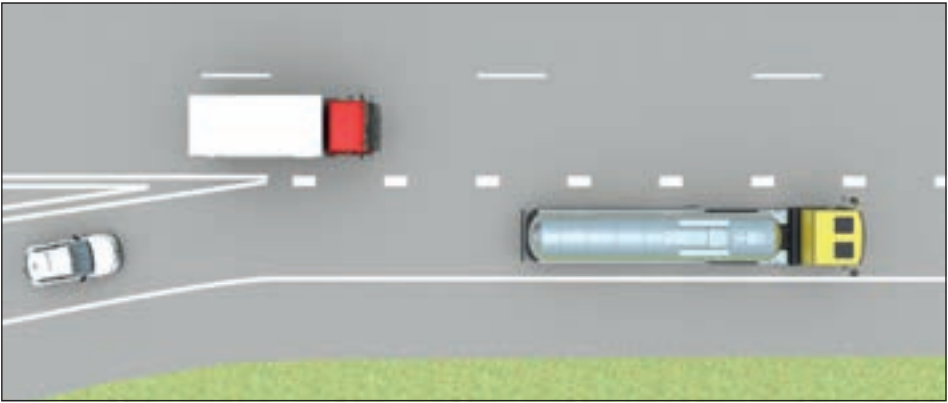
Pas als je weet wat de situatie is op de hoofdrijbaan, weet je wat je snelheid moet worden om vloeiend te kunnen invoegen. Zodra je zicht hebt op de hoofdrijbaan, begin je met kijken. Probeer zo vroeg mogelijk in te schatten tussen welke voertuigen je ongeveer uit zult komen zodra je bij de blokmarkering aan komt.

Benut de invoegstrook

Probeer aan het begin van de blokmarkering je positie naast een geschikte vrije plek in te nemen. Schuif liever niet direct aan het begin van de invoegstrook op naar de hoofdrijbaan. Gebruik de invoegstrook om je snelheid verder aan te passen, de vrije ruimte rondom de auto zo goed mogelijk te verdelen en je kijkgedrag goed en rustig uit te voeren. Zodra het veilig kan geef je richting aan naar links, controleer je nog een laatste maal naast het voertuig en schuif je vloeiend op naar de hoofdrijbaan.

Gebruik vluchtstrook

Het gebruik van de vluchtstrook als verlengde van de invoegstrook is niet toegestaan. Echter, stil gaan staan aan het einde van de invoegstrook omdat je geen plek hebt kunnen vinden is een nog grotere fout. De invoegstroken op de Nederlandse autosnelwegen zijn zo uitgevoerd dat het mogelijk moet zijn om binnen deze lengte een geschikte plek te vinden om in te voegen, mits je op tijd begint en je snelheid goed en tijdig aanpast. Heb je een stuk vluchtstrook nodig om je invoegmanoeuvre helemaal af te maken, ga dan achteraf bij jezelf na wat je fout hebt gedaan voor en tijdens het invoegen.



Vrachtverkeer

Moet je invoegen terwijl je achter een vrachtauto of ander langzaam voertuig rijdt? Zorg dan voor een grote volgafstand. Hierdoor kun je op het laatste moment nog snelheid maken indien nodig. Een te korte volgafstand is zeer gevaarlijk en je rijdt jezelf sneller klem.

Stappenplan invoegen



- **Snelheid** maken.
- **Hoofddrijbaan bekijken** zodra je zicht hebt.
- Tijdig **positie uitkiezen** en **snelheid** hierop **aanpassen**.
- Invoegstrook benutten voor laatste aanpassing snelheid en goed kijken (hoofdstuk 2.1).
- **Richtingaanwijzer** aanzetten.
- **Nacontrole** dode hoek.
- **Opschuiven** naar hoofddrijbaan.

Uitrijden

Om de autosnelweg te verlaten gebruik je in de meeste gevallen een uitrijstrook, ook wel uitvoegstrook genoemd. Bij het uitrijden zijn de volgende zaken van belang.

Juiste positie

De meeste uitrijstroken liggen aan de rechterzijde van de autosnelweg. Zorg ervoor dat je je uiterlijk 300 meter voor het begin van de uitrijstrook op de rechter rijstrook bevindt. Ga niet op het laatste moment nog voertuigen inhalen. Let goed op de bebording, hier staat de afstand tot de uitrijstrook op vermeld.

Richtingaanwijzergebruik

Als je de autosnelweg wilt verlaten, geef dan tijdig richting aan met je richtingaanwijzer. Doe dit zo'n 300 meter van te voren.

Snelheid vasthouden

Ga niet te vroeg snelheid minderen. De meeste uitrijstroken zijn lang genoeg om, eenmaal hierop rijdend, voldoende te kunnen afremmen. Zo lang je op de hoofdrijbaan rijdt, blijf je met het verkeer meerijden. Onnodig snelheid minderen op de hoofdrijbaan veroorzaakt veel hinder en kan zelfs gevaarlijk zijn.

Op tijd kijken

Controleer op tijd of er zich geen voertuigen rechts naast of schuin achter je bevinden (hoofdstuk 2.1). Ook op de vluchtstrook kunnen voertuigen rijden, denk aan pechgevallen die de uitrijstrook proberen te bereiken, voertuigen van Rijkswaterstaat of voorrangsvoertuigen. Zorg dat je dit hebt gecontroleerd vóór het begin van de uitrijstrook.

Meteten uitrijden

Rijd de uitrijstrook direct bij het begin op. Wacht je hier te lang mee, dan ontstaat het risico dat iemand je rechts voorbij komt rijden.

Snelheid minderen

Zodra je op de uitrijstrook rijdt, pas je je snelheid aan aan de situatie. Volgt er een scherpe bocht? Nader je een kruispunt? Minder op tijd snelheid. Houd hierbij rekening met het verkeer achter je, ga niet onnodig vroeg op de rem.

Stappenplan uitrijden



- Op tijd **positie kiezen**, minimaal **300 meter** van te voren.
- 300 meter van te voren **richtingaanwijzer** aanzetten.
- **Snelheid niet onnodig minderen** op hoofdrijbaan.
- Vóór begin uitrijstrook **kijkgedrag** toepassen (hoofdstuk 2.1).
- Meteten bij begin **uitrijstrook oprijden**.
- **Snelheid minderen** zover nodig.



Weven

Tegenwoordig vind je ook veel weefstroken op de autosnelweg. Dit zijn gecombineerde invoeg- en uitrijstroken. Deze kunnen behoorlijk verschillen in lengte, van een paar honderd meter tot een paar kilometer. Let goed op de borden zodat je op tijd weet hoeveel ruimte je hebt om te weven.

Bij het weven is op tijd aangeven wat je wilt (door middel van je richtingaanwijzer) erg belangrijk. Pas daarnaast tijdig je snelheid aan aan het overige verkeer, ook als je niet wilt invoegen of uitrijden. Te langzaam rijden op een weefstrook veroorzaakt veel hinder voor het verkeer achter je dat wellicht wel wil invoegen.

Wil je invoegen terwijl er ander verkeer wil uitvoegen? Dan is het meestal het beste om de uitvoegende bestuurder voor te laten gaan. Haal deze dus niet rechts in.



Stappenplan weven:

- Op tijd **lengte weefstrook** checken.
- Op tijd aangeven wat je wilt (**richtingaanwijzer**).
- **Pas** altijd de **snelheid aan** het overige verkeer aan, ook als je niet wilt weven.



Filerijden

Vooral tijdens spijtijden ontstaan er met regelmaat files op de snelwegen. Buiten het feit dat het belangrijk is dat je een file op tijd opmerkt, kun je een aantal dingen doen om filerijden veilig te houden. We bespreken ze hieronder kort.

Afstand houden

Files staan erom bekend dat ze onverwacht kunnen ontstaan. De voertuigen voor je gaan ineens remmen. Om deze snelheidsverschillen op te vangen is afstand houden erg belangrijk. Alleen op die manier kun je abrupt remmen voorkomen.

Zo min mogelijk rijstrook wisselen

Rijstrook wisselen in de file is vaak inefficiënt en levert per zijdelingse verplaatsing weer hinder op voor het verkeer naast en achter je. Zij moeten immers weer ruimte maken voor jou. Blijf zo veel mogelijk op één rijstrook rijden. Let wel goed op rode kruisen, rijstroken die eindigen en ga tijdig op de juiste rijstrook rijden als je moet voorsorteren.

Let op motorrijders!

Het is voor motorrijders toegestaan om tussen het fileverkeer door te rijden. Hier zijn gedragsregels voor opgesteld, ze mogen dit bij meerdere rijstroken alleen tussen rijstrook 1 en 2 doen (de twee linkerrijstroken) en met een maximaal snelheidsverschil van 10 km/u. Daarnaast moeten ze zodra de file weer op gang komt, weer tussenvoegen. Omdat je motorrijders tussen de rijstroken kunt verwachten bij een langzaamrijdende of stilstaande file, is het controleren van de ruimte naast en achter het voertuig erg belangrijk, helemaal bij het wisselen van rijstrook! Kijk bewust tussen de voertuigrijen door of je ook motorrijders ziet. Maak indien nodig ruimte door iets verder naar de zijkant van de rijstrook te gaan rijden. Open ook nooit zonder te kijken het portier (hoofdstuk 1.1) als je in een stilstaande file bevindt.



Belangrijkste valkuilen

Verkeerde snelheid bij invoegen

Om vloeiend te kunnen invoegen moet je snelheid gelijk zijn aan de voertuigen op de rijstrook waar je naartoe wilt. Invoegen met 80km/u tussen auto's die 130km/u rijden kan veel hinder veroorzaken. Maar met 130km/u proberen in te voegen tussen vrachtauto's die maar 80km/u rijden is even hinderlijk. Kijk dus tijdig waar je mee te maken gaat krijgen.

Te weinig afstand houden

Veel ongelukken op de snelweg ontstaan door te weinig afstand houden (kopstaart-aanrijdingen). Bedenk dat er nooit een goede reden is om te weinig afstand te houden. Controleer regelmatig of je volgafstand nog wel klopt (hoofdstuk 2.3) en pas deze direct aan als dit niet het geval is door gas los te laten. Ga niet onnodig remmen.

Onvoldoende kijken bij invoegen of rijstrook wisselen

Vooraf op de snelweg veranderen situaties snel. Het ene moment zit er niemand naast je, het volgende moment ineens wel. Denk niet te snel dat je alles wel gezien hebt, maar voer altijd een volledige controle uit voordat je een strook opschuift.

Onnodig remmen

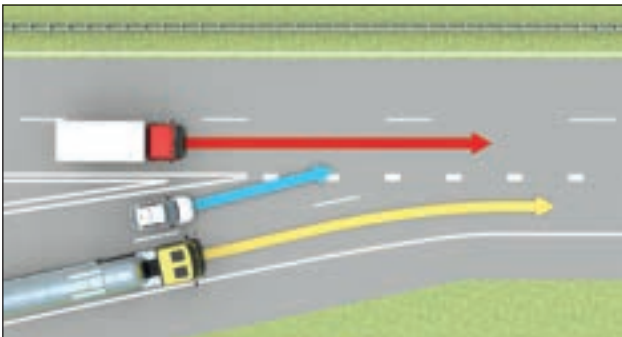
Deze valkuil houdt vaak direct verband met het te weinig afstand houden en het niet ver genoeg voor je kijken. Hoe ruimer je volgafstand, hoe meer tijd je hebt om snelheid te minderen als de voertuigen voor je dit ook doen. Probeer zo veel mogelijk de wisselingen in snelheid op te vangen met alleen je gaspedaal. Merk je dat je vaak moet remmen op de snelweg, controleer dan je volgafstand en laat wat eerder je gas los als je bij een paar auto's verderop remlichten ziet branden. Onder onnodig remmen valt overigens ook het gas loslaten en remmen op de doorgaande rijbaan voordat je gaat uitvoegen.

Onnodig rechts inhalen

Rijd je aan de rechterkant van de blokmarkering, dan mag je voertuigen links van deze blokmarkering rechts inhalen. Dit kan echter voor gevaarlijke situaties zorgen, vooral op lange uitvoeg- en weefstroken. Verkeer dat pas later besluit uit te voegen is niet altijd verdacht op rechts inhalend verkeer. Haal daarom alleen rechts in als dit voor de doorstroming en veiligheid noodzakelijk is en doe dit nooit als de vluchtstrook (en daarmee een uitwijkmogelijkheid) ontbreekt.

Taperoplossingen

Een taperoplossing is een samenvoeging van twee rijstroken. Deze zie je vooral bij samenvoegingen van snelwegen. Twee rijbanen voegen hierbij samen waarbij de linkerrijstrook van de ene direct overgaat in de rechterrijstrook van de andere. Zorg dat je dit op tijd ziet en opsluiting tussen twee andere voertuigen tijdig voorkomt.



Zelfreflectie en beoordeling

Beantwoord de onderstaande vragen zoals je zélf vindt dat het gaat. Laat je instructeur daarna de beoordeling invullen en bespreek de verschillen.

Zelfreflectie leerling

Ik controleer regelmatig de spiegels en heb voldoende door wat er om me heen gebeurt.



Ik begin tijdig met voorbereiden voor invoegen, uitvoegen en rijstrook wisselen.



Ik kijk goed voordat ik verplaats naar een andere rijstrook.



Ik rem niet onnodig en zorg voor voldoende volgafstand.



Beoordeling instructeur

Je controleert regelmatig de spiegels en hebt voldoende door wat er om je heen gebeurt.



Je begint tijdig met voorbereiden voor invoegen, uitvoegen en rijstrook wisselen.



Je kijkt goed voordat je verplaatst naar een andere rijstrook.



Je remt niet onnodig en zorgt voor voldoende volgafstand.



4.2 - Complexe kruispunten

In hoofdstuk 2.5 hebben we het al gehad over het oversteken van en het afslaan op kruispunten. In dit hoofdstuk gaan we verder in op de grotere en complexere kruispunten. Waar moet je je opstellen op grotere kruispunten, wat betekent het coulisseneffect en hoe ga je om met afdeksituaties?

Op tijd herkennen

Het belangrijkste bij complexe situaties is dat je ze op tijd herkent. Op het moment dat je ze ziet, moet je gaan uitzoeken hoe ze in elkaar zitten. Waar kun je op letten?

Voorrangssituatie

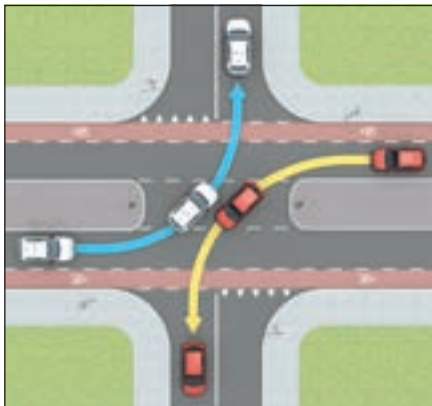
Let op borden, tekens op de weg en verkeerslichten. In hoofdstuk 2.5 is dit al uitgebreid behandeld.

Meerdere rijstroken

Bij complexe kruispunten kun je ook meerdere rijstroken aantreffen. In hoofdstuk 2.7 heb je kunnen lezen hoe je hiermee om moet gaan. Bepaal op tijd welke rijstrook je het beste kunt nemen, zodat je niet op het laatste moment nog moet wisselen.

Middenbermen

Heeft het kruispunt een middenberm? Probeer dan in te schatten of je op dit middenstuk kunt staan. Het feit dat je midden op het kruispunt kunt wachten, kan het oversteken van en het linksafslaan op brede kruispunten met veel verkeer een stuk makkelijker maken. Je moet hierbij wel opletten of je geen hinder veroorzaakt. Er zijn geen vaste regels wanneer je waar moet staan, maar je kunt wel rekening houden met een aantal zaken:



- *Breedte middenberm*

Hoe smaller de middenberm, hoe meer je bij linksafslaan in de lengte op dit middenstuk zal moeten gaan staan. Je kunt dan het beste vóór eventueel tegemoetkomend linksafslaand verkeer langs kruisen.

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

5 - Examentraining

Zo, de eerste vier modules heb je gehad. Dit betekent dat je de belangrijkste basisinformatie van het autorijden hebt gehoord en hebt geoefend. Nu komt de laatste stap, de puntjes op de i zetten en de laatste voorbereidingen voor het examen.

Maar wat willen ze nu eigenlijk van je zien tijdens het examen? Hierover gaat hoofdstuk 5.1. Je vindt hierin een aantal antwoorden op veelgestelde vragen over het examen. Weten wat er van je verwacht wordt kan in veel gevallen de zenuwen wat verminderen.

In hoofdstuk 5.2 vind je zelfreflectie- en uitslagformulieren van het CBR. Aan de hand van deze formulieren kunnen er proefexamens gereden worden om te kijken waar je staat in je opleiding. Naar aanleiding van deze proefexamens kun je samen met je instructeur bepalen welke hoofdstukken er nog wat extra aandacht behoeven.

Door het oefenen van examens weet je wat er precies van je verwacht gaat worden tijdens je echte examen en vergroot je de kans om te slagen.

Tot slot staat in hoofdstuk 5.3 nog informatie over het vervolg als je geslaagd bent. Hoe werkt het met 2toDrive? Waar moet je zijn voor je rijbewijs? Dat wordt in dit hoofdstuk kort besproken.

Succes!



5.1 - Veelgestelde vragen

Hoe je examen precies gaat verlopen kan niemand je vooraf zeggen. Maar wat algemene tips kunnen je helpen in je voorbereiding. Moet je tijdens je examen extra voorzichtig rijden? Of juist niet? Klopt dat verhaal van die buurjongen nou, dat hij is gezakt omdat hij één keer zijn richtingaanwijzer vergat? Is slagen voor het examen nou echt puur geluk hebben? We gaan er in dit hoofdstuk kort op in.

Hoe moet je rijden?

Je moet rijden zoals je het tijdens de lessen hebt geleerd. Niet voorzichtiger of brutaler. Je instructeur weet hoe hij/zij je moet voorbereiden voor het examen, het zou raar zijn als hij/zij je iets anders zou leren dan wat je moet laten zien.

Lees de zelfreflectie maar eens goed door, dan lees je meteen wat het CBR belangrijk vindt. Direct na omgang met het voertuig (dit is de basis), staat veiligheid. Dit blijft altijd het belangrijkste. Maar direct daarna komt doorstroming, ook een belangrijke. Je moet weten waar je vlot kunt doorrijden en waar niet.

Ben je meteen gezakt als je een fout maakt?

Dat ligt eraan. Ga er in ieder geval niet zelf al vanuit tijdens het examen. Fouten worden bekeken op drie punten:

- *Het soort fout*
Wat voor fout is het, is het een foutje in de bediening, heeft het met voorrang verlenen of voor laten gaan te maken, ging er iets mis tijdens het parkeren, etc. De motor een keer laten afslaan bij het verkeerslicht heeft over het algemeen minder consequenties dan het over het hoofd zien van een fietser die voorrang heeft.
- *De ernst van de fout*
Hoe erg was de fout. Stel je hebt een voorrangsfout gemaakt, doordat je te laat doorhad dat je iemand voorrang moest verlenen. Dan kan het zijn dat je zelf wat forser hebt moeten remmen, maar het kan ook zijn dat de examiner voor je heeft moeten remmen om te zorgen dat het veilig bleef. De ernst is in het eerste geval een stuk minder dan in het tweede geval.
- *De frequentie van de fout*
Heb je een bepaalde fout één keer gemaakt, of maakte je vaker dezelfde fout? Iedereen kan een foutje maken, maar maak je elke keer dezelfde fout dan geeft dit aan dat er een structureel probleem is.

Optelsom

Door de fouten op deze drie punten te bekijken, krijg je een soort optelsom. Zo kun je met een paar niet ernstige foutjes best slagen, maar zul je met minder, maar ernstigere fouten wellicht zakken.

Oplossen

Waar ook naar gekeken wordt is hoe je een fout oplost. Kun je een fout op een nette manier oplossen zodat er zo min mogelijk hinder wordt veroorzaakt en de situatie niet gevaarlijk wordt, dan zal dit sneller door de vingers worden gezien dan als je in paniek raakt en geen oplossing meer weet. Dus, maak je een foutje, houd je hoofd erbij en probeer de fout veilig op te lossen. Hierna weer de schouders eronder en verder laten zien wat je kunt.

Gaat mijn instructeur mee met de rit?

Dat ligt er helemaal aan wat jullie afspreken. Tijdens een eventuele tussentijdse toets zal je instructeur meestal meerijden, omdat het voor hem/haar belangrijk is om te zien hoe je het doet en waar de verbeterpunten liggen. Bij het examen bepaal je samen met je instructeur wat verstandig en prettig is. Sommige mensen vinden een bekend persoon in de auto wel fijn, anderen voelen zich juist extra op de vingers gekeken en worden daardoor zenuwachtiger. Geef dit gerust aan richting je instructeur.

Af en toe kan het voorkomen dat er een tweede examiner achterin meerijdt met je toets of examen. Dit kan een examiner in opleiding zijn, maar ook een coach. In beide gevallen let de tweede examiner meer op wat jouw examiner doet dan op wat jij doet. Hij/zij bemoeit zich niet met jouw toets of examen en beïnvloed de uitslag niet. Wel betekent dit dat jouw instructeur niet mee kan rijden. Er mag maximaal één persoon op de achterbank zitten tijdens de toets of het examen.

Hoe gaat een examen precies en hoe lang duurt het?

Een normaal examen duurt in totaal ongeveer 50-55 minuten. In die tijd komen er een aantal zaken aan bod:

Gesprek vooraf

Als je met je instructeur binnen wordt geroepen bij de examiner heb je een kort gesprekje vooraf. Dit gaat meestal over wat je kunt verwachten en wat er van jou wordt verwacht. Daarnaast worden er wat administratieve zaken doorgenomen waaronder het controleren van je identiteit (vergeet dus nooit je ID-kaart of paspoort!) en het ondertekenen van de voorwaarden van het CBR.

Ogentest

Hierna loop je met de examiner en je instructeur naar de auto en neemt de examiner een ogentest af. Dit betekent dat je een kentekenplaat moet kunnen lezen op 25 meter afstand.

Vragen over het voertuig

Bij de auto stelt de examiner wat vragen over het voertuig. Dit is besproken in hoofdstuk 1.1. Tijdens de tussentijdse toets kun je voor dit onderdeel vrijstelling verdienen.

De rit

Hierna begint de rit, deze duurt ongeveer 30-35 minuten. Tijdens deze rit zul je:

- *Een stukje zelfstandig route moeten rijden door middel van de navigatie.*
Alleen als er een goede reden is waarom op navigatie rijden niet kan, wordt de opdracht anders ingevuld. Bijvoorbeeld met een clusteropdracht.
- *Een aantal bijzondere verrichtingen moeten uitvoeren.*
De examinator bepaalt welke. Op welke plek je ze precies uitvoert is aan jou. Tijdens de tussentijdse toets kun je voor dit onderdeel vrijstelling verdienen.
- *Een stuk moeten rijden op aanwijzing van de examinator.*
Hij/zij bepaalt waar je heen gaat en geeft dit op tijd aan.

Gesprek achteraf

Na de rit kom je weer terug bij het CBR en wordt aan tafel de rit besproken. Hierbij krijg je direct te horen of je geslaagd of gezakt bent. Hierna wordt besproken waarom. Dit gebeurt vaak aan de hand van je zelfreflectie.

Is het erg als ik per ongeluk de verkeerde kant op rijd?

Nee. Je kunt je altijd een keer vergissen in links en rechts, of verkeerd begrijpen wat de examinator bedoelt. Dit is niet erg, zolang het veilig blijft. Op het laatste moment van richting wisselen zonder te kijken omdat je dan de goede kant op gaat, is veel erger dan op een veilige manier de verkeerde kant op rijden. Ook tijdens het zelfstandig route rijden is kijken en veilig blijven rijden belangrijker dan aankomen op de vooraf aangegeven locatie.

Is slagen of zakken een kwestie van geluk hebben?

Nee, absoluut niet. Natuurlijk weet je van te voren niet wat er precies op je pad gaat komen. De ene rit zal moeilijker zijn dan de andere. Maar of je een nette en veilige rit rijdt is van veel meer factoren afhankelijk. Denk hierbij aan:

- *Ervaring*
Hoe je op onverwachte situaties reageert heeft veel met ervaring te maken. Heb je veel verschillende situaties meegemaakt, dan weet je beter hoe bepaalde oplossingen uitpakken en welke oplossing de beste zal zijn. Je kunt sneller een aanpak kiezen en dus besluitvaardiger rijden. Je bent minder snel van je stuk gebracht.
- *Inzicht/Feeling*
De ene persoon heeft meer inzicht in en feeling met het autorijden dan de ander. Hoe meer je dit hebt, hoe sneller je in een onverwachte of onbekende situatie een goede aanpak kunt bedenken. Inzicht kun je ook ontwikkelen door ervaring op te doen. Je leert tijdens het lessen de juiste beslissingen te nemen.

- **Zenuwen**

Zenuwen kunnen de boel flink in de war schoppen. Heb je veel spanning dan wordt snel beslissingen nemen lastiger. Een beetje spanning is niet erg, het maakt je juist scherp. Maar teveel kan ervoor zorgen dat je blokkeert. Hoe zorg je nu dat je minder zenuwen hebt? Ook hierbij komt het eerste puntje weer tevoorschijn: ervaring. Hoe meer ervaring, hoe vaker je hebt gezien dat je de juiste beslissingen kunt nemen en hoe zekerder je wordt van jezelf. Als je weet dat je iets kunt, zul je er ook minder zenuwen voor hebben.

Ik heb faalangst, hoe krijg ik dat onder controle?

In het vorige stukje hebben we het er al over gehad dat ervaring erg belangrijk is om spanning te verminderen.

Dit zal voor veel mensen voldoende zijn. Maar sommige mensen kunnen zo faalangstig zijn dat zelfs veel ervaring opdoen niet voldoende is. Het CBR biedt zogenaamde faalangstexamens aan. Dit is geen wondermiddel, je moet nog altijd dezelfde examenonderdelen afleggen. Maar het kan er wel voor zorgen dat je meer rust vindt tijdens het examen. Je krijgt tijdens het faalangstexamen namelijk de mogelijkheid om een of meerdere time-outs aan te vragen. Mocht je tijdens het examen de spanning zo voelen toenemen dat het je gaat belemmeren, geef dit dan tijdig aan.

De examiner helpt je dan met het zoeken van een geschikte plek om even te pauzeren. Je mag eventueel even uitstappen, maar net wat nodig is om weer rustig te worden zodat je weer verder kunt. Omdat er voor het faalangstexamen meer tijd wordt ingepland (in verband met eventuele time-outs) dan voor een gewoon examen, betaal je voor dit examen een meerprijs.

Denk je een faalangstexamen nodig te hebben, overleg dit dan met je instructeur. Hij/zij kan je er meer over uitleggen en je adviseren.



5.2 - Proefexamens

In dit hoofdstuk vind je de formulieren voor de proefexamens. Voor het proefexamen vul je je zelfreflectie in, deze wordt na het proefexamen besproken.

Het is belangrijk om te beseffen dat deze zelfreflectie een momentopname is van hoe JIJ vindt dat je rijdt. Er zijn geen foute antwoorden, het is jouw mening. De instructeur kan een andere mening hebben en dat is niet erg.

Het kan ook zijn dat je zelf na je proefexamen een andere mening hebt dan je voor die tijd hebt ingevuld. Ook dat is prima. Na het proefexamen vult je instructeur het uitslagformulier in en kunnen jullie bespreken welke onderdelen en hoofdstukken nog meer aandacht behoeven.



Zelfreflectie proefexamen 1

Datum: _____

Omgaan met het voertuig

Onder normale verkeersomstandigheden bedien ik de auto op een technisch juiste wijze en heb ik de auto onder controle.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Veiligheid

Ik houd voldoende afstand van het verkeer dat voor mij rijdt en ik zorg voor voldoende ruimte rondom de auto.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Mogelijke gevaren herken ik op tijd en ik zorg dat het zo veilig mogelijk blijft.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Doorstroming

Ik hinder het andere verkeer niet onnodig en zorg dat het zoveel mogelijk kan doorrijden.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Sociaal rijgedrag

Bij het autorijden houd ik rekening met de gedragingen van zwakkere verkeersdeelnemers zoals kinderen, ouderen, voetgangers en fietsers.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Ik houd rekening met het andere verkeer en ik vang fouten van anderen zo goed mogelijk op.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Milieubewust rijden

Ik weet hoe ik milieubewust moet autorijden en ik pas dat in de praktijk toe.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Uitslagformulier proefexamen 1

- O
- Rijbaar maken en bediening/beheersing
- Milieu rijgedrag
- Aangepast/besluitvaardig rijden
- Belangen andere weggebruikers
- Kijkgedrag
- Voorrang verlenen/voor laten gaan
- Plaats op de weg/van handeling (Volg) afstand houden
- Snelheid
- Reageren op verkeerslichten/aanwijzingen
- Reageren op overige tekens
- Geven van/reageren op signalen
- Vertragen/remmen/stoppen

Wegrijden



Rijden op rechte en bochtige weggedeelten



Gedrag nabij en op kruispunten



Invoegen - uitvoegen



Inhalen - zijdelingse verplaatsingen



Gedrag nabij en op bijzondere weggedeelten



Bijzondere manoeuvres



Uitgevoerde bijzondere verrichtingen

V = voldoende O = onvoldoende

Omkeeropdracht

- Halve draai V O

- Steken V O

Parkeeropdracht

- Fileparkeren V O

- Vakparkeren V O

Achteruitrijden

- Recht V O

- Bocht V O

Hellingproef

V O

Overige:

- Voorbereidings- en V O
controlehandelingen

- In-/uitstappen V O

Zelfstandig routerijden:

- Navigatiesysteem V O

- Clusteropdracht V O

Zelfreflectie proefexamen 2

Datum: _____

Omgaan met het voertuig

Onder normale verkeersomstandigheden bedien ik de auto op een technisch juiste wijze en heb ik de auto onder controle.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Veiligheid

Ik houd voldoende afstand van het verkeer dat voor mij rijdt en ik zorg voor voldoende ruimte rondom de auto.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Mogelijke gevaren herken ik op tijd en ik zorg dat het zo veilig mogelijk blijft.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Doorstroming

Ik hinder het andere verkeer niet onnodig en zorg dat het zoveel mogelijk kan doorrijden.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Sociaal rijgedrag

Bij het autorijden houd ik rekening met de gedragingen van zwakkere verkeersdeelnemers zoals kinderen, ouderen, voetgangers en fietsers.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Ik houd rekening met het andere verkeer en ik vang fouten van anderen zo goed mogelijk op.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Milieubewust rijden

Ik weet hoe ik milieubewust moet autorijden en ik pas dat in de praktijk toe.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Uitslagformulier proefexamen 2

- O
- Rijbaar maken en bediening/beheersing
- Milieu rijgedrag
- Aangepast/besluitvaardig rijden
- Belangen andere weggebruikers
- Kijkgedrag
- Voorrang verlenen/voor laten gaan
- Plaats op de weg/van handeling (Volg) afstand houden
- Snelheid
- Reageren op verkeerslichten/aanwijzingen
- Reageren op overige tekens
- Geven van/reageren op signalen
- Vertragen/remmen/stoppen

Wegrijden



Rijden op rechte en bochtige weggedeelten



Gedrag nabij en op kruispunten



Invoegen - uitvoegen



Inhalen - zijdelingse verplaatsingen



Gedrag nabij en op bijzondere weggedeelten



Bijzondere manoeuvres



Uitgevoerde bijzondere verrichtingen

V = voldoende O = onvoldoende

Omkeeropdracht

- Halve draai



- Steken



Parkeeropdracht

- Fileparkeren



- Vakparkeren



Achteruitrijden

- Recht



- Bocht



Hellingproef



Overige:

- Voorbereidings- en controlehandelingen



- In-/uitstappen



Zelfstandig routerijden:

- Navigatiesysteem



- Clusteropdracht



Zelfreflectie proefexamen 3

Datum: _____

Omgaan met het voertuig

Onder normale verkeersomstandigheden bedien ik de auto op een technisch juiste wijze en heb ik de auto onder controle.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Veiligheid

Ik houd voldoende afstand van het verkeer dat voor mij rijdt en ik zorg voor voldoende ruimte rondom de auto.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Mogelijke gevaren herken ik op tijd en ik zorg dat het zo veilig mogelijk blijft.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Doorstroming

Ik hinder het andere verkeer niet onnodig en zorg dat het zoveel mogelijk kan doorrijden.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Sociaal rijgedrag

Bij het autorijden houd ik rekening met de gedragingen van zwakkere verkeersdeelnemers zoals kinderen, ouderen, voetgangers en fietsers.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Ik houd rekening met het andere verkeer en ik vang fouten van anderen zo goed mogelijk op.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Milieubewust rijden

Ik weet hoe ik milieubewust moet autorijden en ik pas dat in de praktijk toe.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Uitslagformulier proefexamen 3

- O
- Rijbaar maken en bediening/beheersing
- Milieu rijgedrag
- Aangepast/besluitvaardig rijden
- Belangen andere weggebruikers
- Kijkgedrag
- Voorrang verlenen/voor laten gaan
- Plaats op de weg/van handeling (Volg) afstand houden
- Snelheid
- Reageren op verkeerslichten/aanwijzingen
- Reageren op overige tekens
- Geven van/reageren op signalen
- Vertragen/remmen/stoppen

Wegrijden



Rijden op rechte en bochtige weggedeelten



Gedrag nabij en op kruispunten



Invoegen - uitvoegen



Inhalen - zijdelingse verplaatsingen



Gedrag nabij en op bijzondere weggedeelten



Bijzondere manoeuvres



Uitgevoerde bijzondere verrichtingen

V = voldoende O = onvoldoende

Omkeeropdracht

- Halve draai V O

- Steken V O

Parkeeropdracht

- Fileparkeren V O

- Vakparkeren V O

Achteruitrijden

- Recht V O

- Bocht V O

Hellingproef

V O

Overige:

- Voorbereidings- en V O
controlehandelingen

- In-/uitstappen V O

Zelfstandig routerijden:

- Navigatiesysteem V O

- Clusteropdracht V O

Zelfreflectie proefexamen 4

Datum: _____

Omgaan met het voertuig

Onder normale verkeersomstandigheden bedien ik de auto op een technisch juiste wijze en heb ik de auto onder controle.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Veiligheid

Ik houd voldoende afstand van het verkeer dat voor mij rijdt en ik zorg voor voldoende ruimte rondom de auto.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Mogelijke gevaren herken ik op tijd en ik zorg dat het zo veilig mogelijk blijft.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Doorstroming

Ik hinder het andere verkeer niet onnodig en zorg dat het zoveel mogelijk kan doorrijden.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Sociaal rijgedrag

Bij het autorijden houd ik rekening met de gedragingen van zwakkere verkeersdeelnemers zoals kinderen, ouderen, voetgangers en fietsers.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Ik houd rekening met het andere verkeer en ik vang fouten van anderen zo goed mogelijk op.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Milieubewust rijden

Ik weet hoe ik milieubewust moet autorijden en ik pas dat in de praktijk toe.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Uitslagformulier proefexamen 4

- O
- Rijbaar maken en bediening/beheersing
- Milieu rijgedrag
- Aangepast/besluitvaardig rijden
- Belangen andere weggebruikers
- Kijkgedrag
- Voorrang verlenen/voor laten gaan
- Plaats op de weg/van handeling (Volg) afstand houden
- Snelheid
- Reageren op verkeerslichten/aanwijzingen
- Reageren op overige tekens
- Geven van/reageren op signalen
- Vertragen/remmen/stoppen

Wegrijden



Rijden op rechte en bochtige weggedeelten



Gedrag nabij en op kruispunten



Invoegen - uitvoegen



Inhalen - zijdelingse verplaatsingen



Gedrag nabij en op bijzondere weggedeelten



Bijzondere manoeuvres



Uitgevoerde bijzondere verrichtingen

V = voldoende O = onvoldoende

Omkeeropdracht

- Halve draai V O

- Steken V O

Parkeeropdracht

- Fileparkeren V O

- Vakparkeren V O

Achteruitrijden

- Recht V O

- Bocht V O

Hellingproef

V O

Overige:

- Voorbereidings- en V O

controlehandelingen

- In-/uitstappen V O

Zelfstandig routerijden:

- Navigatiesysteem V O

- Clusteropdracht V O

Zelfreflectie proefexamen 5

Datum: _____

Omgaan met het voertuig

Onder normale verkeersomstandigheden bedien ik de auto op een technisch juiste wijze en heb ik de auto onder controle.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Veiligheid

Ik houd voldoende afstand van het verkeer dat voor mij rijdt en ik zorg voor voldoende ruimte rondom de auto.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Mogelijke gevaren herken ik op tijd en ik zorg dat het zo veilig mogelijk blijft.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Doorstroming

Ik hinder het andere verkeer niet onnodig en zorg dat het zoveel mogelijk kan doorrijden.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Sociaal rijgedrag

Bij het autorijden houd ik rekening met de gedragingen van zwakkere verkeersdeelnemers zoals kinderen, ouderen, voetgangers en fietsers.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Ik houd rekening met het andere verkeer en ik vang fouten van anderen zo goed mogelijk op.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Milieubewust rijden

Ik weet hoe ik milieubewust moet autorijden en ik pas dat in de praktijk toe.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Uitslagformulier proefexamen 5

- O
- Rijbaar maken en bediening/beheersing
- Milieu rijgedrag
- Aangepast/besluitvaardig rijden
- Belangen andere weggebruikers
- Kijkgedrag
- Voorrang verlenen/voor laten gaan
- Plaats op de weg/van handeling (Volg) afstand houden
- Snelheid
- Reageren op verkeerslichten/aanwijzingen
- Reageren op overige tekens
- Geven van/reageren op signalen
- Vertragen/remmen/stoppen

Wegrijden



Rijden op rechte en bochtige weggedeelten



Gedrag nabij en op kruispunten



Invoegen - uitvoegen



Inhalen - zijdelingse verplaatsingen



Gedrag nabij en op bijzondere weggedeelten



Bijzondere manoeuvres



Uitgevoerde bijzondere verrichtingen

V = voldoende O = onvoldoende

Omkeeropdracht

- Halve draai V O

- Steken V O

Parkeeropdracht

- Fileparkeren V O

- Vakparkeren V O

Achteruitrijden

- Recht V O

- Bocht V O

Hellingproef

V O

Overige:

- Voorbereidings- en V O
controlehandelingen

- In-/uitstappen V O

Zelfstandig routerijden:

- Navigatiesysteem V O

- Clusteropdracht V O

Zelfreflectie proefexamen 6

Datum: _____

Omgaan met het voertuig

Onder normale verkeersomstandigheden bedien ik de auto op een technisch juiste wijze en heb ik de auto onder controle.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Veiligheid

Ik houd voldoende afstand van het verkeer dat voor mij rijdt en ik zorg voor voldoende ruimte rondom de auto.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Mogelijke gevaren herken ik op tijd en ik zorg dat het zo veilig mogelijk blijft.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Doorstroming

Ik hinder het andere verkeer niet onnodig en zorg dat het zoveel mogelijk kan doorrijden.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Sociaal rijgedrag

Bij het autorijden houd ik rekening met de gedragingen van zwakkere verkeersdeelnemers zoals kinderen, ouderen, voetgangers en fietsers.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Ik houd rekening met het andere verkeer en ik vang fouten van anderen zo goed mogelijk op.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Milieubewust rijden

Ik weet hoe ik milieubewust moet autorijden en ik pas dat in de praktijk toe.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Uitslagformulier proefexamen 6

- O
- Rijbaar maken en bediening/beheersing
- Milieu rijgedrag
- Aangepast/besluitvaardig rijden
- Belangen andere weggebruikers
- Kijkgedrag
- Voorrang verlenen/voor laten gaan
- Plaats op de weg/van handeling (Volg) afstand houden
- Snelheid
- Reageren op verkeerslichten/aanwijzingen
- Reageren op overige tekens
- Geven van/reageren op signalen
- Vertragen/remmen/stoppen

Wegrijden



Rijden op rechte en bochtige weggedeelten



Gedrag nabij en op kruispunten



Invoegen - uitvoegen



Inhalen - zijdelingse verplaatsingen



Gedrag nabij en op bijzondere weggedeelten



Bijzondere manoeuvres



Uitgevoerde bijzondere verrichtingen

V = voldoende O = onvoldoende

Omkeeropdracht

- Halve draai V O

- Steken V O

Parkeeropdracht

- Fileparkeren V O

- Vakparkeren V O

Achteruitrijden

- Recht V O

- Bocht V O

Hellingproef

V O

Overige:

- Voorbereidings- en V O
controlehandelingen

- In-/uitstappen V O

Zelfstandig routerijden:

- Navigatiesysteem V O

- Clusteropdracht V O

Zelfreflectie proefexamen 7

Datum: _____

Omgaan met het voertuig

Onder normale verkeersomstandigheden bedien ik de auto op een technisch juiste wijze en heb ik de auto onder controle.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Veiligheid

Ik houd voldoende afstand van het verkeer dat voor mij rijdt en ik zorg voor voldoende ruimte rondom de auto.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Mogelijke gevaren herken ik op tijd en ik zorg dat het zo veilig mogelijk blijft.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Doorstroming

Ik hinder het andere verkeer niet onnodig en zorg dat het zoveel mogelijk kan doorrijden.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Sociaal rijgedrag

Bij het autorijden houd ik rekening met de gedragingen van zwakkere verkeersdeelnemers zoals kinderen, ouderen, voetgangers en fietsers.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Ik houd rekening met het andere verkeer en ik vang fouten van anderen zo goed mogelijk op.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Milieubewust rijden

Ik weet hoe ik milieubewust moet autorijden en ik pas dat in de praktijk toe.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Uitslagformulier proefexamen 7

- O
- Rijbaar maken en bediening/beheersing
- Milieu rijgedrag
- Aangepast/besluitvaardig rijden
- Belangen andere weggebruikers
- Kijkgedrag
- Voorrang verlenen/voor laten gaan
- Plaats op de weg/van handeling (Volg) afstand houden
- Snelheid
- Reageren op verkeerslichten/aanwijzingen
- Reageren op overige tekens
- Geven van/reageren op signalen
- Vertragen/remmen/stoppen

Wegrijden



Rijden op rechte en bochtige weggedeelten



Gedrag nabij en op kruispunten



Invoegen - uitvoegen



Inhalen - zijdelingse verplaatsingen



Gedrag nabij en op bijzondere weggedeelten



Bijzondere manoeuvres



Uitgevoerde bijzondere verrichtingen

V = voldoende O = onvoldoende

Omkeeropdracht

- Halve draai V O

- Steken V O

Parkeeropdracht

- Fileparkeren V O

- Vakparkeren V O

Achteruitrijden

- Recht V O

- Bocht V O

Hellingproef

V O

Overige:

- Voorbereidings- en V O

controlehandelingen

- In-/uitstappen V O

Zelfstandig routerijden:

- Navigatiesysteem V O

- Clusteropdracht V O

Zelfreflectie proefexamen 8

Datum: _____

Omgaan met het voertuig

Onder normale verkeersomstandigheden bedien ik de auto op een technisch juiste wijze en heb ik de auto onder controle.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Veiligheid

Ik houd voldoende afstand van het verkeer dat voor mij rijdt en ik zorg voor voldoende ruimte rondom de auto.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Mogelijke gevaren herken ik op tijd en ik zorg dat het zo veilig mogelijk blijft.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Doorstroming

Ik hinder het andere verkeer niet onnodig en zorg dat het zoveel mogelijk kan doorrijden.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Sociaal rijgedrag

Bij het autorijden houd ik rekening met de gedragingen van zwakkere verkeersdeelnemers zoals kinderen, ouderen, voetgangers en fietsers.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Ik houd rekening met het andere verkeer en ik vang fouten van anderen zo goed mogelijk op.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Milieubewust rijden

Ik weet hoe ik milieubewust moet autorijden en ik pas dat in de praktijk toe.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Uitslagformulier proefexamen 8

- O
- Rijbaar maken en bediening/beheersing
- Milieu rijgedrag
- Aangepast/besluitvaardig rijden
- Belangen andere weggebruikers
- Kijkgedrag
- Voorrang verlenen/voor laten gaan
- Plaats op de weg/van handeling (Volg) afstand houden
- Snelheid
- Reageren op verkeerslichten/aanwijzingen
- Reageren op overige tekens
- Geven van/reageren op signalen
- Vertragen/remmen/stoppen

Wegrijden



Rijden op rechte en bochtige weggedeelten



Gedrag nabij en op kruispunten



Invoegen - uitvoegen



Inhalen - zijdelingse verplaatsingen



Gedrag nabij en op bijzondere weggedeelten



Bijzondere manoeuvres



Uitgevoerde bijzondere verrichtingen

V = voldoende O = onvoldoende

Omkeeropdracht

- Halve draai V O

- Steken V O

Parkeeropdracht

- Fileparkeren V O

- Vakparkeren V O

Achteruitrijden

- Recht V O

- Bocht V O

Hellingproef

V O

Overige:

- Voorbereidings- en V O
controlehandelingen

- In-/uitstappen V O

Zelfstandig routerijden:

- Navigatiesysteem V O

- Clusteropdracht V O

5.3 - Geslaagd! Wat nu?

Ben je geslaagd voor je praktijkexamen? Gefeliciteerd! Je bent klaar met je rijopleiding en kunt eindelijk zonder instructeur de weg op. Maar voordat dit kan moet je eerst je rijbewijs ophalen. Hoe je dit doet, staat in dit hoofdstuk.

Nog geen 18 jaar

Ben je nog geen 18 jaar, dan heb je praktijkexamen gedaan onder de 2toDrive regeling. Dit betekent dat je het rijbewijs pas kunt aanvragen als de aanvraag van je begeleiderspas is goedgekeurd. Deze kun je aanvragen op de site van 2toDrive (<https://2todrive.nl>).

Heb je een begeleiderspas, dan kun je je rijbewijs gaan aanvragen. Als je helemaal geen begeleiderspas aanvraagt, kun je het rijbewijs pas aanvragen vanaf je 18e verjaardag.

Rijbewijs aanvragen

Ben je 18 jaar of ouder, of is de aanvraag van je begeleiderspas goedgekeurd, dan kun je na het behalen van je praktijkexamen je rijbewijs gaan aanvragen bij de gemeente. Het CBR registreert online dat je bent geslaagd. Het kan soms even duren voordat deze gegevens bij de gemeente zijn. Daarom kun je het best een dag wachten voordat je naar de gemeente gaat. Bij sommige (grotere) gemeentes moet je een afspraak maken om je rijbewijs te kunnen aanvragen.

Als je bij de gemeente je rijbewijs aanvraagt, moet je ervoor zorgen dat je een goedgekeurde recente pasfoto meeneemt. Daarnaast moet je jouw ID-kaart of paspoort meenemen. Als je al een rijbewijs had (bijvoorbeeld voor de bromfiets of trekker) moet je deze ook meenemen. Je moet het rijbewijs ter plekke betalen. Neem daarom ook je pinpas mee.

Rijbewijs ophalen

Normaal gesproken duurt het maximaal vijf werkdagen voordat je rijbewijs klaar is. Deze kun je dan ophalen bij de gemeente. Neem weer je ID-kaart en rijbewijs (als je deze al had) mee.

Pas als het rijbewijs door de gemeente aan jou is uitgereikt, is het rijbewijs geldig. Ga dus niet rijden voordat je het rijbewijs hebt opgehaald!

Kun of wil je niet vijf dagen wachten op je rijbewijs, dan kun je het rijbewijs ook met spoed aanvragen. Doe je dit voor 14:00, dan ligt het rijbewijs meestal de volgende werkdag bij de gemeente klaar. De kosten hiervoor zijn wel wat hoger.

2toDrive na je 18e verjaardag

Heb je het rijbewijs behaald voor je 18e verjaardag en tot je 18e gereden met begeleiderspas en begeleider? Dan vervalt deze begeleiderspas vanaf je 18e verjaardag. Je mag vanaf dan helemaal zelfstandig de weg op.

Heb je het rijbewijs wel behaald voor je 18e verjaardag, maar nooit een begeleiderspas aangevraagd? Dan kun je vanaf je 18e verjaardag je rijbewijs aanvragen. Zodra je deze opgehaald hebt, mag je zelfstandig de weg op.

Veel plezier met je rijbewijs!



Colofon

Voor vragen kun je contact opnemen met LENS verkeersleermiddelen via support@lensmedia.nl. Alhoewel deze uitgave met de grootste zorg is samengesteld, kan het voorkomen dat er onjuistheden zijn. Wij stellen het zeer op prijs wanneer ons dat gemeld wordt. Ook kunnen wetten en regels inmiddels zijn gewijzigd sinds het ter perse gaan. Wij verwijzen je voor de nieuwste wijzigingen naar www.lensmedia.nl. Aan de inhoud van dit boek kunnen geen rechten worden ontleend.

Ontwikkeling:	LENS verkeersleermiddelen
Auteur:	S. Greving
Redactie:	P. Somers, S. Greving
Vormgeving:	Comceptum
3D-vormgeving:	T. Velthuis
Fotografie:	LENS verkeersleermiddelen, iStockphoto, Shutterstock

© 2021, 1^e druk, LENS verkeersleermiddelen
Zwolle, Nederland, www.lensmedia.nl

Alle rechten voorbehouden.

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand en/of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of op enige andere manier zonder voorafgaande uitdrukkelijke schriftelijke toestemming van de uitgever.

Dit praktijkboek is een ideaal hulpmiddel bij de praktijklessen voor het rijbewijs voor de personenauto. Het kan gebruikt worden als voorbereiding vóór, leidraad tijdens én naslagwerk na de rijles. Zo begin je altijd goed voorbereid aan de rijles en heb je ook na de rijles de mogelijkheid terug te kijken wat je allemaal hebt geleerd.

Dit boek verbindt de theorie en de praktijk. Je instructeur hoeft je zo minder in de auto uit te leggen zodat er meer tijd overblijft voor het 'echte werk': het rijden in de personenauto. Waar dit van toepassing is wordt een verwijzing gemaakt naar de bijbehorende onderdelen in het theorieboek 'Theorie leren personenauto' van LENS Verkeersleermiddelen.

Het boek is onderverdeeld in vier modules waarmee de praktijk wordt aangeleerd:

- Techniek, bediening en controle
- Verkeersdeelname basis
- Bijzondere verrichtingen
- Verkeersdeelname complex

Elk leeronderdeel wordt afgesloten met een handig stappenplan. Hierin vind je in verkorte vorm wat er tijdens het praktijkexamen van je wordt verwacht.

Daarnaast vind je in dit boek een vijfde module met examentraining. Naast een uitgebreide uitleg over het CBR praktijkexamen, vind je hierin een flink aantal proefexamens.

Het boek geeft veel mogelijkheden om de vorderingen bij te houden. Je leert onder andere om te gaan met zelfreflecties. Zo weet je altijd waar je staat in de opleiding en waar de verbeterpunten liggen.

De in dit boek opgenomen lesstof volgt de officiële CBR rijprocedure en bereidt je daarom perfect voor op het CBR praktijkexamen personenauto.

