

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 rijnschool van jouw keuze machtigt voor het reserveren van een examen. Bij het aanvragen van een rijexamen voor de auto moet de rijnschool direct een leerling koppelen aan dit examen. Dit kan een rijnschool 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 rijnschool gemachtigd

Ja / Nee

Ogentest

Bij het praktijkexamen hoort ook een ogentest. De examinerator 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 Achteruitrijden van een bocht									
3.2 Keren door middel van een halve draai									
3.3 Keren door middel van steken									
3.4 Vooruit in een vak parkeren									
3.5 Achteruit in een vak parkeren									
3.6 Vooruit fileparkeren									
3.7 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 Kijken algemeen / 62 Positie op de weg

Module
2

66 Verkeersdeelname basis

68 Kijken specifiek / 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 Achteruitrijden van een bocht / 112 Keren door middel van een halve draai / 114 Keren door middel van steken
118 Vooruit in een vak parkeren / 120 Achteruit in een vak parkeren / 122 Vooruit fileparkeren / 124 Achteruit fileparkeren

Module
4

128 Verkeersdeelname complex

130 Snelweg, wegen met meerdere rijstroken
138 Complexe kruispunten / 142 Complexe rotondes
146 Bijzondere omstandigheden en gedrag

Beoordeling

154 Zelfreflecties en beoordelingen

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

Module
5

164 Examentraining

166 Veelgestelde vragen / 170 Proefexamens
188 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

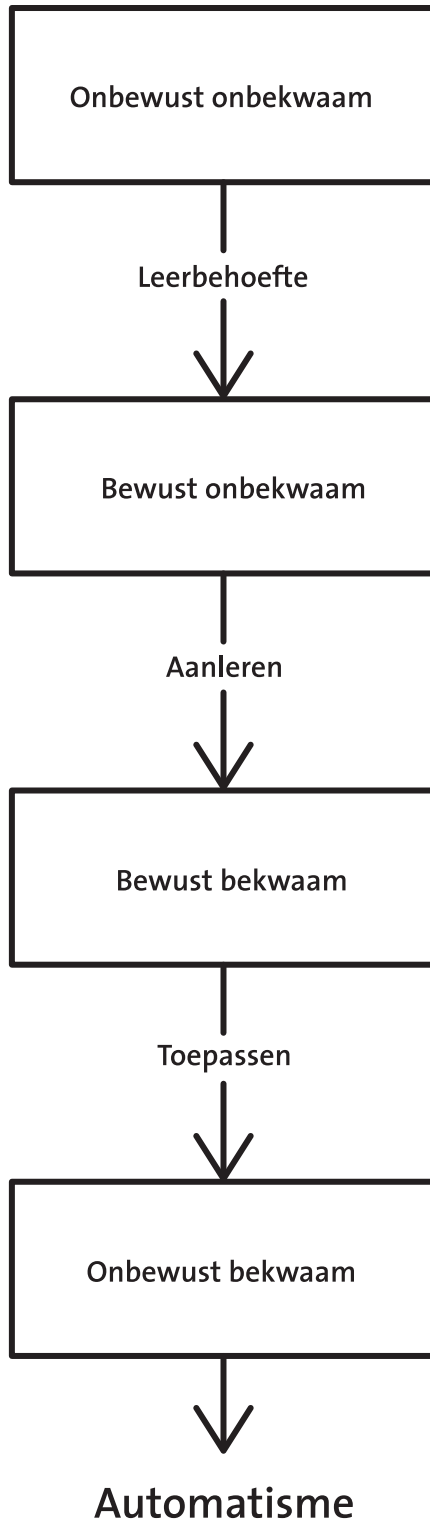
Een aantal lessen later merk je dat het je lukt om zelfstandig weg te rijden, maar je moet er elke keer bij nadenken hoe het moet. Zodra er zaken veranderen en je aandacht naar iets anders wordt getrokken, kun je je te weinig concentreren op het wegrijden en lukt het niet meer goed.

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 theorieregels 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 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 (ruitenwisserbediening, 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 tabeltje 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 parkeer verlichting, 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.



voorruit
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

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inkijkexemplaar

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

1.3 - Pedalen

Voor een goede en veilige verkeersdeelname is het belangrijk dat je precies weet hoe je de verschillende pedalen moet bedienen. In dit hoofdstuk worden de drie pedalen afzonderlijk behandeld, maar ook het samenspel tussen de pedalen wordt uitgelegd. Als laatste behandelen we de hellingproef, een belangrijk onderdeel tijdens het rijden waarbij de samenwerking tussen de pedalen goed geoefend kan worden.



Pedalen

Gaspedaal

Het gaspedaal zit volledig rechts en wordt altijd met de rechtermoot bediend. Het is een zeer gevoelig pedaal. Aan de toerenteller is goed af te lezen of je het pedaal te ver, of niet ver genoeg intrapt. Hoe meer ervaring je hebt, hoe beter je dit leert aanvoelen zonder op de toerenteller te hoeven kijken. Om het pedaal goed te kunnen doseren kun je het beste je rechtermoot met de hak op de grond plaatsen. Je voet laat je ontspannen op het gaspedaal rusten. Je hoeft nu alleen nog de bal van je voet naar voren te drukken om gas te geven, of naar je toe te trekken om gas los te laten.



Rempedaal (Bedrijfsrem)

Het rempedaal zit in het midden en wordt, net als het gaspedaal, altijd bediend met de rechtermoot. Op deze manier kun je het gas en de rem nooit tegelijk bedienen. Ook het rempedaal is een gevoelig pedaal. Probeer het rempedaal altijd geleidelijk in te drukken, waarbij de remdruk goed verdeeld is over de gehele remweg. Probeer sterke wisselingen in remdruk zoveel mogelijk te vermijden, dit rijdt erg oncomfortabel en is voor het achteropkomende verkeer erg onvoorspelbaar en hinderlijk. Over het algemeen geldt: je kunt beter vroeg en rustig beginnen met remmen,

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inkijkexemplaar

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

1.4 - Schakelen

Naast de bediening van de pedalen is ook het correcte gebruik van de versnellingen essentieel tijdens het autorijden. Niet alleen maakt het het rijden comfortabeler, maar ook voor het milieu is op de juiste momenten op- of terugschakelen belangrijk. Daarnaast is verkeerd op- of terugschakelen een aanslag op je auto en dus ook op je portemonnee. In dit hoofdstuk lees je alles over de bediening van de versnellingspook en het op correcte wijze op- en terugschakelen.

Uitleg versnellingspook

Hoeveel versnellingen

Auto's kunnen een verschillende hoeveelheid versnellingen hebben. De meeste handgeschakelde auto's zijn uitgerust met vijf versnellingen. Maar ook auto's met vier of zes versnellingen komen voor. Daarnaast beschikken alle auto's over een achteruitversnelling, meestal aangeduid met de letter 'R' van 'reverse' (Engels voor 'achteruit'). Het gebied tussen de versnellingen in, wordt de neutraal of de vrij genoemd. Staat de versnellingspook in de vrij, dan staat deze bij de meeste auto's tussen de derde en vierde versnelling in. Vanuit deze vrij kun je alle versnellingen bereiken.



Vooruit wegrijden doe je altijd in de eerste versnelling, waarna er al vlot doorgeschakeld moet worden naar de tweede. Afhankelijk van de snelheid die er ter plekke gereden mag worden schakel je vervolgens nog door naar de derde, vierde en vijfde versnelling. Dit is ook per auto verschillend, bij de ene auto kan er eerder doorgeschakeld worden dan bij de andere.



Op de meeste versnellingspoken staat een tekening waarop je kunt aflezen waar de versnellingen zich bevinden. De vijf of zes vooruitversnellingen zijn bijna altijd hetzelfde gerangschikt. De achteruitversnelling kan, vaak afhankelijk van het merk van de auto, op verschillende posities zitten.

Meestal is dit onder de vijfde versnelling, of links naast de eerste versnelling. In het laatste geval moet er dan meestal iets extra's gedaan worden, voordat de achteruitversnelling bereikt kan worden. Denk hierbij aan het omhoogtrekken van een ring die om de versnellingspook zit of het naar beneden drukken van de gehele versnellingspook. Dit om het per ongeluk in de achteruitversnelling schakelen te voorkomen.



INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inkijkexemplaar

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

1.5 - Sturen

Om met de auto soepel de bocht door te komen of vloeiend een rotonde over te rijden, zul je moeten oefenen met sturen. Welke stuurtechnieken er bestaan en hoe en wanneer je deze het beste kunt gebruiken, lees je in dit hoofdstuk.

Stuurtechnieken

Als je je het stuurwiel inbeeldt als een klok, heb je je handen op kwart voor drie. Bij deze houding loop je het minste risico op letsel mocht de airbag in het stuur afgaan. Zodra je naar links of naar rechts moet gaan sturen, komt er een moment dat je je handen moet gaan verplaatsen. We onderscheiden hierin twee verschillende stuurtechnieken, de overpakmethode en de doorgeefmethode.



Overpakmethode

Kenmerkend voor de overpakmethode is dat je op het moment dat je je handen moet verplaatsen, de armen kruislings over elkaar gaan. Je linkerhand zit dan aan de rechterkant op het stuurwiel en je rechterhand zit aan de linkerkant. Dit heeft een aantal risico's waarvan de belangrijkste de airbag is. Als deze door een aanrijding zou afgaan terwijl je je armen kruislings voor het stuurwiel langs hebt, geeft dit een flink verhoogd risico op zwaar letsel. Daarom wordt geadviseerd deze methode zo min mogelijk te gebruiken tijdens hogere snelheden dan stapvoets. Alleen tijdens veel sturen bij lagere snelheden, zoals tijdens parkeren en keren, kan deze methode goed gebruikt worden.



INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inkijkexemplaar

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

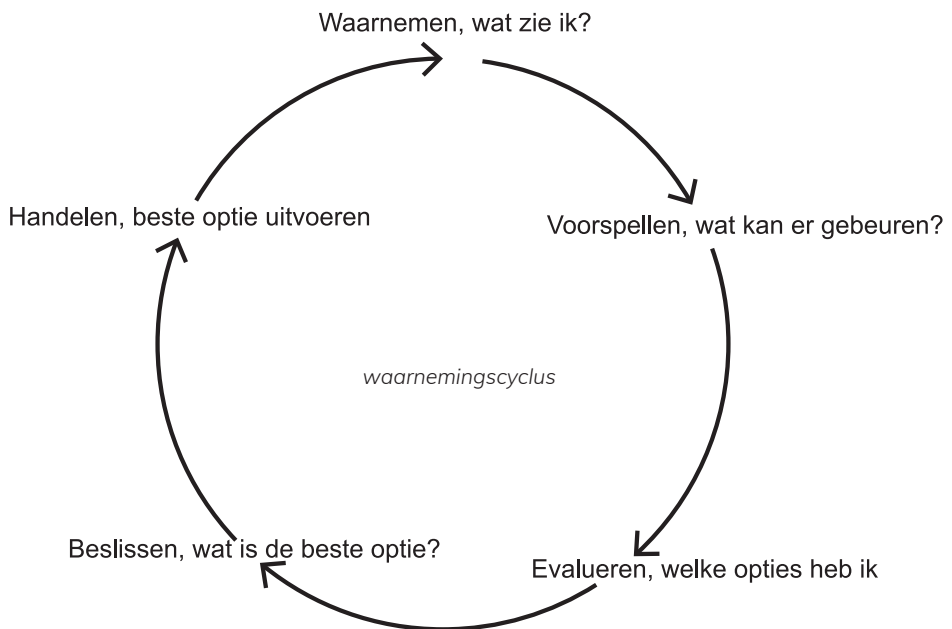
INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

1.6 - Kijken algemeen

Om goed te kunnen reageren op het overige verkeer, is het op tijd zien en herkennen van situaties erg belangrijk. Zoals we in de waarnemingscyclus hieronder kunnen zien, moeten je hersenen een aantal stappen doorlopen voordat je kunt handelen. Ben je alert en heb je veel ervaring dan kost dit ongeveer 1 seconde, dit is je reactietijd. Ben je echter niet fit, afgeleid of zelfs onder invloed van alcohol of drugs, dan zal je reactietijd een stuk langer zijn!

We beginnen in dit hoofdstuk met het kijken in het algemeen, dit wordt onderverdeeld in twee delen. Het scannen (overzicht krijgen) en het checken (details waarnemen). Scannen is het waarnemen dat er ergens een bord staat, checken is het gedetailleerder kijken om te zien wat voor bord het is en wat het betekent. Daarnaast wordt in dit hoofdstuk ook behandeld hoe je moet kijken. Verderop in het boek gaan we verder in op het kijken in specifieke situaties.



Scannen (overzicht krijgen)

Het overzicht krijgen is het eerste begin van het kijken. Pas als je een algemeen overzicht hebt van de weg en de omgeving, kun je je gaan focussen op belangrijke kleinere details. Maar, wat moet je nu eigenlijk gaan zien? We geven wat voorbeelden. Let op, er zijn nog veel meer dingen te bedenken waar je naar kunt kijken! Deze lijst is zeker niet volledig.

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

1.7 - Positie op de weg

We moeten de weg delen met veel andere weggebruikers. Daarom zijn er regels opgesteld waarin beschreven staat wie zich in welke situatie op welke positie op de weg dient te bevinden. Als bestuurder dien je je altijd zoveel mogelijk rechts te bevinden. Maar hoe rechts is rechts? Waar bevind je je op een brede of juist smalle weg, hoe handel je rondom geparkeerde auto's, hoe is je positie in de bochten? Dat komt in dit hoofdstuk aan bod.

Basispositie

De basispositie is 'zoveel mogelijk rechts'. Hoe rechts 'zoveel mogelijk' rechts is, is afhankelijk van een aantal factoren. Bijvoorbeeld de wegsituatie en de verkeerssituatie. Daarnaast heeft het ook te maken met de richting die je op wilt. Probeer goed in te schatten hoe breed de auto is. Gebruik tussendoor regelmatig de buitenspiegels om te controleren waar je je bevindt op de weg. Je kunt hierin de zijkant van de auto zien en daarmee ook hoe ver deze zijkant zich van strepen, bermen, bomen, paaltjes en andere auto's bevindt.

Wegsituatie

Is een weg breed, dan ligt er in het midden meestal een asstreep (de streep die de linker weghelft scheidt van de rechter weghelft). Soms worden deze weghelften nog verder verdeeld in meerdere rijstroken. Hierover meer in hoofdstuk 2.7. In basis blijf je rechts van de asstreep op het midden van je rijstrook rijden. Smallere wegen hebben vaak geen asstreep. Ze worden in plaats daarvan meestal voorzien van twee kantstrepen of suggestiestroken (deze lijken op fietsstroken maar missen de geverfde fiets op het wegdek) aan weerszijden van de rijbaan. Op dit soort wegen rijdt je, indien er geen sprake is van tegenliggers, iets meer tegen de weg (het midden van de weg) aan. Bij zeer smalle wegen kun je soms niet anders dan op het midden rijden.



Verkeerssituatie

Buiten de wegsituatie is ook de verkeerssituatie van belang, zoals de aanwezigheid van tegenliggers. Op een smallere weg zul je je positie moeten aanpassen, om elkaar te kunnen passeren. Soms betekent dit dat je (deels) de berm in moet. Zodra de tegenligger is gepasseerd, neem je je basispositie op de rijbaan weer in. Voorkom wel dat je kort achter elkaar meerdere keren je positie moet gaan veranderen. Komen er meerdere tegenliggers kort achter elkaar, dan blijf je na het passeren van de eerste tegenligger wat langer aan de rechterzijde van de weg en ga je pas na de laatste

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

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

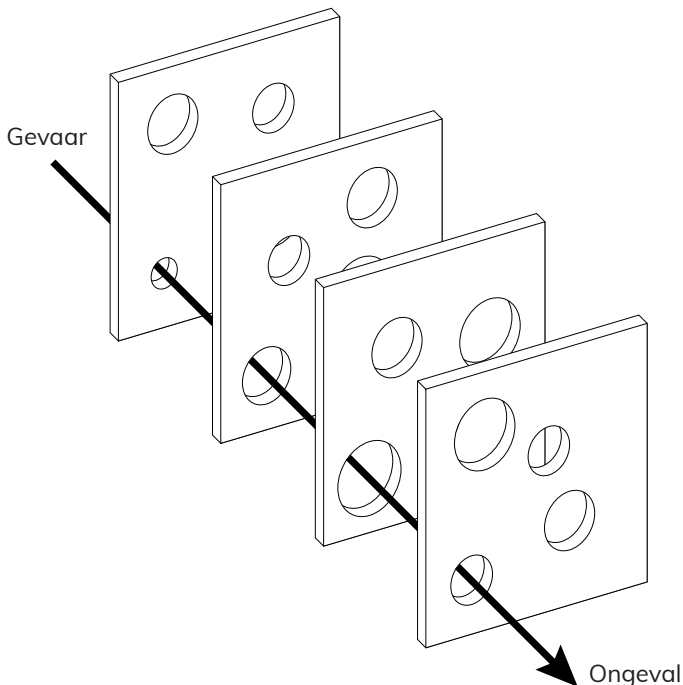
Sommige aan te leren handelingen voelen misschien als overbodig of overdreven. Door middel van het gatenkaasmodel leggen we je uit waarom de handelingen juist NIET overbodig zijn en wel degelijk bijdragen aan de veiligheid, ook al voelt dat soms anders.

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



INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inkijkexemplaar

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inkijkexemplaar

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:

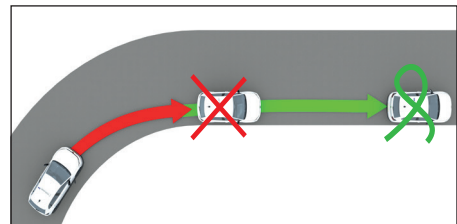
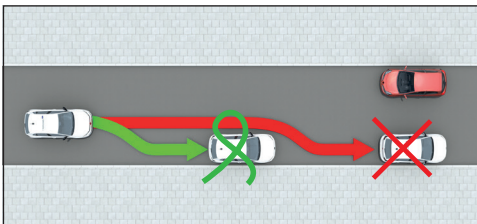
Kan en mag je er parkeren/stilstaan?

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?



Veroorzaakt 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

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inkijkexemplaar

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inkijkexemplaar

2.2 - Veilige ruimte rondom

Eén van de belangrijkste onderdelen binnen het autorijden, is de veilige ruimte rondom het voertuig. Wat nu precies je veilige ruimte is, hoe je deze bewaakt en wat je doet als deze te klein dreigt te worden, lees je in dit hoofdstuk.

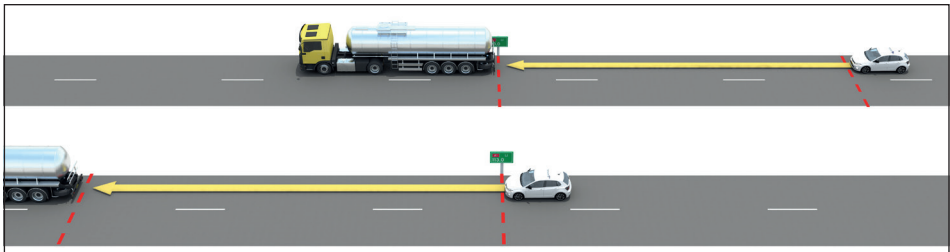
Wat is je veilige ruimte?

De veilige ruimte rondom kun je verdelen in verschillende onderdelen. De ruimte voor het voertuig, de ruimte achter het voertuig en de ruimte naast het voertuig. Rijd je met een hoger voertuig of trek je een (hoge) aanhanger, dan heb je ook nog te maken met de veilige ruimte boven het voertuig en eventueel de aanhanger.

Ruimte aan de voorzijde

Deze ruimte is de meest bekende, ook wel de volgfafstand genoemd. Het is de vrije ruimte waar je over het algemeen de meeste invloed op hebt. We hanteren hierbij een minimale volgfafstand van twee seconden. Er zijn ook situaties waarbij twee seconden nog te weinig afstand is. Denk hierbij bijvoorbeeld aan slechte weersomstandigheden.

Om te kijken of je voldoende afstand houdt, kun je deze gaan tellen, zoals op het plaatje hieronder te zien is. Je kunt de benodigde afstand ook uitrekenen in meters. Hiervoor deel je je snelheid in km/u door twee en tel je er vervolgens 10% bij op. Bij 50 km/u is dit 27,5 meter, bij 120 km/u is dit maar liefst 66 meter. Afstanden schatten kun je bijvoorbeeld doen door te kijken naar hectometerpaaltjes (afstand tussen twee hectometerpaaltjes is 100 meter).



Je begint met tellen als het voertuig voor je voorbij het gekozen vaste punt rijdt. Je stopt met tellen als je zelf bij dit punt bent aanbeland.

Voldoende afstand houden zorgt er ook voor dat je makkelijker langs het voertuig kan kijken dat voor jou rijdt. Als dit een grote trekker of vrachtauto is, heb je deze ruimte nodig om tegemoetkomend verkeer op tijd te kunnen zien. Helemaal als je van plan bent om het voertuig te gaan inhalen.

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inkijkexemplaar

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

2.4 - Passeren en zijdelings verplaatsen

Passeren en zijdelings verplaatsen zijn handelingen die we ongemerkt heel wat vaker uitvoeren dan we denken. Het gaat hierbij niet alleen om het inhalen van een andere auto of het opschuiven naar een naastgelegen strook. Ook het voorbijrijden van een fietser die op een fietsstrook rijdt, het iets opschuiven om langs een wegversmalling te rijden, of het naar rechts opschuiven in verband met een tegenligger op een smalle weg valt onder passeren en zijdelings verplaatsen.

In dit hoofdstuk leggen we uit hoe je dit veilig uitvoert. We gaan in op je positie, het kijkgedrag, maar ook het gebruik van de richtingaanwijzer.

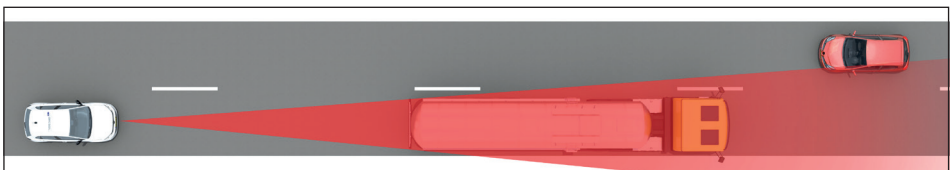
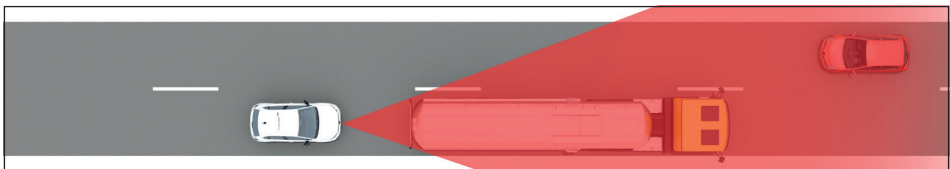
Inhalen en voorbijgaan

In de wet zijn geen duidelijke definities te vinden van deze termen. Wij hebben ervoor gekozen de term 'inhalen' te gebruiken als we iets voorbijrijden dat zelf ook in beweging is en de term 'voorbijgaan' als we iets voorbijrijden dat stilstaat. We geven enkele voorbeelden en leggen uit waar je op moet letten.

Inhalen

Bij alles wat je inhaalt, of dit nu een fiets is of een vrachtauto, moet je ongeveer dezelfde controles uitvoeren. Het begint met het herkennen van de situatie, op tijd opmerken dat er voor je een voertuig langzamer rijdt dan jij. Wil je dit voertuig gaan inhalen, dan moet je gaan controleren of dit veilig kan. Je stelt jezelf een aantal vragen:

- *Moet ik het voertuig links of rechts inhalen?*
In de meeste gevallen zal het antwoord hierop links zijn. Maar er zijn uitzonderingen, bijvoorbeeld als het voertuig voor je te kennen geeft linksaf te willen slaan en links voorgesorteerd is.
- *Is er voldoende ruimte om in te halen?*
Dit heeft niet alleen te maken met de breedte van de weg en het in te halen voertuig, maar ook met eventueel tegemoetkomend verkeer en het naderen van obstakels en kruispunten. Je zult ver vooruit moeten (kunnen) kijken om dit zeker te weten. Denk daarom aan je volgafstand!



INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inkijkexemplaar

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inkijkexemplaar

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

2.5 - Kruispunten basis

De meeste ongevallen gebeuren op kruispunten. Dat is ook niet zo gek, het is de plek waar verschillende verkeersstromen elkaar tegenkomen. Om gevaarlijke situaties te voorkomen, is het belangrijk dat je weet wat je moet doen met het overige verkeer op de kruispunten die je tegenkomt. We lopen in dit hoofdstuk stap voor stap door de situatie heen.

Herkennen en inschatten

Voordat je weet hoe je andere weggebruikers op een kruispunt moet behandelen, moet je allereerst herkennen dat er een kruispunt is. Herkennen wat voor kruispunt het is, is de volgende stap.

Waar is het kruispunt?

Waar herken je een kruispunt nou aan? Denk hierbij aan bomenrijen in het veld, borden, onderbrekingen in de omgeving, afbuigende stoepranden, tekens op de weg, maar bijvoorbeeld ook verkeer dat je in de verte van rechts of links ziet aankomen. Het breed kijken dat hiervoor nodig is hebben we besproken in hoofdstuk 1.6.



Wat voor kruispunt is het?

Hiervoor kijk je naar voorrangsborden en -tekens, verkeerslichten of verkeersregelaars. Is dit allemaal niet aanwezig, dan nader je een gelijkwaardig kruispunt. Zijn er wel voorrangsborden en/of -tekens, dan is het belangrijk te begrijpen wat die borden betekenen.



Staan er in werking zijnde verkeerslichten, dan zijn op dat moment de borden en tekens niet meer van toepassing en worden de verkeersstromen door deze verkeerslichten geregeld. Staan er verkeersregelaars, dan zijn borden, tekens, maar ook verkeerslichten niet meer van toepassing en worden de verkeersstromen geregeld door de verkeersregelaars.

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inkijkexemplaar

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

2.6 - Rotondes basis

Rotondes hebben voor- en nadelen. Zo is een groot voordeel dat de meeste voertuigen dezelfde kant op rijden en de snelheid niet hoog ligt. Het risico op zware ongevallen neemt hierbij af.

Echter, het grootste nadeel van een rotonde is dat de zwakkere verkeersdeelnemers zoals (snor)fietsers snel in de dode hoek zitten van (vracht)auto's die de rotonde verlaten. In dit hoofdstuk leer je hoe je het rijden van een rotonde het beste kunt aanpakken. We gaan in op het kijkgedrag, richtingaanwijzergebruik en gevaarherkenning.

Herkennen en inschatten

Rotondes zijn onder andere te herkennen aan borden. Als je eenmaal hebt gezien dat je een rotonde nadert, zijn er een aantal zaken die je moet bekijken.

Is het een voorrangrotonde?

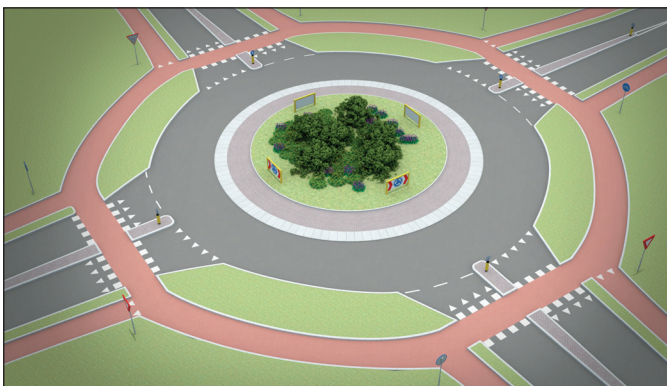
De meeste rotondes in Nederland zijn voorrangrotondes. Dit betekent dat je de rotonde zelf kunt zien als een rondlopende voorrangsweg. Voertuigen die de rotonde op willen rijden moeten voorrang verlenen aan de voertuigen die zich op de rotonde bevinden. Dit is te herkennen aan het voorrangsbord B6 en haaiantanden.

Is de voorrang niet geregeld met borden of tekens, dan kun je de rotonde zien als een aantal afzonderlijke gelijkwaardige kruispunten waarbij de bestuurders van rechts voorrang hebben.

Wat is de positie van de (snor)fietsers?

Met positie bedoelen we niet alleen de feitelijke positie, bijvoorbeeld op een fietsstrook of op een aan- of losliggend fietspad. Maar daarnaast ook of het fietspad meedoet in de voorrang, of niet. Vooral bij losliggende fietspaden en fiets-/bromfietspaden moet je op een aantal zaken letten:

- *Liggen ze dichtbij (<5 meter) en direct parallel aan de rotonde?*
Dan doen ze mee met de voorrangregels van de rotonde.
Bord B6 zal hierbij ook vóór het fietspad of het fiets-/bromfietspad staan.



INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inkijkexemplaar

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inkijkexemplaar

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

INKIJKEXEMPLAAR

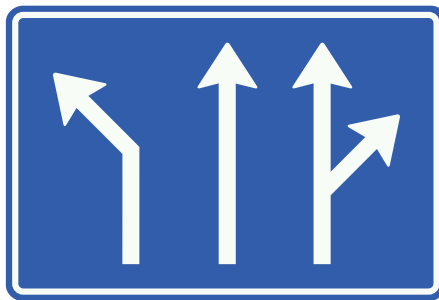
De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

2.7 - Positie rijstroken

Naast het regelen van je positie op de rechte weg, in bochten en voor kruispunten, heb je ook te maken met situaties waarbij je moet kiezen tussen meerdere rijstroken. De basisregel is dat je zoveel mogelijk de rechterrajstrook neemt. In dit hoofdstuk gaan we in op de redenen om hiervan af te wijken.

Op tijd plannen

Het begint bij het kiezen van de juiste rijstrook altijd met het op tijd weten welke kant je op wilt. En dan niet alleen bij het eerste kruispunt, maar ook bij de kruispunten daarna. Daarnaast is het handig om te weten of de kruispunten elkaar snel opvolgen, of dat er veel ruimte tussen zit. Ook is het belangrijk om in de gaten te houden hoe druk het is. In druk verkeer zul je nóg eerder je beslissingen moeten nemen om te zorgen dat je nog kans hebt om van rijstrook te wisselen. Let tijdens het naderen van kruispunten op eventuele borden waarop de rijstroken staan aangegeven. Missen deze bordjes, let dan op de pijlen op het wegdek, de blokmarkering en de verkeerslichten. Kijk hierbij ver vooruit.



Welke rijstrook neem je?

In basis zijn er twee redenen om af te wijken van het rechts rijden. Namelijk om in te halen (doorstroming), of om alvast voor te sorteren. In alle andere gevallen blijf je de rechterrajstrook gebruiken van de richting die je wilt volgen.

Inhalen

Met inhalen bedoelen we het voorbijrijden van verkeer dat langzamer rijdt dan jij, of langzamer op gang komt dan jij. Maar je kunt ook een strook verder naar links nemen om te zorgen dat het verkeer beter verdeeld is over de verschillende rijstroken. In dit geval haal je ook in. Belangrijke zaken om op te letten zijn:

- Kun je weer op tijd rechts gaan rijden, bijvoorbeeld als je vlot erna rechtsaf wilt slaan?
- Kun je lang genoeg op de linker rijstrook blijven rijden om de inhaalmanoeuvre af te maken? Soms verandert een rijstrook verderop in een voorsorteerstrook voor een andere richting, of voegt deze weer in.
- Zijn er andere voertuigen voor je die ook willen inhalen? Let op richtingaanwijzers.

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inkijkexemplaar

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inkijkexemplaar

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 examinerator 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 examinerator de keuze uit meerdere bijzondere verrichtingen. Twee daarvan zul je sowieso moeten uitvoeren:

- In- en uitstappen
- Voorbereidings- en controlehandelingen



Daarnaast kiest de examinerator 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

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

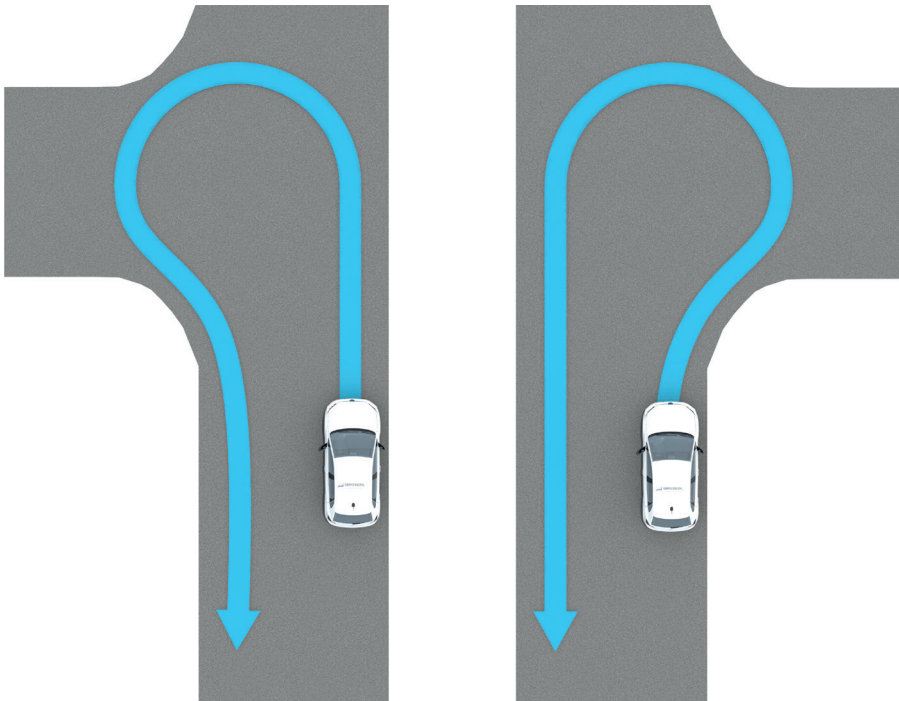
3.2 - Keren door middel van een halve draai

Bij een halve draai keer je de auto zonder naar achteren te hoeven rijden. Afhankelijk van de draaicirkel van de auto heb je hiervoor een bepaalde ruimte nodig. De straat moet breed genoeg zijn en daarnaast heb je wat extra ruimte nodig zoals een aantal lege parkeervakken, een brede (rustige!) zijstraat of een brede inrit.

Uitvoering

Zoek een plek waar je veel ruimte hebt. Zorg ervoor dat je goed kijkt. Stop eventueel even aan de kant van de weg (hoofdstuk 2.2) als je door het overige verkeer niet direct met de halve draai kunt starten. Is de weg vrij en hinder je niemand, dan kun je de halve draai gaan uitvoeren. Tijdens het uitvoeren blijf je goed om je heen kijken. Vooral aan het begin is het belangrijk gebruik te maken van de ruimte die je hebt. Meestal betekent dit dat je in het begin verder naar rechts moet sturen of iets verder door moet rijden dan je zou verwachten. De grootste ruimte moet als je start met het insturen naar links zoveel mogelijk links naast en links achter het voertuig liggen (dus niet teveel ervoor!).

Controleer voor het insturen naar links nogmaals alle richtingen. Zodra het kan, stuur je volledig in naar links om de draaicirkel zo klein mogelijk te houden. Blijf om je heen kijken. Merk je tijdens de draai dat je niet goed uitkomt, stop dan voor de stoeprand en rijd een stukje achteruit om ruimte te maken. Als je alles goed hebt ingeschat red je de halve draai in een keer en kun je hierna als de weg vrij is direct je weg weer vervolgen.



INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

3.3 - Keren door middel van steken

Hierbij keer je het voertuig door heen en weer te steken tussen de linker en rechter stoeprand.

Uitvoering

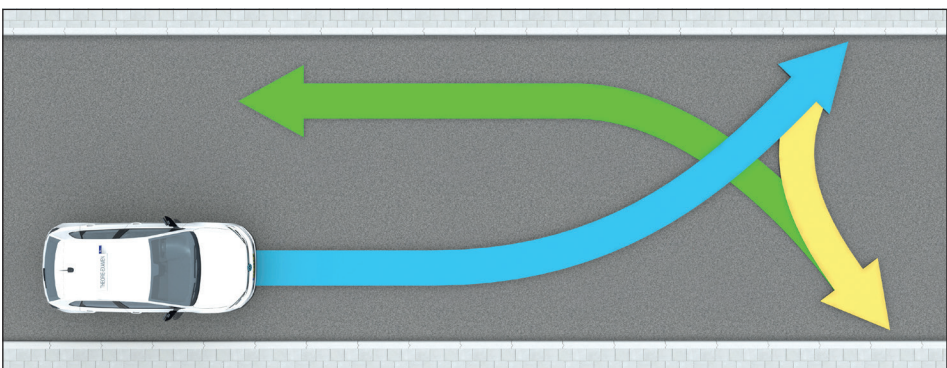
Probeer in te schatten hoe vaak je moet gaan steken. Is de weg minimaal anderhalve autolengte breed dan heb je genoeg aan drie keer steken. Is de weg smaller, dan zul je vaker moeten steken.

Drie keer steken

Stop zoals geleerd (hoofdstuk 2.2) aan de rechterzijde van de weg. Denk aan eventuele obstakels (lantaarnpalen, bomen, putten, hogere stoepranden). Schakel in de eerste versnelling en kijk goed om je heen. Is de weg vrij, rol dan rustig op de koppeling vooruit en stuur zodra de auto in beweging komt volledig in naar links. Blijf om je heen kijken en stuur vlak voordat je de stoeprand raakt terug naar rechts. Rol zachtjes tegen de stoeprand aan. Schakel in de achteruitversnelling en kijk goed om je heen.

Zodra de weg vrij is rol je rustig op de koppeling achteruit en stuur je zodra de auto in beweging komt volledig door naar rechts. Blijf om je heen kijken en stuur vlak voordat de achterwielen de stoeprand raken terug naar links. Rol zachtjes tegen de stoeprand aan. Schakel in de eerste versnelling en kijk goed om je heen.

Is de weg vrij, rol dan rustig op de koppeling vooruit en stuur zodra de auto in beweging komt volledig door naar links. Blijf om je heen kijken en schat in of je genoeg ruimte hebt om voor de stoep langs te rollen. Is dit het geval, rol dan rustig verder totdat je weer volledig op je eigen weghelft bent en kijk of je je weg kunt vervolgen. Rijd rustig weg zodra dit mogelijk is.



INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

3.4 - Vooruit in een vak parkeren

Hierbij parkeer je het voertuig vooruit in een haaks of schuin parkeervak. Kies bij het vooruit in een vak parkeren een niet te krap vak. Let ook goed op of je voldoende ruimte kunt maken. Blijf tijdens het uitvoeren van de verrichting om je heen kijken en hinder het overige verkeer zo min mogelijk.

Uitvoering

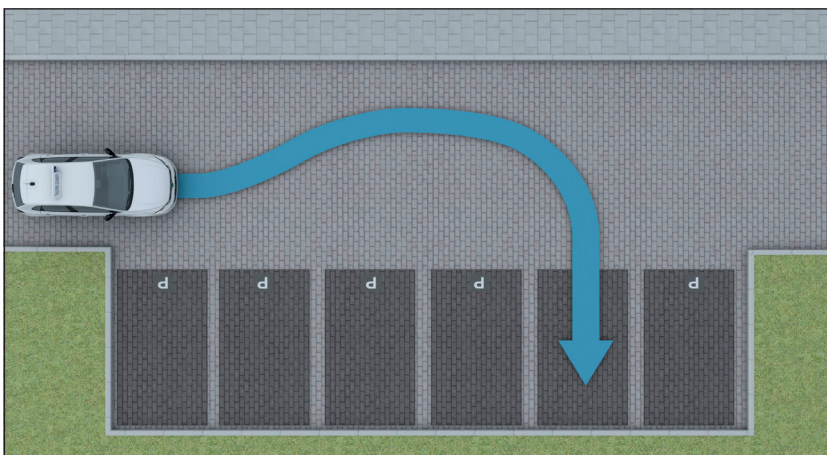
Kies een vak en geef op tijd richting aan richting het vak waar je in wilt. Maak, zodra dit veilig kan, zo veel mogelijk ruimte tussen jezelf en het vak. Hoe meer ruimte je maakt, hoe makkelijker je tussen twee auto's in kunt parkeren en hoe rechter de auto komt te staan. Zorg dat je in de 1e versnelling staat en rijd op de koppeling.

Vlak voordat je instuurt controleer je nog een keer de ruimte naast de auto. Zodra dit kan stuur je in één keer volledig in, richting het vak. Rol rustig verder terwijl je om je heen kijkt, corrigeer daar waar nodig. Een fractie voordat de auto recht in het vak staat, stuur je al rollend het stuur vlot weer in de rechthoekstand. Stop op tijd, denk hierbij aan paaltjes, struiken en andere voertuigen.

Stappenplan vooruit in een vak parkeren:



- Kies op tijd een vak, **kijk** goed om je heen en **geef richting aan**.
- **Rijd rustig** (eerste versnelling, op de koppeling indien nodig)
- **Maak** zo veel mogelijk **ruimte** tussen de auto en het gekozen vak.
- **Kijk** goed om je heen.
- **Stuur** op het juiste moment **volledig in**.
(Richtpunt: _____)
- **Corrigeer indien nodig** tijdens het inrijden van het vak.
- **Stuur** weer volledig **recht** zodra de auto (bijna) recht staat.
- **Stop** op tijd.



INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inkijkexemplaar

3.5 - Achteruit in een vak parkeren

Deze manier van parkeren vraagt minder ruimte en heeft hierdoor in smallere straten en op smallere parkeerplaatsen de voorkeur. Het zicht bij het wegrijden maakt het daarnaast een veiligere optie dan vooruit in een vak parkeren. Het kijken is weer erg belangrijk en iets lastiger omdat je achteruit rijdt tijdens het uitvoeren.

Uitvoering

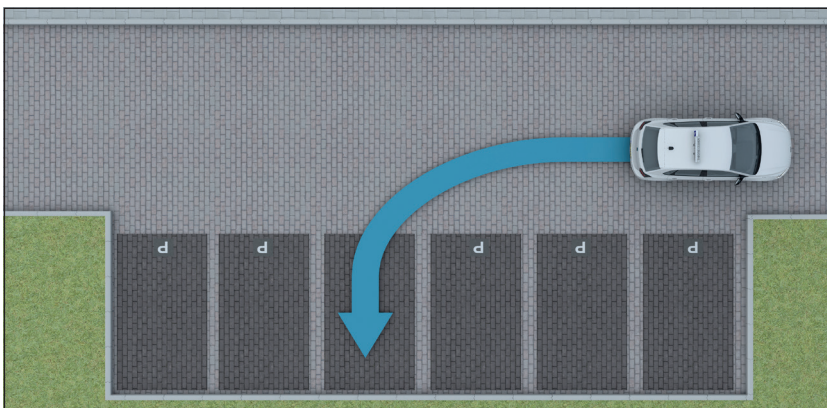
Kies een vak, controleer of je veilig kunt stoppen en geef tijdig richting aan. Rijd het gekozen vak voorbij en stop zo'n drie vakken verder op 1-1,5 meter van de vakken af. Zet de auto in de achteruitversnelling, kijk goed om je heen en rol naar achteren.

Vlak voor het insturen kijk je nogmaals rondom het voertuig (denk aan je neusuitzwaai). Zodra het veilig kan stuur je in een keer in, richting het vak. Rol rustig achteruit, kijk goed om je heen en corrigeer waar nodig. Een fractie voordat de auto recht in het vak staat stuur je al rollend het stuur vlot in de rechthoekstand. Stop op tijd, let hierbij ook op eventuele auto's in het vak achter je.

Stappenplan achteruit in een vak parkeren:



- Kies op tijd een vak, **kijk** goed om je heen en **geef richting aan**.
- Rijd het vak ruim voorbij, **stop** drie vakken verder.
- **Kijk** goed om je heen, zodra het kan **rijd** je rustig **achteruit**.
- **Stuur** op het juiste moment **volledig in**, denk hierbij aan je **neusuitzwaai**. (Richtpunt: _____)
- **Controleer** de ruimte links en rechts in je buitenspiegels, **corrigeer indien nodig**.
- Richt je blik op tijd naar voren en **stuur** weer volledig **recht** zodra de auto (bijna) recht staat.
- **Stop** op tijd.



INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inkijkexemplaar

3.6 - Vooruit fileparkeren

Voor vooruit fileparkeren heb je veel meer ruimte nodig dan voor achteruit fileparkeren. Afhankelijk van hoe strak je stuurt, wel zo'n 2-3 autolengtes. Let er op dat je een plek kiest voorbij een andere auto. Je start met de verrichting naast die auto.

Uitvoering

Kies op tijd een plek en bereid je voor om naast deze auto te stoppen (hoofdstuk 2.2). Een plek aan de rechterzijde van de rijbaan is het makkelijkst. Controleer of je de verrichting zonder (teveel) hinder kunt uitvoeren. Stop naast, of rijd rustig (1e versnelling) langs de auto waar je voor wilt gaan staan, op ongeveer 1 meter afstand. Zodra dit veilig kan rol je rustig op de koppeling naar voren.

Zodra je ver genoeg naar voren bent gereden stuur je in één keer in richting de stoep. Zorg dat je snelheid laag ligt en controleer in de buitenspiegel of je niet te dicht langs de andere auto rijdt. Stuur voor de stoep weer terug en probeer met het voorwiel zo dicht mogelijk bij de stoep te blijven, zonder de stoep te raken. Zodra de auto netjes recht met het voor- en achterwiel naast de stoep staat stop je.

Stappenplan vooruit fileparkeren:



- Kies op tijd een (ruime) plek, **kijk** goed om je heen en **geef richting aan**.
- Zorg dat je op tijd **rustig rijdt** en schakel terug naar de **eerste versnelling**.
- Rijd op ongeveer **1 meter** langs de auto waar voorbij je wilt parkeren.
- **Stuur** zodra dit kan **strak in**, richting de stoep.
(Richtpunt: _____)
- **Controleer** of je niet te dicht langs de geparkeerde auto stuurt, **corrigeer dit indien nodig**.
- **Stuur strak terug** voordat je de stoep raakt.
- Blijf met je **voorwiel vlak langs de stoep** rijden.
- **Stop** zodra je volledig recht naast de stoep staat.



INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inkijkexemplaar

3.7 - Achteruit fileparkeren

Voor achteruit fileparkeren heb je minder ruimte nodig dan voor vooruit fileparkeren. Kies een vak uit van minimaal 1,5 voertuiglengte. De rechterzijde van de weg heeft de voorkeur, vooral in verband met het zicht bij het wegrijden. Omdat je de verrichting achteruit uitvoert is het kijken in de spiegels tijdens het uitvoeren erg belangrijk. Voer de verrichting rustig uit zodat je tijd hebt om rond te kijken.

Uitvoering

Kies op tijd een plek uit, bereid je voor om te stoppen (hoofdstuk 2.2). Stop naast het eerste voertuig voorbij de plek waar je wilt parkeren, op ongeveer 0,5 meter afstand. Zorg ervoor dat je met je buitenspiegel net voorbij het andere voertuig eindigt. Zet de auto in de achteruitversnelling. Kijk goed om je heen. Rol zodra dit kan rustig op de koppeling naar achteren. Voordat je instuurt controleer je de kant van de neusuitzwaai.

Zodra dit veilig kan stuur je volledig in, richting de stoep. Blijf om je heen kijken. Stuur als je voldoende richting de stoep bent gereden vlot volledig terug. Blijf om je heen kijken en rol rustig door tot de auto recht staat. Stuur bij kort parkeren de wielen niet in rechteuitstand, dit vergemakkelijkt het wegrijden. Moet je langer parkeren, zet dan zodra de auto bijna recht staat de wielen in rechteuitstand. Stop op tijd, denk hierbij aan eventuele obstakels achter je.

Stappenplan achteruit fileparkeren:



- Kies op tijd een plek (minimaal 1,5 voertuiglengte), **kijk** goed om je heen en **geef richting aan**.
- **Stop** op ongeveer **0,5 meter** afstand naast het eerste voertuig voorbij de plek, eindig met de spiegel net voorbij de andere auto.
- Schakel in de **achteruitversnelling**, **kijk** goed om je heen en **rol** zodra dit kan op de koppeling **naar achteren**.
- **Controleer** of je veilig kunt beginnen met sturen (**neusuitzwaai**).
- **Stuur volledig in**, richting de stoep.
(Richtpunt: _____)
- Blijf om je heen **kijken** tijdens het **achteruitrijden**.
- **Stuur** op tijd **volledig terug** naar de andere kant.
(Richtpunt: _____)
- Blijf doorrollen tot het voertuig **evenwijdig** staat **aan de stoep**.
- **Stop** op tijd. Wielen mogen ingestuurd blijven staan.

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inkijkexemplaar

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inkijkexemplaar

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.



INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inkijkexemplaar

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inkijkexemplaar

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inkijkexemplaar

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

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

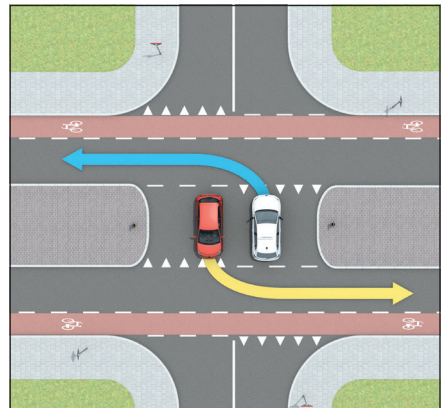
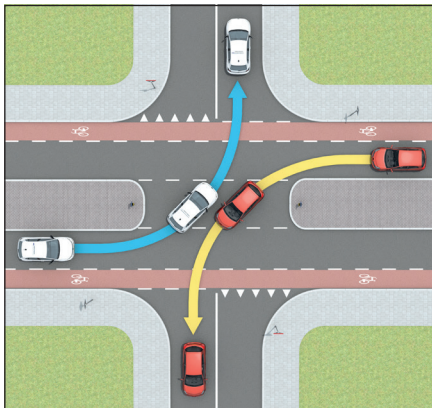
Let op borden, tekens op de weg en verkeerslichten. In hoofdstuk 2.5 is dit al uitgebreid behandeld.

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

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

4.3 - Complexe rotondes

In hoofdstuk 2.6 hebben we het al gehad over het berijden van enkelstrooks rotondes. In dit hoofdstuk gaan we verder in op de grotere en complexere rotondes. Welke rijstrook kun je het beste kiezen vlak voor en op de rotonde? Wanneer geef je richting aan en wat zijn de grootste valkuilen? Daar gaan we in dit hoofdstuk op in.

Op tijd herkennen

Net als bij complexe kruispunten is het bij complexe rotondes belangrijk dat je ze op tijd herkent. Ga na hoe ze in elkaar zitten. Waar kun je op letten?

Voorrangssituatie

Let op borden, tekens op de weg en verkeerslichten. In hoofdstuk 2.6 is dit al behandeld.

Meerdere rijstroken

Complexere rotondes bestaan meestal uit meerdere rijstroken. In hoofdstuk 2.7 heb je kunnen lezen hoe je hier in kruispuntsituaties mee om moet gaan. Bij rotondes is dit niet heel anders. Het basisprincipe is: hoe later je de rotonde moet verlaten, hoe verder naar links je voorsorteert. We geven je wat algemene tips om de rijstrookverdeling op grotere rotondes beter te begrijpen.

- *Rotondes met verhoogde rijbaanscheidingen*
Zogenaemde turborotondes hebben meestal twee, soms drie rijstroken die afgescheiden worden door verhoogde rijbaanscheidingen. Rijstrook wisselen is geen optie op de rotonde, het kiezen van de juiste rijstrook voordat je de rotonde op rijdt is daarom erg belangrijk. In de meeste gevallen staat dit duidelijk aangegeven met borden boven en pijlen op de voorsorteerstroken.



INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inkijkexemplaar

4.4 Bijzondere omstandigheden en gedrag

Je bent inmiddels al een heel eind op weg met je opleiding. Kijk nog eens terug naar module 1, de leerfasen van Maslow. Als het goed is ben je voor de meeste onderdelen aanbeland bij de laatste fase, de 'onbewust bekwaam' fase. Als je deze fase hebt bereikt kun je je onder normale omstandigheden prima redden in het verkeer. Maar wat als deze omstandigheden niet helemaal normaal zijn? En hoe word je een sociale bestuurder? Dat wordt in dit hoofdstuk behandeld.

Bijzondere omstandigheden

Deze term is erg breed. Bijzondere omstandigheden kunnen weersomstandigheden zijn waar je rekening mee moet houden. Maar ook het feit dat je ergens heen moet waar je niet bekend bent. We noemen een aantal voorbeelden.

Weersomstandigheden

Er zijn verschillende weersomstandigheden van invloed op het autorijden. Denk hierbij aan:

Neerslag (regen, sneeuw, hagel, ijzel)

Alle soorten neerslag belemmeren het zicht tijdens het rijden. Daarnaast kan winterse neerslag ook nog zorgen voor verminderde grip door gladheid. Ook bij regen kan er gladheid ontstaan, vooral na lange tijd van droogte. De regen vormt dan, samen met het vuil wat zich heeft opgehoopt op het wegdek, een glibberige laag. Een extra gevaar is de mogelijke verminderde werking van de ADAS. Dit kan komen doordat er vuil zit op de sensoren, of omdat ze niet door de sneeuw of regen kunnen 'kijken'. Rijd met de juiste verlichting, pas je snelheid aan en houd meer afstand.



Mist

Mist vermindert het zicht waardoor je gevaarlijke situaties pas later herkent. Soms komt mist heel plotseling opzetten waardoor je zicht in korte tijd verandert van goed naar zeer slecht. Net als bij de neerslag heb je ook bij mist het risico dat de ADAS

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

4 - Zelfreflecties en beoordelingen

In dit hoofdstuk zijn alle zelfreflecties en beoordelingen gebundeld van alle modules. Hierdoor heb je snel een overzicht van hoe ver je bent in de opleiding.

Na het afsluiten van iedere module gebruik je deze zelfreflecties en beoordelingen om te kijken of je al ver genoeg bent om door te gaan met de volgende module.

Naast een beknopte herhaling van de al ingevulde zelfreflecties per hoofdstuk, vind je hier ook elke keer een deel van de zelfreflectie die door het CBR gevraagd wordt voor je examen. De volledige zelfreflectie van het CBR vind je bij de examentraining. Jij vult in opdracht van je rij-instructeur de zelfreflecties in en je rij-instructeur zal de beoordeling invullen. Hierbij kan extra uitleg geschreven worden zodat het voor jou ook duidelijk is waar je verbeterpunten liggen.



Zelfreflectie en beoordeling module 1

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

Zelfreflectie leerling

Beheersing controle voertuig, in- en uitstappen

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 het voertuig.



Beheersing zit- en stuurhouding, spiegels afstellen, voertuig starten en afzetten

Ik zorg ervoor dat ik comfortabel en op een veilige manier in de auto zit.

Ik weet hoe ik de spiegels moet verstellen en vergeet dit nooit te doen.

Ik weet welke handelingen ik moet uitvoeren bij het starten en afzetten

en voer deze uit in de juiste volgorde.



Beheersing pedalen

Ik rijd comfortabel weg zonder de motor af te laten slaan.

Ik begin op tijd met gas loslaten en afremmen.

Ik rem comfortabel af en kom zonder eindschok tot stilstand.



Beheersing schakelen

Ik weet de versnellingen vlot te vinden en kijk niet meer naar de pook tijdens het schakelen.

Ik schakel op tijd, soepel en zonder snelheid te verliezen op.

Ik weet wanneer en naar welke versnelling ik terug moet schakelen.

Ik schakel terug zonder schokken en ben op tijd klaar.



Beheersing sturen

Ik heb mijn snelheid goed geregeld voor de bocht.

Ik snij de bochten netjes aan en blijf op mijn weghelft.

Ik stuur op tijd weer terug en doseer mijn gas goed bij het uitkomen van de bocht.



Beheersing kijken algemeen

Ik kijk ver vooruit en reageer tijdig op wat ik zie.

Ik wissel mijn blik goed af en fixeer niet.

Ik kijk regelmatig in mijn spiegels, ik heb door waar de dode hoeken zich bevinden en controleer deze ook.



Beheersing positie op de weg algemeen

Ik pas de regel "zo veel mogelijk rechts rijden" op de juiste wijze toe.

Ik signaleer obstakels en tegenliggers op tijd en pas mijn positie op een veilige manier aan.



Zelfreflectie CBR (in te vullen door leerling)

Omgaan met het voertuig 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

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

Veiligheid 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.

Milieubewust rijden 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

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

Beoordeling instructeur

Beheersing controle voertuig, in- en uitstappen



Uitleg:

Beheersing zit- en stuurhouding, spiegels afstellen, voertuig starten en afzetten



Uitleg:

Beheersing pedalen



Uitleg:

Beheersing schakelen



Uitleg:

Beheersing sturen



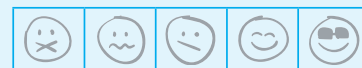
Uitleg:

Beheersing kijken algemeen



Uitleg:

Beheersing positie op de weg algemeen



Uitleg:

Zelfreflectie en beoordeling module 2

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

Zelfreflectie leerling

Beheersing kijken specifiek

*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.*



Beheersing stoppen en wegrijden

*Ik gebruik de juiste kijktechniek en ben hier consequent in.
Ik gebruik tijdig mijn richtingaanwijzer als ik ga stilstaan of parkeren.
Het stoppen en weer wegrijden gaat vloeiend en veilig.*



Beheersing veilige ruimte rondom

*Ik houd altijd voldoende afstand tot mijn voorganger.
Ik behoud zoveel mogelijk een veilige ruimte aan weerszijden van het voertuig.
Ik reageer op tijd op krappere situaties door bijvoorbeeld mijn snelheid te verlagen.
Ik kijk ver vooruit en reageer tijdig op wat ik zie.*



Beheersing passeren en zijdelings verplaatsen

*Ik heb door waar ik wel en niet kan inhalen en doe dit vlot en veilig.
Ik heb op tijd door dat ik ruimte moet maken voor tegemoetkomend en inhalend verkeer en doe dit ook.
Ik pas het aangeleerde kijkgedrag goed en consequent toe.*



Beheersing kruispunten basis

*Ik herken kruispunten op tijd.
Ik pas mijn snelheid op tijd aan de situatie aan.
Ik pas de voorrangsregels goed toe en laat voor wie ik voor moet laten gaan.
Ik kijk voldoende en op de juiste momenten.
Naast de veiligheid houd ik ook rekening met de doorstroming.*



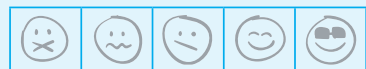
Beheersing rotondes basis

*Ik herken rotondes op tijd.
Ik pas mijn snelheid op tijd aan de situatie aan.
Ik pas de voorrangsregels goed toe en laat voor wie ik voor moet laten gaan.
Ik kijk voldoende en op de juiste momenten.
Naast de veiligheid houd ik ook rekening met de doorstroming.*



Beheersing positie rijstroken

*Ik herken de rijstrookindeling op tijd.
Ik weet op tijd welke rijstrook ik moet hebben.
Ik kijk goed voordat ik verplaats naar een andere rijstrook.*



Zelfreflectie CBR (in te vullen door leerling)

Veiligheid 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

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

Veiligheid 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.

Doorstroming 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

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

Beoordeling instructeur

Beheersing kijken specifiek



Uitleg:

Beheersing stoppen en wegrijden



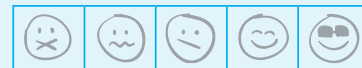
Uitleg:

Beheersing veilige ruimte rondom



Uitleg:

Beheersing passeren en zijdelings verplaatsen



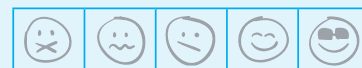
Uitleg:

Beheersing kruispunten basis



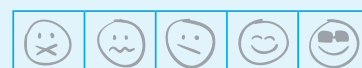
Uitleg:

Beheersing rotondes basis



Uitleg:

Beheersing positie rijstroken



Uitleg:

Zelfreflectie en beoordeling module 3

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

Zelfreflectie leerling

Beheersing achteruitrijden van een bocht

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.



Beheersing keren door middel van een halve draai

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.



Beheersing keren door middel van steken

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.



Beheersing vooruit in een vak parkeren

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.



Beheersing achteruit in een vak parkeren

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.



Beheersing vooruit fileparkeren

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.



Beheersing achteruit fileparkeren

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.



Zelfreflectie CBR (in te vullen door leerling)

Veiligheid 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

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

Sociaal rijgedrag 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

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

Doorstroming 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

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

Beoordeling instructeur

Beheersing achteruitrijden van een bocht



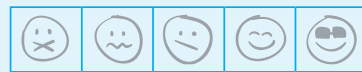
Uitleg:

Beheersing keren door middel van een halve draai



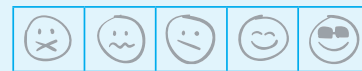
Uitleg:

Beheersing keren door middel van steken



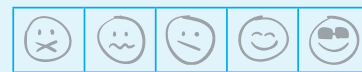
Uitleg:

Beheersing vooruit in een vak parkeren



Uitleg:

Beheersing achteruit in een vak parkeren



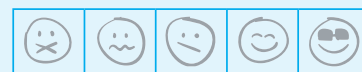
Uitleg:

Beheersing vooruit fileparkeren



Uitleg:

Beheersing achteruit fileparkeren



Uitleg:

Zelfreflectie en beoordeling module 4

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

Zelfreflectie leerling

Beheersing snelweg, wegen meerdere rijstroken

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 volgfstand.



Beheersing complexe kruispunten

Ik herken complexe kruispunten op tijd.

Ik kies tijdig de juiste positie voor en op het kruispunt.

Ik schat het overige verkeer juist in, en pas mijn snelheid aan.

Ik houd rekening met de doorstroming.



Beheersing complexe rotondes

Ik herken complexe rotondes op tijd en begrijp de rijstrookindeling.

Ik bevind me op tijd op de juiste rijstrook.

Ik volg de juiste rijstrook op de rotonde en controleer of omringende voertuigen dit ook doen.

Ik pas mijn snelheid aan en berijd de rotonde vloeiend.



Beheersing bijzondere omstandigheden en gedrag

Ik pas mijn snelheid en vrije ruimte aan de omstandigheden aan.

Ik gebruik de juiste verlichting bij de omstandigheden en gebruik een zonnebril indien nodig.

Ik bereid mijn route goed voor en laat me niet afleiden van de rijtaak.

Ik rijd milieuvriendelijk en sociaal.



Zelfreflectie CBR (in te vullen door leerling)

Veiligheid 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.

Doorstroming 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

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

Sociaal rijgedrag 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.

Beoordeling instructeur

Beheersing snelweg, wegen meerdere rijstroken



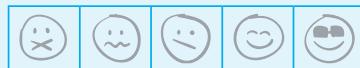
Uitleg:

Beheersing complexe kruispunten



Uitleg:

Beheersing complexe rotondes



Uitleg:

Beheersing bijzondere omstandigheden en gedrag



Uitleg:

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
- Rijklaar 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 controlehandelingen V O

- 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
- Rijklaar 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 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
- Rijklar 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 controlehandelingen V O

- 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
- Rijklaar 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
- Rijklar 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
- Rijklar 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

© 2020, 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.

