

Theorie leren

Het theorieboek voor het CBR theorie-examen motorfiets
onderverdeeld in de 25 CBR onderwerpen



MOTORFIETS



EEN UITGAVE VAN

LENS
VERKEERSLEERMIDDELEN





EEN UITGAVE VAN

LENS
VERKEERSLEERMIDDELEN



Inhoudsopgave

Voorwoord.....	3
Info over theorie- en praktijkexamens.....	4
Verkeerskundige begrippen.....	6
A Algemene bepalingen verkeerswetgeving.....	24
B Bepalingen rijbevoegdheid en rijbewijzen.....	42
C Inrichting, lading en slepen.....	50
D Techniek, onderhoud en controle.....	58
E Gebruik gordels, zitplaats passagiers en helmen.....	68
F Milieu en energiezuinig rijden.....	76
G Toestand van de bestuurder.....	80
H Eigenschappen en toestand eigen voertuig.....	88
I <i>Hoofdstuk I ontbreekt binnen de CBR categorie-indeling en is daarom achterwege gelaten.</i>	
J Risico's i.v.m. aanwezigheid en gedrag ander verkeer.....	96
K Risico's i.v.m. weg-, zicht- en weersomstandigheden.....	106
L Handelen bij ongevallen en pech onderweg.....	114
M Voor laten gaan op kruispunten.....	120
N Voor laten gaan bij het afslaan.....	126
O Voor laten gaan van gehandicapten en voetgangers.....	132
P Voorrangvoertuigen, militaire colonnes, trams en uitvaartstoeten.....	136
Q Bijzondere manoeuvres.....	142
R Plaats op de weg en voorsorteren.....	146
S Inhalen.....	156
Spelregels voor motorrijders in de file.....	162
T Snelheid.....	164
U Stilstaan en parkeren.....	170
V Tekens en signalen / Gebruik gevarendriehoek.....	176
W Gebruik van lichten.....	180
X Verkeersborden.....	184
Y Verkeerslichten en aanwijzingen.....	214
Z Verkeerstekens op het wegdek.....	224
Tips voor motorrijders.....	234
Motorexamen voertuigbeheersing.....	239
Colofon.....	256

Voorwoord

Hartelijk dank voor je keuze voor onze leermiddelen. Wij hopen dat je met dit boek de verkeerstheorie snel en adequaat onder de knie krijgt.

Onze leermiddelen zijn tot aan het moment van druk geactualiseerd. Het kan voorkomen dat er zeer recente wijzigingen zijn die nog niet in het boek zijn opgenomen. Voor deze wijzigingen verwijzen wij je naar onze website www.lensmedia.nl.

Dit boek maakt deel uit van een complete serie die je nodig hebt om de verkeerstheorie te leren. Naast dit boek bevat de serie een kaart om via internet examens te kunnen oefenen.

Wij raden je aan om eerst dit theorieboek door te nemen. Dit boek begint met de verkeerskundige begrippen. Het is belangrijk dat je deze verkeerskundige begrippen leert, aangezien er in de rest van de opleiding vanuit wordt gegaan dat je deze begrippen kent.

Dit theorieboek bestaat uit 25 hoofdstukken, elk afgesloten met een samenvatting. Deze 25 hoofdstukken bevatten de volledige theorie en zijn overeenkomstig met de categorieën die het CBR hanteert.

Ga pas na het leren van de verkeerstheorie in dit boek de theorie-examens oefenen. Het heeft geen zin om examens te oefenen als je nog niet de gehele theorie hebt geleerd. Kijk goed naar de motivaties van vragen die je fout hebt beantwoord en bestudeer zonnodig opnieuw dit theorieboek.

We wensen je veel succes met het behalen van je theorie-examen!



Info over theorie- en praktijkexamens

Je wilt je motorrijbewijs gaan halen. Je krijgt je rijbewijs als je met succes een theorie-examen motor en twee praktijkexamens (voertuigbeheersing en verkeersdeelneming) aflegt bij het CBR.

Theorie-examen

Het theorie-examen kun je alleen afleggen bij het CBR. Je moet daarvoor een plaats reserveren bij het CBR. Boek alleen een CBR theorie-examen bij je rijkschool of rechtstreeks op www.cbr.nl en niet op nep-sites die theorie-examens aanbieden voor veel te hoge prijzen.

Kledingeisen praktijkexamens

Het CBR stelt extra eisen aan kandidaten met betrekking tot kleding en veiligheid. Om het praktijkexamen te mogen afleggen is de volgende kleding noodzakelijk tijdens het examen:

- Een goedgekeurde motorhelm.
- Oogbescherming zoals een vizier of bril.
- Hoge (motor)schoenen of (motor)laarzen.
- (Motor)handschoenen.
- Een (motor)broek die de benen bedekt.
- Een (motor)jas die het bovenlichaam en de armen bedekt.



Praktijkexamen voertuigbeheersing

Tijdens dit examen laat je zien dat je je motor beheerst met verschillende oefeningen. Je vindt alle oefeningen achterin dit boek.

Praktijkexamen verkeersdeelneming

In een rit van ongeveer 35 minuten op de openbare weg bepaalt de examinerende of je veilig en zelfstandig kunt rijden. Tijdens de rit krijg je van de examinerende (die achter je aanrijdt) aanwijzingen en opdrachten via een zender. Deze worden doorgegeven door je instructeur die meerrijdt met de examinerende.

Rijbewijs A1

Als je jonger bent dan 20 jaar, dan mag je alleen het rijbewijs behalen voor een lichte motor (A1). Vanaf 17 jaar mag je daarvoor theorie-examen doen en rijlessen volgen. Je moet om rijlessen te mogen volgen wel het theorie-examen voor de motor hebben behaald of in het bezit zijn van een geldig autorijbewijs. Vanaf 18 jaar mag je de praktijkexamens (voertuigbeheersing en verkeersdeelneming) doen voor het rijbewijs A1.

Rijbewijs A2

Vanaf 20 jaar mag je het rijbewijs halen voor de middelzware motor (A2). Om rijlessen te mogen volgen moet je wel het theorie-examen voor de motor hebben behaald, of in het bezit zijn van een geldig motorrijbewijs (A1) of autorijbewijs. Ben je al minimaal twee jaar in het bezit van rijbewijs A1, dan hoeft je alleen het examen verkeersdeelneming te doen. Is dit niet het geval, dan moet je beide praktijkexamens (voertuigbeheersing en verkeersdeelneming) doen.

Rijbewijs A

Vanaf 21 jaar mag je het rijbewijs halen voor de zware motor (A). Om rijlessen te mogen volgen moet je wel het theorie-examen voor de motor hebben behaald, of in het bezit zijn van een geldig motorrijbewijs (A1 of A2) of autorijbewijs. Ben je al minimaal twee jaar in het bezit van rijbewijs A2, dan hoeft je alleen het examen verkeersdeelneming te doen. Is dit niet het geval, dan moet je beide praktijkexamens (voertuigbeheersing en verkeersdeelneming) doen. Heb je nog geen twee jaar A2 en behaal je je motorrijbewijs A voor je 24e, dan krijg je code 80 op je rijbewijs. Je mag dan rijden op:

- een motor of driewielig motorrijtuig van de categorie A1.
- een motor van de categorie A2.
- een driewielig motorrijtuig van de categorie A.

Deze code 80 vervalt twee jaar na het behalen van je A of A2 motorrijbewijs, of als je voor die tijd 24 wordt. Pas daarna mag je rijden op een tweewielig motorrijtuig van de categorie A.

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inkijkexemplaar

A

Algemene bepalingen verkeerswetgeving

Verkeersdeelnemers

Als je aan het verkeer wilt deelnemen, moet je in veel gevallen een rijbewijs halen. Voor de auto is dat rijbewijs B, voor de motor rijbewijs A en voor de bromfiets rijbewijs AM. Afhankelijk van hoe iemand aan het verkeer gaat deelnemen, gelden er verschillende regels voor verschillende soorten weggebruikers, zoals: bestuurders van motorvoertuigen, voetgangers, fietsers, bromfietzers en ruiters. Iedereen die aan het verkeer deelneemt, noemen we verkeersdeelnemers.



Iedereen die gebruik maakt van de weg, noemen we weggebruikers of verkeersdeelnemers.

Verkeer

Als er over verkeer wordt gesproken, bedoelen we alle weggebruikers. Dus iedereen die gebruik maakt van de weg.

Weggebruikers

Iedereen die gebruik maakt van de weg noemen we 'weggebruikers', zoals: voetgangers, fietsers, bromfietzers, ruiters, bestuurders van een gehandicaptervoertuig, van een motorvoertuig of een tram, maar ook geleiders van rij- of trekdieren of vee en bestuurders van bespannen of onbespannen wagens. Er zijn twee verschillende categorieën weggebruikers: voetgangers en bestuurders.

Voetgangers

Voetgangers zijn personen te voet. De regels voor voetgangers zijn ook van toepassing op:

- Personen die te voet een motorfiets, brom-, snor- of gewone fiets aan de hand meevoeren.
- Personen die zich voortbewegen door middel van voorwerpen zoals skeelers, een skateboard of een (kinder)step.
- Personen die zich voortbewegen in een rolstoel, scootmobiel of ander gehandicaptervoertuig als zij gebruik maken van het voetpad of trottoir, of oversteken van het ene trottoir naar het andere.



Bestuurder



Geen bestuurder



Bestuurder



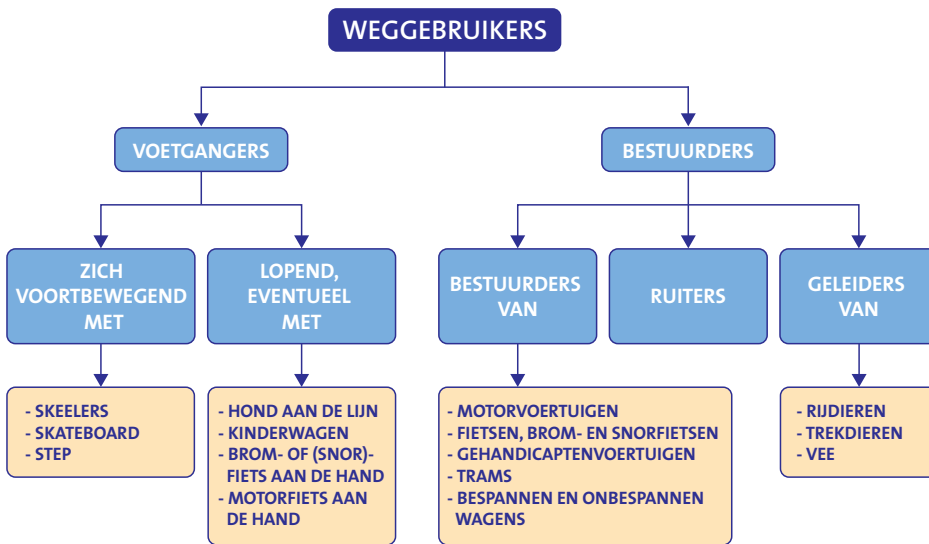
Geen bestuurder

Bestuurders

Bestuurders zijn alle weggebruikers behalve voetgangers. Een bestuurder is iemand die een voertuig bestuurt, zoals een fiets, motorfiets, bromfiets, auto, tram, bespannen of onbespannen wagen. Maar ook een ruiter of geleider van rij- of trekdieren of vee is een bestuurder. Let op, iemand die zijn hond uitlaat valt hier niet onder, dat is gewoon een voetganger. Ook iemand die rijles geeft of een rij-examen afneemt, valt onder de categorie bestuurders. Ook als hij of zij niet achter het stuur zit.

Bestuurders van een gehandicaptenvoertuig

Als bestuurders van gehandicaptenvoertuigen gebruik maken van het voetpad of trottoir, dan wel oversteken van het ene naar het andere voetpad of trottoir, vallen zij onder de categorie personen te voet, dus voetgangers.



Voertuigbegrippen

Voertuigen

Fietsen, bromfietsen, gehandicaptenvoertuigen, motorvoertuigen, trams en wagens.

Motorvoertuigen

Om onder de motorvoertuigen te vallen, moet een voertuig gemotoriseerd zijn. Daarnaast mag deze niet langs rails worden voortbewogen. Ondanks dat bromfietsen wel gemotoriseerd zijn, vallen ze niet onder de motorvoertuigen. Dit geldt dus ook voor brommobielen, speed-pedelecs en snorfietsen. Fietsen met trapondersteuning en gehandicaptenvoertuigen vallen ook niet onder motorvoertuigen.

Wagens

Onder wagens vallen aanhangwagens, bespannen wagens (paard en wagen) en onbespannen wagens (handkar). Dit zijn allemaal voertuigen die niet zichzelf in beweging kunnen zetten, maar moeten worden geduwd of getrokken.

Overige voertuigen

Dit zijn alle voertuigen die niet onder de bovenstaande categorieën vallen. Dus fietsen, brom- en snorfietsen, gehandicaptenvoertuigen, trams, treinen en metro's.

Er zit een verschil tussen motorvoertuigen en motorrijtuigen. Onder de motorrijtuigen vallen alle motorvoertuigen en daarnaast ook de bromfietsen en gehandicaptenvoertuigen. Fietsen met trapondersteuning en alle voertuigen die via een rails worden voortbewogen, zijn geen motorvoertuigen én geen motorrijtuigen.

Aanhangwagen

Een voertuig dat door een ander voertuig wordt voortbewogen of kennelijk bestemd is om zo te worden voortbewogen. Ook opleggers vallen hieronder.

Ambulance

Een motorvoertuig ingericht en bestemd voor ambulancevervoer. Het zijn voorrangsvoertuigen als zij gebruikmaken van optische en geluidsignalen, te weten een blauw zwaai- en knipperlicht en een tweetonige hoorn.

Autobus

Een motorvoertuig ingericht voor het vervoer van meer dan 8 personen, de bestuurder niet meegerekend. Bestuurders van een autobus hebben rijbewijs D nodig.

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

B

Bepalingen rijbevoegdheid en rijbewijzen

Geldig Nederlands rijbewijs

Alle bestuurders van een kentekenplichtig motorrijtuig, dus ook van een bromfiets, moeten in het bezit zijn van een geldig Nederlands rijbewijs. Als het rijbewijs is behaald, heeft de houder van het rijbewijs de bevoegdheid om een motorvoertuig of een motorrijtuig te besturen, waarvoor het rijbewijs geldig is. Vaak mogen hiermee dan ook aanhangwagens worden voortgetrokken, tot een bepaalde maximummassa.

Het rijbewijs mag zijn geldigheid niet hebben verloren en moet voldoen aan de door de Minister gestelde eisen. Je mag dus alleen gaan rijden als je de originele en onbeschadigde documenten bij je hebt. Dat mogen geen kopieën zijn.

Beperkingen

Soms kunnen er beperkingen of voorwaarden op het rijbewijs vermeld staan, zoals:

- Gebruik van een aangepaste gashendel.
- Beperking van het rijden op een lichte motorfiets.
- Verplichting tot het dragen van een bril of lenzen.

Het rijbewijs is in dat geval alleen geldig als er aan deze eisen wordt voldaan.



Rijbewijs categorieën A t/m E en T

Rijbewijzen zijn onderverdeeld in de categorieën A t/m E en T en worden afgegeven voor het besturen van de onderstaande categorieën:

Rijbewijs AM (bromfiets)*

Iedereen die op een bromfiets wil rijden, en geen rijbewijs A (motorfiets) of B (personenauto) heeft, moet in het bezit zijn van het rijbewijs AM, waarvoor een theorie- en praktijkexamen moet worden afgelegd. Dit rijbewijs geldt dus voor bromfietsen, snorfietsen, brommobielen en speed-pedelecs. Voor bestuurders van gehandicaptenvoertuigen en fietsen met trapondersteuning die maximaal 25 km/u kunnen rijden is geen rijbewijs AM noodzakelijk.

** Slaag je voor rijbewijs A of B dan krijg je rijbewijs AM (bromfiets) er gratis bij.*

Rijbewijs A1 (lichte motorfiets)

Op 17 jarige leeftijd kun je beginnen met motorrijlessen voor de categorie A1, maar je mag pas praktijkexamens (voertuigbeheersing en verkeersdeelneming) doen vanaf je 18e verjaardag. Je moet voor het nemen van lessen wel in het bezit zijn van een autorijbewijs (B) of geslaagd zijn voor de theorie van de motorfiets. Je moet voordat je het laatste praktijkexamen (verkeersdeelneming) doet geslaagd zijn voor de theorie van de motorfiets.

Je mag na het behalen van je rijbewijs A1 een motorfiets besturen met:

- een maximale cilinderinhoud van 125 cc, maximaal 11 kW en minder dan 0,1 kW per kg gewicht van de motorfiets.
- een volledig elektrische aandrijving, maximaal 11 kW, minder dan 0,1 kW per kg gewicht van de motorfiets.

Daarnaast mag je ook een gemotoriseerde driewieler met maximaal 15 kW besturen.

Rijbewijs A2 (middelzware motorfiets)

Als je al in het bezit bent van rijbewijs A1, mag je op 19 jarige leeftijd beginnen met motorrijlessen voor de categorie A2. Heb je dit rijbewijs nog niet, dan moet je wachten tot je 20^e. Je mag in beide gevallen pas praktijkexamen doen vanaf je 20^e verjaardag. Wanneer je al twee jaar in het bezit bent van motorrijbewijs A1, dan hoeft je alleen één praktijkexamen (verkeersdeelneming) te doen. Anders moet je zowel een theorie- als twee praktijkexamens (voertuigbeheersing en verkeersdeelneming) afleggen. Je moet voor het nemen van lessen wel in het bezit zijn van een autorijbewijs (B), motorrijbewijs (A1) of geslaagd zijn voor de theorie van de motorfiets.

Je mag na het behalen van rijbewijs A2 een motorfiets besturen met maximaal 35 kW, minder dan 0,2 kW per kilogram gewicht van de motorfiets en niet afgeleid van een voertuig met meer dan het dubbele vermogen. Je mag met rijbewijs A2 ook de motorfietsen die onder rijbewijs A1 vallen besturen.

Rijbewijs A (zware motorfiets)

Dit rijbewijs is voor motorfietsen met onbeperkt vermogen. Vanaf 21 jaar mag je les nemen en examens doen op een motorfiets met onbeperkt vermogen. Je moet voor het nemen van lessen wel in het bezit zijn van een autorijbewijs (B), motorrijbewijs (A1 of A2), of je theorie-examen voor de motorfiets hebben gehaald. Wanneer je al minimaal twee jaar in het bezit bent van rijbewijs A2, dan hoeft je alleen één praktijkexamen (verkeersdeelname) te doen. Anders moet je zowel een theorie- als twee praktijkexamens (voertuigbeheersing en verkeersdeelname) afleggen. Ben je nog geen 24 jaar en nog niet minimaal twee jaar in het bezit van je rijbewijs A2 bij het behalen van je rijbewijs A, dan wordt je rijbewijs voorzien van code 80. Met dit rijbewijs mag je rijden op de voertuigen vallend onder categorie A2. Daarnaast mag je rijden op driewielige motorrijtuigen met meer dan 15 kW.

Code 80 vervalt vanaf het moment dat je 24 jaar bent of voor die tijd zodra je twee jaar in het bezit bent van rijbewijs A of A2. In dit laatste geval moet je wel je rijbewijs vernieuwen na deze twee jaar.

Rijbewijs B (personenauto)

Rijbewijs B (ook voor 2toDrive) geeft de bevoegdheid om een personenauto tot een toegestane maximummassa van 3500 kg te besturen en daarin maximaal 8 personen te vervoeren exclusief jezelf. Je mag met rijbewijs B een auto met

aanhangwagen besturen, als de toegestane maximummassa van de aanhangwagen niet meer bedraagt dan 750 kg. Is de toegestane maximummassa meer dan 750 kg, dan mag dat indien de toegestane maximummassa van de auto én de aanhangwagen (de combinatie) niet meer is dan 3500 kg.

Rijbewijs BE (personenauto met aanhangwagen)

Indien de toegestane maximummassa van de auto en de aanhangwagen samen (de combinatie) meer is dan 3500 kg en de maximummassa van de aanhangwagen is meer dan 750 kg, dan volstaat alleen rijbewijs B niet meer. Deze combinaties mag je wel besturen als je in het bezit bent van rijbewijs E achter B (ook wel BE genoemd). De maximummassa van de aanhangwagen mag echter niet meer zijn dan 3500 kg. Is dit wel het geval dan moet je minimaal in het bezit zijn van rijbewijs C1E.

Rijbewijs C (vrachtauto)

Met rijbewijs C mag je een motorvoertuig besturen met een toegestane maximummassa van meer dan 3500 kg, zoals grote bestel- en vrachtauto's. Voor het trekken van een aanhangwagen heb je dan ook nog rijbewijs E (achter C) nodig.

Rijbewijs D (autobus)

Wie meer dan acht personen wil vervoeren, heeft het (bus)rijbewijs D nodig. Komt daar nog een aanhangwagen bij met een toegestane maximummassa van meer dan 750 kg, dan is het rijbewijs E (achter D) wettelijk verplicht.

Rijbewijs T (trekker)

Het T-rijbewijs heb je nodig om een landbouw-, bosbouwtrekker of motorrijtuigen met beperkte snelheid te mogen besturen op de openbare weg. Voor het besturen van een trekker op bijvoorbeeld een akker, is het rijbewijs niet verplicht. Het T-rijbewijs kan worden behaald vanaf 16 jaar.

Identiteitsbewijs

Het Nederlands rijbewijs is tevens een identiteitsbewijs. Naast de voertuigcategorieën die je mag besturen staan ook het documentnummer, je persoonsgegevens, je pasfoto en je burgerservicenummer (BSN) vermeld.

Geldigheidsduur

De geldigheidsduur van een rijbewijs A, B of AM is 10 jaar en kan daarna telkens met 10 jaar worden verlengd, tot de aanvrager de leeftijd van 65 jaar heeft bereikt. Vanaf 65 jaar is de verlenging afhankelijk van de leeftijd, te weten:

- Leeftijd tussen 65 en 75 jaar: maximale verlenging met 10 jaar of tot je 75^e jaar.
- Leeftijd tussen 70 en 75 jaar: verlenging met maximaal 5 jaar.
- Leeftijd vanaf 75 jaar: verlenging met 5 jaar en er moet een medische keuring worden overlegd (voor bromfietserijbewijs AM is geen medische keuring verplicht).

Beginnersrijbewijs

Voor beginnende bestuurders gelden de eerste vijf jaar na ontvangst van het eerste rijbewijs strengere regels. Als het eerste rijbewijs voor het 18e jaar is gehaald, ben je zeven jaar lang een beginnend bestuurder. Voor 17-jarige deelnemers van 2toDrive geldt wel een termijn vijf jaar. Beginnende bestuurders krijgen onder andere een strafpunt als zij staande worden gehouden vanwege bumperkleven, een snelheidsoverschrijding van meer dan 30 km/u, een alcoholpromillage van 0,8 (350 µg/l) en hoger en bij het veroorzaken van ongevallen waarbij doden of gewonden vallen. Bij twee strafpunten kan het CBR het rijbewijs schorsen en een onderzoek instellen. Bij onvoldoende rijvaardigheid wordt het rijbewijs ongeldig verklaard.

Als beginnend bestuurder geldt een maximaal alcoholpromillage van 0,2 (88 µg/l). Ben je geen beginnend bestuurder meer, dan geldt een maximaal alcoholpromillage van 0,5 (220 µg/l). Dit laatste promillage geldt ook voor fietsers.

Rijvaardigheid en rijgeschiktheid

Soms kan er aan je rijvaardigheid of rijgeschiktheid worden getwijfeld, ook als je je rijbewijs eenmaal hebt behaald. Je rijbewijs kan in dat geval weer ingenomen worden. Bijvoorbeeld omdat je asociaal rijdt, of duidelijk onder invloed bent van drugs of alcohol. Maar ook als je lichamelijk of psychisch niet in orde lijkt, moet je soms je rijbewijs weer inleveren. Als dit zo is, dan wordt hier melding van gemaakt richting het CBR. Zij bepalen welke stappen nodig zijn om te onderzoeken of je nog rijvaardig of rijgeschikt genoeg bent om een voertuig te besturen. Als je niet aan dit traject meewerkt, wordt je rijbewijs ongeldig verklaard.

Een bestuurder is onbekwaam als hij of zij:

- De verkeersveiligheid in gevaar brengt.
- Veel ongelukken veroorzaakt.
- Onder invloed van alcohol toch gaat rijden.
- Veel verkeersovertredingen pleegt.

Een bestuurder is ongeschikt als hij of zij:

- Lichamelijk niet in orde is.
- Geestelijk niet in orde is.
- Een voertuig besturen vanuit veiligheidsoogpunt onverantwoord is.

Nadere toetsing geëist

Als er vermoedens zijn dat je ongeschikt of onbekwaam bent voor het besturen van een voertuig waarvoor je een rijbewijs hebt, kan het zijn dat het CBR eist dat je een



Als je onder invloed van alcohol gaat rijden, kan er een onderzoek worden ingesteld naar je rijvaardigheid.

Educatieve maatregel gedrag (EMG)

EMG staat voor Educatieve Maatregel Gedrag. Dit is een verplichte cursus bedoeld voor mensen die asociaal rijgedrag vertonen (niet onder invloed van alcohol). Bijvoorbeeld: bumperkleven, snijden, rechts inhalen of fors te hard rijden (50 km/u te hard). De cursus bestaat uit een individueel voorgesprek en drie cursusdagen, verspreid over ongeveer zeven weken. Deelname is verplicht en de kosten zijn voor eigen rekening. Bij weigering wordt het rijbewijs ongeldig verklaard.

Politiecontrole

Bij een controle door de politie moet je altijd je geldige en originele rijbewijs en kentekencard kunnen laten zien. De politie kan je rijbewijs invorderen, als blijkt dat je teveel alcohol of drugs hebt gebruikt. Ook bij een snelheidsovertreding of een andere ernstige verkeersovertreding kan de politie het rijbewijs direct invorderen.



Meewerken aan een politiecontrole is verplicht.



OPDRACHTEN B

- Scan met de camera-app de QR-code
- Download de gratis 'QR-code reader'-app en scan de QR-code



Heb je nog geen toegangscodes? Dan kan je deze online aanschaffen.

🔗 Kan je de QR-code niet scannen? www.theorieboek.nl/motor/opdrachten/B/

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

C

Inrichting, lading en slepen

Voertuigeisen

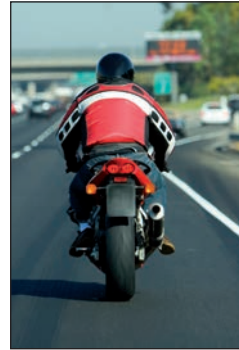
Voertuigeisen

Als je op de openbare weg gaat rijden met een voertuig ben je verantwoordelijk voor de technische staat en het juiste gebruik van dit voertuig. Het maakt niet uit of dit nu een motorvoertuig, bromfiets of fiets is. Het voertuig moet voldoen aan de permanente eisen (algemene technische eisen) en de gebruikseisen.

Aansprakelijkheid

Voor deze eisen ben je niet alleen als bestuurder verantwoordelijk. Ook de houder of eigenaar van het voertuig is hiervoor verantwoordelijk. Als jij een motorfiets leent van iemand en deze motorfiets mist bijvoorbeeld de kentekenplaat, dan ben jij daarvoor verantwoordelijk, maar ook de persoon van wie de motorfiets is.

Ditzelfde geldt als jij jouw voertuig uitleent aan iemand die hier op een verkeerde manier lading mee vervoert. Ook dan zijn jullie beiden aansprakelijk, terwijl jij hier misschien helemaal geen weet van had.



Algemene technische eisen

Je mag niet rijden of laten rijden in een voertuig als dit voertuig:

- niet deugdelijk (goed) van bouw of inrichting is;
- niet goed genoeg onderhouden is;
- zo gebouwd of ingericht is dat de bestuurder onvoldoende zicht naar voren of opzij heeft;
- op een andere manier niet voldoet aan de gestelde voertuigeisen.

Normaal gesproken kun je ervan uitgaan dat een voertuig dat je nieuw koopt, aan alle voertuigeisen voldoet. Maar als er iets stuk gaat, kan dit betekenen dat het voertuig niet meer aan de eisen voldoet. Laat je de kapotte onderdelen door iemand met vakkennis repareren, of vervangen door originele onderdelen, dan zal het voertuig normaal gesproken weer opnieuw voldoen aan de gestelde eisen.

Voor tweewielige en lichte driewielige motorfietsen geldt geen verplichte jaarlijkse keuring, zoals de APK bij de personenauto. Je bent zelf verantwoordelijk voor de staat van de motorfiets. Een jaarlijkse controlebeurt bij een goede motorzaak is daarom zeker aan te raden.

De technische eisen komen in het algemeen op hetzelfde neer. Alle onderdelen moeten in een goede staat zijn, goed werken en goed vastzitten.



Retroreflectoren

Retroreflectoren weerkaatsen licht in dezelfde richting terug als waar het licht vandaan kwam. Ze maken zo het voertuig waar ze op aangebracht zijn zichtbaar. Meestal zijn ze rood, ambergeel of wit.

Omdat een voertuig dat stilstaat en uitgeschakeld is meestal geen verlichting voert, is deze in het donker slecht te zien. Om te voorkomen dat er andere bestuurders tegenop rijden, is de aanwezigheid van een rode retroreflector aan de achterkant van het voertuig altijd verplicht. Zonder deze retroreflector mag je het voertuig nergens op de openbare weg (dus ook niet in de berm!) neerzetten.

Kenteken

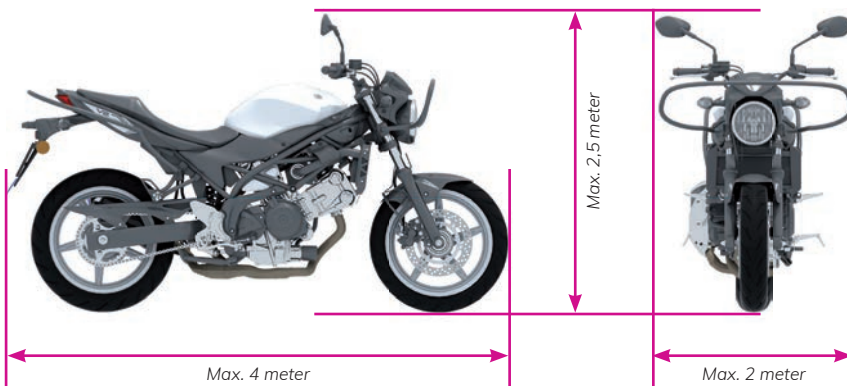
Aan de kentekenplaat en het voertuigidentificatienummer (VIN) kan een voertuig herkend worden. Dit betekent dat:

- het voertuig ook moet voldoen aan de gegevens die op de kentekencard en in het kentekenregister staan;
- het voertuig voorzien moet zijn van een goed bevestigde en goed leesbare originele kentekenplaat met goedkeuringsmerk;
- het VIN in het chassis of frame ingeslagen en goed leesbaar moet zijn. Als deze (deels) is weggehaald zou dit kunnen betekenen dat het voertuig ooit gestolen is.

Afmetingen

Motorfietsen mogen niet langer zijn dan 4 meter, niet breder zijn dan 2 meter en niet hoger zijn dan 2,50 meter.

Dit geldt ook inclusief lading en een eventuele zijspan.



Uitlaatsysteem

Het uitlaatsysteem moet gasdicht zijn, goed vastzitten en mag niet teveel geluid produceren. Hoeveel dit is, staat in het kentekenregister vermeld. Tijdens een controle mag je maximaal 2 decibel boven deze grens uitkomen. Als je een andere uitlaat

monteert, moet je dus goed controleren of je hiermee niet boven de grenswaarde uitkomt.

Snelheidsmeter

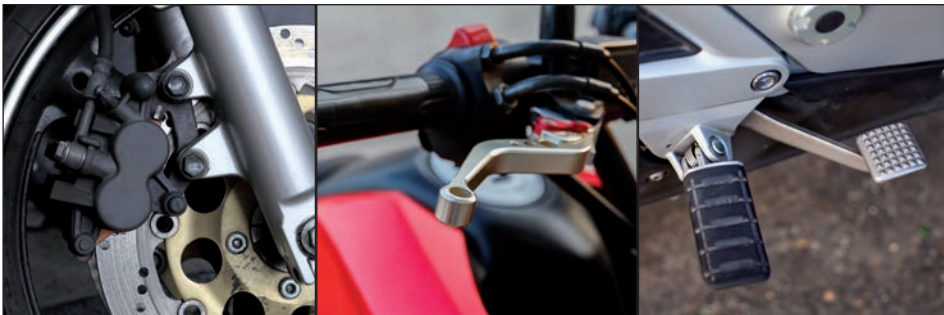
De snelheidsmeter is de enige meter op het dashboard die verplicht aanwezig moet zijn. Deze meter geeft aan hoe snel je rijdt en moet goed werken en ook in het donker goed afleesbaar (verlicht) zijn.

Banden

De banden moeten luchtbanden zijn en geen beschadigingen vertonen waarbij het karkas zichtbaar is. Ze mogen ook geen uitstulpingen vertonen. Het profiel in de hoofdgroeven moet over de gehele omtrek minimaal 1,0 mm zijn. Let er ook op dat de banden in de juiste richting zijn gemonteerd. Metalen elementen in het loopvlak (zoals bij spijkerbanden) zijn niet toegestaan. De banden mogen niet aanlopen.

Reminrichting

Alle onderdelen van de remmen moeten in goede staat zijn en goed zijn bevestigd. Remschijven mogen niet zo versleten zijn dat ze kunnen breken. Het rempedaal en de remhendel mogen niet ingetrapt of ingeknepen kunnen worden tot aan de aanslag. Het oppervlak van het rempedaal moet stroef zijn zodat je er niet vanaf glijdt.



Remschijven en remblokken moeten in goede staat zijn.

De remhendel mag niet volledig ingeknepen kunnen worden.

Het oppervlak van het rempedaal moet stroef zijn.

Remslangen mogen niet langs andere onderdelen schuren of misvormd zijn en remkabels mogen niet gerafeld zijn.

Daarnaast mogen trommelremmen niet aanlopen in onberemde toestand. Een schrijfrem mag in onberemde toestand licht 'slepen', dat betekent dat je de remblokken lichtjes over de schijfrem hoort schuiven.

Windschermen en koffers

Sommige motorfietsen zijn in verband met het rijcomfort voorzien van windschermen of stroomlijnkappen. Deze mogen nooit de bediening van het stuur, de koppeling en de remmen belemmeren. Daarnaast moeten ze altijd goed vastzitten. Dit laatste geldt ook voor eventueel aanwezige koffers en koffersteunen.

Spiegels

Motorfietsen moeten voorzien zijn van een linker- en een rechterspiegel. Deze spiegels moeten goed vastzitten en mogen niet beschadigd of verveerd zijn.

Scherpe delen

Motorfietsen mogen geen scherpe delen hebben die in geval van een botsing, extra gevaar kunnen opleveren voor andere weggebruikers. Ook mogen er niet zomaar onderdelen van de motorfiets afvallen doordat ze bijvoorbeeld beschadigd of versleten zijn.

Verlichting motorfiets en zijspan

Verplichte verlichting motorfietsen	Wit	Geel	Oranje	Rood
Eén groot licht aan de voorzijde	•	•		
Eén dimlicht aan de voorzijde	•	•		
Twee richtingaanwijzers aan de voorzijde en twee aan de achterzijde			•	
Eén stadslucht aan de voorzijde	•	•		
Eén achterlicht				•
Eén remlichtaan de achterzijde			•	•
Achterkentekenplaatverlichting	•			
Eén retroreflector aan de achterzijde				•

Toegestane verlichting motorfietsen	Wit	Geel	Oranje	Rood
Eén extra groot licht aan de voorzijde	•	•		
Eén extra dimlicht aan de voorzijde	•	•		
Eén extra stadslucht (bij twee mogen ze ambergeel zijn) aan de voorzijde	•	•	•	
Eén of twee mistvoorlichten	•	•		
Eén of twee mistachterlichten				•
Waarschuwingsknipperlichten			•	
Eén of twee parkeerlichten aan de voorzijde	•			
Eén of twee parkeerlichten aan de achterzijde				•
Eén of twee extra remlichten aan de achterzijde				•
Eén of twee dagrijlichten aan de voorzijde	•			
Extra retroreflectoren aan de voorzijde	•			
Extra retroreflectoren aan de zijkanten (achterste mogen rood)			•	•
Extra retroreflectoren aan de achterzijde				•

Verplichte verlichting zijspan	Wit	Geel	Oranje	Rood
Eén richtingaanwijzer aan de voorzijde en één aan de achterzijde			•	
Eén stadslucht	•	•		
Eén achterlicht				•
Eén remlicht			•	•
Eén retroreflector aan de achterzijde				•

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

D

Techniek, onderhoud en controle

Keuringsplicht

Voor een motorfiets geldt alleen een keuringsplicht zodra het voertuig voor het eerst wordt toegelaten op de Nederlandse wegen. Dat is de typegoedkeuring die wordt verzorgd door de fabrikant. Bij normaal gebruik en goed onderhoud van de motorfiets, hoeft deze niet opnieuw gekeurd te worden. Er bestaat voor motorfietsen bijvoorbeeld geen algemene periodieke keuring (APK) zoals bij personenauto's.

De enige uitzondering hierop zijn de driewielige motorrijtuigen met een toegestane maximummassa van meer dan 400 kg.

Je bent als eigenaar (of houder) en als bestuurder voor de wet verantwoordelijk voor de staat van de motorfiets. Nog belangrijker is, dat een regelmatige controle en goed onderhoud van de motorfiets essentieel zijn voor de veiligheid.

BRAVO-A

Dit is een ezelsbruggetje voor de controles die je standaard vóór iedere rit uit hoort te voeren. De letters staan voor de verschillende onderdelen: Banden, Remmen, Aandrijving, Verlichting, Olie en Algemene zaken (accu, vering, koeling en bedieningsorganen).

Banden

Je hoeft niet voor iedere rit de bandenspanning met een bandenspanningsmeter te meten, dit doe je ongeveer eens per maand of als de bandenspanning op het oog laag lijkt. Wat je wél voor iedere rit moet controleren, is of er geen oneffenheden op de band zitten. Denk hierbij aan scheurtjes (uitdroging), uitstulpingen of duidelijk drukverlies. Ook mag de band nooit beschadigingen vertonen waarbij het karkas zichtbaar is.

Controleer of de ventieldopjes aanwezig zijn. Ventieldopjes zijn er om vuil uit het ventiel te houden. Controleer het profiel op het oog. Lijkt dit teveel af te nemen, dan meet je het profiel wat nauwkeuriger. Ondanks dat de minimale wettelijke diepte 1 millimeter is, wordt het vervangen van de band al eerder geadviseerd. Onder de 2 millimeter zul je bij regen al flink verlies van grip kunnen gaan ervaren. Als vergelijking: een nieuwe achterband heeft een profieldiepte tussen de 6-8 millimeter, een nieuwe voorband tussen de 4-6 millimeter.



Controleer de ventieldopjes



Controleer de profieldiepte



Controleer op het oog de bandenspanning. Bij twijfel en minimaal eens per maand meet je deze met een bandenspanningsmeter.

Slijt een band onregelmatig af, dan kan dit duiden op een probleem met de balans van de motor, de schokbrekers of een slechte wielsprong.

Hoeveel de bandenspanning moet zijn, is afhankelijk van het type motorfiets, maar ook de belading. Kijk dit altijd na voor jouw type motorfiets. Over het algemeen zal de voorband iets minder hard opgepompt moeten worden dan de achterband. Wordt de motorfiets zwaarder beladen, omdat je met bagage of een passagier rijdt, verhoog dan de bandenspanning.

Heb je net nieuwe banden? Rijd dan de eerste 100 km wat rustiger. Nieuwe banden zijn voorzien van een gladdere toplaag die eerst wat op moet ruwen voordat de grip van de band optimaal is.

Remmen

De remmen zijn het belangrijkste onderdeel van de motorfiets. Controle is daarom erg belangrijk. Beide remmen moeten te allen tijde perfect werken.

- Controleer de remdruk voordat je wegrijdt maar nadat je de motorfiets gestart hebt. Dit doe je door de remhendel in te knijpen en het voetpedaal in te drukken. Kun je deze inknijpen of indrukken tot de aanslag? Dan is de remdruk niet in orde. Dit kan komen door versleten remblokken of een lekkage in het systeem. Ga niet rijden maar laat dit nakijken.
- Controleer de remvloeistof. Het remvloeistofniveau moet tussen het minimum- en maximumteken staan.
- Controleer de remschijven. Deze moeten nog voldoende dik zijn en mogen geen grote bramen vertonen. Ook moeten ze perfect recht zijn.
- Controleer de remkabels. Deze mogen niet gerafeld of versleten zijn.
- Als je de motorfiets in de vrij (neutraal) vooruit duwt, mogen de remschoenen van de trommelrem niet aanlopen. De schijfremmen mogen wel iets slepen. Vooral als de motorfiets langer heeft stilgestaan kan dit een licht schrapend geluid geven. Dit moet wel vlot verminderen na beweging.

Aandrijving

Een motorfiets kan aangedreven worden door een ketting, een aandrijfriem of een cardan. Van deze drie aandrijfmogelijkheden heeft de ketting het meeste onderhoud nodig en de cardan het minste.

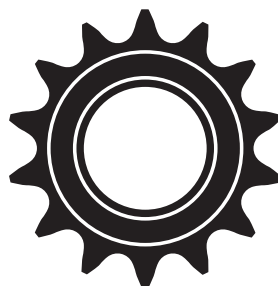
Onderhoud ketting

- Smeer je ketting regelmatig. Denk hierbij aan ongeveer iedere 500 kilometer. Rijd je vaker in de regen of op modderige wegen, dan is vaker schoonmaken en smeren wel aan te raden. Smeer een ketting altijd na een rit. Doe je dit vlak ervoor, dan wordt het merendeel van het vet weer van de ketting af geslingerd tijdens het rijden. Ook kruipt het vet beter tussen de ketting als de ketting nog warm is van het rijden.

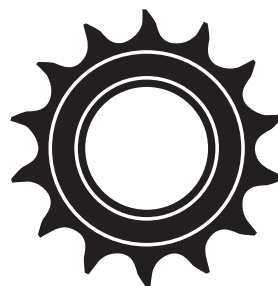
- Controleer de spanning van de ketting. Een motorketting mag enige speling hebben, maar mag niet gaan klapperen. Dit klapperen merk je tijdens het remmen op de motor en het optrekken. Hoeveel speling een ketting mag hebben is per type motor verschillend, maar zal meestal rond de 2-3 centimeter zijn.
- Vervang een versleten ketting. Het beste is om deze te vervangen samen met de tandwielen. Gebruikte tandwielen zijn niet meer symmetrisch, maar slijten aan één kant waardoor ze puntiger of zelfs haakvormig worden. In dat geval zijn ze aan vervanging toe. Voortandwielen slijten sneller dan achtertandwielen, omdat voortandwielen meer omwentelingen maken. Meestal moet je een ketting en tandwielen-set vervangen tussen de 20.000 - 30.000 km. Hoe beter je de ketting en tandwielen onderhoudt, hoe langer ze meegaan.



Nieuw tandwiel



Versleten tandwiel



Zeer versleten tandwiel
(haaienvinnen)

Onderhoud aandrijfriem

Een aandrijfriem heeft weinig onderhoud nodig. Een riem hoeft niet gesmeerd of gesteld te worden tussen het vervangen door. Vervangen is gemiddeld na zo'n 40.000 - 50.000 km nodig. Vaak moet je tegelijkertijd de tandpoelies (waar de riem omheen zit, vergelijkbaar met de tandwielen van de ketting) vervangen. Het vervangen van een aandrijfriem is over het algemeen wel een stuk duurder dan het vervangen van een ketting.

Onderhoud cardan

De cardan heeft weinig onderhoud nodig en hoeft normaal gesproken niet vervangen te worden. Het enige dat je af en toe kunt controleren is de cardan-olie. Bijvullen hiervan is ook bijna nooit nodig. Is dit wel nodig, controleer dan op lekkages.

Verlichting

Gezien worden is op een motorfiets een erg belangrijk veiligheidsaspect. Zorg dat je gezien wordt, doe je door een juiste positie op de weg, het dragen van felle motorkleding en helm, maar ook vooral door verlichting te voeren. Zorg dus dat de verlichting altijd in orde is. Controleer de verlichting op kapotte lampjes, maak de lampglazen schoon indien nodig en controleer deze op corrosie en condens.

Controleer je dimlicht, groot licht, achterlicht, remlicht, richtingaanwijzers en de controlelampjes in je dashboard. Zorg dat je een setje reservelampjes en zekeringen mee hebt voor als er onderweg iets stuk gaat.

Olie

Olie zorgt voor de smering en koeling van de bewegende delen van de motor. Een juist oliepeil is daarvoor erg belangrijk. Controle van het oliepeil hoort daarom bij de vaste controle van de motorfiets. Dit is te controleren met een peilstokje of een peilglasje (peilvenster). Dit peilstokje of peilglasje vind je onderaan op het motorblok, waar ook de vulopening voor de motorolie te vinden is. Controleer het oliepeil het liefst voor de rit. Doe je dit na de rit, laat de motor dan eerst minimaal 10 minuten afkoelen. De motorolie krijgt dan de tijd om weer in het carter (de olie-opvangbak) te lopen. Zet voor het peilen de motorfiets rechtop. Zet je de motorfiets op de zijstandaard, dan zakt de olie te veel naar één kant van het carter. Is het oliepeil te laag, vul deze dan bij met de juiste motorolie. Vul niet te snel te veel bij, maar peil steeds tussendoor, nadat je even gewacht hebt. Ook te veel olie kan namelijk problemen geven.



Motorfietsen kunnen voorzien zijn van een oliepeilstokje. Maar veel motorfietsen hebben een oliepeilglasje.

Accu

Aan de accu kun je tegenwoordig weinig meer aflezen. Zodra deze minder goed begint te worden, merk je dit aan het slechte starten van de motorfiets. Om de accu langer te laten meegaan, is het verstandig om deze tijdens lange perioden van stilstand (zoals in de winter) aan een druppellader te hangen. Deze voorkomt het leeglopen van de accu.

Vering

De voorvorkvering kun je controleren door de voorvork in te drukken en weer los te laten. Dit moet voldoende weerstand geven en de voorvork moet eenmalig terugveren en niet blijven 'deinen'. Zorg dat de voorvork na elke rit weer schoongemaakt wordt. Dode insecten en viezigheid op de voorvork kunnen beschadiging van de voorvorkkeerringen veroorzaken.

De achtervering kun je controleren door op de motor te gaan zitten en weer op te veren. Ook de achterkant moet weer eenmalig terugveren.

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

E

Gebruik gordels, zitplaats passagiers en helmen

Uitrusting en veiligheid

Een motorrijder is kwetsbaarder in het verkeer dan een automobilist. Hij beschikt namelijk niet over passieve veiligheidsvoorzieningen, zoals: kooiconstructies, kreukelzones en airbags.

Daarom is een helm in combinatie met een weersbestendige uitrusting noodzakelijk om de veiligheid van de motorrijder zo goed mogelijk te waarborgen.

Bescherming, zichtbaarheid en comfort

Bestuurders en passagiers van bromfietsen, motorfietsen en driewielige voertuigen zoals motoren met zijspan, zijn beter beschermd met:

- Een goed passende helm die voldoet aan de wettelijke eisen (verplicht).
- Een motorpak fel van kleur en liefst voorzien van reflecterende strepen, zodat de bestuurder ook in het donker goed zichtbaar is. Het dragen van opvallende kleding zal, vooral in het donker, altijd iets bijdragen aan de zichtbaarheid. Het is echter geen garantie. Een goede rijstijl is in dat opzicht veel belangrijker.
- Leren of textielen verstevigde handschoenen die goed sluiten om handen en polsen. Deze zijn niet alleen voor de warmte maar vooral ook voor de veiligheid.
- Laarzen van soepel leer met een stevige neus. Deze moeten zo hoog zijn dat ze de enkel beschermen bij een val.
- Oogbescherming, zoals een motorbril. Let wel: deze passen alleen op de police- en jethelmen. De meeste helmen zijn overigens voorzien van een vizier waarbij een losse bril niet nodig is.
- Gehoorbescherming, geen verplichting maar wel zeer verstandig, vooral op autosnelwegen.



Helmplicht

Bestuurders en passagiers van een bromfiets, een motorfiets of driewielige motorvoertuigen moeten een goed passende helm dragen, die door middel van een sluiting op deugdelijke wijze op het hoofd is bevestigd en die is voorzien van een goedkeuringsmerk. De helm, de sluiting en het vizier mogen niet beschadigd zijn. De sluiting moet wel worden gebruikt, anders staat dit gelijk aan het niet dragen van de helm en kan dat bestraft worden.

Niet op alle bromfietsen en motorfietsen geldt een helmplicht. Zo hoef je geen helm te dragen op een snorfiets, in een brommobiel of op een driewielige motorfiets die is voorzien van gordels. Denk hierbij aan een trike. In het laatste geval ben je wel verplicht om de gordels te gebruiken.

Het gebruik van een helm is wél verplicht voor een zijspanpassagier, ongeacht of er gordels in de zijspan aanwezig zijn. Als er gordels aanwezig zijn is het verstandig deze te dragen. Dit is echter geen verplichting.

Helmkeuze

Er zijn veel verschillende soorten helmen op de markt, met allen hun eigen voor- en nadelen.

Integraalhelm

De integraalhelm is de meest bedekkende helm en daarmee de helm die de meeste veiligheid biedt. Belangrijke kenmerken zijn het vaste kinstuk en het opklapbare vizier. De luxere versies hebben tevens een zonnevizier achter het normale vizier dat je kunt neerklappen bij zonnig weer.

De belangrijkste nadelen van de integraalhelm zijn het verminderde contact met de omgeving doordat je minder goed hoort en je ook minder goed te verstaan bent door het kinstuk. Daarnaast beslaat het vizier sneller. Ook voor brildragers is deze helm lastiger.



Systeemhelm

De systeemhelm lijkt veel op de integraalhelm. Het enige verschil is dat het kinstuk inclusief het vizier omhoog geklapt kan worden. In veiligheid maakt het weinig verschil met de integraalhelm. De belangrijkste voordelen van de systeemhelm ten opzichte van de integraalhelm zijn het gemak waarmee je kunt communiceren zodra je het kinstuk omhoog geklapt hebt en het grotere gemak voor brildragers.

Het rijden met een geopende systeemhelm is overigens, afhankelijk van de goedkeuring, meestal niet toegestaan. Een flink aantal systeemhelmen zijn alleen



dichtgeklapt goedgekeurd. Dat betekent dus dat ze opengeklapt geen goedkeuring hebben en er op die manier mee rijden is dan ook verboden.

Een klein aantal systeemhelmen is wel goedgekeurd zowel met gesloten als met opengeklapt kinstuk. Bij deze helmen is rijden met een opengeklapt kinstuk wel toegestaan. Je herkent dit aan het keurmerk, daarin staat de letter P voor 'Protective', dit geeft aan dat het kinstuk de kin beschermt tijdens een val. Er kan ook NP in staan, dit staat voor 'Non-Protective'. In dat geval beschermt het kinstuk de kin niet bij een val. Dit is vanzelfsprekend een minder beschermende helm. Als laatste kan er de letter J in staan, dit staat voor 'Jethelm'. Als er in een systeemhelm de combinatie J / P staat, is de helm zowel met als zonder kinstuk goedgekeurd en mag je ook met een geopend kinstuk rijden. Rijden met een gesloten kinstuk blijft natuurlijk veiliger.

Jethelm

De jethelm is een helm zonder kinstuk. De meeste jethelmen hebben wel een vizier, maar bij de ouderwetse (pot)helmen kan deze ook ontbreken. Het dragen van oogbescherming door middel van een beschermende (motor)bril is dan aan te raden. De jethelm is een redelijk open helm wat ook direct betekent dat hij bij valpartijen vooral de onderste helft van het gezicht veel minder beschermt.



De grootste voordelen van de jethelm zijn dat je je minder opgesloten voelt en dat het dragen van een bril onder de helm meestal geen probleem is. Ook gaat het communiceren makkelijker omdat het kinstuk ontbreekt.

Motorfietshelm of bromfietshelm?

Wettelijk gezien zit er geen verschil tussen een bromfietshelm en een motorfietshelm. Beiden moeten voldoen aan dezelfde ECE norm (ECE 22). Toch zijn de meeste helmen die als bromfietshelm worden verkocht, goedkoper dan de helmen die als motorfietshelm worden verkocht. Dit heeft alles te maken met de kwaliteit. Het keurmerk zegt niet alles, dit is een bepaalde minimale waarde waar een helm aan moet voldoen. Over het algemeen zou je kunnen zeggen: hoe duurder de helm, hoe hoger de kwaliteit. Dit verschil zie je terug in veiligheid (bijvoorbeeld de hoeveelheid bescherming bij hogere snelheden), maar ook in praktisch gebruik (een zonnevizier, een vizier dat minder snel beslaat en veel bescherming tegen windgeruis). Omdat de snelheden op een bromfiets lager liggen dan bij een motorfiets, wordt er bij een bromfiets eerder gekozen voor een goedkopere helm dan bij een motorfiets.

Belangrijke eisen bij aanschaf

Als je hebt bedacht wat voor helm je zoekt, zijn er nog een aantal zaken waar je rekening mee moet en kunt houden in je beslissing.

- Kies een helm die goed past. Dit betekent dat de helm zo strak zit dat hij nog net comfortabel zit, maar niet te draaien is op het hoofd. Laat je goed voorlichten in de winkel!



INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

F

Milieu en energiezuinig rijden

Motorfietsen en milieu

Motorfietsen hebben over het algemeen geen groen imago. Voor velen staat motorrijden gelijk aan hard rijden, hoge toeren en lawaai. Het milieu heeft hieronder te lijden. Als motorrijder kun je er een hoop aan doen om de overlast voor mens en milieu zo klein mogelijk te maken.

Techniek

Ontwikkelaars van motoren zijn al geruime tijd bezig om motoren minder vervuilend te maken. Er worden nieuwe technologieën ontwikkeld die de uitstoot van schadelijke stoffen verminderen en ook elektrische motorfietsen en motorscooters komen steeds meer op de markt. Motoren worden voorzien van elektronische benzine-inspuiting en katalysatoren die de uitlaatgassen zuiveren. Bij de aanschaf van een motorfiets kan dus wel degelijk aan het milieu gedacht worden.

Onderhoud

Heb je eenmaal een motorfiets, dan is het in goede staat houden van je motorfiets ook zeer belangrijk om het milieu te sparen. Slecht onderhouden motorfietsen verbruiken vaak meer brandstof en de uitstoot van schadelijke stoffen kan een stuk hoger liggen als de verbranding niet meer optimaal is. Bij onderhoud hoort ook het op spanning houden van de banden. Een te lage bandenspanning zorgt immers ook voor meer brandstofverbruik en belast hiermee het milieu.

Geluidshinder

Ook geluidshinder valt onder milieubelasting. Een deel van de motorrijders vindt het geluid het mooiste aan hun motorfiets. Er worden andere uitlaten gemonteerd en in tunnels en bij verkeerslichten worden deze gedemonstreerd. Dit kan echter tot flinke overlast leiden waarbij de geluidsnormen worden overschreden. Probeer deze overlast te voorkomen door te controleren of de geluidsproductie ook na het monteren van andere uitlaten nog binnen de marges valt. Geef daarnaast niet onnodig veel gas.



Onderhoud de motorfiets goed.

Een kapotte uitlaat dien je direct te vervangen door een nieuwe.

Milieubewust rijgedrag

Met het juiste rijgedrag kun je een hoop brandstof besparen. Niet alleen goed voor het milieu maar ook voor je portemonnee.

Rijvaardigheid

Veel motorrijders vinden het motorrijden juist leuk in verband met de vlotte acceleratie en de hoge toerentallen die daarbij komen kijken. Helaas zorgt deze manier van wegrijden en optrekken voor meer brandstofverbruik en meer uitstoot van schadelijke stoffen. Probeer niet te lang door te trekken in een te lage versnelling en rijd zonder te veel onnodig gasgeven weg. Hier speelt ook nog een stukje veiligheid mee, abrupte snelheidsvermeerderingen of -verminderingen verhogen het risico op valpartijen door verlies van grip.

Defensief rijgedrag en anticiperen

Defensief rijden betekent ver vooruitkijken, op tijd je snelheid aanpassen aan de situatie en rekening houden met onverwachte situaties. Het voorbereiden op een handeling die je wellicht moet gaan uitvoeren heet anticiperen. Anticipeer je goed, dan zal je merken dat je minder vaak hoeft te remmen en je de snelheid constanter kunt houden. Dit alles zorgt voor een vermindering van het verbruik en daardoor minder belasting van het milieu.

Ruime volgfstand

Hoe ruimer je volgfstand, hoe minder je hoeft te remmen en hoe meer je snelheidswisselingen van verkeer voor je kunt opvangen door je motorfiets te laten uitrollen. Het is niet alleen veiliger, maar zorgt ook voor een vermindering van het verbruik en daardoor minder belasting van het milieu.

Ritvoorbereiding

Een goede ritvoorbereiding zorgt ook voor minder energieverbruik. Veel motorrijders plannen hun route vooraf en het gebruik van een navigatiesysteem wordt steeds gewoner. Zo'n systeem zorgt ervoor dat je over het algemeen constanter rijdt omdat je minder twijfelt over de route. Ook rijd je minder snel verkeerd waardoor je minder 'nutteloze' kilometers maakt. Sommige navigatiesystemen bevatten ook een 'Eco'-route. Deze berekent de meest energiezuinige route naar je bestemming.



Goede rijvaardigheid, anticiperen en defensief rijden zorgen voor minder energieverbruik.

Ook voldoende volgfstand houden zorgt voor minder energieverbruik omdat constanter kunt rijden.

Het gebruik van navigatie zorgt voor minder extra kilometers omdat je minder snel verkeerd rijdt.

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

G

Toestand van de bestuurder

Verkeersgedrag en verkeersveiligheid

Als je aan het verkeer gaat deelnemen, is het belangrijk dat je over voldoende rijvaardigheid, rijervaring en voertuigbeheersing beschikt. Verder is het van belang dat je goed kunt waarnemen en anticiperen op het gedrag van andere weggebruikers. Je moet weten wat je mogelijkheden zijn en, nog belangrijker, waar de grenzen van je mogelijkheden liggen.

Jaarlijks overlijden meer dan 600 personen aan de gevolgen van een verkeersongeval. Bijna driekwart van de slachtoffers is een man en een kwart is jonger dan 29 jaar.

Niet alleen gebruik van alcohol, slaap- en kalmeringsmiddelen en drugs spelen een belangrijke rol bij het ontstaan van verkeersongevallen, maar ook emoties, afleiding en groepsdruk spelen een grote rol. Een veel kleinere rol spelen de omgevingsfactoren en het voertuig zelf.



Belangrijkste oorzaken van verkeersongevallen in percentages

1. **De mens** (ca. 92%) rijden met een te hoge snelheid, alcohol- of drugsgebruik, vermoeidheid, niet gebruiken van de helm, veiligheidsgordels of beschermende kleding, te weinig rusttijd.
2. **Het voertuig** (ca. 5%) rijden in een voertuig met onvoldoende bescherming, slecht onderhoud van het voertuig, zoals banden, technisch mankement aan de remmen, verlichting en spiegels.
3. **De omgeving** (ca. 3%) slechte zichtbaarheid, onvoldoende zicht naar voren, achter en opzij, overstekend wild, weg- en weersomstandigheden.

Geestelijke en lichamelijke toestand van de bestuurder

Het verkeersgedrag van aankomende bestuurders is van veel factoren afhankelijk. Heb je onvoldoende kennis van de verkeersregels, gebruik je alcohol, medicijnen of drugs, dan verhoogt dit het risico op ongevallen aanzienlijk. Daarnaast zijn een goede lichamelijke toestand en een goed geestelijk welzijn ook zeer belangrijk om veilig aan het verkeer deel te kunnen nemen.

Zo moet je lichamelijk en geestelijk goed in staat zijn om alle handelingen die bij het rijden horen zonder problemen te kunnen uitvoeren. Maar even zo belangrijk zijn je emoties. Zo kun je soms angstige of overmoedige periodes hebben, maar ook periodes dat je zorgeloos en blij bent, dan wel hectische periodes vol stress, spanning en nervositeit. Zowel positieve als negatieve emoties kunnen van invloed zijn op het verkeersgedrag en de concentratie.

Gehaast op weg

Ga nooit gehaast op weg, maar gun jezelf voldoende tijd om veilig aan het verkeer deel te nemen. Ga niet harder rijden omdat je haast hebt, maar pas je snelheid altijd aan de omstandigheden in het verkeer op dat moment aan. Houd ook je gedachten bij het verkeer, in plaats van je druk te maken over het feit dat je te laat komt.

Opstapper

Onder motorrijders kom je vaker bestuurders tegen die een tijd lang niet rijden en daarna weer 'opstappen'. Denk aan seizoensrijders, maar ook motorrijders die na lange tijd niet rijden, weer een motorfiets kopen of huren. Deze groep moet weer wennen, maar beseft dat niet altijd. Houd hier rekening mee als je zelf na lange tijd weer een ritje gaat maken. Het kan erg verstandig zijn om opnieuw een paar rijlessen te nemen. Rijd de eerste ritten extra defensief en begin met korte ritjes.



Vermoeidheid

Mocht je een langere reis willen maken, ga dan niet oververmoeid op reis, maar zorg dat je uitgerust en fit vertrekt. Vermoeidheid heeft een negatieve invloed op de rijprestatie. Het concentratievermogen en het reactievermogen zullen verminderen, daardoor zal de kans op een ongeval toenemen. Zorg ervoor dat je altijd in goede, warme en beschermende kleding op je motorfiets zit. Neem af en toe een pauze, gebruik hierbij als richtlijn: na een rit van ca. 2 uur, een pauze van 15 minuten.

Alcohol en rijvaardigheid

Het gebruik van alcohol en verkeer gaan niet samen. Een verstandige motorrijder drinkt nooit alcohol voordat hij gaat rijden. Wanneer iemand met een alcoholpromillage van meer dan 0,5 (220 µg/l) wordt staande gehouden, is dat voor de wet een misdrijf. Voor beginnende bestuurders is deze grens 0,2 promille (88 µg/l).

Alcoholhoudende dranken worden meestal gedronken uit standaard glazen. Deze zijn afgestemd op het soort alcohol dat eruit gedronken wordt. Zo wordt bier met een alcoholpercentage van 5% gedronken uit een bierglas, maar jenever met een alcoholpercentage van 40% uit een klein glaasje. Zo beschikt ieder glas over dezelfde hoeveelheid pure alcohol.

Het woord "promille" is vooral bekend. Dit is de hoeveelheid alcohol in het bloed. Tegenwoordig wordt echter µg/l (of microgram per liter) als maatstaf gebruikt. Dit is de hoeveelheid alcohol per liter uitgeademde lucht.

Grens beginnend bestuurder 0,2 promille = 88 µg/l
Grens ervaren bestuurder 0,5 promille = 220 µg/l

Zelfoverschatting

Alcohol is voor het lichaam een schadelijke stof en heeft daarom een grote invloed op de rijvaardigheid. Het waarnemingsvermogen en de reactiesnelheid nemen af en je bent minder goed in staat op een goede manier te handelen. Door alcoholgebruik gaan mensen zichzelf overschatten en worden ze minder kritisch. Ze merken niet dat ze slechter waarnemen en trager reageren. Ook het inschatten van snelheid en afstand wordt lastiger als je onder invloed bent. Je bent daarnaast minder stabiel en kunt lastiger je evenwicht bewaren.

Na het gebruik van alcohol heeft het lichaam tijd nodig om zich van de alcohol te ontdoen. Per standaardglas alcohol is dat één tot anderhalf uur. Middeltjes om dit proces te versnellen bestaan niet. Sommige personen denken dat koffie de versuffende werking van alcohol en medicijnen ongedaan kan maken. Dat is echter een fabeltje.

De ongevalkans neemt door het gebruik van alcohol aanmerkelijk toe. Het drinken van enkele glazen alcohol binnen een uur levert een viermaal hogere kans op een ongeval op. Alcoholgebruik blijkt in het verkeer een belangrijke oorzaak van veel ongevallen, ook met dodelijke afloop.

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

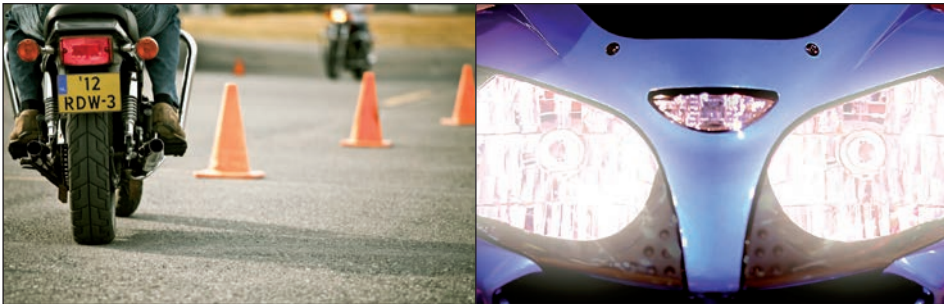
H

Eigenschappen en toestand eigen voertuig

Eigenschappen motorfiets

Een motorfiets is een smal vervoersmiddel. Dit heeft een negatief effect op de zichtbaarheid binnen het verkeer, maar ook op de stabiliteit. De motorfiets valt daarom onder de evenwichtsvoertuigen. Vooral tijdens langzaam manoeuvreren is de omvalkans redelijk groot. Het manoeuvreren wordt daarom apart getoetst tijdens het AVB-onderdeel (algemene voertuigbeheersing) van het praktijkexamen.

Omdat een motorfiets over het algemeen maar twee wielen heeft, is ook de kans op ongevallen bij gladde weersomstandigheden groter. Bij het wegglijden van een wiel is er immers een grote kans dat je onderuitgaat.



Tijdens de AVB-lessen leer je de motorfiets goed onder controle te krijgen bij hogere, maar ook bij lage snelheden.

Goede verlichting zorgt ervoor dat je beter opvalt. Rijd daarom altijd minimaal met dimlicht, ook overdag.

Zichtbaarheid

Als motorrijder moet je er altijd vanuit gaan dat je slecht gezien wordt. Felle of opvallende kleding kan wat bijdragen aan deze zichtbaarheid, maar uit onderzoek is gebleken dat dit minder effect heeft dan een goede rijstijl. Automobilisten zijn meer gericht op het kijken naar auto's, vrachtauto's en andere grote voertuigen. Motorfietsen worden hierdoor vaak over het hoofd gezien.

Zorg ervoor dat je 'zichtbaar' rijdt, door je positie op de weg goed te kiezen en voorspelbaar te rijden. Voer daarnaast altijd dimlicht, ook overdag. Rijd zo min mogelijk in de dode hoeken van voertuigen, vooral bestuurders van grotere voertuigen kunnen deze niet overzien. Blijf op de autosnelweg nooit lange stukken naast hetzelfde voertuig rijden.

Probeer je te verplaatsen in het gedrag van ander verkeer en hierop te anticiperen. Wil je bijvoorbeeld iemand inhalen die langzaam rijdt, ga dan eerst na wat de reden kan zijn waarom iemand langzaam rijdt. Wellicht wil deze persoon links afslaan en is hij/zij de richtingaanwijzer vergeten. Inhalen is in dat geval levensgevaarlijk. Dit klinkt wellicht overdreven, maar kan het verschil maken tussen wel of geen ongeval. Een ongeval leidt bij motorrijders vaker tot ernstig letsel of zelfs overlijden, dan bij automobilisten.

Gebruik rem

Tijdens het motorrijden komt het gebruik van de rem een stuk nauwkeuriger dan in een personenauto. Het is lang niet in alle situaties mogelijk zomaar te remmen. Daarom zijn er in het onderdeel AVB meerdere remproeven opgenomen. Tweewielige motorfietsen kunnen makkelijk slippen en de kans dat je jezelf onderuit remt bij een noodstop is reëel.

Rem dus gelijkmatig, knijp de rem niet te abrupt in en verdeel de remkracht goed over de voor- en achterrem. De verdeling hiertussen is normaal gesproken zo'n 70-80% op de voorrem en 20-30% op de achterrem.

Rem daarnaast nooit in bochten, gebruik hooguit de achterrem tijdens het manoeuvreren van een krappe bocht (zoals je dit leert bij de halve draai en de denkbeeldige acht).

Kun je kiezen voor een motorfiets met ABS, dan heeft dit altijd de voorkeur. ABS zorgt niet direct voor een kortere remweg, maar doordat de wielen niet blokkeren tijdens het remmen, is het risico kleiner dat je jezelf onderuit remt.

Een goede vering is ook van belang tijdens het remmen. De vering zorgt ervoor dat de band goed in contact blijft met het wegdek, ook als deze wat hobbeliger is. Maar de vering vangt ook de gewichtsverplaatsing op die ontstaat door het remmen. Slechte vering zorgt daarom voor onbalans tijdens het remmen wat resulteert in een langere remweg of zelfs een valpartij.

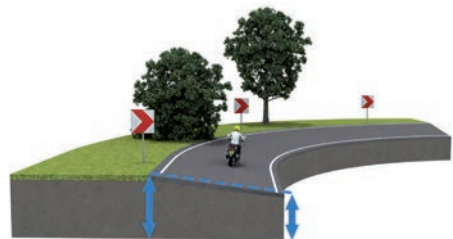
Centrifugaalkracht

De centrifugaalkracht, of middelpuntvliedende kracht, is de kracht die de motorfiets en jou naar buiten duwt als je in een bocht rijdt. Hoe hoger deze kracht, hoe groter de kans wordt dat je uit de bocht vliegt. Door de motorfiets de bocht in te kantelen, vang je een deel van deze kracht op.

Ook wegverkanting heeft hier een invloed op. Positieve wegverkanting betekent dat de buitenbocht hoger ligt dan de binnenbocht. Dit werkt positief op de grip in de bochten. Negatieve wegverkanting betekent dat de binnenbocht hoger ligt dan de buitenbocht. De grip wordt daardoor minder en dit maakt een bocht met negatieve wegverkanting gevaarlijker.



Negatieve wegverkanting



Positieve wegverkanting

Centrifugaalkracht wordt groter naarmate de snelheid hoger ligt. Bij een twee keer zo hoge snelheid, wordt de centrifugaalkracht vier keer zo groot. Ook de straal van de bocht heeft effect. Hoe kleiner deze is, hoe groter de centrifugaalkracht. Je kunt dus minder hard door een hele scherpe bocht, dan door een flauwe bocht.

Probeer daarom op tijd in te schatten wat de scherpte is van de bocht en houd rekening met een eventuele nabocht. Dit is het krapper worden van de bocht richting het einde. Houd bij bochten altijd de vuistregel aan dat de laagste snelheid vóór het inrijden van de bocht ligt. Het zogenaamde 'slow in, fast out' principe. Dit voorkomt dat je in de bocht alsnog moet remmen. Zelfs gas loslaten in de bocht zorgt al voor onbalans in de motorfiets omdat deze zich wil gaan oprichten. Hierdoor wordt de bochtlijn minder strak.



Hoe scherper de bocht en hoe hoger de snelheid, hoe groter de centrifugaalkracht.



Het meenemen van een passagier heeft invloed op de wegligging en de balans van de motorfiets.

Belading en passagiers

Het meenemen van (veel of zware) bagage, heeft invloed op de wegligging. Ook als je een passagier achterop meeneemt, verandert dit het rij- en remgedrag van de motorfiets. Zorg ervoor dat de motorfiets in balans blijft door de bagage goed te verdelen. Zet de bagage altijd goed vast. Gebruik sjor- en spanbanden die hiervoor bedoeld zijn en vervoer bagage zoveel mogelijk in motortassen en koffers.

Een passagier moet altijd zo dicht mogelijk op de bestuurder zitten, zodat deze als het ware een eenheid vormt met de bestuurder. Hij/zij moet de bewegingen volgen van de bestuurder en niet tegen gaan hangen. Maak hier duidelijk afspraken over.

Houd er rekening mee dat de grip weliswaar iets beter zal zijn door het hogere gewicht, maar dat de remweg alsnog langer zal zijn. Vaak is het mogelijk in die situaties iets harder te remmen, maar dit vergt wat oefening. Rijdt daarom altijd defensief met een passagier achterop. Je hebt immers niet alleen de verantwoordelijkheid over jezelf, maar ook over de passagier.

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

J

Risico's i.v.m. aanwezigheid en gedrag ander verkeer

Veilig deelnemen aan het verkeer

Als weggebruiker krijg je te maken met een groot aantal verschillende andere weggebruikers. Om veilig aan het verkeer deel te kunnen nemen, moet je rekening houden met de mogelijkheden en vooral ook onmogelijkheden van die weggebruikers. Het tijdig herkennen van gevaarlijke situaties zorgt ervoor dat je hier ook op tijd op kunt reageren.

Belangrijke gevaarselementen

Als je weet welke gevaren kunnen ontstaan bij de verschillende weggebruikers, zorgt dit ervoor dat je deze gevaren voor kunt zijn door er tijdig op te anticiperen.

Voorrangsvoertuigen

Als weggebruiker moet je een voorrangsvoertuig altijd voor laten gaan. Maak ruimte waar dit kan, zonder een gevaarlijke situatie te creëren of de verkeersregels te overtreden. Alleen voertuigen die optische en geluidssignalen voeren, zijn voorrangsvoertuigen.



Kinderen

Voor kinderen is het deelnemen aan het verkeer meestal veel onveiliger dan voor volwassenen. De gezichtshoek bij kinderen is klein en omdat ze zelf ook klein zijn, hebben ze veel minder overzicht dan volwassenen. Ze spelen vaak op de stoep of op straat, zijn onberekenbaar en verstoppen zich tussen auto's. Ze hebben een fiets, een skateboard of zijn aan het voetballen. Pas dus altijd goed op als je door een kinderrijke buurt rijdt. Rolt er bijvoorbeeld een bal de straat op, dan komt er meestal een kind achteraan hollen, zonder op te letten.



J21
kinderen

Voetgangers

Voetgangers zijn in het donker zeer slecht te zien. Houd hier rekening mee als je op wegen rijdt waar een voetpad of trottoir ontbreekt en rijd indien mogelijk niet volledig rechts. Daarnaast zijn voetgangers zwakke verkeersdeelnemers die lang niet altijd bewust met het verkeer bezig zijn. Wees je daarom altijd bewust van de aanwezigheid van voetgangers, ook al lopen ze op een voetpad of trottoir. Herken voetgangersoversteekplaatsen op tijd.



J23
voetgangers

Fietsers, brom- en snorfietsers

Let bij het rechts afslaan op fietsers en snorfietsers. Deze mogen je rechts voorbijrijden en kunnen zich in je dode hoek bevinden. Daarnaast zijn het evenwichtsvoertuigen en kunnen ze onbewust slingeren. Houd voldoende ruimte tussen jouw motorfiets en de fiets of snorfiets. Let ook op oversteekplaatsen van fietspaden en fiets-/bromfietspaden. In het donker zijn vooral fietsers zonder licht erg slecht te zien.



J24
fietsers en
bromfietsers

Brommobielen en gehandicaptenvoertuigen

Deze twee groepen worden vaak door elkaar gehaald. Brommobielen lijken het meest op kleine auto's. Ze zijn te herkennen aan een ronde sticker met rode rand en een zwarte 45 erin. Brommobielen moeten gezien worden als motorvoertuigen, waarbij je extra rekening moet houden met de lagere maximumsnelheid. Brommobielen worden vaak bestuurd door jongeren die nog geen autorijbewijs hebben, of door ouderen die geen autorijbewijs meer hebben of deze nooit hebben gehad. Houd er daarom rekening mee dat de brommobiel bestuurder vaak onervaren is, of al wat ouder is en niet meer zo vlot rijdt.



Gehandicaptenvoertuigen zijn maximaal 1,10 meter breed. Ze hebben geen kenteken, maar een verzekeringssticker. Als een gehandicaptenvoertuig wordt gebruikt door een persoon die slechthorend is, kun je dit herkennen aan de witte ovale sticker met een S en H erop. In dat geval moet je erop bedacht zijn dat die persoon je niet hoort aankomen en daarom van je kan schrikken.



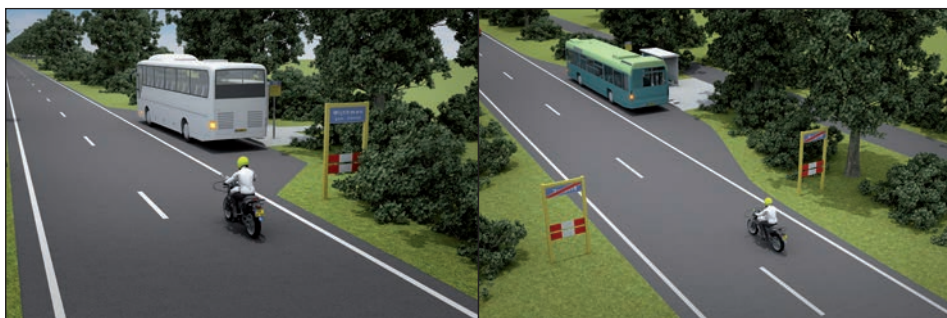
Ouderen

De verkeersveiligheid van oudere verkeersdeelnemers wordt in belangrijke mate bepaald door twee factoren: lichamelijke kwetsbaarheid en functiestoornissen. Een aantal lichamelijke functies zoals het reactievermogen, het gezichtsvermogen en het gehoor wordt minder. Maar ook het geestelijk vermogen kan minder worden. Ze hebben meer tijd nodig bij het oversteken en tonen vaak aarzelend gedrag. Heb respect voor en geduld met deze groep.

Bus- of tramhalte en passagiers

Geeft een bus binnen de bebouwde kom door middel van zijn richtingaanwijzer aan te willen wegrijden bij de halte, dan moet je deze voor laten gaan.

Rijd je achter een bus en je ziet het rode lampje branden, dan kun je ervan uitgaan dat de bus bij de volgende halte gaat stoppen. Houd afstand en let op eventuele verlate passagiers die de bus nog willen halen en ineens oversteken.



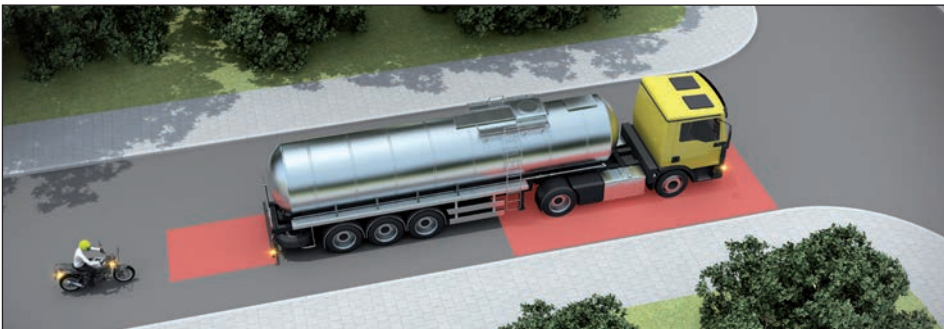
Een autobus die binnen de bebouwde kom bij een bushalte aangeeft weg te willen rijden, moet je voor laten gaan. Dit geldt zowel bij lijnbussen als bij touringcars.

Deze bus geeft aan weg te willen rijden, maar moet wachten op de motorrijder. De bushalte ligt namelijk buiten de bebouwde kom.

Staat er een bus of tram bij de halte, houd dan rekening met in- en uitstappende en overstekende passagiers. Is er geen vluchtheuvel of trottoir bij de halte dan ben je verplicht de in- en uitstappende passagiers voor te laten gaan bij het oversteken.

De dode hoek van vrachtauto's

Door hun formaat hebben vrachtauto's meerdere en grote dode hoeken. Deze bevinden zich vlak voor, naast en achter de vrachtauto. Een goede vuistregel is: zie je de chauffeur niet (rechtstreeks of via de spiegel) dan ziet de chauffeur jou ook niet. Je staat of rijdt dan in de dode hoek en dit vergroot de kans op een aanrijding. Blijf daarom zoveel mogelijk uit de dode hoek. Daarnaast hebben grote voertuigen ook meer ruimte nodig bij het maken van bochten. Geef ze deze ruimte door voldoende afstand te houden.



De rode vlakken naast en achter de vrachtauto zijn de dode of blinde hoeken. Ondanks dat er tegenwoordig veel maatregelen genomen worden om deze hoeken overzichtelijker te maken met spiegels en camera's, blijft er slechts één remedie echt levensreddend: Blijf uit de dode hoek.

Dieren

Niet alleen kun je ruiters of geleiders van rij- of trekdieren of vee tegenkomen in het verkeer, maar ook overstekend wild of loslopend vee op de rijbaan vraagt extra aandacht. In alle gevallen geldt: houd voldoende afstand, pas je snelheid aan en voorkom schrikreacties. Geef niet onnodig gas, claxonneer niet en dim 's nachts het groot licht als je dat voert.



G-9
ruiterpad



J-27
groot wild



J-28
vee

File en ongevallen

Zie je dat er ergens een ongeval heeft plaatsgevonden of een file ontstaat, waarschuw dan het achteropkomende verkeer door middel van je alarmlichten en pas op tijd je snelheid aan. Kijk of je hulp moet verlenen, maar rijd rustig door als dit

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inkijkexemplaar

K

Risico's i.v.m. weg-, zicht- en weersomstandigheden

Aanpassen aan weg- en weersomstandigheden

De meeste motorrijders kunnen de keuze maken of ze bij slechte weersomstandigheden wel of niet de weg op gaan. Zo zijn er veel motorrijders die tijdens de winter hun motorfiets in de stalling zetten en in de zomer alleen gaan rijden bij mooi weer. Maar voor degenen die hun motorfiets ook gebruiken voor woonwerkverkeer of tijdens een ritje worden verrast door slechter weer of een slechte weg, is het wel belangrijk om te weten hoe je in die situaties moet handelen. Zorg er te allen tijde voor dat je goed zichtbaar bent en pas je snelheid en ruimte rondom je voertuig aan de omstandigheden aan.

Toestand van de weg en materiaal

Je moet je verkeersgedrag aanpassen aan de weg-, zicht- en weersomstandigheden van dat moment.

- Is de weg schoon of vuil?
- Is het een beton-, asfalt-, klinker-, zand- of grindweg?
- Is het wegdek nieuw of oud?
- Hoe is de toestand van het weer: mist, regen, ijzel?
- Hoe is het zicht in verband met bebouwing en beplanting?

De grip van de banden zal op een schoon en droog wegdek groter zijn dan op een vuil of nat wegdek. Als je op een natte asfaltweg rijdt, moet je er rekening mee houden dat de remweg twee keer zo lang is in vergelijking met het rijden op een schone, droge weg.

Ook op beton-, klinker-, zand- en grindwegen is de grip minder, helemaal bij slechtere weersomstandigheden.

Snelheidsvermindering is bij slechtere omstandigheden de meest voor de hand liggende aanpassing. Doe dit niet te plotseling, maar verminder snelheid door gas los te laten. Bij stevig remmen vergroot je juist het risico op valpartijen.

Wegverkanting

In bochten worden wegen meestal iets schuin gelegd, waarbij de binnenbocht iets lager wordt gelegd dan de buitenbocht. Dit wordt positieve wegverkanting genoemd en zorgt voor meer grip in de bochten. Door de middelpuntvliedende, of centrifugaalkracht wordt de motorfiets naar de buitenkant van de bocht geduwd. Door de wegverkanting zal dit minder snel problemen geven. In sommige gevallen kan door omstandigheden de wegverkanting negatief zijn, waardoor de buitenbocht lager ligt dan de binnenbocht. In dat geval heb je sneller verlies van grip in scherpe bochten. Pas hier je snelheid op aan.



Nieuw wegdek

Ook bij een nieuw wegdek is er kans op gladheid. Een nieuw wegdek is gladder, waardoor de remweg ook langer wordt en het risico op slippen groter. Dit geldt ook voor wegen die zijn afgestrooid met een laagje grind. Dit laagje moet eerst ingereden worden en zorgt in het begin dus ook voor verhoogd slipgevaar.



Polderblindheid

Polderblindheid is een fenomeen waarbij je op lange, rechte en eentonige wegen teveel in de verte gaat kijken. Je gaat dan staren en je gezichtsveld wordt hierdoor steeds smaller (tunnelvisie). Zijwegen vallen hierdoor minder op en daarop naderende voertuigen worden over het hoofd gezien. Hierdoor ontstaan er soms ongevallen op kruispunten waar je dit door het goede zicht niet zou verwachten. Blijf jezelf bewust van je kijkgedrag en voorkom dat je gaat staren door iedere paar seconden je blik te verleggen.

Wegsoorten

Wegen zijn er in alle soorten en maten. Ze zijn ingericht met een bepaald doel. Er is een onderscheid in drie verschillende wegsoorten:

- Erftoegangswegen
- Gebiedsontsluitingswegen
- Stroomwegen

Erftoegangswegen

Wonen en verblijven is hier het hoofddoel. Snelheden liggen hier laag, wegen zijn smaller en er zijn meer drempels en obstakels te vinden. Je komt er meer in contact met zwakkere verkeersdeelnemers zoals fietsers en voetgangers. Hier moet je de snelheid op aanpassen. Op deze wegen hebben de fietsers vaak geen eigen fietspad, maar fietsen over de rijbaan. De meeste kruispunten zijn gelijkwaardig.

Voorbeelden van erftoegangswegen zijn een erf en een 30km-zone. Maar ook 60km-zones vallen onder de erftoegangswegen, omdat deze als doel hebben dat de erven van boerderijen en de opgangen van weilanden en akkers goed kunnen worden bereikt. Ook op deze wegen heb je veel langzaam verkeer.



Erf



30km-zone



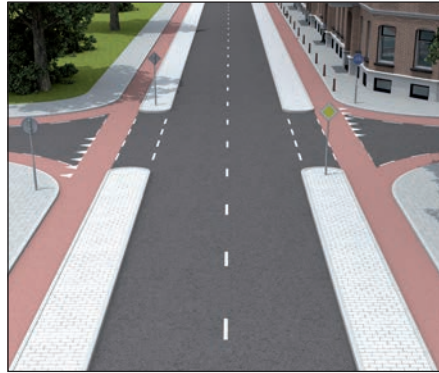
60km-zone

Gebiedsontsluitingswegen

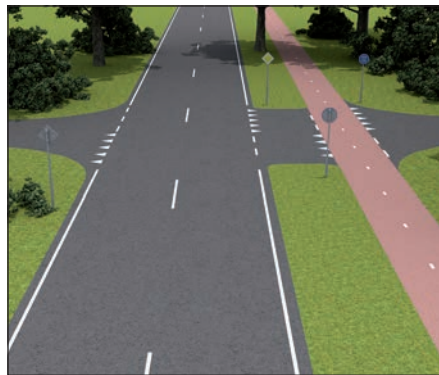
Deze wegen maken de verbinding tussen verblijfsgebieden (met erftoegangswegen) en stroomwegen.

Gebiedsontsluitingswegen zijn iets breder en de snelheden liggen hier iets hoger. Denk hierbij aan wegen binnen de bebouwde kom waar je 50 km/u en soms 70 km/u mag rijden en waar niet direct huizen aan liggen. Deze wegen vormen de verbinding tussen verschillende wijken in een stad. Maar ook 80km-wegen buiten de bebouwde kom vallen onder de gebiedsontsluitingswegen. Zij verbinden verschillende dorpen en kleine steden met elkaar.

De meeste gebiedsontsluitingswegen hebben aparte fietspaden en fiets-/bromfietspaden. Ook kom je er weinig landbouwverkeer tegen. De meeste kruispunten zijn gelijkvloers maar niet gelijkwaardig. De voorrang wordt geregeld door middel van borden en tekens, of verkeerslichten.



50km-weg



80km-weg

De meeste dodelijke ongevallen vinden op gebiedsontsluitingswegen plaats, waarbij de gemeentelijke 50km-weg de koploper is. Dit komt vooral door ongevallen tussen motorvoertuigen en fietsers, bromfietsers en voetgangers. Maar ook op 80km-wegen vinden veel dodelijke ongevallen plaats, onder andere door frontale botsingen bij inhaalmanoeuvres.

Stroomwegen

Deze wegen hebben als doel de vlotte verplaatsing van verkeer over langere afstanden. Ze verbinden grotere steden met elkaar. Denk hierbij aan autowegen en autosnelwegen. De maximumsnelheid ligt hoog en bij alle autosnelwegen en de bredere autowegen zit er een afscheiding (vangrail of middenberm) tussen de twee richtingen. De tweestrooks-autowegen die geen afscheiding hebben in de vorm van een vangrail of middenberm, zijn een stuk gevaarlijker dan die met afscheiding. Om in te kunnen halen moet je namelijk over de weghelft van het tegemoetkomende verkeer. Op deze wegen ontstaan met regelmaat frontale aanrijdingen. Vaak met dodelijke afloop.

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

L

Handelen bij ongevallen en pech onderweg

Verkeersgedrag

De meeste ongevallen zijn de oorzaak van bepaald verkeersgedrag. Het verkeersgedrag is de manier waarop verkeersdeelnemers reageren op de situatie om hen heen. Dit gedrag wordt beïnvloed door verschillende factoren, zoals rijervaring, beheersing van het voertuig, verkeersinzicht en mentaliteit.

Ongevalfactoren

Er zijn diverse factoren die een belangrijke rol spelen bij het ontstaan van verkeersongevallen, zoals:

- Het vervoersmiddel.
- De weggebruikers.
- De weg- en weersomstandigheden.
- De wegomgeving.
- De verkeersdrukke.

De meeste ongevallen worden veroorzaakt door fouten van mensen. Problemen met het voertuig en de weg- en weersomstandigheden zijn bij minder dan 10% van alle ongevallen de oorzaak.

Eigen veiligheid

Raak je betrokken bij een ongeval, let dan ten eerste op je eigen veiligheid. Ga na wat er gebeurd is en verleen zonodig eerste hulp. Zorg er zoveel mogelijk voor dat er niet nog meer gewonden vallen. Plaats eventueel een gevarendriehoek en waarschuw het naderende verkeer.

Hulpdiensten

Waarschuw bij levensbedreigende situaties altijd zo snel mogelijk de hulpdiensten via het alarmnummer 112. Je kunt dit doen via je mobiele telefoon of omwonenden. Noem de hulpdienst die nodig is. Noem daarnaast altijd de plaats en de straatnaam of de locatie langs de auto(snel)weg waar je je bevindt. Gebruik hiervoor de informatie op de hectometerbordjes.



Wetgeving

Het is diegene die bij een verkeersongeval betrokken is geraakt, of diegene die zelf een verkeersongeval heeft veroorzaakt, verboden de plaats van het ongeval te verlaten, als daarbij iemand is gedood, dan wel gewond is geraakt, of schade aan het eigendom van een ander is toegebracht, voordat hij de gelegenheid heeft geboden tot vaststelling van zijn identiteit en die van het voertuig. Het achterlaten van gewonden in hulpeloze toestand is te allen tijde verboden en zelfs strafbaar.

Slachtoffers

Je mag eventuele slachtoffers of gewonden alleen verplaatsen als dat dringend noodzakelijk en medisch verantwoord is. Wanneer een gewonde een helm draagt, mag je deze niet zomaar afdoen, omdat dat kan leiden tot hoofd- en nekletsel. Doe het vizier omhoog en probeer contact te krijgen met het gewonde slachtoffer.

Is het per se noodzakelijk de helm te verwijderen, doe dit dan met twee hulpverleners waarbij één hulpverlener het hoofd stabiel houdt, terwijl de andere hulpverlener voorzichtig de helm van het hoofd probeert af te halen. Vermijd daarbij teveel bewegingen. Dek slachtoffers toe met een deken of een jas, om onderkoeling te voorkomen. Maak knellende kleding voorzichtig los. Probeer het slachtoffer gerust te stellen.

Europees schadeformulier

Als er geen gewonden zijn of er is geen medische hulp meer noodzakelijk, dan is het tijd om een aantal administratieve zaken te regelen, zoals het invullen van het EU-schadeformulier. Verzamel de belangrijkste gegevens, zoals de naam en adresgegevens, het polisnummer, het kenteken en eventuele getuigenverklaringen.

Beide partijen moeten het schadeformulier invullen en ondertekenen, zowel aan de voor- als aan de achterzijde.

Probeer discussies over de schuldvraag zoveel mogelijk te vermijden en als de politie zich niet met de aanrijding bemoeit, zorg er dan voor, dat je zelf de tegenpartij vaststelt door middel van een rijbewijs en kentekencard. Lever vervolgens het getekende formulier zo snel mogelijk in bij je verzekering en zorg gelijktijdig voor een nieuw schadeformulier. Indien de andere partij zich niet kan identificeren, waarschuw dan de politie. Identificatiepapieren zijn verplicht.

The image shows a screenshot of the European Accident Statement Form (AARIJDSFORMULIER). The form is divided into several sections. The top section contains general information like date, location, and contact details. Below that, there are three main columns: 'VOERTUIG A' (Vehicle A), '12. TOEDRACHT' (12. Liability), and 'VOERTUIG B' (Vehicle B). Each vehicle section includes fields for name, address, phone, and insurance details. The '12. TOEDRACHT' section contains a grid for recording witness statements and a section for recording the driver's account of the accident. At the bottom, there are sections for recording the names of the drivers and witnesses, and a section for recording the names of the vehicles involved.

Pech

Heb je zelf pech, parkeer dan je motorfiets bij voorkeur op een veilige plaats. De meeste motorfietsen zijn met de hand nog wel verder te verplaatsen als ze het niet meer doen. Beschik je over een gevarendriehoek, dan is het aan te bevelen deze te plaatsen. Dit is echter niet verplicht. Gebruik de alarmverlichting als je deze hebt.

Neem contact op met een hulpverleningsdienst voor hulp. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de Wegenwacht of de hulpverleningsdienst van je verzekeringsmaatschappij. Zorg dat je weet waar je je bevindt zodat je dit kunt doorgeven.

Pech of ongeval op de autosnelweg

Als je pech krijgt of betrokken bent bij een ongeval op de autosnelweg, mag je de vluchtstrook gebruiken als je geen veiligere plek meer kunt bereiken. Parkeer de motorfiets zo ver mogelijk aan de rechterzijde van de vluchtstrook en ga zelf in de berm en/of achter de vangrail staan. Dit geldt ook voor eventuele passagiers. Het dragen van een veiligheidshesje is in Nederland niet verplicht, maar wel verstandig. In andere landen kan dit wel verplicht zijn.



Moet je noodgedwongen stoppen op de vluchtstrook, zet de motorfiets dan zo ver mogelijk aan de rechterkant en ga zelf zo ver mogelijk in de berm of achter de vangrail staan als deze aanwezig is.

Kun je de vluchtstrook niet bereiken of is deze in gebruik als spitsstrook, zet de motorfiets dan zo goed mogelijk aan de zijkant van de rijbaan of indien mogelijk in de berm. Kun je vanaf de linkerrijstrook de rechterzijde van de weg niet meer bereiken, zet dan de motorfiets zo ver mogelijk in de middenberm en ga zelf op een zo veilig mogelijke plek in deze middenberm staan. Steek nooit de rijbaan over voordat de hulpdiensten zijn gearriveerd! Neem zo snel mogelijk contact op met de hulpdiensten via 112 en geef daarbij aan dat je onveilig staat.

Verloren lading op de autosnelweg

Ook als je lading verliest op de autosnelweg mag je dit nooit zelf van de weg afhalen. Stop op een veilige plek en bel de hulpdiensten. Zij kunnen rijstroken afzetten om de verloren lading veiliger van de weg af te halen.

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

M

**Voor laten gaan
op kruispunten**

Voorrang en voor laten gaan

Er is een onderscheid tussen voorrang verlenen en voor laten gaan. In beide gevallen betekent het dat je degene die voorrang heeft of die je voor moet laten gaan, ongehinderd zijn weg moet laten vervolgen. Bij de term voorrang spreken we altijd over bestuurders onderling, op kruisende wegen. Bij 'voor laten gaan' kan het gaan over alle weggebruikers, dus ook voetgangers. Deze term is breder dan 'voorrang' alleen.

Er is alleen sprake van voorrang verlenen als bestuurders van links of van rechts komen. In alle andere gevallen spreken we over 'voor laten gaan'.

Soorten kruispunten

Om te weten met wat voor soort kruispunt je te maken hebt, kijk je naar de aanwezigheid van borden, tekens en verkeerslichten. Ook kijk je of je te maken hebt met een uitritconstructie.

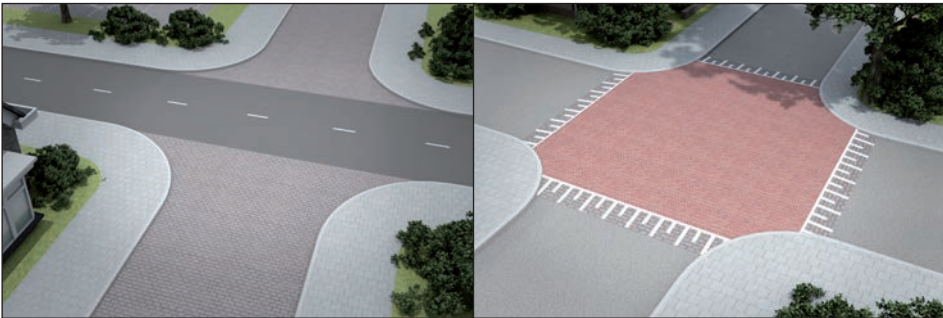
Gelijkwaardig kruispunt

Een gelijkwaardig kruispunt is een kruispunt waar de voorrang niet apart geregeld is door bijvoorbeeld verkeerslichten, verkeersborden of haaiantanden. Op een gelijkwaardig kruispunt geldt de volgende voorrangsregel:

- Bestuurders verlenen voorrang aan bestuurders van rechts.

Deze regel heeft echter twee belangrijke uitzonderingen:

- Bestuurders verlenen voorrang aan bestuurders van een tram.
- Bestuurders verlenen voorrang aan bestuurders van een voorrangsvoertuig.

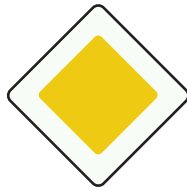


Ondanks dat deze kruispunten er anders uit zien, zijn het gewone gelijkwaardige kruispunten. Er staan immers geen borden of tekens die de voorrang regelen en er zijn geen uitritconstructies.

Voorrang geregeld door borden en tekens

Bij een voorrangsweg of voorrangskruispunt wordt de voorrang geregeld door voorrangsborden, haaiantanden of stopstrepen. Deze borden en tekens gelden alleen voor bestuurders onderling. De regel 'bestuurders geven voorrang aan bestuurders van rechts' komt hiermee te vervallen. Ook een tram moet zich aan deze borden en tekens houden. Een voorrangsvoertuig niet.

Voorrang krijgen - voorrangsweg



B-1
Voorrangsweg



B-2
Einde voorrangsweg

Het eerste bord geeft aan dat je op een voorrangsweg rijdt, het tweede bord geeft het einde aan van deze voorrangsweg. Het bord voorrangsweg wordt binnen de bebouwde kom vóór en buiten de bebouwde kom ná ieder kruispunt herhaald. Op die manier kun je aan deze borden zien of je binnen of buiten de bebouwde kom rijdt. Als je op een voorrangsweg rijdt, moet jij voorrang krijgen van de kruisende bestuurders.

Voorrang krijgen - voorrangskruispunt



B-3
Voorrangskruispunt



B-4
Voorrangskruispunt
met zijweg naar links



B-5
Voorrangskruispunt
met zijweg naar rechts

Deze borden geven een voorrangskruispunt aan. Daarbij kun je aan de dwarsstreepjes zien of er een zijweg links of rechts is, of aan beide kanten. Deze borden gelden alleen voor het kruispunt dat je nadert. Het betekent dus niet dat je op een voorrangsweg rijdt.

Als je zo'n voorrangskruispunt nadert, moet je bij het eerste kruispunt voorrang krijgen van bestuurders op de zijwegen.

Voorrang verlenen



B-6
Verleen voorrang
aan alle bestuurders
op de kruisende weg



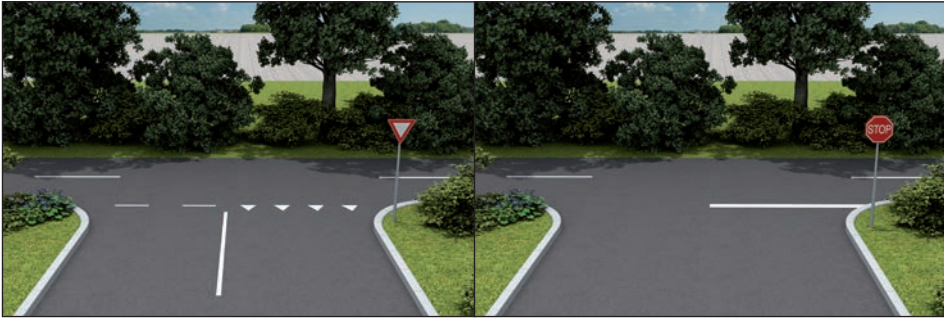
B-7
Stop, verleen voorrang
aan alle bestuurders
op de kruisende weg

Deze twee borden geven aan dat je voorrang moet verlenen aan bestuurders op de kruisende weg. Het kan zijn dat deze kruisende weg een voorrangsweg is, maar het kan ook een voorrangskruispunt zijn.

Het verschil tussen deze twee borden is dat je bij het 'STOP'-bord altijd moet stoppen.

Ook als je gezien hebt dat er geen bestuurders zijn op de kruisende weg.

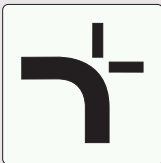
Daarnaast wordt het bord B-6 altijd gecombineerd met haaiantanden en het bord B-7 met een stopstreep.



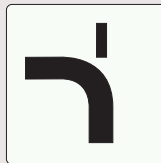
Bord B-6 wordt gecombineerd met haaiantanden

Bord B-7 wordt gecombineerd met een stopstreep

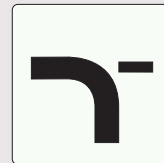
Voorrangskruispunten kunnen ook uitgevoerd zijn als afbuigende voorrangskruispunten of afbuigende voorrangswegen. De voorrangsborden worden dan vaak gecombineerd met één van de onderstaande borden. De dikke zwarte streep geeft de voorrangsweg aan en de dunne streepjes de zijwegen. Bestuurders van de zijwegen moeten bestuurders op de afbuigende voorrangsweg voorrang verlenen.



Voorrangsweg
buigt op het kruispunt
af naar links



Voorrangsweg
buigt op de splitsing
af naar links



Voorrangsweg
buigt op de splitsing
af naar links

Onverharde weg

Als één van de zijwegen een onverharde weg is, kun je deze weg het beste zien als een weg met haaiantanden. De regel 'bestuurders verlenen voorrang aan bestuurders van rechts' geldt niet, als de weg van rechts onverhard is. Dit betekent dat een bestuurder uit een onverharde weg, voorrang moet verlenen aan kruisende bestuurders. Net als bij de borden B6 en B7. Hij hoeft voetgangers dus niet voor te laten gaan.

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

N

**Voor laten gaan
bij het afslaan**

Afslaan op kruispunten

Naast rechtdoor rijden kun je op kruispunten ook afslaan. Je krijgt dan met name te maken met het overige verkeer dat de weg wil blijven volgen die jij wilt verlaten. Om dit verkeer duidelijk te maken wat je van plan bent, ben je als bestuurder verplicht om voor het afslaan je richtingaanwijzer te gebruiken. (Brom)fietsers zonder richtingaanwijzer mogen hiervoor ook hun arm gebruiken. Bij het afslaan spreken we over 'voor laten gaan' in plaats van 'voorrang verlenen'. In de meeste gevallen moet je hierbij ook rekening houden met voetgangers.

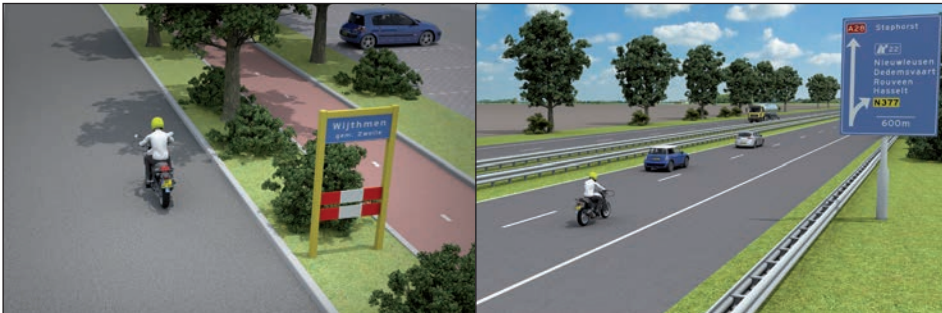
Gedrag bij afslaan

Richting aangeven

Richting aangeven is verplicht zodra je van plan bent te gaan inhalen of iemand voorbij wilt gaan, bij een aantal bijzondere manoeuvres en bij het afslaan. Het moment waarop je dit doet is afhankelijk van de situatie. Geef je bij afslaan te vroeg richting aan dan kan dat verwarring geven, bijvoorbeeld als er nog een zijstraat is vóór het kruispunt waar je wilt afslaan. Te laat richting aangeven kan er onder andere voor zorgen dat mensen onnodig op je staan te wachten.

Richting aangeven bij afslaan doe je ongeveer:

- 300 meter van te voren op autosnelwegen.
- 200 meter van te voren op wegen buiten de bebouwde kom.
- 100 meter van te voren op wegen binnen de bebouwde kom.



Binnen de bebouwde kom geef je 100 meter voor de afslag richting aan.

Op autosnelwegen geef je 300 meter voor de afslag richting aan.

Voorsorteren

Voor het afslaan kan het handig en gewenst zijn om voor te sorteren. Hiermee wordt bedoeld dat je:

- Bij het afslaan naar rechts, tijdig meer aan de rechterzijde gaat rijden.
- Bij het afslaan naar links, tijdig wat meer tegen de wegas gaat rijden.
- Bij het afslaan op een kruispunt met meerdere rijstroken in dezelfde richting, tijdig de meest ideale rijstrook kiest. Houd hierbij rekening met de regel dat je zoveel mogelijk rechts moet houden, maar ook met de situatie voor en na het kruispunt.

Als motorrijder moet je rekening houden met je eigen veiligheid en het soepel kunnen nemen van de bocht. Dit betekent in sommige gevallen dat voorsorteren niet handig is. Het voorsorteren aan de rechterzijde van de rijbaan kan ervoor zorgen dat je de bocht naar rechts niet meer vloeiend kan nemen. Ook kan het ervoor zorgen dat achteropkomende bestuurders je te krap gaan inhalen.

In hoofdstuk R (Plaats op de weg en voorsorteren) wordt hier uitgebreider op ingegaan.

Regels bij afslaan

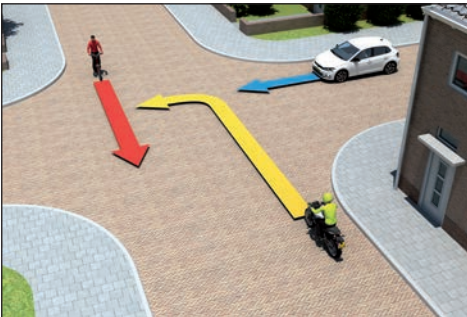
Voor laten gaan

Eenmaal op het kruispunt gelden de volgende regels bij het afslaan:

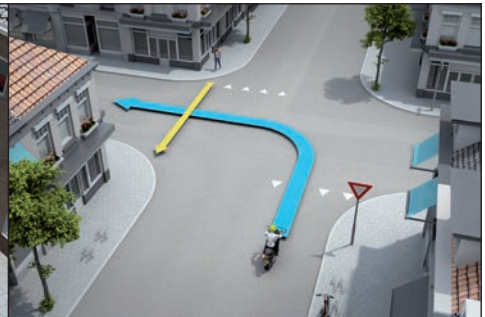
- Je moet rechtdoorgaand verkeer dat jou tegemoetkomt op dezelfde weg voor laten gaan.
- Je moet rechtdoorgaand verkeer dat zich naast jou of vlak achter jou bevindt voor laten gaan.
- Willen tegemoetkomende bestuurders dezelfde weg inrijden als jij, dan gaat degene die rechts afslaat voor. Oftewel 'korte bocht gaat voor lange bocht'.

Er zijn wel uitzonderingen op deze regels:

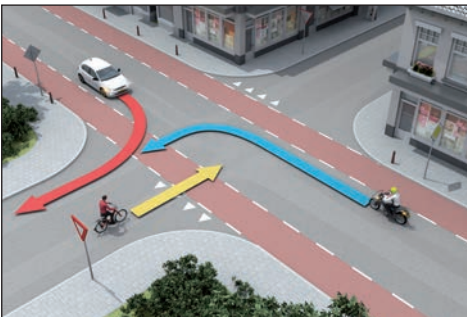
- Bovenstaande regels gelden niet voor bestuurders van trams.
- Voorrangsvoertuigen mogen altijd voor.



De motorrijder moet de personenauto voor laten gaan omdat deze van rechts komt. De fietser mag voor omdat deze rechtdoor gaat op dezelfde weg als de motorrijder.



De voetganger mag voor op de motorrijder omdat deze rechtdoor gaat op dezelfde weg als waar de motorrijder van afslaat.



De motorrijder moet de personenauto voor laten gaan omdat deze de bocht naar rechts heeft en de motorrijder de bocht naar links.



De motorrijder en de bromfietser moeten de tram voor laten gaan omdat de regels bij afslaan niet gelden voor de trambestuurder. Bij het afslaan mag een tram voor.

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

O

Voor laten gaan
van gehandicapten
en voetgangers

Voetgangers

Voetgangers zijn zwakke verkeersdeelnemers. Dit betekent dat van jou als bestuurder verwacht wordt dat je voldoende rekening houdt met hen. Op de meeste plaatsen hebben voetgangers een eigen plaats, zoals het trottoir of een voetpad. Op plekken waar veel voetgangers de weg moeten oversteken, worden vaak voetgangersoversteekplaatsen gemaakt of verkeerslichten geplaatst. Voor specifieke groepen voetgangers, zoals invaliden en blinden of slechtzienden, zijn extra regels opgesteld om ze nog meer te beschermen.

Voetgangersoversteekplaats

Bij een voetgangersoversteekplaats (ook wel zebra-pad genoemd) ben je als bestuurder verplicht voetgangers die oversteken of kennelijk willen gaan oversteken, voor te laten gaan. Ook bestuurders van gehandicapte voertuigen die zich via een voetgangersoversteekplaats verplaatsen van trottoir naar trottoir vallen onder de categorie voetgangers en mogen dus voor.

Nader je een voetgangersoversteekplaats, houd dan rekening met achteropkomend verkeer en verminder indien nodig tijdig snelheid. Zo laat je duidelijk merken aan eventuele voetgangers dat je voor ze gaat stoppen. Geef eventueel door middel van een handgebaar aan dat ze kunnen oversteken. Maak geen misbruik van twijfelende voetgangers.



Voetgangers die oversteken bij een voetgangersoversteekplaats moet je voor laten gaan.

Personen die slecht ter been, blind of slechtziend zijn, moet je bij het oversteken voor laten gaan.

Blinden en zich moeilijk voortbewegende personen

Is er geen voetgangersoversteekplaats, dan hoeft je een voetganger die kennelijk wil gaan oversteken niet voor te laten gaan. Er zijn echter twee uitzonderingen:

- Blinden herkenbaar aan een blindenstok en/of geleidenhond.
- Personen die zich moeilijk voortbewegen, te herkennen aan bijvoorbeeld een rollator of stok.

Deze twee groepen moet je voor laten gaan als ze willen oversteken, ongeacht of er een voetgangersoversteekplaats is of niet. Personen die zich verplaatsen door middel

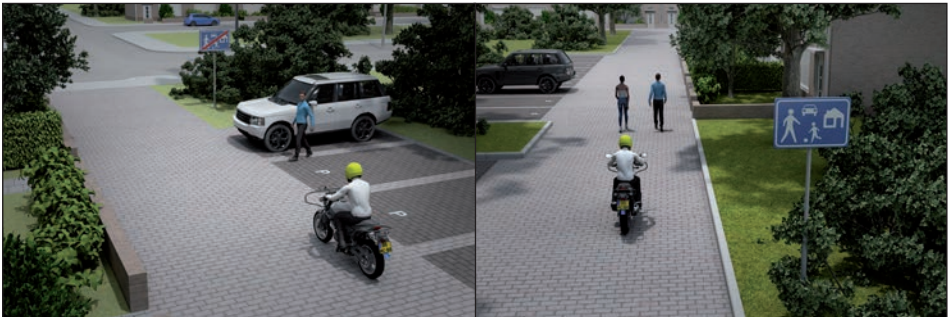
van een rolstoel, vallen niet onder deze uitzondering. Zij vallen niet onder de term 'zich moeilijk voortbewegende personen'.

Een blind of slechtziend persoon geeft met de blindenstok aan dat hij of zij wil oversteken, door de stok recht vooruit te steken. Stoppen is in dat geval dus verplicht.



Erf

Een erf wordt aangeduid met bord G-5. Op een erf mogen voetgangers de volledige breedte van de weg benutten. De regels van voorrang en voor laten gaan zijn echter hetzelfde als buiten het erf. Door de lage maximumsnelheid van 15 km/u zijn erven een stuk veiliger voor voetgangers en spelende kinderen. De in- en uitgangen van een erf worden meestal vormgegeven als een in- en uitritconstructie. In dat geval moet je bij het in- en uitrijden van een erf al het overige verkeer voor laten gaan. Dus ook voetgangers. Bij erven die zijn vormgegeven zonder deze in- of uitritconstructies, hoeft dit niet.



Binnen een erf gelden dezelfde voorrangsregels als buiten het erf. De voetganger moet dus wachten.

Voetgangers mogen binnen een erf de volledige breedte van de rijbaan gebruiken.

Bus- en tramhalte

Nader je een bus- of tramhalte waarbij de passagiers midden op de weg moeten in- of uitstappen, let dan op of er een vluchtheuvel of middenberm aanwezig is. Is dit niet het geval, dan ben je verplicht om overstekende passagiers voor te laten gaan zodat zij veilig het trottoir of de bus of tram kunnen bereiken. Is er wel een middenberm of vluchtheuvel waar de passagiers veilig kunnen wachten, dan hoeft je ze niet voor te laten gaan.

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

P

**Voorrangsvoertuigen,
militaire colonnes, trams en
uitvaartstoeten**

Vorrangsvoertuigen

Een vorrangsvoertuig is een voertuig met optische en geluidssignalen. De bestuurders en inzittenden van deze voertuigen hebben een dringende taak te vervullen.

Vorrangsvoertuigen kunnen bijvoorbeeld zijn:

- Motorvoertuigen ten dienste van de politie.
- Motorvoertuigen ten dienste van de brandweer.
- Ambulances.
- Motorvoertuigen van andere hulpverleningsdiensten zoals Rijkswaterstaat.

Vorrangsvoertuigen zijn motorvoertuigen met blauw zwaai- of knipperlicht (optische signalen) en tweetonige hoorn (geluidssignalen). Een voertuig met slechts één van beide signalen, is geen vorrangsvoertuig.

- Weggebruikers zijn verplicht om bestuurders van vorrangsvoertuigen voor te laten gaan. Hierbij mogen geen gevaarlijke situaties ontstaan.
- Bestuurders van een vorrangsvoertuig mogen afwijken van de wettelijke voorschriften.
- Zij mogen alleen van de wettelijke voorschriften afwijken als zij een dringende taak moeten vervullen.
- Zij moeten zich zodanig gedragen dat door hun taakvervulling de veiligheid op de weg niet in gevaar wordt gebracht.
- Het algemeen veiligheidsartikel is ook op bestuurders van vorrangsvoertuigen van toepassing.
- Bestuurders van politievoertuigen mogen als enige óók zonder optische- en geluidssignalen afwijken van de verkeersregels. Ze vallen dan echter niet onder de vorrangsvoertuigen.

Handelen bij nadering vorrangsvoertuigen

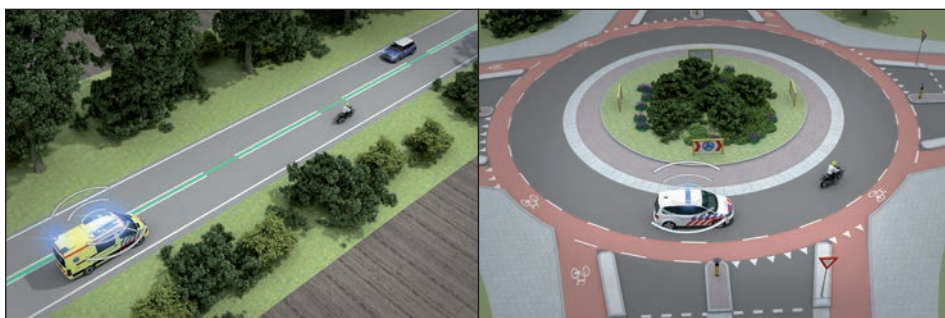
Als er een vorrangsvoertuig nadert, blijf dan vooral kalm en rustig. Een vorrangsvoertuig zoekt zoveel mogelijk zelf zijn weg. Hoe voorspelbaarder je rijdt, hoe makkelijker dit voor hen is.

- Maak pas ruimte als dit veilig kan. Rijd in de tussentijd door met de toegestane maximumsnelheid.
- Is er een rijstrook vrij, laat deze dan vrij voor het vorrangsvoertuig. Ga ook niet uitwijken op de vluchtstrook, maar laat deze juist vrij voor het vorrangsvoertuig.
- Nader je een rotonde, blijf dan op de rotonde rijden totdat het vorrangsvoertuig de rotonde heeft verlaten.



- Sta je voor een rood verkeerslicht, maak dan alleen ruimte als het voorrangsvoertuig er anders niet langs kan. Maak ook alleen ruimte als dit veilig kan. Rijd niet zomaar door rood het kruispunt op. Wachten is in dat geval veiliger.
- Wil een voorrangsvoertuig je voorbij rijden, blijf dan wel op de rijbaan en houd zoveel mogelijk rechts.
- Let altijd op of er niet meer voorrangsvoertuigen langs willen.

Als je een voertuig niet of te laat ziet, kun je niet goed reageren. Zorg dus dat je regelmatig je spiegels controleert. Je ziet een voorrangsvoertuig soms al voordat je hem kunt horen. Houd daarnaast altijd voldoende afstand tot je voorganger, bijvoorbeeld bij het wachten voor een verkeerslicht. Dan heb je nog ruimte om plaats te maken als er een voorrangsvoertuig nadert.



Ga niet ineens remmen en wijk nooit uit naar de berm. Ga wel zoveel mogelijk rechts rijden om de ambulance ruimte te geven.

Blijf in deze situatie op de rotonde, rijd een extra rondje. Dit voorkomt dat je na het verlaten van de rotonde nog steeds voor het politievoertuig rijdt.

Militaire colonnes

Als er meerdere legervoertuigen over de weg vervoerd moeten worden, gebeurt dit soms in een militaire colonne. Het is dan de bedoeling dat deze voertuigen zoveel mogelijk bij elkaar blijven. Daarom hebben ze in dat geval meer rechten dan normale voertuigen.



Voorste voertuig

Middelste voertuigen

Achterste voertuig

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar



Q

Bijzondere manoeuvres

Bijzondere manoeuvres

Bijzondere manoeuvres zijn korte op zichzelf staande handelingen. Bestuurders moeten bij het uitvoeren van zo'n handeling de overige weggebruikers voor laten gaan. Dus ook voetgangers.

Bijzondere manoeuvres In het verkeer

Onder de bijzondere manoeuvres in het verkeer vallen:

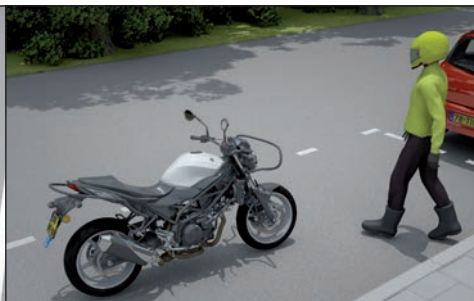
- **Wegrijden**
Hiermee bedoelen we het wegrijden nadat je hebt geparkeerd of bijvoorbeeld aan de kant van de weg hebt stilgestaan. Ook wegrijden uit een parkeervak valt hieronder.
- **Achteruit bewegen**
- **Gaan parkeren**
Zowel het langs de kant van de weg parkeren als het parkeren op een parkeerplaats.
- **In- of uitrijden van een in- of uitritconstructie**
Een inrit- of uitritconstructie is te herkennen aan een doorlopend trottoir met verlaagde trottoirbanden of uitritblokken. Je moet als het ware over het trottoir heenrijden. Wil jij de constructie inrijden terwijl een andere bestuurder deze wil gaan uitrijden, laat dan bij voorkeur degene die de constructie uitrijdt voorgaan.
- **Keren**
- **Invoegen**
Vanaf de invoegstrook de doorgaande rijbaan oprijden.
- **Uitvoegen**
Vanaf de doorgaande rijbaan de uitvoegstrook oprijden. Bij een gecombineerde in- en uitvoegstrook (ook wel weefstrook genoemd) laat je bij voorkeur de uitvoegende bestuurder voorgaan.
- **Van rijstrook wisselen**

Op- en afstappen

Ook tijdens het op- en afstappen moet je al het overige verkeer voor laten gaan. Loop daarom altijd tegen het verkeer in om de motorfiets heen, zodat je het verkeer kunt zien aankomen. Wacht met op- of afstappen totdat dit veilig kan. Zorg ervoor dat eventuele passagiers hier ook op letten.



In- en uitvoegen zijn bijzondere manoeuvres.



Ook tijdens op- en afstappen mag je niemand hinderen.

Gebruik richtingaanwijzer

Je moet een teken geven met de richtingaanwijzer als je:

- **Wil wegrijden**
Elke keer als je opnieuw begint met het deelnemen aan het verkeer, dus na een (korte of lange) stop.
- **Andere bestuurders van een motorvoertuig wil inhalen**
Bij het inhalen van (brom)fietsers is het niet verplicht, behalve als je hiervoor een belangrijke zijdelingse verplaatsing maakt.
- **Wil in- of uitvoegen op de auto(snel)weg**
- **Van rijstrook wil wisselen**
- **Een andere belangrijke zijdelingse verplaatsing wil uitvoeren**
Bij een belangrijke zijdelingse verplaatsing moet je denken aan het opschuiven naar links of rechts voor meer dan het gewoon inhalen van een fietser.

Belangrijke aandachtspunten

Bij het uitvoeren van een bijzondere manoeuvre is het van belang dat:

- De manoeuvre zo kort mogelijk van duur is.
- De manoeuvre zo min mogelijk hinder veroorzaakt voor het overige verkeer.
- De verkeersveiligheid niet in gevaar gebracht wordt.

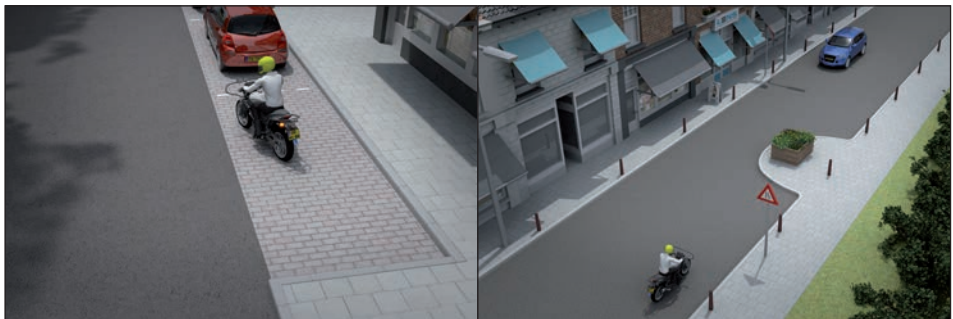


C-3
eenrichtingsweg



F-7
keerverbod

Op sommige plekken zijn bijzondere manoeuvres zoals keren of achteruitrijden niet toegestaan. Dit is bijvoorbeeld op alle plekken waar het ook niet toegestaan is om stil te staan. Denk ook aan autowegen en autosnelwegen. Daarnaast mag dit niet in eenrichtingswegen, deze kun je herkennen aan bord C-3. Keren mag ook niet op een weg waar bord F-7 geplaatst is, dit betekent namelijk dat er een keerverbod geldt.



Bij het wegrijden moet je al het verkeer voor laten gaan. Ook moet je hierbij richting aangeven.

Het obstakel bevindt zich aan jouw kant. Jij moet daarom de personenauto voor laten gaan.

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

R

Plaats op de weg en voorsorteren

Plaats op de weg

Om de doorstroming en veiligheid in het verkeer te waarborgen is er voor iedere weggebruiker een eigen plek op de weg aangewezen.

Plaats op de weg voor voetgangers

Voetgangers gebruiken in de eerste plaats het trottoir of voetpad. Ontbreekt dit, dan gebruiken ze het fietspad of fiets-/bromfietspad. Ontbreekt dit ook, dan gebruiken ze de berm of de uiterste zijde van de rijbaan.

Voetgangers die zich voortbewegen door middel van voorwerpen (bijvoorbeeld een step, skates of skateboard), mogen naar eigen inzicht kiezen tussen het trottoir of voetpad, of het fietspad of fiets-/bromfietspad. Is dat er niet dan mogen ook zij gebruik maken van de berm of de uiterste zijde van de rijbaan.

Plaats op de weg voor fietsers/snorfietsers

- Fietsers mogen met zijn tweeën naast elkaar rijden. Snorfietsers niet!
- Fietsers gebruiken het verplichte fietspad of het fiets-/bromfietspad.
- Fietsers gebruiken de rijbaan als het verplichte fietspad ontbreekt.
- Fietsers mogen eveneens het onverplichte fietspad gebruiken.
- Snorfietsers mogen het onverplichte fietspad alleen gebruiken met een elektromotor of een uitgeschakelde verbrandingsmotor.
- Bestuurders van fietsen op meer dan twee wielen en/of fietsen met een aanhangwagen, die met inbegrip van de lading breder zijn dan 0,75 m, mogen de rijbaan gebruiken.

Plaats op de weg voor bromfietsers (en bestuurders van speed-pedelecs)

- Bromfietsers gebruiken het fiets-/bromfietspad.
- Bromfietsers moeten de rijbaan gebruiken als een fiets-/bromfietspad ontbreekt.
- Bestuurders van bromfietsen op meer dan twee wielen en/of bromfietsen met een aanhangwagen, die met inbegrip van de lading breder zijn dan 0,75 m, mogen de rijbaan gebruiken.

Op veel plekken binnen de bebouwde kom is het voor bromfietsers verplicht om op de rijbaan te rijden. Bij de overgang van het fiets-/bromfietspad naar de rijbaan wordt meestal gebruik gemaakt van een zogenaamde doorsteek. Deze is aangeduid met borden.

D-103

Gebod voor bromfietsers het bord te passeren aan de zijde die het bord aangeeft



D-104

Gebod voor bromfietsers het bord te passeren aan de zijde die het bord aangeeft

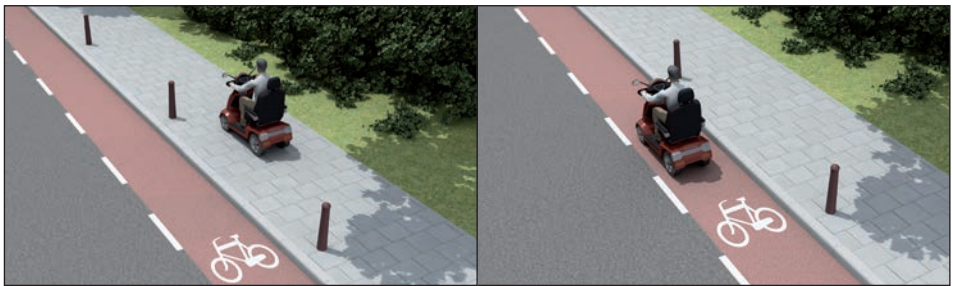


Plaats op de weg voor bestuurders van een gehandicaptenvoertuig

Bestuurders van een gehandicaptenvoertuig mogen naar eigen inzicht gebruik maken van:

- Voetpad.
- Trottoir.
- Fietspad.
- Fiets-/bromfietspad.
- Rijbaan.

Zij kunnen zelf vaak het beste beoordelen welke plaats voor hen het meest veilig is. Maken zij gebruik van het voetpad of het trottoir, dan volgen ze de regels van de voetgangers en mogen ze maximaal 6 km/u rijden.



De bestuurder van een gehandicaptenvoertuig mag op het trottoir rijden. Hij/zij valt dan onder de categorie voetgangers.

De bestuurder van het gehandicaptenvoertuig mag ook op de rijbaan rijden. Hij/zij valt dan onder de categorie bestuurders.

Plaats op de weg voor colonnes, optochten en uitvaartstoeten

Groepen voetgangers, zoals een colonne, optocht of uitvaartstoet mogen de rijbaan gebruiken. Het gebruik van de rijbaan is echter niet verplicht.

Plaats op de weg voor overige bestuurders

Bestuurders van motorvoertuigen, geleiders van rij-, trekdieren of vee, bestuurders van bespannen of onbespannen wagens en bestuurders van brommobielen, moeten in principe de rijbaan gebruiken.

Bestuurders moeten zoveel mogelijk rechts rijden op de rijbaan. Soms zijn er redenen om (iets verder naar) links te rijden, zoals tijdens inhalen of voorbijgaan, uitwijken of voorsorteren.

De meest veilige plaats voor motorrijders

De regel 'zo veel mogelijk rechts' houdt niet in 'uiterst rechts'. Voor motorrijders is de positie op de weg een erg belangrijke factor voor de veiligheid. De juiste positie voor motorrijders is in het algemeen het midden of iets links van het midden van de rijstrook.

De redenen hiervoor zijn onder andere:

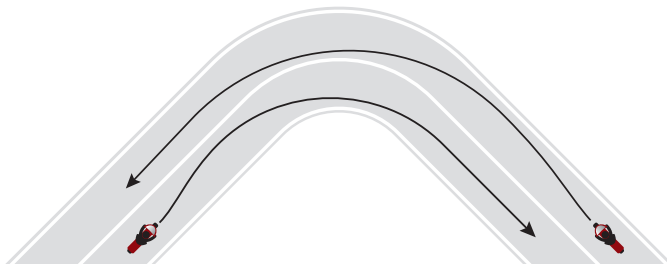
- Op de rechterzijde van de rijstrook ligt vaak meer vuil.
- Je bent beter zichtbaar voor het overige verkeer.
- Je houdt zo meer ruimte rondom je voertuig voor eventuele uitwijkmanoeuvres.

In je praktijkopleiding zal nog veel uitgebreider ingegaan worden op het hanteren van de juiste positie. Buiten de standaard positie in het midden of iets links van het midden zijn er ook redenen om hiervan af te wijken. Je zal als motorrijder continu bezig moeten zijn met het bepalen van je meest ideale positie, waarbij het zien en gezien worden voorop staat.

Positie in de bochten

Ook bij het nemen van bochten is je positie op de weg van zeer groot belang voor je eigen zicht en het gezien worden. Deze positie is echter van veel factoren afhankelijk, zoals het zicht door de bocht heen, de aanwezigheid van tegenliggers en de staat van het wegdek. Hanteer de volgende basisregels:

- Pas ruim voor de bocht je snelheid en versnelling aan de scherpte van de bocht en het (eventueel belemmerde) zicht aan.
- Kijk zoveel mogelijk door de bocht heen, let hierbij ook op vuil en beschadigingen van het wegdek. Vermijd het rijden over putdeksels en wegmarkering.
- Begin de bocht zoveel mogelijk aan de buitenzijde. Een bocht naar links begin je aan de rechterzijde van de rijstrook en een bocht naar rechts aan de linkerzijde van de rijstrook. Houd hierbij wel voldoende zijdelingse afstand tot tegemoetkomend verkeer.
- Trek bij voldoende zicht tijdens de bocht je rijlijn wat naar binnen. Bij een bocht naar links is dit richting de middenstreep, bij een bocht naar rechts is dit richting de berm. Het is echter niet toegestaan met je bovenlichaam nooit over de middenstreep of berm heen.
- Houd rekening met bochten die knippen (steeds scherper worden) of S-bochten (een bocht die overgaat in een andere bocht in de andere richting).
- Bij het inrijden met de juiste snelheid is het mogelijk om bij het uitrijden van de bocht direct weer rustig te accelereren. Dit noemen we het slow-in-fast-out-principe.



Tijdens het nemen van de bocht kies je zoveel mogelijk voor de ideale rijlijn. De ideale rijlijn stelt je in staat om zoveel mogelijk 'door de bocht' heen te kijken.

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

S

Inhalen

Inhalen

Inhalen is in het verkeer een vrij riskante onderneming waarbij veel ongevallen plaatsvinden. Bij het inhalen komt een bestuurder vaak op het weggedeelte terecht, dat bestemd is voor het tegemoetkomende verkeer.

Inhalen moet normaal gesproken aan de linkerkant.

Uitzonderingen links inhalen

Toch zijn er enkele uitzonderingen op de regel dat je links moet inhalen.

- Als een bestuurder heeft voorgesorteerd om links af te slaan, mag deze niet links ingehaald worden. Wil je er voorbij, dan moet dat aan de rechterzijde.
- Een tram mag zowel rechts als links ingehaald worden.
- Als je rechts van de blokmarkering rijdt, mag je bestuurders die links van deze blokmarkering rijden, rechts inhalen.
- Fietsers en snorfietsers halen elkaar links in, maar mogen andere bestuurders rechts inhalen.
- Bij fileverkeer hoef je, indien de rijbaan in rijstroken is verdeeld in dezelfde richting, niet de meest rechter rijstrook te volgen. Files mogen rechts worden ingehaald.
- Vlak voor en op een rotonde mag zowel rechts als links worden ingehaald.



De automobilist geeft aan links de oprit op te willen rijden. In dat geval mag je niet meer links inhalen. Rechts inhalen mag hier wel.



Als je rechts van blokmarkering rijdt, mag je voertuigen links van die markering rechts inhalen. Je mag in dit geval daarna niet meer de doorgaande rijbaan op.



Een tram mag zowel links als rechts worden ingehaald, afhankelijk van waar de meeste ruimte is en waar dit het veiligst is.



Op rotondes mag je zowel links als rechts inhalen.

Verkeerde beslissing

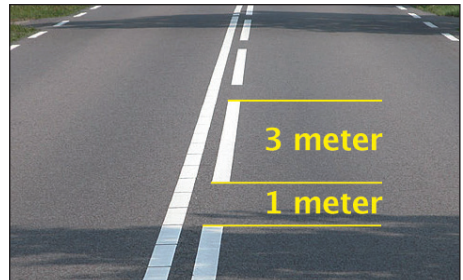
Bij het inhalen worden nogal eens verkeerde beslissingen genomen, wat een frontale botsing tot gevolg kan hebben.

Belangrijke punten bij het inhalen:

- Zorg voor voldoende volgafstand (minimaal twee seconden) voor en na het inhalen.
- De inhaalmanoeuvre moet zo kort mogelijk zijn.
- Je mag niet inhalen als een ander al is begonnen met jou in te halen.
- De weg waarover je wilt inhalen moet vrij en te overzien zijn (voldoende inhaalzicht)
- Tegemoetkomende bestuurders moeten ongehinderd kunnen doorrijden en niet hoeven afremmen voor jouw inhaalactie.
- Zorg tijdens het inhalen voor voldoende zijdelingse tussenruimte tussen jou en het in te halen voertuig (minimaal één meter).
- Bij slecht zicht mag je niet inhalen.
- Het inhalen moet nut hebben en je voertuig moet een stuk sneller kunnen dan de snelheid die het voertuig rijdt dat je inhaalt.
- Inhalen mag alleen op plekken waar dit is toegestaan, dus waar geen doorgetrokken strepen of inhaalverbodsborden zijn.

Strepen op het wegdek

Inhalen over een doorgetrokken as- of deelstreep is niet toegestaan. Dit zijn de strepen tussen de verschillende rijstroken. Wanneer er echter twee strepen zijn aangebracht: een onderbroken en een doorgetrokken streep, is inhalen alleen toegestaan aan de zijde van de onderbroken streep. Als de onderbroken streep aan jouw zijde ligt mag je inhalen.



Waarschuwingstreep
verhouding 3 : 1 (3 meter streep, 1 meter niet).

Onderbroken strepen kunnen uitgevoerd worden als waarschuwingstrepen. In dat geval zijn de strepen drie keer zo lang als de onderbrekingen. Vraag jezelf in zo'n situatie af of het inhalen veel meerwaarde heeft. Inhalen mag wel, maar wordt door zo'n waarschuwingstreep afgeraden.

Waar kun je beter niet inhalen

Vlak voor een onoverzichtelijke bocht of bijvoorbeeld een verhoging of een helling in het wegdek kan inhalen gevaarlijk zijn. Je hebt dan onvoldoende zicht op het tegemoetkomende verkeer. Bij meerdere rijstroken voor één richting kun je natuurlijk wel gewoon inhalen. Verder is inhalen niet toegestaan op plaatsen waar gevaar of hinder kan ontstaan en op plaatsen waar inhalen verboden is.

Waar mag je niet inhalen

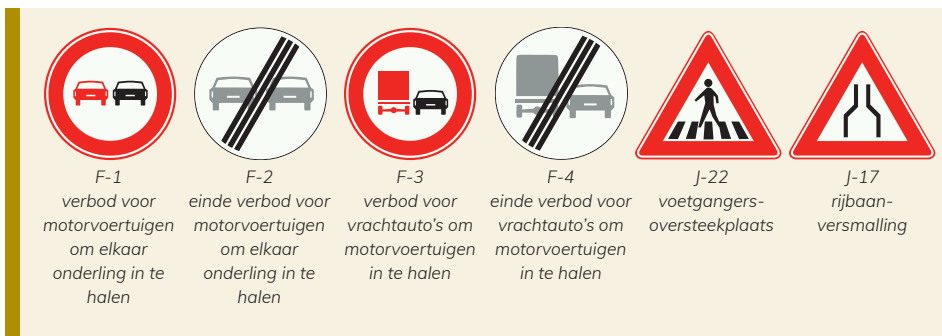
Het is verboden om voertuigen in te halen:

- Vlak vóór of op een onoverzichtelijk kruispunt.
- Vlak vóór of op een voetgangersoversteekplaats.
- Ter hoogte van doorgetrokken strepen tussen de rijstroken.
- Op weggedeelten waar met borden is aangegeven dat het verboden is.



Vlak voor of op een VOP is inhalen verboden.

Inhalen voorbij dit bord is ook verboden.



Links en rechts inhalen op een rotonde

Als een rotonde en de toeleidende weg bestaat uit meerdere rijstroken, is het voor bestuurders van een motorvoertuig en bromfietzers die de rijbaan blijven volgen toegestaan om vlak voor of op een rotonde zowel op de linker- als rechterrajstrook te rijden. Het is toegestaan om vlak vóór of op de rotonde ook rechts in te halen.

Gebruik van rijstroken bij filerijden

Een file is een rij voertuigen met een behoorlijke lengte, die zich langzaam voortbeweegt, of stilstaat. Inhalen mag in een file zowel links als rechts. Om tot een zo vlot mogelijke verkeersafwikkeling te komen, mogen motorrijders een file ook inhalen.

Belangrijk in de file is dat je de volgfstand groot genoeg houdt om de snelheidswisselingen op te kunnen vangen zonder steeds te hoeven remmen en weer gas te moeten geven. Probeer je eigen snelheid zo constant mogelijk te houden.

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

T

Snelheid

Snelheid aanpassen

Je moet in staat zijn de snelheid zodanig te regelen, dat je de motorfiets tot stilstand kunt brengen binnen de afstand waarover je de weg kan overzien en waarover deze vrij is. Met de aangegeven maximumsnelheid rijden kan dus te snel zijn in een bepaalde situatie.

Met welke snelheid je kunt rijden wordt bepaald door:

- De aard en gesteldheid van de weg.
- De weersomstandigheden, zoals: gladheid, regen, mist etc.
- De toestand van de motorfiets.
- De drukte op de wegen.



Maximumsnelheden en adviessnelheden zijn afgestemd op goede weg- en weersomstandigheden. Bij slechte omstandigheden moet je je snelheid aanpassen.

Op een autoweg binnen de bebouwde kom mag je maar 50 km/u, tenzij anders aangegeven.

Binnen de bebouwde kom

Binnen de bebouwde kom gelden de volgende maximumsnelheden:

- Voor motorvoertuigen 50 km/u (ook op autowegen binnen de bebouwde kom!).
- Voor bromfietsen, speed-pedelecs en gehandicaptenvoertuigen uitgerust met een motor, 45 km/u. Op (brom)fietspaden, 30 km/u.
- Voor snorfietsen 25 km/u.
- Voor brommobielen 45 km/u.
- Voor landbouwvoertuigen 25 km/u.
Voor gehandicaptenvoertuigen en bijzondere bromfietsen op het trottoir of voetpad: 6 km/u.

Buiten de bebouwde kom

Buiten de bebouwde kom gelden de volgende maximumsnelheden:

- Voor motorvoertuigen op autosnelwegen 130 km/u.
- Voor motorvoertuigen op autowegen 100 km/u.
- Voor motorvoertuigen op andere wegen 80 km/u.
- Voor bromfietsers, speed-pedelecs en gehandicaptenvoertuigen uitgerust met een motor 45 km/u. Op (brom)fietspaden: 40 km/u.
- Voor snorfietsen 25 km/u.
- Voor brommobielen 45 km/u.

- Voor vrachtauto's en autobussen (géén T100 bussen) met en zonder aanhangwagen 80 km/u.
- Voor T100-bussen op auto(snel)wegen 100 km/u.
- Voor motorvoertuigen met aanhangwagen 80 km/u, op auto(snel)wegen 90 km/u (max. belading 3500 kg).
- Voor motorvoertuigen met beperkte snelheid, zoals landbouwtrekkers 25 km/u.
- Voor gehandicaptenvoertuigen en bijzondere bromfietsen op het trottoir of voetpad: 6 km/u.

T-100 bussen (touringcar)

Een T100-bus is een autobus die op autowegen en autosnelwegen maximaal 100 km/u mag rijden in plaats van 80 km/u.

In deze bussen vind je geen staanplaatsen en moeten er gordels aanwezig zijn op alle zitplaatsen.

Lagere maximumsnelheid

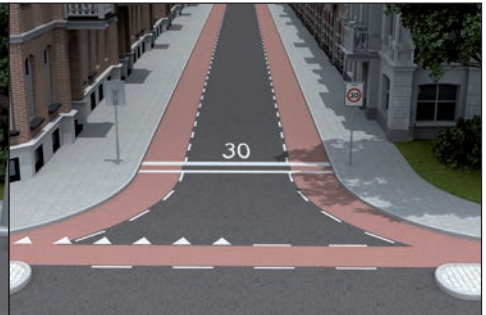
Soms is het om veiligheidsredenen noodzakelijk de standaard geldende maximumsnelheden te verlagen, zoals:

- Binnen een erf
- In 30km-zones en 60km-zones
- Op autowegen en op autosnelwegen

Ook worden in sommige gevallen snelheidsbeperkende voorzieningen aangebracht, zoals versmallingen, drempels en/of bloembakken.



Binnen een erf is de maximumsnelheid verlaagd naar 15 km/u.



Binnen een 30km-zone is de maximumsnelheid verlaagd naar 30 km/u.

Een erf is een gebied waar de woonfunctie voorop staat en waar bewoners zich prettig en veilig moeten kunnen voelen. De maximumsnelheid binnen een erf is daarom 15 km/u.

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inkijkexemplaar

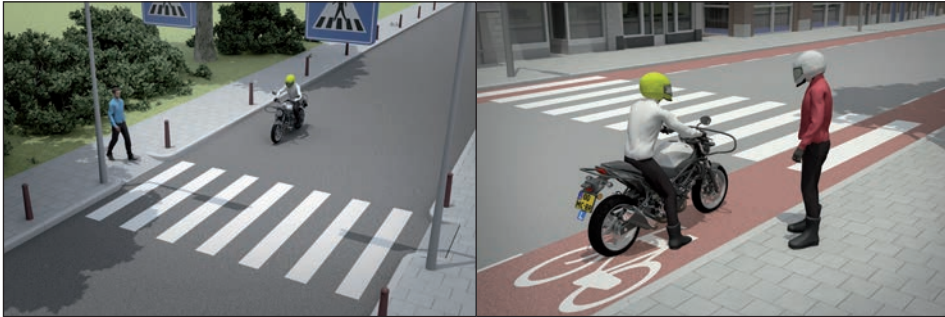
U

Stilstaan en parkeren

Stilstaan en parkeren

Gebruikmaken van de openbare weg betekent niet alleen dat je erop mag rijden, maar ook dat je erop mag parkeren of stilstaan. Er kunnen veel redenen zijn om te stoppen. Hierin wordt onderscheid gemaakt tussen:

- Het stoppen uit verkeersnoodzaak (gedwongen stoppen)
- Het stilstaan uit vrije wil (vrijwillig stilstaan)



Stoppen voor een overstekende voetganger valt onder stoppen uit verkeersnoodzaak en mag ook binnen 5 meter van de oversteekplaats.

Iemand laten op- of afstappen valt onder vrijwillig stilstaan en mag niet binnen 5 meter van de oversteekplaats. Het mag ook niet op een fietsstrook.

Stoppen uit verkeersnoodzaak

Het komt vaak voor dat een bestuurder verplicht moet stoppen, zoals bij een geopende brug, voor een voetgangersoversteekplaats, voor een spoorwegovergang of in verband met andere verkeerstechnische redenen.

Als je gedwongen moet stoppen, moet je je aan bepaalde regels houden. Je mag namelijk niet stoppen op:

- Het weggedeelte bestemd voor het verkeer uit tegengestelde richting.
- Voetgangersoversteekplaatsen.
- Oversteekplaatsen voor fietsers.
- Een kruispunt (bestuurders mogen een kruispunt niet blokkeren).
- Een overweg (het railverkeer mag niet geblokkeerd worden).

J-22
voetgangers-
oversteekplaats



L-2
voetgangers-
oversteekplaats

Vrijwillig stilstaan

Het vrijwillig tot stilstand brengen van je motorfiets, dus niet om verkeerstechnische redenen, kan onderverdeeld worden in stilstaan en parkeren. Met stilstaan wordt alleen het direct laden en lossen van goederen, of het direct laten op- of afstappen (of het in- of uitstappen in geval van een zijspan) van passagiers bedoeld. Bij het laden en lossen gaat het daarnaast ook alleen om grotere of zwaardere spullen. Bij motorfietsen zal hier niet snel sprake van zijn. Alle andere redenen om vrijwillig stil te staan, vallen onder parkeren. Dus ook het vragen van de weg, even telefoneren, of het posten van een brief. Het verschil hiertussen is belangrijk omdat de regels voor parkeren uitgebreider zijn dan de regels voor stilstaan.

Het is verboden vrijwillig stil te staan:

- Aan die zijde van de rijbaan waar het bord E-2 is geplaatst (verbod om stil te staan). Met uitzondering van de daarvoor bestemde plekken zoals parkeerplaatsen en parkeerhavens.
- Op een kruispunt of overweg.
- Op een fietsstrook of op de rijbaan langs de fietsstrook.
- Op een oversteekplaats of binnen een afstand van 5 meter daarvan.
- In een tunnel.
- Langs een gele doorgetrokken kantstreep.
- Op de rijbaan langs een busstrook.
- Bij een bord bushalte ter hoogte van de geblokte markering of, als de markering ontbreekt, op een afstand van minder dan 12 meter van het bord. Let op, hierop is één uitzondering: het stilstaan om direct passagiers te laten op- of afstappen mag bij een bushalte wel.
- Op alle plaatsen waar je met je voertuig niet mag komen, zoals doelgroepstroken, verdrijvingsvlakken, puntstukken en trottoirs.
- Op de rijbaan van autowegen en autosnelwegen en naastgelegen bermen, vluchtstroken en vluchthavens. Vluchtstroken, vluchthavens en bermen mogen wel gebruikt worden in noodgevallen.
- Op plaatsen waar dit gevaar of hinder veroorzaakt of kan veroorzaken.



E-2



Ergens de weg vragen of even kletsen valt onder parkeren. Ook telefoneren valt onder parkeren.

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

V

Tekens en signalen / Gebruik gevarendriehoek

Communicatie in het verkeer

Om andere weggebruikers te laten weten wat je van plan bent, is het belangrijk dat je communiceert. Dit kun je ook doen om andere weggebruikers te waarschuwen voor dreigend gevaar. Afhankelijk van de situatie doe je dit met lichtsignalen, geluidsignalen, of gebaren.

Je gebruikt hiervoor bijvoorbeeld:

- De richtingaanwijzers
- De alarmverlichting
- Het groot licht
- De remlichten
- De claxon
- Vriendelijke handgebaren

Gebruik richtingaanwijzer

Als je een zijdelingse verplaatsing wilt uitvoeren, moet je gebruik maken van de richtingaanwijzer. Richting aangeven moet je altijd ruim van te voren doen, zodat andere weggebruikers nog de tijd hebben om hierop te reageren.

Richting aangeven is verplicht bij:

- Wegrijden na een korte of lange stop
- Inhalen van andere motorvoertuigen
- Invoegen
- Uitvoegen
- Rijstrook wisselen
- Alle belangrijke zijdelingse verplaatsingen



Het aangeven van richting voordat je wilt afslaan, doe je:

- op wegen binnen de bebouwde kom zo'n 100 meter voor de afslag;
- op wegen buiten de bebouwde kom zo'n 200 meter voor de afslag;
- op autosnelwegen zo'n 300 meter voor de afslag.

Denk er ook aan dat je de richtingaanwijzer na de bocht of manoeuvre weer uitzet. Bij de meeste motorfietsen moet dit handmatig gedaan worden. Het per ongeluk aan laten staan kan zorgen voor hinderlijke of zelfs gevaarlijke situaties.

Dreigend gevaar

Sommige manieren van communicatie zijn alleen toegestaan om dreigend gevaar af te wenden. Dit geldt voor de claxon, de alarmverlichting en het knippersignaal met groot licht. Dit betekent dat deze signalen niet op een ander moment gebruikt mogen worden. Claxonneren omdat je een bekende tegen komt, alarmverlichting aanzetten omdat je even ergens geparkeerd staat waar dit eigenlijk niet mag of een tegemoetkomende motorrijder waarschuwen voor een politiecontrole met groot licht, is niet toegestaan.

Toegestane signalen

Bij dreigend gevaar is het gebruik van de geluids- en lichtsignalen zoals de claxon, groot licht en alarmverlichting wel toegestaan. Denk hierbij aan:

- het waarschuwen van achteropkomend verkeer bij filevorming (alarmverlichting);
- het waarschuwen van een tegemoetkomende bestuurder zonder licht tijdens de nacht (seinen met groot licht);
- het waarschuwen van een tegemoetkomende bestuurder met verblindende verlichting (seinen met groot licht);
- het waarschuwen van een andere weggebruiker die een ongeval dreigt te gaan veroorzaken (seinen met groot licht of claxonneren).



Gebruik de rem(lichten) alleen als dit nodig is. Onnodig gebruik is hinderlijk voor het verkeer achter je.

Claxonneren mag alleen om dreigend gevaar af te wenden.

Gebruik van de remlichten

Zodra je de remhendel inknijpt of het rempedaal aantikt, gaan de remlichten branden. Onnodig gebruik van de rem kan zorgen voor irritatie bij het verkeer achter je. Daarnaast zorgt onnodig remmen en gas geven voor extra brandstofverbruik.

Gebruik de rem en remlichten alleen als het nodig is. Bijvoorbeeld door iets eerder de rem vast kort aan te tikken om achteropkomend verkeer op tijd te waarschuwen voor het feit dat je gaat afremmen, afslaan of stoppen. Ook als je achteraan in de rij staat bij het verkeerslicht, kan het handig zijn de rem vast te houden totdat er een voertuig achter je is gaan staan. Door het felle remlicht val je meer op.

Oogcontact en handgebaren

Het gebruik van handgebaren is op een motorfiets makkelijker dan in een auto. Dit kan in sommige gevallen helpen bij de communicatie. Zorg ervoor dat je het houdt bij vriendelijke en duidelijke handgebaren. Uit hiermee nooit je frustratie.

Een goed voorbeeld is een voetganger, die bij een voetgangersoversteekplaats wil oversteken, maar toch onzeker staat te wachten om over te steken. Hij zal zich afvragen of je hem hebt opgemerkt. Geef even een teken met je hand zodat de overstekende voetganger weet dat hij is gezien en kan oversteken.

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inkijkexemplaar

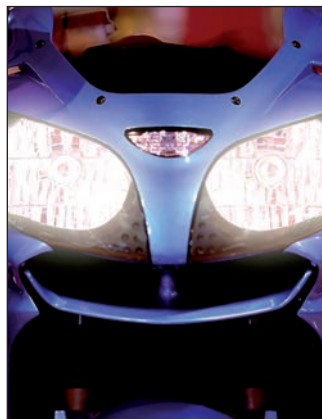
W

Gebruik van lichten

Verlichting voeren

Het is verplicht om 's nachts dimlicht te voeren. Daarnaast is dit ook verplicht op het moment dat overdag het zicht slecht is. Dit slechte zicht kan komen door neerslag of mist, maar bijvoorbeeld ook door de laagstaande zon. Ook als je onder bomen door rijdt, kan je zicht belemmerd worden door de schittering die de zon tussen de bladeren door geeft. Ook in tunnels moet je dimlicht voeren.

Dimlicht voeren is onder normale omstandigheden als motorrijder nooit verkeerd, zo ben je altijd beter zichtbaar. Leer jezelf daarom aan om altijd je dimlicht aan te zetten, ook op momenten dat dit niet verplicht is. Zorg er daarnaast voor dat de verplichte rode retroreflector op de achterkant van de motorfiets goed reflecteert.



Het voeren van verlichting is niet alleen belangrijk om zelf goed te kunnen zien, maar ook vooral om goed gezien te worden.

Dimlicht

Dimlicht is de normale witte of gele koplamp(en) voor op de motorfiets. Bij sommige motorfietsen zijn dit twee lampen, bij andere slechts één. Deze verlichting is overdag bij slecht zicht en 's nachts verplicht.



Stadslicht

Stadslicht zit vaak in de koplamp en is een zwak licht dat vooral bedoeld is om de motorfiets zichtbaar te maken tijdens stilstand. Tijdens het rijden heeft stadslicht weinig nut omdat het hiervoor te weinig licht geeft.



Groot licht

Groot licht mag alleen gevoerd worden bij nacht. Groot licht mag niet gevoerd worden bij het tegenkomen van andere weggebruikers (dus ook voetgangers) en bij het op korte afstand volgen van andere voertuigen.



Alhoewel bij de meeste motorfietsen er geen mistlichten aan de voorkant en/of achterkant aanwezig zijn, is het wel toegestaan om ze te monteren.

Mistlicht vóór

Mistlicht vóór mag alleen gevoerd worden bij mist, sneeuwval of regen, dat het zicht ernstig belemmert. Bij het voeren van mistlicht vóór mag eveneens stadslicht of dimlicht worden gevoerd.



Mistachterlicht

Mistachterlicht wordt gevoerd als mist of sneeuwval het zicht beperkt tot een afstand van minder dan 50 meter. Aan het voeren van het mistachterlicht zijn ook nadelen verbonden, omdat de lichtbron sterk verblindend kan werken. Daarom mag het mistachterlicht nooit gevoerd worden bij hevige regenval, in verband met de weerkaatsing van het licht.



Achterlicht en kentekenplaatverlichting

Het achterlicht en de achterkentekenplaatverlichting, moeten steeds gelijktijdig met groot licht, dimlicht, stadslucht of mistlicht branden.

Verblinding

Verblinding door verlichting ontstaat als de verlichting van je voertuig onjuist is afgesteld. Ook een zwaar beladen motorfiets door bagage of het meenemen van een passagier kan zorgen voor verblinding, zodat het lijkt alsof je groot licht voert. Zorg er daarom voor dat de motorfiets niet te zwaar beladen is. Mocht dat wel het geval zijn, laat dan je verlichting goed afstellen. Als je met groot licht rijdt, moet je dimmen bij het tegenkomen van andere weggebruikers, dus ook voor fietsers, bromfietsers en voetgangers.

Knippersignaal

Indien je zelf verblind wordt, maak dan de ander daarop attent, door even te seinen met je groot licht. Soms wordt er niet gereageerd op je actie. Blijf dan vooral rustig en probeer naar de rechterzijde van de rijbaan te kijken. Kijk vooral niet in de koplampen van de tegenligger. Verlaag daarnaast je snelheid zoveel mogelijk.



Als je wordt verblind door een tegemoetkomende bestuurder, knipper dan kort met groot licht om deze te waarschuwen.



Voer altijd dimlicht, ook bij zonnig weer en helemaal bij laagstaande zon.

Laagstaande zon

Bij een laagstaande zon is het verstandig om dimlicht te voeren. Vooral als het zonlicht voor jou van achteren komt. Je wordt dan eerder en beter opgemerkt.

Onjuiste verlichting en verkeerd gebruik

Andere verlichting dan de toegestane verlichting is verboden. Wil je zelf extra verlichting op je motorfiets monteren, laat je dan goed voorlichten of deze verlichting

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar



X

Verkeersborden

Werking verkeersborden

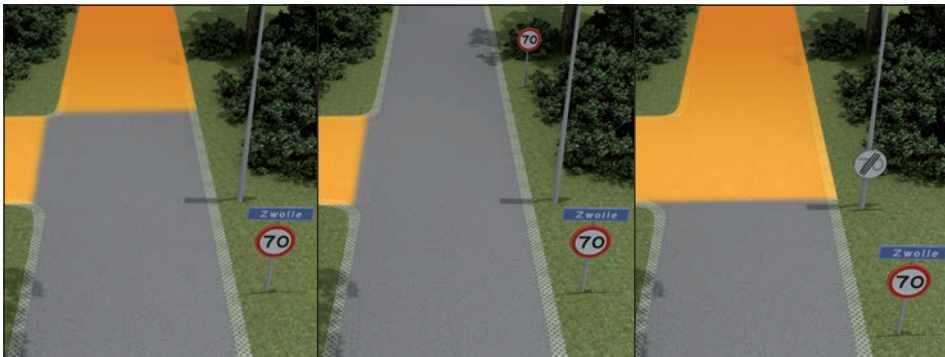
Omdat er heel veel verschillende verkeersborden zijn, is het goed om te weten welke indeling er is. En op welke manier en in welke combinaties bepaalde borden kunnen voorkomen.

Los bord

Losse borden gelden maar tot aan de volgende zijstraat of het volgende kruispunt. Dit kan bijvoorbeeld een bord zijn dat een maximumsnelheid aangeeft, of je verbiedt om aan die zijde van de rijbaan te parkeren. Na iedere zijweg en ieder kruispunt moet het bord worden herhaald, om zijn geldigheid te behouden.

Bijvoorbeeld:

- Als je binnen de bebouwde kom het bord 70 km/u tegenkomt, mag je tot aan het volgende kruispunt of de volgende zijweg maximaal 70 km/u rijden.
- Wordt dit bord na het kruispunt of de zijweg niet herhaald, dan vervalt de maximumsnelheid van 70 km/u en geldt de normale maximumsnelheid binnen de bebouwde kom van 50 km/u.
- Als je al voor een kruispunt of zijstraat een bord 'einde 70 km/u' tegenkomt, vervalt deze maximumsnelheid al vanaf dat bord.



In deze situatie wordt het bord niet herhaald en mag je op het gekleurde gedeelte nog maar 50 km/u.

Hier wordt het bord wel herhaald en mag je rechtdoor voorbij het kruispunt nog steeds 70 km/u.

Hier eindigt de 70 km/u al voor het kruispunt door het bord 'einde 70 km/u' en mag je in het gekleurde gedeelte nog maar 50 km/u.



Los bord A-1

Geldt tot volgend kruispunt, volgende zijstraat of einde bord



Einde bord A-2

Einde van de eerder aangegeven maximumsnelheid

Zone-bord

De werking van een zone-bord is anders dan van een los bord. Het woord 'zone' geeft aan dat het bord zijn geldigheid behoudt totdat je het gebied (de zone) weer verlaat. Dit wordt aangegeven met het bord 'einde zone'.

Als het bord E-1 (verboden te parkeren) is uitgevoerd als zone-bord, geldt dit bord niet meer alleen voor de kant van de rijbaan waar het bord geplaatst is, maar voor beide zijden van de rijbaan in de gehele zone. Hierbij geldt, net als bij een los bord E1, de uitzondering voor de plaatsen die voor parkeren bedoeld zijn, zoals parkeerplaatsen, -stroken en -havens.



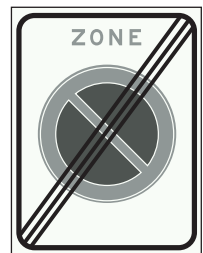
A-1-zone
Blijft gelden tot het einde van de zone



A-2-einde zone
Einde van de eerder aangegeven zone



E-1-zone
Verboden te parkeren aan beide zijden van de weg



E-1-einde zone
Einde parkeerverbodzone

Onderbord

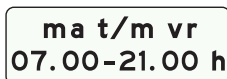
Een bord kan worden gecombineerd met een onderbord. Op dit onderbord kunnen verschillende dingen staan:



Weggebruikers waarop het bord geldt.



Weggebruikers waarvoor het bord juist niet geldt.



Dagen of tijdstippen waarop het bord geldt of juist niet geldt.



Extra uitleg van het verkeersbord erboven.

Dit alles kan worden weergegeven door middel van teksten of symbolen, of een combinatie daarvan.

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar



Y

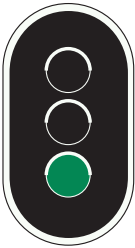
Verkeerslichten en aanwijzingen

Werking verkeerslichten

Naast de normale verkeerslichten, zijn er nog een aantal andere verkeerslichten. Bijvoorbeeld tram- en buslichten, overweg- en bruglichten en rijstroomlichten.

Driekleurige verkeerslichten

Dit zijn de verkeerslichten die je in het dagelijks verkeer het meest tegenkomt. Ze staan op grotere kruispunten en bestaan uit de kleuren rood, geel (in de volksmond 'oranje' genoemd) en groen.



Verkeerslicht alle richtingen



Verkeerslicht voor linksaf

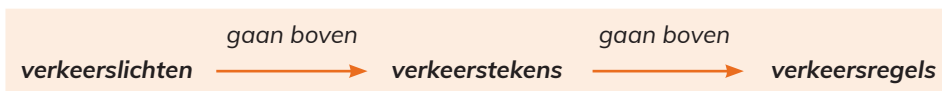


Verkeerslicht fietsers en bromfietsers

De lichten kunnen zijn vormgegeven als een rondje, maar ook als een richtingspijl of een ander symbool zoals een fiets. Het verkeerslicht geldt in die laatste gevallen alleen voor de aangegeven richting, of voor bestuurders van de aangegeven voertuigen. Hierbij staat een fiets ook voor een snorfiets, bromfiets, speed-pedelec en gehandicaptenvoertuig.

De betekenis van de kleuren is als volgt:

- **Rood**
Stop. Doorrijden is verboden.
- **Geel**
Stop. Tenzij je het verkeerslicht zo dicht genaderd bent dat stoppen niet meer lukt. Dan mag je doorrijden.
- **Groen**
Doorrijden. Niet doorrijden terwijl dit wel kan, is verboden.
- **Knipperend geel licht**
Het verkeerslicht is buiten werking. Nader het kruispunt voorzichtig. Nu gelden de verkeersborden en tekens die de voorrang regelen weer.



Staan er verkeerslichten, dan gelden de verkeersborden, -tekens en -regels die de voorrang regelen niet meer.

Rechtsaf bij rood licht

In sommige gevallen is er onder of naast het verkeerslicht een bord geplaatst met de tekst:

- **Rechtsaf voor fietsers vrij**
Hierbij mogen fietsers én snorfietzers rechts afslaan, ook bij rood licht.
- **Rechtsaf voor (brom)fietsers vrij**
Hierbij mogen fietsers, snor- en bromfietsers en speed-pedelecs rechts afslaan, ook bij rood licht. Maar brommobielen niet!



Je moet dan wel het overige verkeer dat wel groen heeft voor laten gaan.

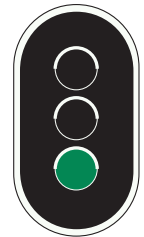
Verkeerslicht met een pijl of een rondje

Afhankelijk van het kruispunt kan de vorm van de lampen van het verkeerslicht verschillen. Soms is dit een richtingspijl, soms een rondje. Bij grotere kruispunten met meerdere voorsorteervakken vind je vaker lampen in de vorm van richtingspijlen. Bij kleinere kruispunten zonder voorsorteervakken vind je vaker lampen in de vorm van een rondje.

Wil je rechtsaf of linksaf bij een verkeerslicht met een **ronde lamp**, dan kan er tegemoetkomend verkeer of verkeer naast je tegelijk groen hebben.

Er blijven dan twee regels gelden:

- Rechtdoorgaand verkeer gaat voor afslaand verkeer op dezelfde weg.
- Bestuurders die rechts afslaan gaan voor op bestuurders die links afslaan.



Vaak is dit aangegeven met een bord onder de verkeerslichten.

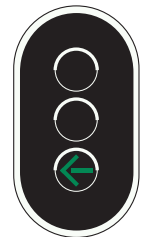


Als jij rechts afslaat bij groen licht moet je rechtdoorgaand verkeer voor laten gaan



Als jij links afslaat bij groen licht moet je tegemoetkomend en rechtdoorgaand verkeer voor laten gaan

Wil je rechtsaf of linksaf bij verkeerslichten met een **pijl-vormige lamp**, dan krijg je niet te maken met tegemoetkomend verkeer of verkeer naast je. Je kunt dan ongehinderd links of rechts afslaan.



INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

Z

Verkeerstekens op het wegdek

Verkeerstekens op het wegdek

Naast verkeersborden en verkeerslichten wordt het verkeer ook geregeld door verkeerstekens op het wegdek. Dit kunnen markeringen zijn zoals strepen, maar ook op de weg geschilderde cijfers die de maximumsnelheid weergeven of tekens zoals haaiantanden en pijlen.

Kantstreep

Streep aan de rand van de rijbaanverharding.

As- of scheidingsstreep

Streep op het midden van de weg die de scheiding markeert tussen jouw weghelft en die van het tegemoetkomende verkeer.

Deelstreep

Streep die de rijbaan of weghelft voor één richting verdeelt in rijstroken.



Kantstreep

Deelstreep

Asstreep

Deelstreep

Kantstreep

Doorgetrokken streep

Kantstrepen, as- of scheidingsstrepen en deelstrepen kunnen uitgevoerd zijn als een doorgetrokken streep. In dat geval mag deze streep niet overschreden worden. In geval van een doorgetrokken as- of scheidingsstreep mag je je ook niet links van deze streep (op de weghelft van het tegemoetkomende verkeer) bevinden. Bij een doorgetrokken streep mag je dus niet van rijstrook wisselen of inhalen.

Hierbij gelden de volgende uitzonderingen:

- Een kantstreep mag wel overschreden worden, bijvoorbeeld om in de berm te parkeren.
- Een doorgetrokken streep tussen de rijbaan en de naastgelegen vluchthaven, vluchtstrook of spitsstrook mag overschreden worden als je gebruik moet maken van deze haven of strook.
- Als er een onderbroken streep ligt aan jouw kant van de doorgetrokken streep, mag je de doorgetrokken streep overschrijden.
- Bestuurders die een fietsstrook met doorgetrokken streep mogen gebruiken, mogen deze doorgetrokken streep overschrijden.

Onderbroken strepen en waarschuwingsstrepen

Als een as- of scheidingsstreep of deelstreep is uitgevoerd als een onderbroken streep, dan mag deze overschreden worden. In dat geval mag je, als dit veilig kan, inhalen of van rijstrook wisselen.

Normaal gesproken is bij een onderbroken streep de streep korter dan de ruimte tussen de strepen. Is de streep langer dan de ruimte tussen de strepen, dan moet je de onderbroken strepen als waarschuwingsstrepen zien. Dit betekent dat je wel mag inhalen, maar dat het inhalen hier gevaarlijker is dan bij een normale onderbroken streep.

Verdrijvingsvlak

Deze vlakken bestaan uit schuine strepen en mogen niet bereden worden. Verdrijvingsvlakken worden bijvoorbeeld gebruikt op plekken waar een rijstrook eindigt en bestuurders moeten invoegen op een naastgelegen rijstrook.



Verdrijvingsvlakken mag je niet berijden.



Je mag ook niet over een puntstuk heenrijden.

Puntstuk

Een puntstuk vind je vooral bij invoeg- en uitrijstroken van autowegen en autosnelwegen. Ook hier mag je niet overheen rijden.

Verdrijvingsvlakken en puntstukken verliezen hun functie als ze op een geopende spitsstrook liggen. In dat geval mag er wel overheen gereden worden.

Voorsorteerstroken, uitrijstroken en pijlen

Voorsorteerstroken liggen bij (grote) kruispunten en verdelen de rijbaan in stroken voor verschillende richtingen. Op de stroken zijn pijlen aangebracht die de richting aangeven. Tussen de stroken in verschillende richtingen wordt blokmarkering aangebracht. Het overschrijden van deze blokmarkering is toegestaan totdat de blokmarkering overgaat in een doorgetrokken streep. Op het kruispunt zijn bestuurders verplicht om de richting te volgen die door de pijl op de gebruikte voorsorteerstrook wordt aangegeven. Voorsorteren voor linksaf en vervolgens op het kruispunt rechtdoor rijden, is dus niet toegestaan.

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inkijkexemplaar

Tips voor motorrijders

Examen voertuigbeheersing (AVB)

Motorrijders zijn nooit klaar en er valt altijd nog wel iets bij te leren. Dit geldt niet alleen voor beginners, maar ook voor de meest ervaren motorrijders.

Motoragenten krijgen bijvoorbeeld ieder jaar twee maal een uitgebreide training. Deze trainingen zijn bedoeld om de rijvaardigheden beter op niveau te houden en slechte gewoontes af te leren. Let wel: motoragenten zijn alle dagen op pad, zowel zomers als ook in de winter en toch worden ze nog extra getraind.

Dus voor gewone motorrijders is het best belangrijk om regelmatig te oefenen om bepaalde onderdelen beter onder de knie te krijgen. De juiste kijktechniek, het inschatten van bochten, anticiperen, wegdek- en voertuigbeheersing, zijn zaken die je zelf kunt verbeteren. We hebben een aantal veel voorkomende tips voor motorrijders verzameld, zoals: uitrusting en kleding, het rijden van bochten, kijktechnieken, veiligheid op de motor, rijden in de bergen, rijden in groepsverband en het meenemen van een passagier.

Tip 1 • Kleding en veiligheid

Een motorfiets beschikt niet over een kooiconstructie of airbags, zoals bij een auto wel het geval is. Voor je veiligheid is het daarom belangrijk dat je (en je eventuele passagier) gebruik maakt/maken van de passieve veiligheidsvoorzieningen die er wel zijn voor motorrijders. Je moet daarbij denken aan goed beschermende, goed passende en opvallende motorkleding. Daarbij horen ook een goed passende en opvallende helm, beschermende handschoenen die de handen en het polsgewricht bedekken, motorlaarzen die het enkelgewricht bedekken en oogbescherming tegen rijwind en insecten. Dit samen met de eventuele aanwezigheid van ABS op je motor, draagt overigens slechts maar voor een deel bij aan je veiligheid. Minstens zo belangrijk is je eigen actieve bijdrage.

Actief zorgen voor je eigen veiligheid houdt in dat je jezelf moet aanleren om eventuele fouten van anderen te gaan voorspellen. Alleen dan ben je voorbereid op dat soort situaties en kun je daarop anticiperen. Een goed verkeersinzicht is daarvoor noodzakelijk. Anticiperen betekent namelijk: vooruitzien, vooruitdenken en instellen op de handeling of uit voorzorg reeds handelen.

Tip 2 • Het rijden van bochten

Een belangrijk punt voor motorrijders is het rijden van bochten. Je kunt je hele leven bezig blijven met dat te perfectioneren. Welke fouten worden er gemaakt, hoe komt dat en wat kun je er aan doen? Welke lijnen kun je kiezen door de bocht en hoe zorg je ervoor dat je een bocht ook zo rijdt? Wanneer moet je afremmen, hoe zorg je ervoor dat je de juiste snelheid hebt en wat is de juiste snelheid voor een bocht? Hoe moet je corrigeren als je toevallig toch te enthousiast de bocht in stuift, of een onverwachte ontmoeting hebt?

Tip 3 • Centrifugaalkracht of middelpuntvliedende kracht

Bij het nemen van bochten in het algemeen oefent de band een middelpuntvliedende kracht uit op het wegdek en het wegdek een middelpuntzoekende kracht op de band.

Als een band beweegt ten opzichte van het wegdek (slipt) dan neemt de grip af. Deze relatieve beweging kan veroorzaakt worden door gas te geven of te remmen in een bocht. Door het spelen met de gashendel zijn motorracers zo in staat door een bocht te driften. Als een voertuig slipt is het zaak de band eerst weer stil te laten staan ten opzichte van het wegdek. Dit wordt gedaan door te sturen in de richting die het voertuig op dat moment heeft. Als het wiel weer rolt is er geen relatieve beweging meer van de band ten opzichte van het wegdek en is er weer meer grip. Het voertuig is dan weer onder controle. Alleen lezen over het rijden van bochten is niet voldoende: dus, oefenen, oefenen en nogmaals oefenen...

Tip 4 • Remmen

Tijdens de opleiding heeft de instructeur je leren remmen, zoals: rustig remmen, een noodstop, een precisiestop of het uitvoeren van een stopproef. Maar ook voor het remmen geldt dat het belangrijk is om regelmatig te blijven oefenen. Je moet beslist weten:

- Hoe je het beste een noodstop maakt.
 - Hoe je veilig kunt remmen in een bocht.
 - Hoe je het beste remt met ABS.
 - Hoe het met de voor- en achterrem zit.
-
- Een juiste zithouding tijdens het rijden bevordert de stabiliteit van de motorfiets bij het remmen.
 - Goed werkende remmen en een juiste remafstelling is een must voor veiligheid.
 - Rem alleen als je in een rechte lijn rijdt en probeer niet in de bocht te remmen.
 - Bij een nat en glad wegdek rem je iets minder hard met je voorrem, dit om blokkeren van het voorwiel te voorkomen.
 - Als je remschijven nat zijn geworden door bijvoorbeeld regen, zal je rem niet direct optimaal vertragen. Ga dan niet forceren door harder te knijpen, maar zorg ervoor dat je de remmen droog remt, door af en toe voorzichtig te knijpen totdat je merkt dat de rem weer optimaal werkt.
 - Door het rijden op hobbelige wegen met veel kuilen en gaten, kan je achterwiel gaan klapperen. Zorg er dan voor dat je de remdruk achter, iets vermindert.

Tip 5 • Motorrijders in de file

Motorrijders mogen in Nederland tussen langzaam rijdende en stilstaande files door rijden, echter alleen als ze een aantal aanwijzingen in acht nemen. Er is een gedragscode opgesteld, met daarin een aantal voorwaarden. Zo moeten motorrijders hun snelheid aanpassen aan het autoverkeer, waarbij het snelheidsverschil niet meer dan 10 km/u mag bedragen. Het gebruik van de vluchtstrook, de redresseerstrook, een doelgroepstrook, het verdrijvingsvlak of het puntstuk is verboden en deze mag je dus niet gebruiken om de file in te halen. Verder is belangrijk om te weten dat de regels in het buitenland vaak anders zijn dan in Nederland. Zo kent Duitsland geen gedoogbeleid om tussen de files door te rijden. Verzekeringstechnisch kan dat nogal wat problemen opleveren.

Tip 6 • Rijden in groepsverband

Als je alleen gaat rijden, kun je zelf je tempo bepalen en je energie steken in het oefenen van bepaalde situaties. Het rijden in groepsverband is totaal anders dan individueel rijden. In groepsverband rijden is aan de ene kant spectaculair en een fantastisch gezicht, maar aan de andere kant vraagt het ook bepaalde vaardigheden en een grote mate van discipline. Maar het belangrijkste is dat de veiligheid van de groep niet in gevaar komt. Om die veiligheid zo groot mogelijk te maken, gelden er regels voor het in groepsverband rijden. Die regels gelden altijd en voor iedereen. We stellen dat met nadruk, omdat personen die veel meerijden, de regels regelmatig in de praktijk brengen. Komt er dan iemand in de groep met zijn “eigen” regels, dan is de kans op gevaarlijke situaties levensgroot aanwezig. Let wel: een groep motorrijders vormt geen verkeersrechtelijk geheel. Iedere bestuurder die in de groep rijdt is dus een individuele bestuurder.

Formatie rijden

Op lange rechte stukken is het handig om in de zogenaamde baksteenformatie te rijden. De voorste rijdt rechts op de rijstrook; degene daarachter links; degene daar weer achter rechts, enzovoort. Op die manier heeft iedereen het beste zicht op de weg voor zich. In bochten trek je je niets van de formatie aan en rij je je eigen lijn! Houd er dan ook rekening mee dat je voorligger voor de bocht naar de buitenzijde van de bocht zal of kan uitwijken!

Tip 7 • Slechte weersomstandigheden

Het is niet altijd ideaal motorweer. Als je je woon-werkverkeer op de motor aflegt ontkom je er niet aan om door te blijven rijden tijdens heftige regen, dichte mist, storm, hagel en misschien soms wel sneeuw. Het rijden tijdens slechte weersomstandigheden vereist een aangepaste rijstijl en extra oplettendheid. De wegen worden gladder, de stopafstand wordt langer en het zicht wordt minder. Bewaar dan meer afstand en verminder je snelheid. Soms kan het zijn dat het na een lange periode van droogte voor het eerst weer begint te regenen. Let op: dat kan gevaarlijk zijn. Buiten een verminderd zicht en het aanhouden van een langere volgfstand kunnen de wegen tijdelijk spiegelglad worden door oude rubber- en olieresten op het wegdek, die door de regen oplossen en dus voor grote problemen kunnen zorgen.

Tip 8 • Rijden in de bergen

Maar ook tijdens je vakantie, bijvoorbeeld in de Alpen, kun je overvallen worden door dikke mist, zware regenval of sneeuw. Let wel: rijden in de bergen is moeilijker dan je denkt.

- Rijd niet in een te hoge versnelling.
- Neem de afdalingen in dezelfde versnelling als de beklimmingen.
- Bekijk het verloop van de weg zo goed en ver mogelijk.

- Pas bij het afdalen je snelheid aan.
- Let op steenslag, bergwater en gaten en kuilen in het wegdek.
- Klimmend verkeer gaat voor dalend verkeer.
- Haal voorzichtig in en let erop dat inhalen op een stijgende helling niet zo snel gaat dan op vlakke wegen. Dus houd rekening met meer tijd en meer passeerruimte.
- Soms kan het in de bergen behoorlijk spoken, zoals bij heftige buien waarbij het water met bakken naar beneden komt. Advies: snelheidsaanpassing dan wel stoppen.
- Plotseling opkomende en zeer dichte mist is een verschijnsel dat vaak in de bergen voorkomt. Als langzaam tot stapvoets doorrijden niet meer mogelijk is, stop dan direct.

Tip 9 • Rijden met een passagier

Op veel motoren kun je prima een passagier meenemen en met z'n tweeën op de motor kan erg gezellig zijn. Het is altijd prettig om een vaste motorpartner te hebben, omdat je aan een nieuwe passagier moet wennen, net als de passagier aan jou. Een passagier moet dicht tegen de bestuurder aanzitten. Hoe verder hij/zij naar achteren zit, hoe meer het gewicht de motor in de weg zal zitten tijdens het rijden van bochten. Het is dus het beste om niet helemaal achterover te leunen, maar het liefst dicht tegen de bestuurder aan te zitten. Sla beide handen om de heupen van de bestuurder. Als je je stevig aan de bestuurder vasthoudt, beweeg je automatisch mee en dat is een voordeel.

In bochten is het de bedoeling dat je passagier meebeweegt met jou als bestuurder. Dat betekent dat hij of zij niet mag gaan tegenhangen maar in een bocht met de bestuurder meekijkt. In een linkerbocht kijkt de passagier dus over de linkerschouder en in een rechterbocht over de rechterschouder van de bestuurder.

Hoe langzamer een motor rijdt, hoe gemakkelijker deze uit z'n balans raakt. Dat betekent dus dat er geen plotselinge bewegingen gemaakt mogen worden tijdens het langzaam tussen twee rijen auto's door rijden naar een verkeerslicht, of het langzaam tussen de file door rijden.

Tip 10 • Heropstappers

Wanneer je in vroeger tijden je motorrijbewijs hebt gehaald en nu, jaren later, graag weer wilt gaan motorrijden, zijn er een flink aantal valkuilen. Datzelfde geldt, in wat mindere mate, ook voor seizoensrijders, die bij de eerste lentedag hun motor weer tevoorschijn halen en er eens even flink tegenaan gaan. Dat is niet verstandig.

Om 'heropstappers' weer op verkeersniveau te krijgen, of rijdende motorrijders op een verbeterd niveau te krijgen, is er een groot aantal gecertificeerde motorrijdscholen die bijschoolcursussen verzorgen.

Motorexamen Algemene Voertuigbeheersing (AVB)

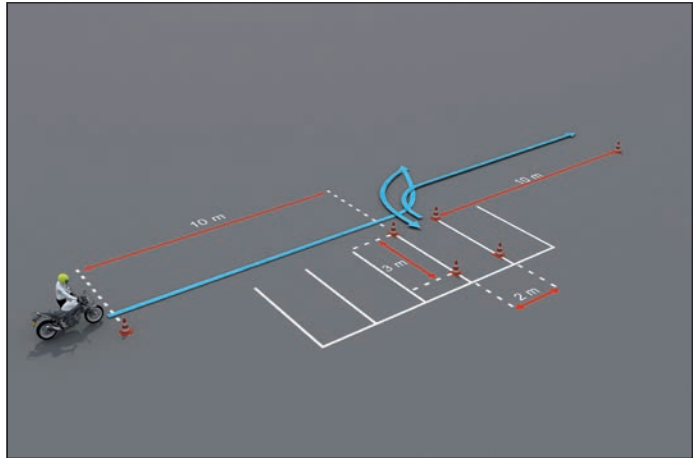
Het motorexamen Algemene Voertuigbeheersing bestaat uit twaalf oefeningen, die zijn verdeeld in vier clusters. Op je examen doe je er zeven. Vier oefeningen zijn verplicht, de rest kiest je examiner uit. Het gaat er bij alle oefeningen om dat je de examiner op overtuigende wijze demonstreert dat je de motor beheerst. Bij lage, én hoge snelheid. En dat je goed kunt remmen.



Cluster 1

Lopend achteruit parkeren in een (parkeer)vak (verplicht)

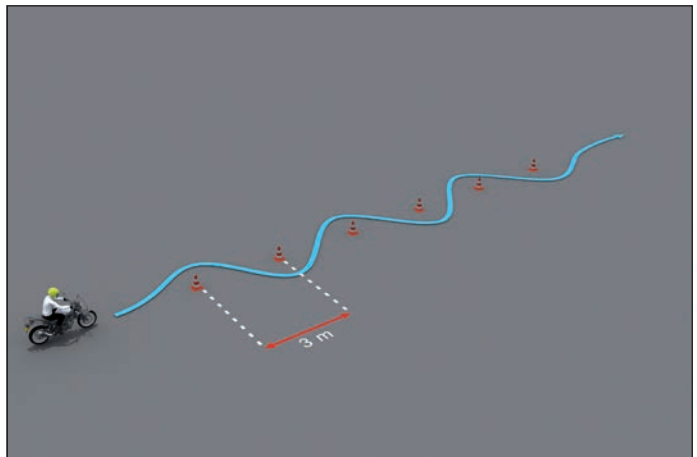
In deze oefening loop je aan de rechterzijde van de rijbaan met de motor aan de hand. Daarna parkeer je de motor achteruit in een denkbeeldig parkeervak en zet je de motor op de standaard. Vervolgens haal je de motor weer van de standaard en loop je rechts het parkeervak uit.



Cluster 2

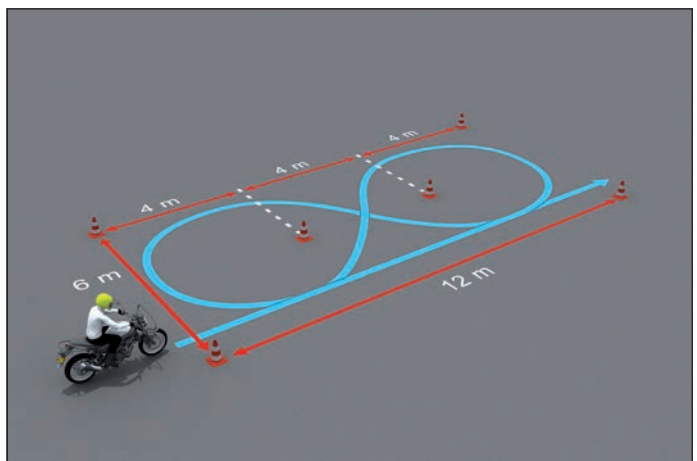
Langzame slalom (verplicht)

Er geldt geen richtlijn voor de snelheid. Gezien de geringe afstand tussen de pylonen ligt stapvoets rijden voor de hand. Het gebruik van een slippende koppeling is bij deze oefening verplicht. Verder is van belang de combinatie van de juiste bediening, langzaam rijden en behouden van de balans. Je mag de pylonen niet aanraken.



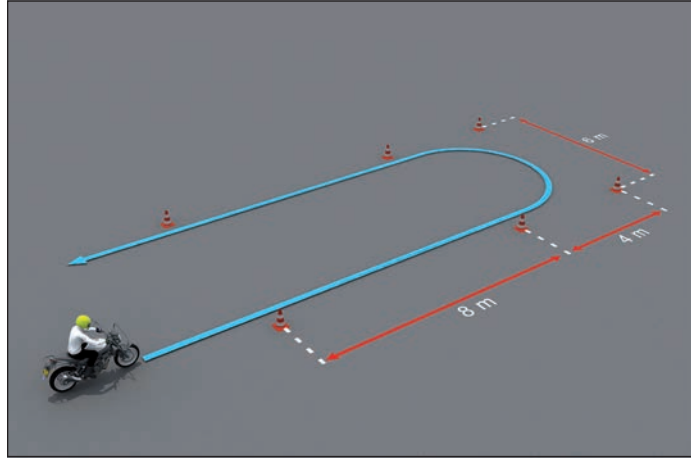
Denkbeeldige acht

Met deze facultatieve oefening laat je zien dat je in staat bent om een complete (denkbeeldige) acht te rijden in een rechthoekig kader. Je rijdt met trekkende motor en houdt daarbij een gelijkmatige snelheid aan. Het gebruik van de voetrem is toegestaan, evenals het rijden met slippende koppeling.



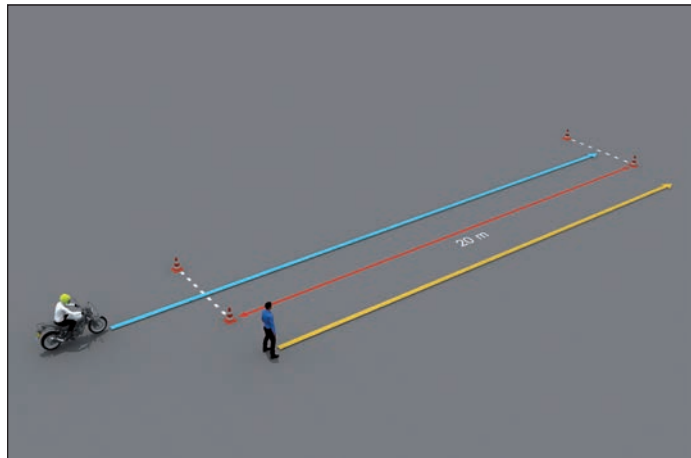
Halve draai

Indien de examinator voor deze oefening kiest, dan rij je met licht trekkende motor op een denkbeeldige rijbaan. Na de tweede pylon maak je in één vloeiende beweging een halve draai naar links, of naar rechts en rijdt vervolgens terug naar het startpunt.



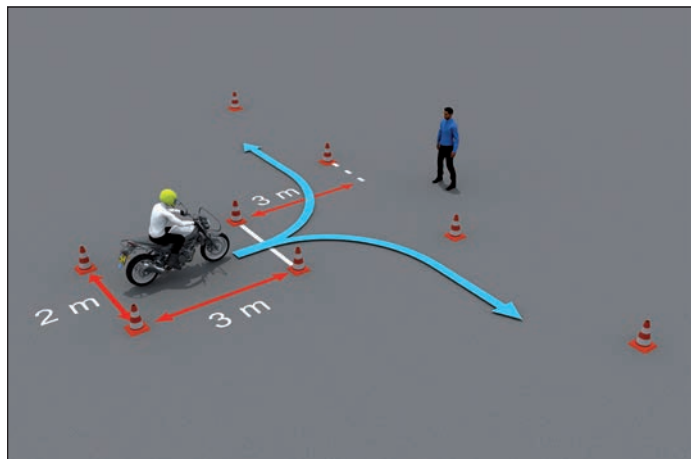
Stapvoets rijden

In deze oefening moet je stapvoets naast de examinator blijven rijden, over een afstand van twintig meter. Belangrijk is je snelheid, dus stapvoets, de balans en de juiste bediening van de motor. Je maakt gebruik van een slippende koppeling. Je mag je voetrem gebruiken, maar tijdens het rijden moet je je voeten op de voetsteunen houden.



Wegrijden uit (parkeer) vak

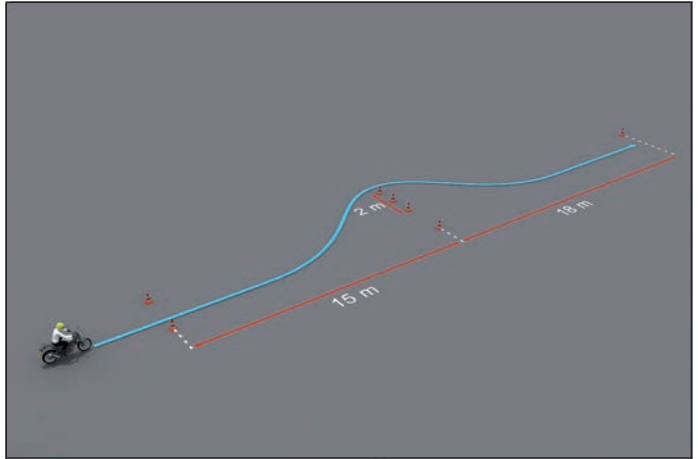
Bij deze oefening moet je vanuit stilstand uit een parkeervak wegrijden. Je maakt vervolgens een haakse bocht en rijdt enkele meters rechtuit. De rijbaanbreedte is 3 meter. Het nut van deze oefening is, dat je (direct na het wegrijden) in staat bent om gecontroleerd een scherpe bocht te maken.



Cluster 3

Uitwijkcoëfening (verplicht)

De uitwijkcoëfening is een verplichte oefening. Je komt dan met 50 km/u aanrijden door de poort. Vijftien meter na de poort moet je voor een denkbeeldig muurtje van pylonen uitwijken naar links, om daarna weer terug te keren op je eigen weghelft.



Snelle slalom

Bij de snelle slalom zijn zes pylonen opgesteld. Je moet deze slalom nemen met een snelheid van ongeveer 30 km/u, met trekkende motor. Het is belangrijk dat deze oefening vloeiend en gelijkmatig wordt uitgevoerd.



Vertragingsoefening

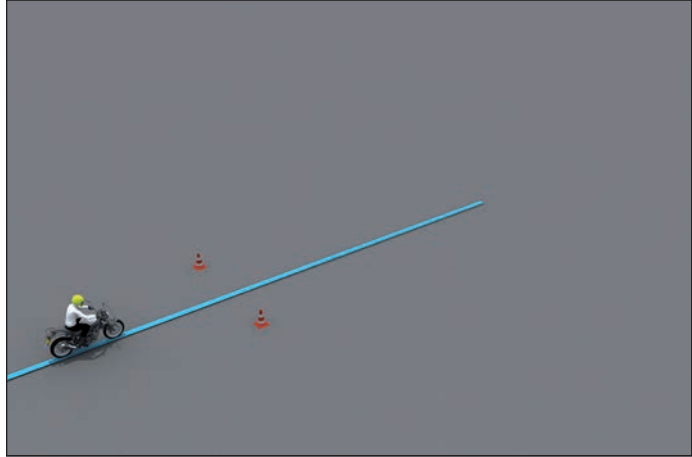
Bij deze oefening trek je vanuit stilstand op, om snel tot een snelheid van 50 km/u te komen. Je moet tenminste in de derde versnelling rijden. Na het tweede poortje moet je afremmen tot onder de 30 km/u en schakel je minimaal één versnelling terug. Daarna rij je met trekkende motor en ongeveer 30 km/u een slalom om de drie pylonen, die ongeveer acht meter uit elkaar staan.



Cluster 4

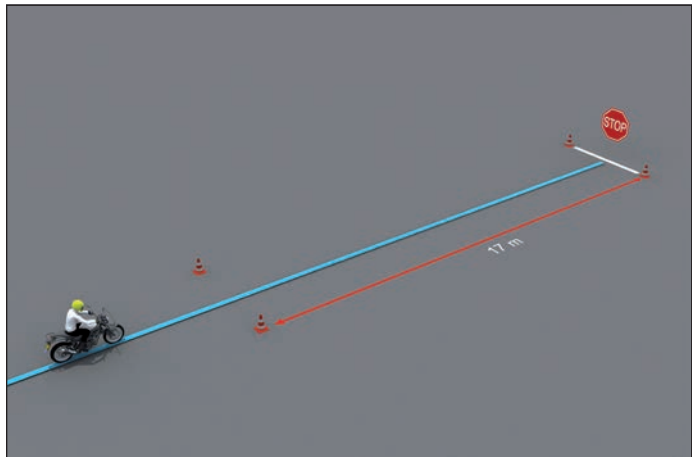
Noodstop (verplicht)

In cluster vier is het maken van een noodstop een verplicht onderdeel. Je rijdt met minimaal 50 km/u. Na het poortje (de twee pylonen) rem je maximaal af, om zo snel mogelijk tot stilstand te komen, zonder de controle over de motor te verliezen.



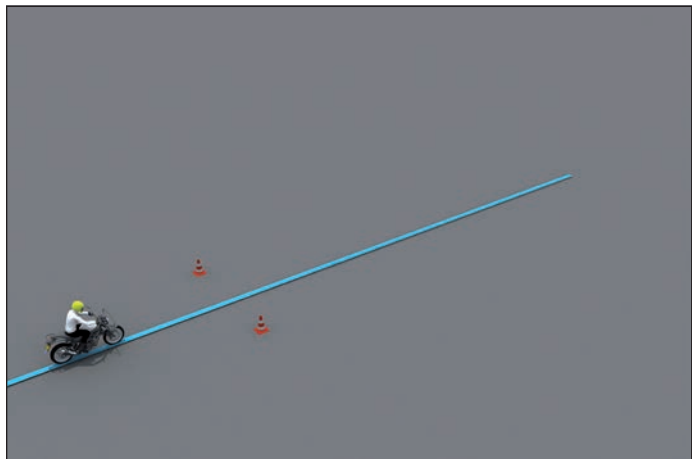
Precisiestop

Bij de precisiestop gaat het erom dat je op een bepaald punt stilstaat. Je rijdt eerst met een snelheid van 50 km/u en bij het passeren van het eerste poortje (de twee pylonen), moet je in staat zijn om beheerst af te remmen. Daarna moet je de motor (17 meter verderop) tot stilstand brengen.



Stopproof

Soms kiest de examiner ook nog voor een stopproef, als tweede keuze oefening naast de precisiestop. Het doel van deze oefening is dat je technisch in staat bent om goed te remmen. Kort voordat je stilstaat, schakel je terug naar de eerste versnelling.



Theorie-examen

Nu je het hele boek hebt doorgenomen kun je examens gaan oefenen. Ook hiervoor kun je op www.theorieboek.nl terecht.

Wil je meer weten over hoe het theorie-examen precies in zijn werk gaat? Kijk dan op www.cbr.nl. Hier kun je ook terecht voor het inplannen van je theorie-examen. Hiervoor heb je een DigiD nodig. Heb je deze nog niet? Dan kun je die aanvragen op www.digid.nl.

Op de site van het CBR kun je ook informatie vinden over het doen van een verlengd examen, een examen in een andere taal of een individueel examen. Een verlengd examen of een individueel examen kan verstandig zijn als je dyslexie hebt, extreem faalangstig bent of moeite hebt met concentreren.

Wij wensen je veel succes met je theorie-examen!



OEFENEXAMENS

- 🍏 Scan met de camera-app de QR-code
- 🤖 Download de gratis 'QR-code reader'-app en scan de QR-code



Heb je nog geen toegangscade?

Dan kan je deze online aanschaffen.

🔗 Kan je de QR-code niet scannen? www.theorieboek.nl/motor/theorie-examen/

Informatie websites

Verenigingen

www.anwb.nl
www.knmv.nl
www.veiligverkeernederland.nl
www.ehbo.nl

Examens en rij scholen

www.cbr.nl
www.rij schoolgegevens.nl
www.rijbewijs.nl
www.digid.nl

Regels, wetten en overheid

www.rijksoverheid.nl
wetten.overheid.nl
www.hetnieuwerijden.nl
www.vananaarbeter.nl

Instanties

www.rdw.nl
www.politie.nl
www.belastingdienst.nl
www.ibki.nl
www.rijkswaterstaat.nl
www.swov.nl

Colofon

Voor vragen kun je contact opnemen met LENS verkeersleermiddelen via helpdesk@theorieboek.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
Redactie:	P. Somers, S. Greving
Vormgeving:	Comceptum
3D vormgeving:	T. Velthuis
Fotografie:	LENS verkeersleermiddelen, iStockphoto, Shutterstock

Met dank aan: CBR, Politie, RDW, CROW, Comceptum, VRB, KNGF Geleidehonden (Melanie en Wylou) en natuurlijk jou als lezer!

© 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 theorieboek bevat de volledige lesstof die je nodig hebt om te slagen voor het CBR theorie-examen motorfiets. In het boek worden alle verplichte begrippen helder verklaard. Alle theorie wordt stap voor stap uitgelegd en is voorzien van duidelijke illustraties en handige schema's. In het theorieboek vind je tevens een overzicht van alle relevante verkeersborden en uitleg en illustraties over het praktijkonderdeel Algemene Voertuigbeheersing (AVB).

Het boek is onderverdeeld in precies dezelfde 25 onderwerpen als het CBR hanteert.

De in dit boek opgenomen lesstof voldoet aan de meest actuele Nederlandse en Europese wet- en regelgeving.

Naast het theorieboek kun je gebruikmaken van online oefentoetsen en proefexamens. Met de oefentoetsen kun je testen of je de stof van het hoofdstuk volledig beheerst. Met de proefexamens kun je controleren of je klaar bent voor het echte CBR theorie-examen. De proefexamens werken net zoals bij het CBR. Na afloop van een theorie-examen krijg je een studieadvies. Dit studieadvies verwijst naar de onderwerpen in het theorieboek. Zo weet je precies wat je nog moet verbeteren.

Voor de online oefentoetsen en proefexamens heb je een toegangscode nodig. Heb je deze nog niet? Dan kun je deze aanschaffen op www.theorieboek.nl.

www.theorieboek.nl
helpdesk@theorieboek.nl

