

Motor Theorieboek 2024

Rijbewijs A - De complete lesstof voor het CBR theorie-examen



EEN UITGAVE VAN

LENS
VERKEERSLEERMIDDELEN



Hoofdstuk
1

2 Wetgeving

2 Gedragsregels / 8 Rijden onder invloed
13 Eisen aan voertuigen / 23 Rijbewijsplicht

Hoofdstuk
2

30 Voertuigkennis

30 Voertuigeisen / 36 Verlichtingseisen / 41 Gebruikseisen

Hoofdstuk
3

43 Gebruik van de weg

43 Weggebruikers / 46 Plaats op de weg / 56 Inhalen
59 Oprijden en afslaan op kruispunten / 62 Snelheid
66 Stilstaan en parkeren

Hoofdstuk
4

74 Voorrang en voor laten gaan

74 Gedrag op kruispunten / 79 Gedrag bij afslaan
82 Kwetsbare verkeersdeelnemers

Hoofdstuk
5

85 Bijzondere wegen, weggedeelten, weggebruikers en verrichtingen

85 Bijzondere wegen / 90 Bijzondere manoeuvres
94 Bijzondere voertuigen

Hoofdstuk
6

102 Veilig rijden met het voertuig en reageren in noodsituaties

102 Communicatie / 105 Gebruik van verlichting
110 Helmplicht en mobiele telecommunicatie
114 Handelen bij pech en ongevallen, slepen, rijden in tunnels

Hoofdstuk
7

121 Verkeerstekens en aanwijzingen

121 Werking verkeerstekens / 132 Verkeerstekens op het wegdek
143 Verkeersborden betekenis / 164 Bebakening en aanwijzingen

Hoofdstuk
8

172 Verantwoorde verkeersdeelname en milieubewust rijden

172 Verkeersinzicht en rijgedrag / 178 Afstand bewaren en zicht
188 Wegsoorten en weggebruikers / 195 Milieu / 198 BRAVO-A
207 Veiligheidseisen, speciale situaties / 216 AVB examen

Wetgeving

Begrippen

Overal door dit boek heen vind je begrippen. Deze zijn te herkennen aan dit kader met de gekleurde balk ervoor. De begrippen worden uitgelegd op de plek waar ze voor het eerst in de tekst gebruikt worden, zodat het meteen duidelijk is waarom je een begrip moet kennen. Onthoud de begrippen goed. De meesten kom je ook verderop in het boek nog tegen en ze kunnen ook in het theorie-examen bevroegd worden.

Gedragsregels

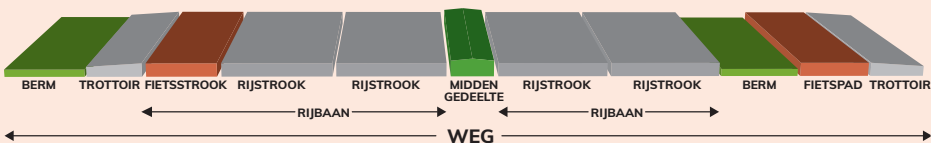
Als je aan het verkeer deelneemt, moet je je aan bepaalde gedragsregels houden. Dit zijn algemene regels die opgesteld zijn om te zorgen dat:

- het veilig blijft op de weg;
- de weg bruikbaar blijft;
- het milieu zo min mogelijk wordt belast;
- fraude wordt voorkomen.

Wegen

Alle wegen of paden waar openbaar verkeer overheen kan rijden of lopen. Hierbij horen ook de bruggen en tunnels. Ook de paden en bermen horen bij de weg.

Dit wil zeggen dat een weg alles is van sloot tot sloot of van gevel tot gevel. Een trottoir (stoep) hoort dus ook bij de weg, net als een fietspad dat van de rijbaan is afgescheiden door een berm of trottoir.



Bevoegd persoon

Personen die het verkeer mogen regelen en naar officiële documenten mogen vragen. Dit zijn:

- Officieren van justitie
- Politieagenten
- Militairen van de Koninklijke Marechaussee
- Ambtenaren van de Rijksbelastingdienst
- Ambtenaren van Dienst Wegverkeer en verkeersinspecties
- Ambtenaren van Rijks- en provinciale waterstaat
- Opsporingsambtenaren vallend onder verschillende Ministeries

Aanwijzingen

Iedere weggebruiker is verplicht om alle aanwijzingen van bevoegde personen op te volgen.

Daarnaast zijn er ook verkeersbrigadiers (ook wel bekend als klaar-overs) waarvan je de aanwijzingen moet opvolgen. Zij mogen je alleen laten stoppen.



Een verkeersbrigadier mag jou alleen laten stoppen.

Een militair van de Koninklijke Marechaussee mag aanwijzingen geven die je moet opvolgen. Ook mag hij om jouw officiële documenten vragen.

Verplichte medewerking

Als je wordt staande gehouden door een politieagent of een ander bevoegd persoon, mag deze jou vragen om een aantal documenten. Deze moet je verplicht bij je hebben en moet je laten zien als dit gevraagd wordt. Het gaat hierbij om:

- Het rijbewijs.
- Het kentekenbewijs van het voertuig waarmee je onderweg bent.
- Een gehandicaptenparkeerkaart als je deze nodig hebt voor het voertuig dat je bestuurt of de plek waar je parkeert.

Daarnaast mag een bevoegd persoon jou verplichten om mee te werken aan een onderzoek naar alcohol-, drugs- of medicijngebruik. Dat betekent dat je verplicht bent om mee te werken aan een ademanalyse (blaastest), oefeningen om te controleren

of je nog goed kunt zien en praten, of een speekselcontrole voor de opsporing van drugsgebruik. Je kunt zelfs worden verplicht om bloed te laten afnemen, bijvoorbeeld als je weigert een blaastest te doen of als het afnemen van de blaastest niet lukt. Er moet dan wel een vermoeden zijn dat je onder invloed bent.

Hinder of gevaar veroorzaken

De meeste regels staan beschreven in de wetgeving. Zo mag je niet sneller rijden dan toegestaan, mag je geen verkeersborden negeren en mag je niet doorrijden bij rood licht. Maar er is nog veel meer hinderlijk of gevaarlijk gedrag te bedenken dat niet letterlijk is genoemd.

Voor dit gedrag is artikel 5 van de Wegenverkeerswet bedoeld. Hierin staat dat niemand zich zo mag gedragen dat er hinder of gevaar ontstaat, of kan ontstaan, op de openbare weg. Hoe dit gevaar of deze hinder wordt veroorzaakt, maakt voor deze regel niet uit. Deze regel geldt ook als je zelf niet deelneemt aan het verkeer.

Kapstokartikel

Artikel 5 van de Wegenverkeerswet verbiedt je om hinder of gevaar te veroorzaken in het verkeer. Het wordt ook wel het 'kapstokartikel' genoemd. Dit heet zo, omdat gevaarlijk gedrag dat niet letterlijk in de wet genoemd staat, aan dit artikel kan worden 'opgehangen'. Als jij iets doet dat niet direct verboden is door middel van een bord of een verkeersregel, maar je veroorzaakt hierdoor wel hinder of gevaar op de openbare weg, dan kun je via artikel 5 van de Wegenverkeerswet alsnog een straf krijgen.



Het maken van een wheelie kan gevaar of hinder veroorzaken en is daarmee verboden onder artikel 5 van de Wegenverkeerswet.

Verlaten plaats ongeval

Is er iets gebeurd in het verkeer en ben jij daarbij betrokken? Dan mag je de plaats van het ongeval niet verlaten totdat je jouw gegevens en de gegevens van het betrokken voertuig hebt achtergelaten bij de andere betrokken personen of de politie. Het maakt daarbij niet uit of jij schuld had of niet.

Ga je toch weg zonder je gegevens achter te laten, dan pleeg je een misdrijf. Alleen als je jezelf vrijwillig binnen 12 uur meldt bij de politie, kun je nog onder je straf uitkomen. Je moet dan niet voor die tijd al door de politie als verdachte zijn aangehouden.

De plaats van het ongeval verlaten en daardoor een slachtoffer in hulpeloze toestand achterlaten, is altijd strafbaar. Ook als je je daarna alsnog meldt. Dit geldt ook als je het ongeval alleen maar hebt zien gebeuren!

Wedstrijd op de weg

Het is niet toegestaan om op de openbare weg een wedstrijd te houden met een andere bestuurder. Je mag bijvoorbeeld geen wedstrijdje doen wie het snelst kan optrekken bij het verkeerslicht. In dat geval is niet alleen de bestuurder maar ook de eigenaar of houder van het voertuig aansprakelijk.

Invordering rijbewijs

De politie kan je rijbewijs invorderen. Dat wil zeggen dat je rijbewijs wordt ingenomen als je staande bent gehouden omdat je je hebt misdragen in het verkeer. Zij sturen het rijbewijs dan op naar de officier van justitie.

Ontzegging van de rijbevoegdheid

Verbod tot het besturen van motorrijtuigen, ook wel een rijontzegging genoemd. Dit is een verbod van enkele maanden tot zelfs jaren. Je kunt dit opgelegd krijgen door de officier van justitie of een rechter, nadat je je hebt misdragen in het verkeer.

De ontzegging van de rijbevoegdheid kan oplopen tot twee jaar voor lichtere en tot vijf jaar voor zwaardere overtredingen en misdrijven. Bij deze laatste moet je denken aan dood of letsel door schuld, rijden onder invloed en rijden tijdens een ontzegging. Ga je binnen korte tijd opnieuw de fout in, dan kunnen deze straffen verdubbeld worden.

Ongeldigverklaring rijbewijs

Ga je meerdere keren de fout in, of ben je om een andere reden niet meer rijgeschikt of rijvaardig, dan kan je rijbewijs ongeldig worden verklaard. Je mag dan geen motorrijtuigen meer besturen waarvoor je dit rijbewijs nodig hebt. Je mag in dat geval dus wel fietsen, of rijden in of op een voertuig waarvoor geen rijbewijs nodig is. Je kunt ook een ongeldigverklaring krijgen voor één categorie, waarbij de andere behaalde categorieën wel geldig blijven.

Levensgevaarlijk rijgedrag

Als er door het opzettelijk overtreden van een verkeersregel gevaar ontstaat waarbij iemand zou kunnen overlijden of zeer zwaar gewond zou kunnen raken, kan dit

onder artikel 5a van de Wegenverkeerswet extra zwaar bestraft worden. Zelfs als er niemand gewond raakt. Dit maakt het makkelijker om zwaarder te kunnen optreden tegen roekeloos rijgedrag. Gedrag dat hieronder valt is onder andere gevaarlijk inhalen, door rood licht rijden, het negeren van een rood kruis en het vasthouden van de mobiele telefoon.

Handhaving op rijgedrag

Als je te veel misdraagt in het verkeer, dan kan je rijbewijs worden ingevorderd. Dit betekent dat deze wordt afgepakt door de politie. Je rijbewijs wordt dan opgestuurd naar de officier van justitie. Deze beslist binnen 10 dagen of je jouw rijbewijs langer kwijt bent of dat je het rijbewijs terugkrijgt. In beide gevallen kan het zijn dat aan de rechter wordt gevraagd de uiteindelijke straf te bepalen. Deze kan dan een boete en een ontzegging van de rijbevoegdheid opleggen.

In de periode dat je een ontzegging van de rijbevoegdheid hebt, mag je geen enkel motorrijtuig meer besturen.

Het invorderen van je rijbewijs op basis van je rijgedrag wordt gedaan als je:

- meer dan 50 km/u sneller rijdt dan toegestaan;
- hinder of gevaar veroorzaakt.

Ook kan er een melding worden gemaakt bij het CBR (Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen). Deze gaat in dat geval onderzoeken of je nog wel rijgeschikt en rijvaardig genoeg bent om te mogen motorrijden.

Er kan dan bijvoorbeeld ook worden besloten om een verplichte cursus op te leggen. Bij gevaarlijk rijgedrag is dit de EMG, de Educatieve Maatregel Gedrag.

Een melding bij het CBR kan al gedaan worden als je:

- bumperkleeft op de autosnelweg (omdat je te weinig volgafstand houdt);
- andere weggebruikers afsnijdt;
- door rood licht rijdt;
- meer dan 50 km/u te snel rijdt bij normale omstandigheden;
- meer dan 30 km/u te snel rijdt bij wegwerkzaamheden.

De afkorting CBR staat voor Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen. Het CBR bepaalt of iemand wel of geen rijbewijs krijgt. Ook bepaalt het CBR of je het rijbewijs mag houden zodra er twijfels zijn over je rijgeschiktheid of rijvaardigheid. Het CBR neemt zowel de theorie- als de praktijkexamens af. Een aparte afdeling van het CBR is het BNOR, het Bureau Nader Onderzoek Rijvaardigheid. Hier kom je bijvoorbeeld terecht als je vier keer achter elkaar bent gezakt voor je praktijkexamen.

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

Voertuigkennis

Voertuigeisen

Als je op de openbare weg gaat rijden met jouw motorfiets ben je verantwoordelijk voor de technische staat en het juiste gebruik ervan. De motorfiets moet voldoen aan de permanente eisen (algemene technische eisen) en de gebruikseisen.

Permanente eisen

Dit zijn de algemene technische eisen die gesteld worden aan een voertuig voordat deze wordt toegelaten in Nederland. Deze beoordeling wordt gedaan door de Dienst Wegverkeer (de RDW). Dit gaat bijvoorbeeld over welke verlichting er op een voertuig mag en moet zitten, hoe breed en hoog een voertuig mag zijn en welke voorzieningen erop moeten zitten.

Gebruikseisen

Dit zijn de eisen die gesteld worden aan bijvoorbeeld het vervoeren van passagiers en lading, of het trekken van een aanhangwagen.

Aansprakelijkheid permanente eisen en gebruikseisen

Voor deze eisen ben je niet alleen als bestuurder verantwoordelijk. Ook de houder of eigenaar van een voertuig is hiervoor verantwoordelijk. Als jij een motorfiets leent van iemand en die 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 mee omgaat. Ook dan zijn jullie beiden aansprakelijk, terwijl jij hier misschien helemaal geen weet van had.

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

- *niet deugdelijk (goed) van bouw of inrichting is;*
- *niet goed genoeg is onderhouden;*
- *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.*

Zorg dat je altijd weet aan wie je het voertuig uitleent en wat deze persoon ermee van plan is. Maak duidelijke afspraken over het gebruik ervan.

Algemene eisen

Wettelijk gezien moet jouw motorfiets aan flink wat technische eisen voldoen. Normaal gesproken kun je ervan uitgaan dat een motorfiets die je nieuw koopt, aan al deze eisen voldoet. Als er iets stuk gaat, kan dit betekenen dat de motorfiets niet meer aan deze eisen voldoet. Laat je de kapotte onderdelen repareren of vervangen voor originele onderdelen, dan zal je motorfiets dus moeten blijven voldoen aan deze 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.

Eigen aanpassingen

Pas je zelf iets aan je motorfiets aan, dan kan dit betekenen dat deze niet meer voldoet aan de eisen zoals deze in het kentekenregister staan vermeld. In dat geval moet de motorfiets opnieuw gekeurd worden.



Pas je zelf dingen aan de motorfiets aan, zoals bijvoorbeeld extra verlichting, dan kan dit betekenen dat de motorfiets niet meer voldoet aan de eisen.

Ook als je aan het motorblok dingen aanpast, kan het zijn dat de motorfiets opnieuw gekeurd moet worden.

Denk hierbij aan:

- Toevoegen van extra gewicht.
- Verlenging van de wielbasis (de afstand tussen het voor- en achterwiel).
- Vervangen van het motorblok.
- Wijzigen van het vermogen (meer dan 20%).
- Wijzigen van het aantal zitplaatsen.
- Wijzigen van het geluidsniveau (bijvoorbeeld het monteren van een andere uitlaat).

Zolang de motorfiets in deze situatie nog niet opnieuw goedgekeurd is, mag er niet mee gereden worden!

Rode retroreflector

Omdat een motorfiets die 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, moet er altijd een rode retroreflector achterop het voertuig zitten. Zonder deze retroreflector mag je de motorfiets nergens op de openbare weg (dus ook niet in de berm!) neerzetten.

Retroreflector

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



Retroreflectoren zijn er in verschillende kleuren en zorgen ervoor dat voertuigen ook tijdens parkeren zichtbaar zijn in het donker.



Naast de retroreflector in het lichtarmatuur (de houder van de lamp) zit er achterop de motorfiets vaak ook nog een aparte rode retroreflector.

Kenteken

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

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

Massa ledig voertuig

Massa (gewicht) van het voertuig in rijklare toestand (zoals deze vanuit de dealer afgeleverd wordt) verminderd met 7 kg, of zoals deze op het kentekenbewijs vermeld staat.

Lading

Alle personen die je in of op het voertuig vervoert en goederen die je in, op of aan je voertuig vervoert.

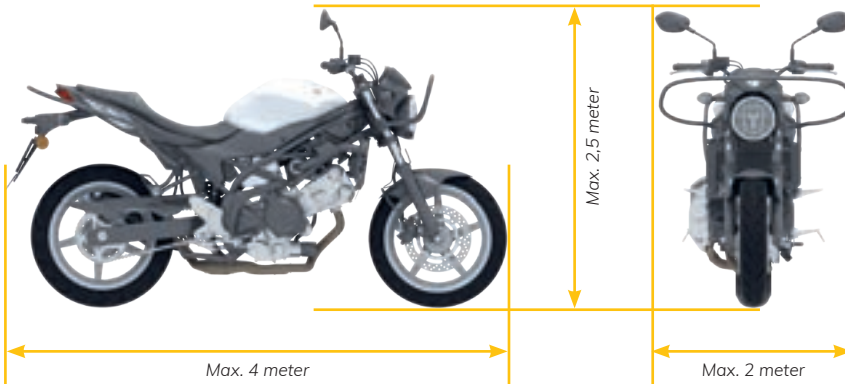
Lastdrager

Afneembare of uitschuifbare constructie die bestemd is voor het vervoer van goederen en hulpmiddelen. Denk hierbij aan een bagagedrager of kofferrek achterop de motorfiets of het driewielig motorrijtuig.

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 te veel geluid produceren. Hoeveel dit mag zijn, 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.



Alleen de snelheidsmeter is verplicht en moet verlicht zijn in het donker. Meestal zijn er meer meters aanwezig en worden deze allemaal verlicht.

Bij alle tweewielige motorfietsen zijn goede banden nog veel belangrijker dan bij drie of vierwielige voertuigen. Zorg voor voldoende profiel en een juiste bandenspanning.

Hoofdgroeven

De breedste groeven in het loopvlak van een band. Hierin bevinden zich de slijtage-indicatoren.

Loopvlak

Deel van de band dat in contact komt met het wegdek.

Karkas

Deel van de band onder de rubberlaag die de band zijn stevigheid geeft. Meestal voorzien van kunststof (nylon, polyester) en staaldraden.

Slijtage-indicatoren

Verhogingen in de hoofdgroeven. Zodra deze meeslijten met het loopvlak, voldoet de band niet meer aan de minimale profieldiepte.

Banden

De banden moeten luchtbanden zijn en mogen 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 (langs andere onderdelen schuren). Oudere banden kunnen last krijgen van droogtescheurtjes. Let hierop bij motorfietsen waarmee weinig gereden wordt. Banden met droogtescheurtjes zijn minder sterk en moeten daarom vervangen worden.

Stuurinrichting

Het stuur moet soepel heen en weer te draaien zijn en er mag geen speling zitten bij de balhoofdlager. Deze zit bij de verbinding tussen het stuur en de voorvork. Zit hier speling in, dan kan het stuur wat bewegen ten opzichte van het voorwiel. De motorfiets stuurt en remt dan minder vloeiend.

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. 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.

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

Gebruik van de weg

Weggebruikers

Weggebruikers zijn alle personen die gebruik maken van de weg. Zij worden ook wel verkeersdeelnemers of kortweg verkeer genoemd. Omdat niet voor alle weggebruikers dezelfde regels gelden, worden ze verder onderverdeeld. De eerste onderverdeling is in voetgangers en bestuurders.

Verkeer

Verkeer of verkeersdeelnemers is hetzelfde als weggebruikers.

Weggebruikers

Voetgangers, fietsers, bromfietsers, bestuurders van een gehandicaptenvoertuig, van een motorvoertuig of van een tram, ruiters, geleiders van rij- of trekdieren of vee en bestuurders van een bespannen of onbespannen wagen.

Voertuigen

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

Voetgangers

Voetgangers zijn in de eerste plaats personen te voet. Ook personen die te voet een motorfiets, bromfiets of fiets aan de hand meevoeren vallen onder de voetgangers. Hetzelfde geldt voor personen die zich voortbewegen door middel van voorwerpen die niet onder de voertuigen vallen, zoals een kinderstep, skateboard of skeelers.



Zowel een persoon op skeelers als iemand die met een fiets aan de hand loopt, is een voetganger.

Bestuurders

Alle weggebruikers behalve voetgangers.

Bestuurders

Bestuurders zijn personen die iets besturen. Dit kan een voertuig zijn, maar bijvoorbeeld ook een rij- of trekdier zoals een paard. Ook iemand die met een paard aan de teugels loopt valt hieronder, net als begeleiders van vee. Uiteindelijk zijn alle weggebruikers die niet onder de voetgangers vallen, een bestuurder.

Alle weggebruikers die niet onder de voetgangers vallen, zijn bestuurders.

Voetgangers + bestuurders = weggebruikers

Gehandicaptenvoertuig

Voertuig dat is ingericht voor het vervoer van een gehandicapte en niet breder is dan 1,10 meter. Een gehandicaptenvoertuig heeft geen motor, of een motor met een maximale constructiesnelheid van 45 km/u. Het is geen bromfiets (dus ook geen brommobiel).



De bestuurder van het gehandicaptenvoertuig moet hier de regels volgen van de bestuurders.

In deze situatie valt hij onder de voetgangers omdat hij op het trottoir rijdt.

Bestuurders van gehandicaptenvoertuigen

Bestuurders van gehandicaptenvoertuigen kunnen zowel onder de regels van voetgangers als bestuurders vallen. Dit is afhankelijk van waar ze rijden. Volgt een bestuurder van een gehandicaptenvoertuig de rijbaan of fietsstrook, het fietspad of het fiets-/bromfietspad, dan volgen ze de regels van bestuurders. Rijden ze over het trottoir of voetpad, of zijn ze bezig een weg over te steken van het ene trottoir of voetpad naar het andere, dan volgen ze de regels van de voetgangers.

Bromfiets

Een gemotoriseerd voertuig op twee, drie of vier wielen, dat niet sneller kan en mag rijden dan 45 km/u. Onder de bromfietsen vallen ook de brommobiel, snorfiets en speedpedelec.

Brommobiel

Een bromfiets op meer dan twee wielen, die is voorzien van een carrosserie. Een brommobiel is géén gehandicaptenvoertuig en weegt maximaal 350 kg.

Snorfiets

Bromfiets die volgens het kentekenregister is gemaakt voor een maximumsnelheid die niet meer is dan 25 km/u. Ook bijzondere bromfietsen zoals de Segway en de BSO bus (Stint) vallen hieronder. Een elektrische fiets (ook wel fiets met trapondersteuning genoemd) valt hier niet onder.



De BSO bus lijkt niet op een snorfiets, maar volgt wel de regels van de snorfietsen.

Speedpedelec

Snelle elektrische fiets met trapondersteuning waarvan de elektromotor blijft werken als het voertuig sneller rijdt dan 25 km/u. Dit is wat anders dan een normale elektrische fiets of fiets met trapondersteuning. Hierbij stopt de aandrijving bij 25 km/u.

Omdat een speedpedelec onder de bromfietsen valt, mag de bestuurder ervan maximaal 45 km/u rijden.

Motorvoertuigen

Alle gemotoriseerde voertuigen **behalve**:

- bromfietsen (dus ook brommobielen, snorfietsen en speedpedelecs)
- fietsen met trapondersteuning
- gehandicaptenvoertuigen
- trams
- metro's
- treinen

Motorrijtuigen

Alle motorvoertuigen, **plus** bromfietsen (inclusief brommobielen, snorfietsen en speedpedelecs) en gemotoriseerde gehandicaptenvoertuigen. Net als bij de motorvoertuigen vallen trams, metro's en treinen hier niet onder.

Bestuurders van motorvoertuigen

Er zijn een aantal gemotoriseerde voertuigen die **niet** onder de motorvoertuigen vallen. Zoals bromfietsen. Dat betekent ook dat bestuurders van deze voertuigen niet de regels volgen die gelden voor bestuurders van motorvoertuigen. Hierop is één uitzondering. Een brommobiel valt onder de bromfietsen en is daarmee géén motorvoertuig. Maar op de openbare weg moet een bestuurder van een brommobiel zich wel gedragen als een bestuurder van een motorvoertuig en ook deze regels volgen. Iets wat een bestuurder van een motorvoertuig niet mag, mag een bestuurder van een brommobiel dus ook niet.

Bestuurders van fietsen, brom- en snorfietsen en speedpedelecs

Niet alleen de bestuurder van een brommobiel volgt andere regels dan de bestuurders van 'gewone' bromfietsen. Een bestuurder van een snorfiets volgt in plaats daarvan de regels van de fietsen.

Als er op een bord een fiets staat, geldt deze dus ook voor een bestuurder van een snorfiets, tenzij anders aangegeven. Dit geldt dus ook voor bestuurders van bijzondere bromfietsen. Bestuurders van speedpedelecs volgen juist wél de regels van de bromfietsen.

Brommobiel	→	Volgt verkeersregels motorvoertuigen
Snorfiets	→	Volgt verkeersregels fietsen
Speedpedelec	→	Volgt verkeersregels bromfietsen

Ruiters en geleiders van rij- of trekdieren of vee

Deze groep valt onder de bestuurders. Het maakt hierbij niet uit of het gaat om een persoon óp een rij- of trekdier, of ernaast. Als je rijdt op een paard ben je een bestuurder. Maar als je loopt met een paard (of koe) aan een leidsel of deze begeleidt, ben je óók een bestuurder. Dit geldt voor alle rij- en trekdieren en vee. Omdat gewone huisdieren geen rij- of trekdieren of vee zijn, ben je wel gewoon een voetganger als je de hond uitlaat.

Bestuurders van wagens

Dit zijn bestuurders van bespannen of onbespannen wagens. Bespannen wagens zijn wagens met één of meerdere paarden ervoor. Onbespannen wagens zijn handkarren. Buiten deze twee voertuigen, vallen ook voetgangers die een optocht of colonne vormen onder de wagens. Hierbij moet je denken aan een uitvaartstoet van voetgangers, een carnavalsoptocht of een parade.



OPDRACHTEN 3.1

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

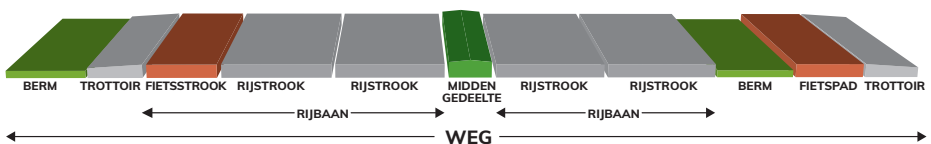


Heb je nog geen toegangscode? Dan kan je deze online aanschaffen.

Kan je de QR-code niet scannen? www.theorieboek.nl/motor/opdrachten/3-1/

Plaats op de weg

Iedereen wil graag zo veilig mogelijk aan het verkeer deelnemen. Daarom is er voor iedere categorie weggebruikers een aparte plaats op de weg.



Rijbaan

Elk voor rijdende voertuigen bestemd weggedeelte met uitzondering van de fietspaden en de fiets-/bromfietspaden. Fietsstroken horen wel bij de rijbaan! Een rijbaan is dus het gedeelte tussen twee trottoirs of bermen.

Rijstrook

Door doorgetrokken of onderbroken strepen gemarkeerd gedeelte van de rijbaan. Deze moet wel zo breed zijn dat er een personenauto overheen kan rijden. Dit betekent dat een fietsstrook géén aparte rijstrook is.

Kantstreep

Streep op de buitenste rand van het wegdek.

Deelstreep

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

Asstreep

Streep in het midden op de rijbaan. Deze verdeelt de rijbaan in een linker en rechter weghelft, één voor iedere rijrichting.

Verdrijvingsvlak

Deel van de weg dat gemarkeerd is met diagonale strepen. Bestuurders mogen hier geen gebruik van maken.

Puntstuk

Driehoekig vlak op het wegdek bij onder andere het begin van invoegstroken en het eind van uitrijstroken. Bestuurders mogen hier geen gebruik van maken.

Doelgroepstrook

Strook bedoeld voor een bepaalde doelgroep, zoals een busstrook. Dit wordt aangegeven met een bord of het woord 'BUS' of 'LIJNBUS' op het wegdek.

Vluchtstrook of vluchthaven

Extra weggedeelte rechts naast de doorgaande rijbaan van een autoweg of autosnelweg, afgescheiden door middel van een doorgetrokken streep. Gebruik is alleen toegestaan in geval van nood, of bij openstelling als spitsstrook.



Kantstreep

Deelstreep

Asstreep

Deelstreep

Kantstreep

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

Voorrang en voor laten gaan

Gedrag op kruispunten

Er zijn verschillende regels opgesteld voor als je op kruispunten ander verkeer tegenkomt. Hiervoor moet je het verschil begrijpen tussen **weggebruikers** (al het verkeer, **inclusief** voetgangers) en **bestuurders** (al het verkeer **z nder** voetgangers). Daarnaast is het belangrijk dat je begrijpt wat het verschil is tussen verkeer **op de kruisende weg** en verkeer **op dezelfde weg**.

Kruispunt

Samenkomst van wegen. Op een kruispunt is het mogelijk om van richting te veranderen. Daarmee wordt bedoeld dat je links of rechts kan afslaan. Kruispunten kunnen op allerlei verschillende manieren worden vormgegeven.



Normaal kruispunt



T-splitsing



Y-splitsing



Bajonetkruispunt

Kruisende weg

Dit is de weg die jouw weg kruist. Dit hoeft niet altijd in een hoek van 90 graden (haaks) te zijn. Het kan ook een weg zijn die schuiner aansluit op de weg waar jij je op bevindt, zoals bij een Y-splitsing.



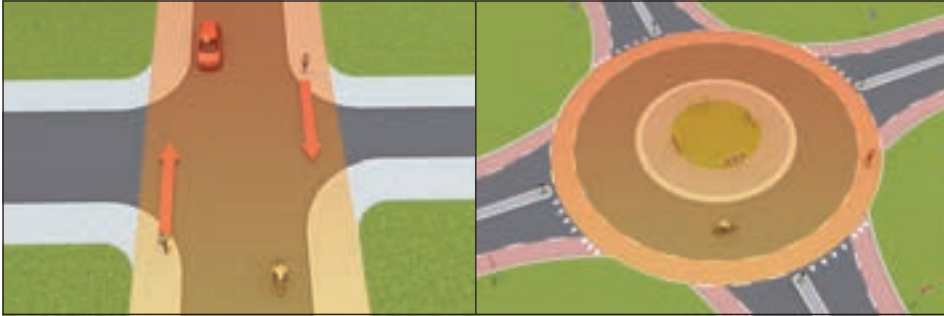
Ten opzichte van de motorrijder is het gekleurde gedeelte de kruisende weg.



Ten opzichte van de motorrijder is het gekleurde gedeelte van de Y-splitsing de kruisende weg.

Dezelfde weg

Dit is de weg waar jij op rijdt. Verkeer dat zich op dezelfde weg bevindt nadert jou van achteren of van voren. Het maakt daarbij niet uit of dit voetgangers zijn op het trottoir (de stoep) of in de berm, of bestuurders van motorvoertuigen op de rijbaan. Rijd je op een rotonde, dan is al het verkeer dat ook deze rotonde volgt, verkeer op dezelfde weg.



Al deze weggebruikers bevinden zich op dezelfde weg (gekleurde gedeelte).

Op een rotonde geldt het rondlopende stuk weg als 'dezelfde weg'. De motorrijder en de fietser bevinden zich dus op dezelfde weg.

Voorrang verlenen

Het de betrokken bestuurders in staat stellen ongehinderd hun weg te vervolgen. Dit betekent dus dat de bestuurder die voorrang heeft, ook het idee moet hebben dat hij voorrang krijgt. Deze bestuurder moet ongehinderd door kunnen rijden.

Voorrang verlenen

Als de voorrang op een kruispunt niet geregeld wordt door borden, verkeerstekens op het wegdek of verkeerslichten, spreken we van gelijkwaardige wegen. Op gelijkwaardige wegen verlenen bestuurders voorrang aan bestuurders van rechts.

Je hoeft een voetganger dus geen voorrang te verlenen, want voetgangers vallen niet onder de bestuurders.



De van rechtskomende fietser heeft voorrang op de motorrijder.

De van rechtskomende voetganger is geen bestuurder en moet daarom de motorrijder voor laten gaan.

Er zijn twee uitzonderingen op deze regel:

- Bestuurders verlenen voorrang aan bestuurders van een tram.
- Bestuurders op een onverharde weg verlenen voorrang aan bestuurders van links en rechts op een verharde weg.



De motorrijder moet de tram voorrang verlenen, ondanks dat deze van links komt.



De trekker komt uit een onverharde weg en moet de motorrijder op de verharde weg voorrang verlenen.

Haaiantanden

Voorrangsdriehoeken op het wegdek. Deze worden meestal met maar soms ook zonder bord B-6 gebruikt. In beide gevallen betekenen deze haaiantanden dat je voorrang moet verlenen aan bestuurders op de kruisende weg.



B-6

Voorrang geregeld door borden of tekens

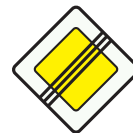
Als de voorrang op een kruispunt geregeld wordt door borden of verkeerstekens op het wegdek, dan vervalt de voorrangsregel dat bestuurders van rechts voorrang hebben. Er zijn verschillende borden die de voorrang regelen.

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.

Vorrang krijgen - voorrangskruispunt



B-3
Vorrangskruispunt



B-4
Vorrangskruispunt;
Zijweg links



B-5
Vorrangskruispunt;
Zijweg 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.

Vorrang verlenen



B-6
Verleen voorrang aan bestuurders op de kruisende weg

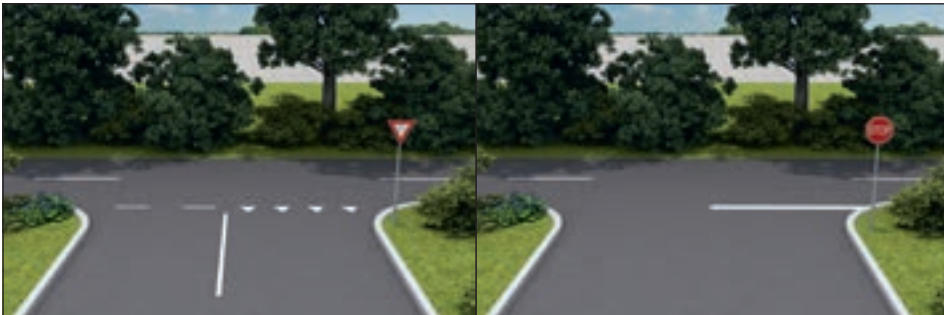


B-7
Stop en verleen voorrang aan bestuurders op de kruisende weg

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.

Ook deze borden en tekens zijn alleen maar bedoeld voor bestuurders. Een voetganger doet niet mee in deze voorrangsregels.



Het bord B-6 wordt gecombineerd met haaiantanden.

Het bord B-7 wordt gecombineerd met een stopstreep.

Voorbeelden



Bij het naderen van bord B-6 en haaiantanden, moet je voorrang verlenen aan bestuurders op de kruisende weg. In dit geval komt er een paard en wagen van links op de kruisende weg. De motorrijder moet deze bestuurder voor laten gaan.



In dit geval nadert de motorrijder ook haaiantanden. De voetganger op de kruisende weg moet wachten op de motorrijder. De motorrijder hoeft bij de haaiantanden alleen bestuurders voorrang te verlenen en geen voetgangers.



Ook hier moet de voetganger wachten op de motorrijder. Deze nadert een stopbord met stopstreep. In verband met het stopbord moet de motorrijder wel stoppen, maar mag daarna direct weer wegrijden als er geen bestuurders van links of rechts komen. Een voetganger is geen bestuurder.



Een trambestuurder heeft op een gelijkwaardig kruispunt altijd voorrang. Zodra er bordes en tekens zijn die de voorrang regelen, moet de trambestuurder deze opvolgen. In dit geval moet de trambestuurder dus wachten op de motorrijder.



OPDRACHTEN 4.1

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

🔗 Kan je de QR-code niet scannen? www.theorieboek.nl/motor/opdrachten/4-1/



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

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

Bijzondere wegen, weggedeelten, weggebruikers en verrichtingen

Bijzondere wegen

Tijdens het rijden op de openbare weg kom je verschillende wegen tegen. Sommige zijn breder en andere juist smaller. Daarnaast kan en mag je op de ene weg veel sneller rijden dan op de andere weg. Op een aantal wegen gelden aangepaste regels.

De belangrijkste bijzondere wegen met aangepaste regels zijn:



Autosnelweg



Autoweg



Erf

Autosnelweg en autoweg

De maximaal toegestane snelheid op een autosnelweg is 130 km/u. Op een autoweg is dit 100 km/u. Deze snelheden gelden alleen als er **geen andere snelheid is aangegeven**. Op deze wegen is het gevaarlijk om veel langzamer te rijden dan het overige verkeer. Daarom mogen niet alle voertuigen op deze wegen rijden:

- Alleen motorvoertuigen die minimaal 50 km/u **kunnen en mogen** rijden, mogen gebruik maken van de autoweg.
- Alleen motorvoertuigen die minimaal 60 km/u **kunnen en mogen** rijden, mogen gebruik maken van de autosnelweg.

Je mag dus niet met een bromfiets op een autoweg of autosnelweg rijden. Ook niet als deze opgevoerd is en daarom 50 of 60 km/u **kan**. Want met een bromfiets **mag** je maar maximaal 45 km/u rijden.

Ook als een motorfiets door technische problemen niet sneller **kan** dan 40 km/u, mag deze de autoweg en autosnelweg niet op. Ook al **mag** de motorfiets wel sneller dan 60 km/u rijden.

Er geldt dus **geen** minimale snelheid op een autoweg of autosnelweg zelf. De snelheid die je hoort te rijden op een autosnelweg of autoweg hangt vooral af van de drukte en de snelheid van de rest van het verkeer.

Op een rustige autosnelweg rijdt iedereen normaal tussen de 80 en 130 km/u. Ga je daar met je motorfiets tussen rijden met een snelheid van 60 km/u, dan ben je een gevaar op de weg. Door artikel 5 van de Wegenverkeerswet is dit niet toegestaan.



Veel autowegen zijn te herkennen aan de groene asstreep, de streep op het midden van de weg.



Autosnelwegen bestaan uit meerdere rijstroken en hebben (bijna) altijd een vluchtstrook.

Er zijn ook een aantal andere regels gemaakt om het veilig te houden op de autosnelweg en autoweg. Zo mag je niet:

- keren of achteruitrijden;
- stilstaan op de rijbaan (stoppen in verband met file mag natuurlijk wel);
- rijden of stilstaan op de vluchtstrook, een vluchthaven of in de berm, behalve in noodgevallen.

Voor bestuurders van grotere voertuigen of voertuigen met aanhangwagens (combinaties) geldt nog een andere regel. Zij mogen alleen rijden op de twee meest rechts gelegen rijstroken. Behalve als ze een andere rijstrook moeten gebruiken om te kunnen voorsorteren. Deze regel geldt voor **combinaties langer dan 7 meter** en **vrachtauto's**. Motorfietsen met aanhangwagens zijn nooit langer dan 7 meter en vallen dus niet onder deze regel.



Keren is op een autoweg niet toegestaan en daarnaast levensgevaarlijk.



Stoppen op de vluchtstrook mag alleen in geval van nood. Stilstaan om de wegenkaart te lezen of je navigatie in te stellen is hier niet toegestaan.

Erf

Vaak wordt gedacht dat op een erf de voetgangers altijd voor mogen. Dit is niet het geval. Binnen een erf gelden dezelfde voorrangsregels als op normale wegen. Bij een erf worden de in- en uitgangen meestal vormgegeven als een inrit- of uitritconstructie. Bij het inrijden van een inritconstructie en bij het uitrijden van een uitritconstructie moeten bestuurders al het andere verkeer (dus ook voetgangers) voor laten gaan.

Binnen een erf zijn er wel een paar andere regels:

- Voetgangers mogen de weg over de hele breedte gebruiken. Zij hoeven dus niet aan de kant te lopen. Dit is omdat er binnen een erf geen trottoirs zijn.
- De maximumsnelheid voor bestuurders is 15 km/u.
- Bestuurders van een motorvoertuig mogen alleen parkeren op plekken die als parkeerplaats zijn aangegeven. Dat is meestal door een bord met een P, of door een P op het wegdek. Buiten de vakken parkeren mag dus niet.



Op een erf mogen voetgangers de weg over de volledige breedte gebruiken.

De meeste erven rijd je in en uit via een inrit- of uitritconstructie.

Rotondes

Een rotonde is een bijzonder kruispunt. Het bestaat uit een rondlopende doorgaande weg met een aantal zijstraten. De rijrichting is altijd tegen de klok in. De regels die gaan over voorrang en voor laten gaan zijn op rotondes hetzelfde als op een kruispunt. Ook hierbij hangt het af van of er wel of geen borden staan, hoe de voorrang geregeld is.

Als er geen borden staan dan geldt de regel dat bestuurders van rechts voorrang hebben. Bestuurders op de rotonde moeten in dat geval bestuurders die de rotonde oprijden voorrang verlenen. Dit komt niet veel meer voor. Bij de meeste rotondes is de voorrang geregeld door voorrangsborden en tekens op het wegdek.



Op deze rotonde is de voorrang niet geregeld door borden. Bestuurders van rechts, dus de bestuurders die de rotonde oprijden, hebben voorrang op de bestuurders die op de rotonde rijden.

Op deze rotonde is de voorrang wel geregeld door borden (B-6). Bestuurders op de rotonde hebben voorrang. Dit geldt ook voor het vrijliggende fietspad.

Bij de meeste rotondes staan er wel borden die de voorrang regelen. Nader je een rotonde dan staat hier meestal bord B-6: 'verleen voorrang aan bestuurders op de kruisende weg'. Ook staan er bijna altijd haaiantanden op de weg. Bestuurders die de rotonde volgen hebben in dat geval voorrang op bestuurders die de rotonde op willen rijden.



B-6

Verleen voorrang aan bestuurders op de kruisende weg



D-1

Rotonde, verplichte rijrichting

Het verlaten van een rotonde moet je zien als rechts afslaan. Je moet daarom op tijd richting aangeven als je de rotonde wilt verlaten. Ook moet je verkeer dat dezelfde weg (dus de rotonde) blijft volgen, voor laten gaan. Hieronder vallen fietsers en snorfietzers, maar ook voetgangers.



Bij het oprijden van een rotonde moet je de kruisende voetganger niet voor te laten gaan. Dit is immers geen bestuurder.



Bij het verlaten van de rotonde moet je de voetganger wel voor laten gaan, hij blijft de rotonde volgen die jij verlaat.

Bij sommige rotondes doen de (snor)fietsers en voetgangers niet mee op de rotonde. De fietspaden liggen dan verder weg van de rotonde. Ze lopen niet rond met de rotonde mee maar buigen af van de rotonde.



Op deze rotonde doen de fietsers niet mee in de voorrang van de rotonde. Zij moeten voorrang verlenen bij het oversteken.



De overstekende fietser moet wachten op de motorrijder die de rotonde verlaat. De fietser bevindt zich niet op de rotonde.

Waar het fietspad en voetpad of trottoir de weg kruist, moet dit gezien worden als een apart kruispunt. Meestal heeft het fietspad in dat geval bord B-6 en haaiantanden. Verlaat je de rotonde, dan hoef je in dat geval de (snor)fietsers en voetgangers niet voor te laten gaan.

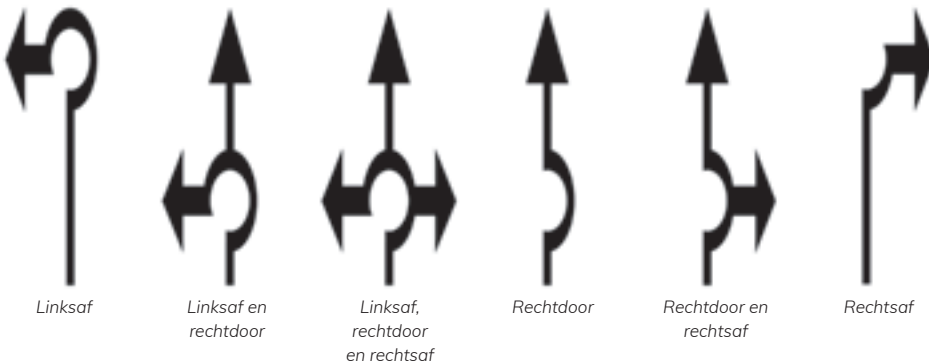
Een rotonde kan ook uitgevoerd zijn als een rotonde met meerdere rijstroken. De meeste nieuwe rotondes worden in dat geval vormgegeven als 'turborotonde'. Dit is een rotonde in spiraalvorm waarbij je, door in het begin de goede rijstrook te kiezen, vanzelf op de goede plek de rotonde weer kunt verlaten. Het op tijd kiezen van de rijstrook is hierbij wel belangrijk. Vaak kun je op de rotonde zelf niet meer wisselen. Als motorrijder moet je hierbij goed opletten, vaak worden de rijstroken gescheiden door verhoogde rijbaanscheidingen, een soort stoeprandjes in het wegdek.



Deze rotonde bestaat uit meerdere rijstroken. Als je driekwart wilt, moet je op de rotonde op de binnenste strook beginnen en halverwege op de rotonde opschuiven naar de buitenste strook.

Deze rotonde is vormgegeven als een turborotonde met meerdere rijstroken. Kies je voor de rotonde de juiste rijstrook, dan hoef je op de rotonde niet meer te wisselen van rijstrook.

Op de toeleidende weg naar de turborotonde staan er meestal pijlen op het wegdek die aangeven welke rijstrook je moet nemen voor welke richting.



Linksaf

Linksaf en rechtdoor

Linksaf, rechtdoor en rechtsaf

Rechtdoor

Rechtdoor en rechtsaf

Rechtsaf



OPDRACHTEN 5.1

- 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/5-1/

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inkijkexemplaar

Veilig rijden met het voertuig en reageren in noodsituaties

Veilig rijden

Om de kans op een ongeval zo klein mogelijk te houden, zijn er regels opgesteld. Deze regels geven bijvoorbeeld aan wanneer je bepaalde verlichting moet gebruiken, om te zorgen dat je goed zichtbaar bent. Maar ook hoe je gevaar afwendt, hoe je jezelf en jouw passagiers veilig vervoert en hoe je handelt bij pech en ongevallen.

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, geluid, of gebaren. Het is belangrijk om te weten dat je deze middelen niet zomaar mag gebruiken. Er moet wel een goede reden voor zijn.

Asociale handgebaren of onnodig geknipper met groot licht, is niet de bedoeling en kan bestraft worden. Ook overmatig gebruik van de claxon, de gashendel of de richtingaanwijzers mag niet.

Niet alleen met de claxon, maar ook op andere manieren, mag er geen onnodig geluid worden veroorzaakt. Denk hierbij aan een kapotte of niet originele uitlaat, of het onnodig gas geven tijdens stilstand of in tunnels.



Extra gasgeven in tunnels klinkt voor jou misschien mooi, maar kan zorgen voor gevaarlijke schrikreacties.



Reageer jezelf niet af op andere weggebruikers en maak geen gefrustreerde gebaren.

Handgebaren

Soms kan het nodig zijn om iemand erop te wijzen dat je ze hebt gezien en dat je voor ze stopt. Of dat je afziet van jouw recht op voorrang, bijvoorbeeld omdat dat in die situatie handiger is.

Voetgangers durven vaak niet zomaar over te steken bij een voetgangers-oversteekplaats. Meestal uit angst dat ze niet gezien worden. In dat geval kun je met een vriendelijk handgebaar aangeven dat ze rustig kunnen oversteken.

Je zal misschien ook tegen gaan komen dat bestuurders van grotere voertuigen een handgebaar richting jou geven om te laten weten dat ze op je wachten. Bijvoorbeeld omdat ze de weg waar jij uit komt pas in kunnen rijden als jij weg bent.

Belangrijk is dat je je nooit gaat afreageren door middel van handgebaren. Steek geen middelvinger op en maak geen andere agressieve gebaren. Tel tot tien en los de situatie zo veilig mogelijk op. Dit voorkomt agressie en dus gevaar in het verkeer.

Claxon



De claxon moet aanwezig zijn op iedere motorfiets. Als deze het niet doet mag je niet gaan rijden. Je mag de claxon alleen gebruiken voor het afwenden van dreigend gevaar. Je mag niet even claxonneren naar een bekende, of als groet als je wegrijdt. Claxonneren is ook niet toegestaan als je dit puur doet omdat je boos of gefrustreerd bent. Wel mag je claxonneren als je bijna wordt aangereden omdat iemand je niet gezien heeft.



Alarmverlichting mag nooit zomaar gebruikt worden, alleen bij nood.

Ook de claxon mag alleen gebruikt worden om gevaar af te wenden.

Alarmverlichting



Op veel motorfietsen is alarmverlichting (ook wel waarschuwingslichten genoemd) aanwezig. Je mag deze verlichting alleen gebruiken om dreigend gevaar af te wenden. Als je ergens staat met pech kan het zijn dat je zonder alarmverlichting niet op tijd te zien bent. Dan is het gebruik van alarmverlichting zeer verstandig.

Bij het naderen van een file mag je de alarmverlichting aanzetten om achteropkomend verkeer te waarschuwen. Zodra je tussen de file door gaat rijden, moet je deze weer uitzetten.

Alarmverlichting is niet bedoeld als verlichting tijdens laden en/of lossen. Stilstaan en parkeren mag alleen op een plek waar dit geen gevaar oplevert. Het gebruik van alarmverlichting als er geen gevaar is, is niet toegestaan.



Richtingaanwijzers

Het gebruik van richtingaanwijzers is verplicht voor en tijdens het afslaan en bij de volgende bijzondere manoeuvres: wegrijden, inhalen, invoegen, uitvoegen, rijstrook wisselen en belangrijke zijdelingse verplaatsingen.

Zowel het niet gebruiken van je richtingaanwijzer als dit wel moet, als het onnodig gebruiken van je richtingaanwijzers, kan gevaarlijke gevolgen hebben.

Geef je te vroeg aan dat je wilt afslaan, dan kan dit verwarring geven bij andere weggebruikers. Maar geef je niet aan dat je wilt afslaan, dan kan dit ook gevaar opleveren. Verkeerd gebruik of geen gebruik van richtingaanwijzers is strafbaar. Deze verlichting moet daarom altijd werken.



Knippersignaal met groot licht

Een andere manier van waarschuwen is door middel van een knippersignaal met groot licht. Ook dit mag je alleen gebruiken indien je er dreigend gevaar mee kunt afwenden. Zo mag je een tegemoetkomende bestuurder waarschuwen als deze zijn groot licht aan heeft staan en jou verblindt.

Het is niet toegestaan te knipperen met groot licht om tegemoetkomend verkeer te waarschuwen voor een politiecontrole. En ook niet om een bestuurder voor jou te laten weten dat je erlangs wilt.

Gebruik van de remlichten

Zodra je het rempedaal of de remhendel gebruikt, gaat het remlicht branden. Het onnodig gebruik van de rem is slecht voor het energieverbruik van je motorfiets en zorgt voor extra slijtage van de remmen. Daarnaast is het ook behoorlijk irritant voor verkeer achter jou.

Je kunt het remlicht wel als voorwaarschuwing gebruiken. Dit doe je door de rem even kort en licht in te knippen of aan te tikken voordat je daadwerkelijk gaat remmen. Bijvoorbeeld als je wilt afslaan of wilt gaan remmen voor een voetgangersoversteekplaats. Het verkeer achter jou is dan vast gewaarschuwd dat ze snelheid moeten verminderen. Ze hebben ook de mogelijkheid de volgfafstand vast wat te vergroten voordat jij daadwerkelijk gaat remmen.

Gebruik het remlicht echter nooit om bumperklevers expres te laten schrikken. Dit kan zeer gevaarlijk zijn en werkt agressief gedrag in de hand. Veroorzaak je daardoor een ongeval, dan is dit een misdrijf. Heb je last van een bumperklever, dan kun je beter je eigen volgfafstand wat groter maken zodat je niet abrupt hoeft te remmen.

Gevarendriehoek

Het gebruik van een gevarendriehoek is nooit verplicht voor tweewielige motorfietsen. Maar zodra je op pad gaat met een trike of een motorfiets met zijspan, kan dit soms wel verplicht zijn. Dit is het geval als je door pech ergens hinderlijk of gevaarlijk staat en je alarmverlichting het niet doet. In dat geval moet je een gevarendriehoek plaatsen op 30 meter afstand van jouw voertuig. Doe dit in de richting van het verkeer waarvoor jouw voertuig een obstakel vormt.

Heb je een probleem met jouw tweewielige motorfiets en sta je onhandig, dan is het wel toegestaan om een gevarendriehoek plaatsen. Ook mag je een gevarendriehoek plaatsen in combinatie met alarmverlichting.

Zie je tijdens het rijden een gevarendriehoek staan, houd dan rekening met een stilstaand voertuig verderop. Soms kun je deze nog niet direct zien. Verminder indien nodig je snelheid en zorg voor voldoende (uitwijk)ruimte.



Aan de gevarendriehoek kun je zien dat er na de bocht iemand staat met pech. Zorg dat je hier veilig omheen kunt rijden.



OPDRACHTEN 6.1

- 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/6-1/

Gebruik van verlichting tijdens het rijden

Verlichting zit op voertuigen om zelf beter te kunnen zien in het donker. Maar vooral ook om beter gezien te worden door anderen. Soms is verlichting verplicht en soms niet. Omdat zichtbaarheid voor motorrijders heel belangrijk is, kun je het beste zowel overdag als 's nachts altijd verlichting te voeren.

Dag

De periode tussen zonsopkomst en zonsondergang.

Nacht

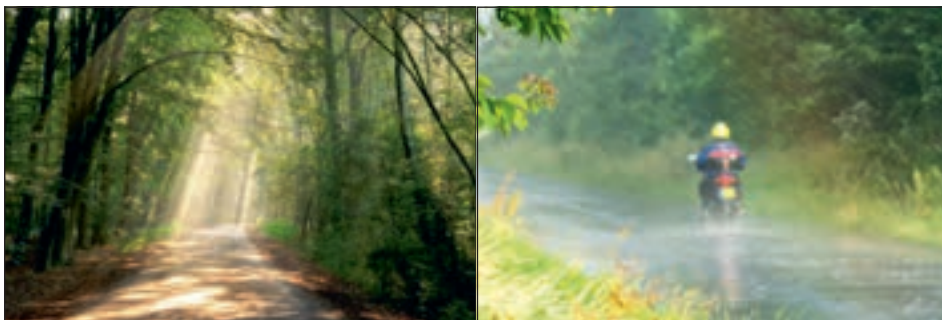
De periode tussen zonsondergang en zonsopkomst.



Dimlicht

Dimlicht is witte of gele verlichting aan de voorkant van het voertuig en verlicht een flink stuk van het wegdek voor het voertuig. Het schijnt niet recht naar voren en is normaal gesproken niet verblindend. Het voeren van dimlicht is altijd toegestaan.

Het gebruik van dimlicht is overdag bij slecht zicht en 's nachts verplicht. Dit geldt voor bestuurders van motorvoertuigen, bromfietzers, snorfietzers en bestuurders van gemotoriseerde gehandicaptenvoertuigen. Ook zet je ruim voor het inrijden van een tunnel het dimlicht aan. Het is voor motorrijders door hun slechte zichtbaarheid verstandig altijd dimlicht te voeren. Ook als het niet verplicht is.



Ook bij zonnig weer is dimlicht soms verplicht. Bijvoorbeeld als het zicht belemmerd wordt door de schittering van de zonnestralen tussen de bomen door.

Bij slecht weer is het gebruik van dimlicht ook verplicht.

Dagrijverlichting

Dagrijverlichting mag aanwezig zijn op motorfietsen, maar is niet verplicht. In veel gevallen bestaat dagrijverlichting uit ledverlichting in de buurt van de koplamp. Dagrijverlichting mag alleen gevoerd worden als dimlicht niet verplicht is en als er geen andere verlichting aan de voorkant ingeschakeld is.

Dagrijverlichting heeft als doel dat de motorfiets goed zichtbaar blijft als het dimlicht niet ingeschakeld is. Let wel op dat in dat geval het achterlicht soms ook niet brandt. Dit zorgt voor een slechtere zichtbaarheid aan de achterkant. Dimlicht is voor motorrijders in normale omstandigheden altijd veiliger.

INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

Verkeerstekens en aanwijzingen

Verkeerstekens

Onder verkeerstekens vallen:

- verkeersborden;
- verkeerstekens op het wegdek (zoals strepen en haaiantanden);
- verkeerslichten.

Alle weggebruikers moeten zich houden aan de verkeerstekens die een gebod (verplicht iets doen) of verbod (verboden iets te doen) inhouden.

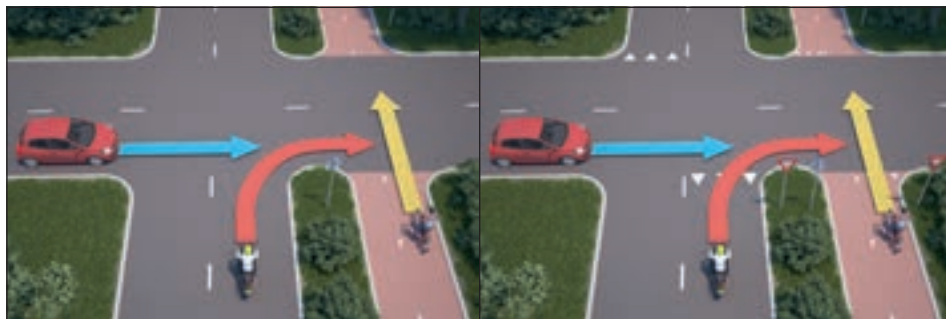


Gebodsborden zijn vaak blauw
(Je moet hier rechtsaf)



Verbodsborden zijn vaak rood of hebben een rode rand
(Je mag hier niet inrijden)

De verkeerstekens gaan boven de verkeersregels, voor zover deze tekens en regels over dezelfde situatie gaan.



Situatie 1, geen verkeerstekens
De fietser gaat eerst, dan de motorrijder en als laatste de bestuurder van de rode auto.

Situatie 2, wel verkeerstekens
De bestuurder van de rode auto gaat eerst, daarna de fietser en als laatste de motorrijder.

Ben jij de motorrijder, dan heb je in situatie 1 te maken met twee verkeersregels:

- **Bestuurders verlenen voorrang aan bestuurders van rechts.**
De bestuurder van de rode auto verleent voorrang aan jou en de fietser.
- **Rechtdoorgaand verkeer gaat voor op afslaand verkeer op dezelfde weg.**
Jij laat de rechtdoorgaande fietser voorgaan.

In situatie 2 heb je te maken met verkeersbord B-6 en haaiantanden, die aangeven dat je voorrang moet verlenen aan kruisende bestuurders.

- **De regel 'bestuurders verlenen voorrang aan bestuurders van rechts' vervalt.**
De bestuurder van de rode auto hoeft jou en de fietser geen voorrang te verlenen.
- **Rechtdoorgaand verkeer gaat wél nog steeds voor op afslaand verkeer.**
Jij moet nog steeds de rechtdoorgaande fietser voor laten gaan.

Tijdelijke tekens

Soms worden er tijdelijke tekens, markeringen of borden geplaatst. Bijvoorbeeld bij wegwerkzaamheden. Daar kun je op het wegdek zowel witte (permanente) strepen als gele (tijdelijke) strepen tegenkomen. Ook kunnen er gele verkeersborden staan. In dat geval gelden de gele verkeerstekens en niet de normale.

Bij wegwerkzaamheden waarbij gele strepen op het wegdek zijn aangebracht, kunnen de rijstroken smaller zijn en is de maximumsnelheid daarom vaak lager. Zijn er meerdere rijstroken, dan is meestal de linkerrijstrook smaller dan de rechter.



De gele strepen geven aan dat de stroken verlegd zijn. De maximumsnelheid wordt vaak verlaagd en de rijstroken (vooral de linkerrijstrook) kunnen smaller zijn.



De weg rechtdoor naar Woerden is afgesloten. Voor Woerden moet je nu (tijdelijk) rechtsaf.

Elektronische signaleringsborden (Matrixborden)

Ook elektronische signaleringsborden vallen onder de verkeerstekens die een gebod of verbod inhouden. Deze kunnen een maximumsnelheid weergeven, maar bijvoorbeeld ook een verbod om gebruik te maken van de rijstrook, of juist aangeven dat de spitsstrook geopend is.



Alle stroken zijn geopend. Dit is te zien aan de groene pijlen boven de rijstroken en het bord naast de weg.

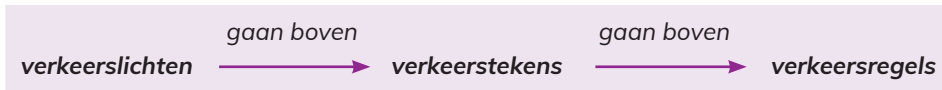


In dit geval is de vluchtstrook dicht omdat er een voertuig met pech op stilstaat. Op de rijstrook ernaast geldt in verband met de veiligheid een lagere maximumsnelheid dan op de andere twee rijstroken.

Als er een andere snelheid vermeld staat op de elektronische signaleringsborden, dan op de borden langs de weg, dan geldt de laagst aangegeven snelheid. Meestal is dat de snelheid op de elektronische signaleringsborden. Wat er op een elektronisch signaleringsbord boven een rijstrook wordt weergegeven, geldt alleen voor die rijstrook.

Verkeerslichten, voorrangsborden en tekens

Als er werkende verkeerslichten aanwezig zijn, dan gaan deze verkeerslichten boven de verkeersborden en -tekens. Voorrangsborden en -tekens gelden dan niet meer. Pas als de verkeerslichten buiten werking zijn, gelden de verkeersborden en -tekens die de voorrang regelen weer.



Let op! Er zijn soms verkeersregels die blijven gelden, ook bij verkeerslichten:

- Rechtdoorgaand verkeer gaat voor afslaand verkeer op dezelfde weg.
- Korte bocht gaat voor lange bocht.

Komen twee bestuurders elkaar tegemoet en willen ze beiden dezelfde weg inrijden, dan gaat de bestuurder die rechts afslaat voor op de bestuurder die links afslaat.

*Als je af wilt slaan bij een verkeerslicht met een **ronde lamp** in plaats van **een pijl**, kun je te maken krijgen met verkeer dat jou tegemoet komt of rechts naast je rijdt dat tegelijk groen heeft. Dit kunnen rechtdoorgaande of afslaande bestuurders zijn, maar ook rechtdoorgaande voetgangers. In dat geval moet je het rechtdoorgaande verkeer voor laten gaan.*

Sla je linksaf, dan moet je ook de bestuurders die jou tegemoetkomen en rechts afslaan of rechtdoor rijden voor laten gaan.



De motorrijder en de voetganger hebben tegelijk groen. De motorrijder moet in dat geval wachten op de voetganger.

De motorrijder slaat links af bij een rond verkeerslicht en moet wachten op de tegemoetkomende bestuurder die rechts afslaat.

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 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 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 maximaal 70 km/u rijden.
- Wordt dit bord na het kruispunt 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 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.

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 E-1, de uitzondering voor de plaatsen die voor parkeren bedoeld zijn, zoals parkeerplaatsen, -stroken en -havens.

Zoneborden

Deze borden gelden tot het bord einde zone. In geval van bord E-1 geldt deze voor beide kanten van de rijbaan, ongeacht aan welke kant het bord geplaatst is.



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



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



Zone-bord E-1
Geldt voor de hele zone aan beide kanten van de rijbaan



Einde-zone-bord E-1
Einde van de eerder aangegeven zone



Het bord E-1 geeft aan dat het verboden is aan de rechterkant van de rijbaan te parkeren. De motorfiets mag hier dus gewoon geparkeerd staan.

Het zone-bord E-1 geeft aan dat parkeren binnen de hele zone aan beide zijden van de rijbaan verboden is. De motorfiets mag hier dus niet geparkeerd staan.

Onderbord

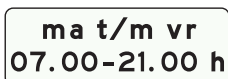
Een bord kan worden gecombineerd met een onderbord. Op dit onderbord kunnen verschillende dingen staan:



Weggebruikers waarvoor 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

Verantwoorde verkeersdeelname en milieubewust rijden

Verkeersinzicht en rijgedrag

Om op een goede manier aan het drukke verkeer deel te nemen, is verkeersinzicht en het goed omgaan met je voertuig (voertuigbeheersing) noodzakelijk. Maar ook het op de juiste manier met elkaar omgaan is belangrijk voor een goede verkeersveiligheid.

Verkeersinzicht gaat verder dan het kennen en toepassen van de verkeersregels. Sommige situaties zijn niet met regels op te lossen en in deze situaties zal je zelf moeten bedenken wat juist is. Als je hierbij alleen denkt aan jezelf, kan het zijn dat je andere weggebruikers in gevaar brengt. Een goede bestuurder denkt op de juiste momenten ook aan het belang van anderen en schuift hierbij indien nodig zijn eigen belang opzij.

Asociaal en agressief rijgedrag

Asociale weggebruikers zetten hun eigen belang voorop, ook als dit de verkeersveiligheid in gevaar brengt. Ze nemen bijvoorbeeld voorrang waar ze het niet hebben, rijden te snel, negeren het rode verkeerslicht of snijden andere weggebruikers af. Sommigen reageren daarnaast ook nog agressief als ze op hun asociale gedrag gewezen worden.



Laat je niet uitlokken tot slecht gedrag door fouten van andere weggebruikers maar rijd defensief en sociaal.



Een wheelie maken is niet toegestaan op de openbare weg. Dit valt onder artikel 5 van de Wegenverkeerswet.

Ook is bijvoorbeeld het maken van een wheelie, waarbij het voorwiel los komt van de weg, niet toegestaan op de openbare weg. Een wheelie ontstaat door de koppelingshendel te snel los te laten en daarbij veel gas te geven. De politie heeft in deze gevallen de mogelijkheid om terug te vallen op het 'kapstokartikel', artikel 5 van de Wegenverkeerswet. Dit artikel verbiedt het veroorzaken van hinder en gevaar op de openbare weg. Zo kan de asociale bestuurder zijn rijbewijs kwijtraken, te maken krijgen met hoge boetes of aangemeld worden voor een Educatieve Maatregel Gedrag en verkeer (EMG). In sommige gevallen moet de bestuurder zich zelfs verantwoorden voor de rechter.

Artikel 5 van de Wegenverkeerswet, 'Kapstokartikel'

Het is voor iedereen verboden om zich zo te gedragen dat er op de openbare weg hinder of gevaar wordt veroorzaakt, of kan worden veroorzaakt.

Sociaal en defensief rijgedrag

Sociale weggebruikers zetten op de juiste momenten hun eigen belang opzij. Dit gaat verder dan het toepassen van de regels en zelf zo min mogelijk fouten maken. Ze proberen eventuele fouten van anderen te voorspellen en herkennen en helpen vervolgens met het opvangen ervan.

Ook iemand even voorlaten die er anders nooit tussenkomt, valt onder sociaal rijgedrag.

Om sociaal rijgedrag te kunnen vertonen zal je defensief moeten rijden. Dit betekent dat je ver vooruitkijkt, op tijd je snelheid aanpast en rekening houdt met onverwachte situaties. Voor motorrijders is dit extra belangrijk, omdat je als motorrijder extra kwetsbaar bent.



Rustig en ruim om een ruiter heenrijden valt onder sociaal en veilig rijgedrag.



Ruimte geven aan een vrachtauto die wat laat is met rijstrook wisselen valt onder sociaal rijgedrag.

Anticiperen

Ver vooruitkijken en vooruitdenken. Het op tijd herkennen van mogelijk gevaarlijke situaties en jezelf instellen op de handelingen die je moet uitvoeren. Het daadwerkelijk uitvoeren van deze handelingen valt onder defensief rijden.



Rekening houden met spelende kinderen en direct reageren zodra er een bal de weg op rolt, valt onder anticiperen.

Zowel anticiperen als defensief rijden betekent niet dat je extra langzaam gaat rijden. Het betekent ook niet dat je overal voorrang gaat verlenen terwijl je zelf voorrang hebt. Het betekent dat je je probeert in te leven in wat andere weggebruikers van plan zijn en wat ze van jou verwachten. Hier pas je jouw gedrag alvast op aan.

Besluitvaardig rijgedrag

Besluitvaardig rijden betekent dat je op tijd de juiste beslissingen durft te nemen en deze ook vlot uitvoert. Laat hierbij ook duidelijk zien wat je van plan bent. Hiervoor is een goede kennis van de verkeersregels en een goed verkeersinzicht noodzakelijk.

Hoe meer ervaring je hebt, hoe makkelijker het wordt om besluitvaardig te rijden. De termen defensief rijgedrag, besluitvaardig rijgedrag en anticiperen zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Het belangrijkste onderdeel hierin blijft: Kijk ver vooruit en begin op tijd met nadenken en indien nodig handelen.

Verkeersgedrag en verkeersveiligheid

Jaarlijks overlijden honderden personen aan de gevolgen van een verkeersongeval. Bijna driekwart van de slachtoffers is een man. Meer dan de helft van de slachtoffers valt op gemeentelijke wegen, vooral op wegen waar 50 km/u mag worden gereden. Dit zijn wegen waar veel kwetsbare weggebruikers zijn en waar veel verkeersstromen bij elkaar komen. De wegen waar 80 km/u mag worden gereden volgen direct hierna.

Motorrijders lopen per gereden kilometer veel meer risico op een dodelijk ongeval dan automobilisten. Ook hierbij vallen de meeste slachtoffers onder de mannen tussen de 20 en 30 jaar. Een groot deel van dit risico heb je als motorrijder zelf in de hand. Veel ongevallen ontstaan door overmoedig gedrag en te hoge snelheden. Maar de meeste ongevallen ontstaan doordat de motorrijder door zijn geringe omvang over het hoofd wordt gezien. Hier moet je als motorrijder bewust op inspelen.

	Oorzaak ongeval in %
Menselijke fouten	ongeveer 92%
Problemen met het voertuig	ongeveer 5%
Weg- en weersomstandigheden, omgevingsfactoren	ongeveer 3%

Naast de menselijke risicofactor zijn er ook andere oorzaken die een rol spelen, maar deze rol is stukken kleiner dan de rol van de mens zelf. Een klein deel is te wijten aan het voertuig, zoals slecht onderhoud, een fabricagefout of technisch mankement.

De overige ongevallen zijn te wijten aan de omgeving, zoals slechte zichtbaarheid door bijvoorbeeld mist, aanrijdingen met overstekend wild of andere weg- en weersomstandigheden. Maar ook hierbij kun je je afvragen of je er als bestuurder niet anders op had moeten reageren om ongelukken te voorkomen.

Risicofactoren

Veel menselijke fouten ontstaan omdat bestuurders niet genoeg opletten. Dit is vaak niet expres, maar komt door persoonlijke omstandigheden. Hoe goed je oplet wordt beïnvloed door verschillende factoren.

Gemoedsgesteldheid

Je gedachten kunnen afdwalen doordat je verdrietig of boos bent, of juist blij en enthousiast over iets dat je net hebt gehoord. Omdat onze hersenen veel minder tegelijk kunnen dan wij denken, ben je op zo'n moment minder geconcentreerd aan het motorrijden. Ook wordt je rijstijl vaak anders door emoties, zo rijden boze mensen meestal agressiever.

Vermoeidheid

Ook bij vermoeidheid ben je minder oplettend. Je reageert trager en kunt minder goed nadenken. Vermoeidheid heeft hetzelfde effect op onze rijstijl als het gebruik van alcohol. Ondanks dat bij veel ongevallen niet vast te stellen is of deze door vermoeidheid komen, wordt geschat dat zeker 10-15% van de ongevallen direct of indirect zijn veroorzaakt door vermoeidheid. Ga dus niet rijden als je te moe bent. Bij het rijden van lange afstanden voorkom je vermoeidheid door minimaal eens per twee uur een kwartier pauze te houden.

Afleiding

Veel ongevallen in het verkeer ontstaan door afleiding. Bij automobilisten is de mobiele telefoon hiervan meestal de oorzaak. Het vasthouden van de mobiele telefoon (en andere mobiele communicatie apparatuur) is daarom voor alle bestuurders verboden tijdens het rijden. Tijdens het motorrijden zul je minder snel geneigd zijn om je mobiele telefoon erbij te pakken. Als deze al gebruikt wordt tijdens het rijden, zal deze in de meeste gevallen in een houder op het stuur zitten en heb je deze dus niet vast. Maar dat wil niet zeggen dat dit geen afleiding geeft.



Laat je niet afleiden door telefoongesprekken of muziek tijdens het rijden!

De meeste motorrijders zullen hun telefoon netjes in een houder op het stuur hebben als ze deze gebruiken tijdens het rijden. Maar ook dat geeft afleiding.

Want ondanks dat bijvoorbeeld handsfree bellen wel is toegestaan, is dit door de afleiding bijna even onveilig als handheld bellen. Ook andere handelingen die gewoon toegestaan zijn, kunnen je flink afleiden tijdens het rijden. Zo is het wettelijk bijvoorbeeld niet verboden om je navigatie tijdens het rijden te bedienen, of om via een bluetooth systeem contact te hebben met een passagier achterop of een andere motorrijder. Maar ook dan ben je minder met je gedachten bij het verkeer. Ga dus geen hele gesprekken houden met je passagier tijdens het rijden, maar beperk je tot de noodzakelijke meldingen.

Ziekte of lichamelijke gebreken

Ook lichamelijke gebreken of ziekte kunnen ervoor zorgen dat je minder goed kunt rijden. Als je bijvoorbeeld een gebroken enkel of pols hebt, kun je de motorfiets niet meer goed besturen. Je mag dan niet meer motorrijden. Rijden is ook niet verstandig als je door ziekte minder goed kunt concentreren.

Afleiding, stress, emoties, groepsdruk, vermoeidheid en lichamelijke ongemakken zijn allemaal flinke risicofactoren in het verkeer. De gevaren hiervan worden vaak onderschat. Het grote probleem van deze factoren is dat ze niet te meten zijn, zoals dit bij alcohol wel kan.

Her-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.

Standaardglas alcoholhoudende drank

Eén standaardglas wijn bevat evenveel alcohol als één standaardglas bier of één standaardglas sterke drank.



INKIJKEXEMPLAAR

De rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inijkexemplaar

Examen voertuigbeheersing (AVB)

Motorexamen Algemene Voertuigbeheersing (AVB)

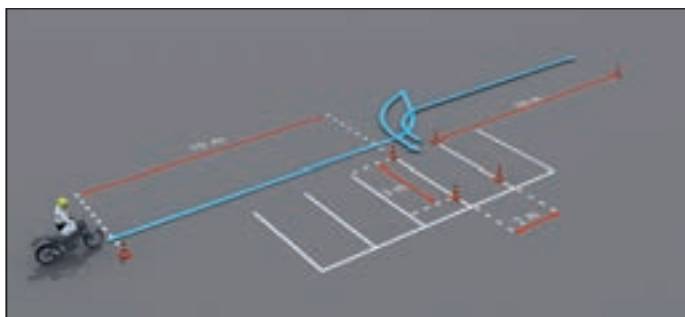
Het motorexamen Algemene Voertuigbeheersing bestaat uit twaalf oefeningen, die zijn verdeeld in vier clusters. Op je examen doe je er zeven. Vier oefeningen zijn verplicht, de rest kiest je examiner uit. Het gaat er bij alle oefeningen om dat je de examiner op overtuigende wijze demonstreert dat je de motorfiets beheerst. Bij lage én hoge snelheid, en tijdens het remmen. Het resultaat van dit examen is 1 jaar geldig, dit betekent dat je na het afronden van dit examen binnen 1 jaar het examen Algemene Verkeersdeelname (AVD) met een voldoende moet afronden.



Cluster 1

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

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



Cluster 2

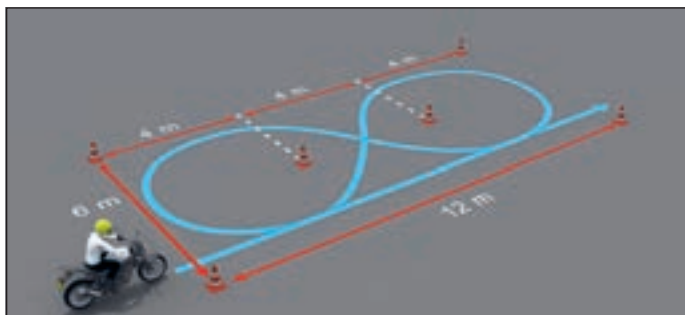
Langzame slalom (verplicht)

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.



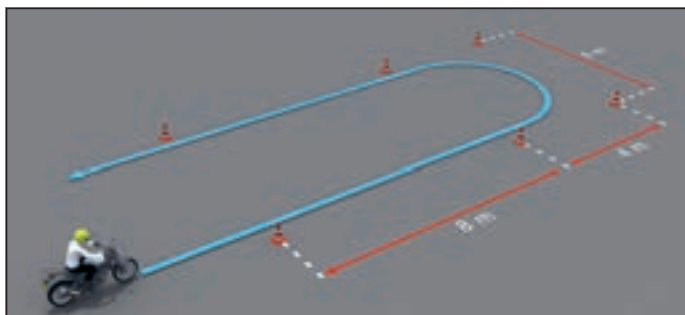
Denkbeeldige acht

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.



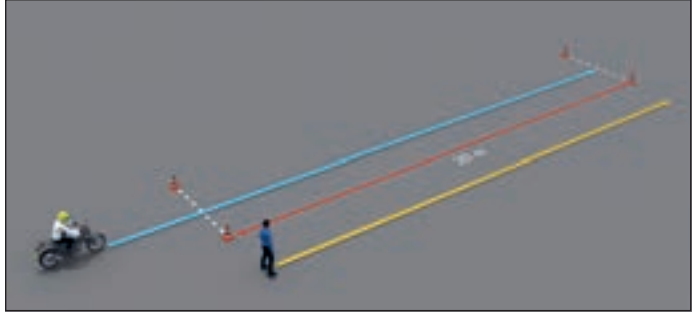
Halve draai

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 examinerator blijven rijden, over een afstand van twintig meter. Belangrijk is je snelheid, dus stapvoets, de balans en de juiste bediening van de motorfiets. 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

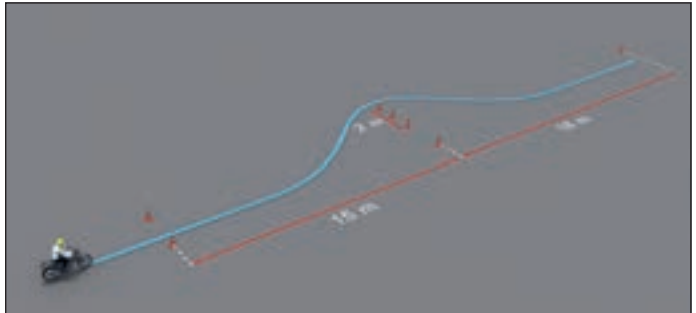
Bij deze oefening moet je vanuit stilstand uit een parkeervak wegrijden. Je maakt vervolgens een haakse bocht en rijdt enkele meters rechtuit. De rijbaanbreedte is 3 meter. Het nut van deze oefening is, dat je (direct na het wegrijden) in staat bent om gecontroleerd een scherpe bocht te maken.



Cluster 3

Uitwijk oefening (verplicht)

De uitwijk oefening 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.



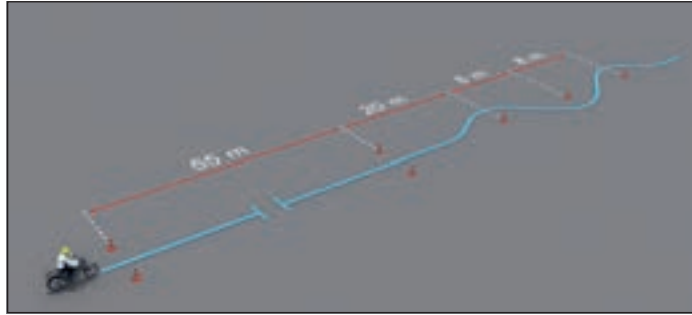
Snelle slalom

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

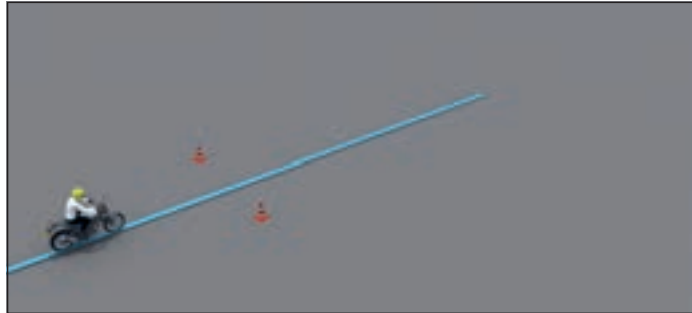
Bij deze oefening trek je vanuit stilstand op, om snel tot een snelheid van 50 km/u te komen. Je moet tenminste in de derde versnelling rijden. Na het tweede poortje moet je afremmen tot onder de 30 km/u en schakel je minimaal één versnelling terug. Daarna rij je met trekkende motor en ongeveer 30 km/u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



Cluster 4

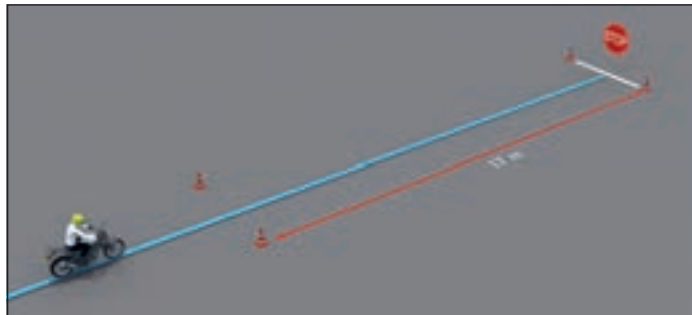
Noodstop (verplicht)

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 motorfiets 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 motorfiets (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.



Informatie websites

Instanties

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

Verenigingen

www.anwb.nl
www.knmv.nl
www.vvn.nl
www.ehbo.nl

Regels, wetten en overheid

www.rijksoverheid.nl
wetten.overheid.nl

Examen reserveren

www.cbr.nl
www.digid.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), Stintum Holding B.V. en natuurlijk jou als lezer!

© 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 8 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

