

A



MOTORRIJBEWIJS THEORIE BOEK

VOLGENS
NIEUWE
CBR
EXAMENEISEN
2025

DE VERKEERSREGELS



Al ruim **60** jaar een begrip!

Sneller leren, eerder slagen!
Op basis van de nieuwste
examenrichtlijn van het CBR.



VEKABEST

Hoofdstuk 1

	Veilig motorrijden	23
1.1	Algemeen	23
1.2	Zintuigen	24
1.3	Lichamelijke en geestelijke gesteldheid	25
1.4	Defensief, sociaal en besluitvaardig gedrag	34

Hoofdstuk 2

	Wettelijke bepalingen	39
2.1	Rijbewijs categorieën	39
2.2	Begrippen verkeersdeelnemers	42
2.3	Begrippen voertuigen	44
2.4	Begrippen wegen en weggedeelten	47
2.5	Overige begrippen en bepalingen	50
2.6	Opsporing en rechtspraak	53
2.7	Overtredingen	54
2.8	Misdrijven	55
2.9	Educatieve maatregelen	58

Hoofdstuk 3

	Verkeerstekens	61
3.1	Verkeersborden	61
3.2	Verkeerstekens op het wegdek	65
3.3	Verkeerslichten	68
3.4	Aanwijzingen	74

Hoofdstuk 4

	Wegen	79
4.1	Tegemoetkomend verkeer	79
4.2	Fiets-/bromfietspad, bromfiets op de rijbaan, fietsstroken	82
4.3	Rijden op enkelbaanswegen	85
4.4	Bochten	91
4.5	Rijden op dijkwegen	96

4.6	Rijden in de bergen	97
4.7	Rijden op autowegen en autosnelwegen	99
4.8	Bewegwijzering	103
4.9	Wegmarkering met snelheidsinformatie	106

Hoofdstuk 5

	Bijzondere weggedeelten	111
5.1	Rotondes	111
5.2	In- en uitrit	118
5.3	Erf	119
5.4	30 Km/u-zone	121
5.5	Voetgangersoversteekplaats (zebrapad)	122
5.6	Bushalte, tramhalte	123
5.7	Overwegen	126
5.8	Brug en viaduct	128
5.9	Tunnel	129

Hoofdstuk 6

	Gedrag bij kruispunten, voorrang, voor laten gaan	131
6.1	Gedrag bij kruispunten	131
6.2	Vorrangsregeling	137
6.3	Afslaan	141
6.4	Vorrangsregels tram, voorrangsvoertuig, militaire colonne en uitvaartstoet	143

Hoofdstuk 7

	Snelheid en afstand houden	148
7.1	Maximumsnelheden	148
7.2	Afstand houden	153
7.3	Stopafstand	157

Hoofdstuk 8

	Andere weggebruikers	161
8.1	Verschillende verkeersdeelnemers	161
8.2	Kwetsbare weggebruikers	161
8.3	Overige weggebruikers	168
8.4	Rijden in groepsverband	171

Hoofdstuk 9

	Rijmanoeuvres	175
9.1	Wegrijden	175
9.2	Voorsorteren	176
9.3	Rechts afslaan	177
9.4	Links afslaan	179
9.5	Inhalen	181
9.6	Invoegen	191
9.7	Uitvoegen	195
9.8	Weven	197
9.9	Ritsen	198

Hoofdstuk 10

	Stilstaan, parkeren, file rijden, pech en gedrag bij ongevallen	200
10.1	Stilstaan of parkeren	200
10.2	Stilstaanverboden	203
10.3	Parkeerverboden	205
10.4	Inhalen in files	208
10.5	Pech	209
10.6	Gedrag bij ongevallen	210
10.7	Hulp bij voertuig te water	219

Hoofdstuk 11

Communicatie, rijden met licht en in moeilijke weersomstandigheden	221
11.1 Communicatie	221
11.2 Rijden met licht	223
11.3 Verlichting	228
11.4 Kijken en jezelf laten zien	230
11.5 Rijden in regen en wind	235
11.6 Rijden in mist	239
11.7 Rijden op besneeuwd of beijzeld wegdek	241

Hoofdstuk 12

Milieuaspecten	247
12.1 Milieubewust rijden	247
12.2 Uitlaatgassen, katalysator en CO ₂	249
12.3 Milieuzones	250

Hoofdstuk 13

Technische aspecten	251
13.1 Uitrusting van de motorrijder	251
13.2 De juiste remtechnieken	261
13.3 Bijzondere remsituaties	265
13.4 Voorbereidings- en controlehandelingen	268
13.5 Dashboard	280
13.6 Rijden met een passagier	283
13.7 Rijden met zijspan	286
13.8 Rijden met aanhangwagen	289
13.9 Lengte vrachtauto	291
13.10 Voertuigeisen	293

Hoofdstuk 14

Verkeersborden en verkeersregels	299
Trefwoordenregister	318



HOOFDSTUK

1





Veilig motorrijden

1.1 Algemeen

Wie geen gevaar ziet, kan geen risico inschatten

Het verkeer wordt gemaakt door mensen. Mensen die allemaal verschillen van aard, stemming, mentaliteit en leeftijd. Ze zijn rustig, boos, vermoeid, volgzzaam of nerveus, onverschillig, arrogant, ziek of overmoedig, twijfelend, aarzelend, verontwaardigd, gehandicapt, onberekenbaar, rusteloos, agressief, piepjong of stokoud. Al die verschillende mensen, waar jij er één van bent, nemen tegelijk deel aan het verkeer. Te voet, op de fiets, brommer, scooter of motor, in de auto, bestelwagen, bus of vrachtauto. Elk van hen vormt een risico voor de hem omringende verkeersdeelnemers.

Een goede rijopleiding leert je inzien hoe elke handeling en elke reactie van één van die vele verkeersdeelnemers, dus ook van jezelf, een situatie wijzigt van veilig in gevaarlijk of van gevaarlijk in veilig.

Inzicht, dat wil zeggen het juist inschatten van risico's, maakt het verschil. En inzicht kan niet zonder zelfkennis. Hoe eerder je met jouw kwaliteiten en jouw beperkingen omgaat, des te eerder en beter zul je met het verkeer een team vormen. Je gaat dan, zoals altijd in een goed team, geven en nemen. Dat betekent erkenning, zorg en respect voor de ander opbrengen. Om samen veiligheid te creëren. Daarover gaat dit hoofdstuk.

Inzicht en de juiste risico's kunnen inschatten, maken het verschil. Heb respect voor andere verkeersdeelnemers. Blijf achter de heftruckbestuurder rijden en haal niet in.



Een motor besturen vergt veel zelfkennis

Als motorrijder komt er heel veel informatie op je af. Die moet je waarnemen en herkennen om er vervolgens je handelingen op af te stemmen. Daarvoor is het nodig dat jouw zintuigen stuk voor stuk goed functioneren. Heb je problemen met een of meer zintuigen, dan moet je bij het rijden daar steeds terdege rekening mee houden. Les 1 van zelfkennis: beoordeel jouw zintuigen.

Oorzaken ongevallen

Bij veel ongevallen is het lastig een waarheidsgetrouw beeld te krijgen van oorzaak en gevolg. Het rijgedrag van de bestuurder is echter in 9 van de 10 gevallen mede oorzaak van het ongeval. Motorongevallen met persoonlijk letsel komen vaker voor binnen de bebouwde kom dan buiten de bebouwde kom.

1.2 Zintuigen

Hoor je goed?

Veel informatie over verkeer komt via het oor: sirenes, alarmbellen, claxons, piepende remmen. Die geluiden helpen je om situaties te zien aankomen. Het is dus niet slim met harde muziek in je oren te rijden. Houd er rekening mee dat je door het dragen van een helm sommige geluiden vaak minder goed of later hoort.

Zie je goed?

De meeste en vaak ook belangrijkste verkeersinformatie heeft met zien te maken: verkeerstekens, lichtsignalen, tekstborden en beweging. Je gezichtsscherpte voor ver weg en dichtbij moet voldoende zijn, zonder of met bril of lenzen.

Twijfel je, laat je ogen dan controleren. Kleurenblindheid en problemen met beperkt zicht bij schemering en in het donker zijn geen belemmering om te rijden, tenminste zolang je je rijstijl hierbij aanpast.

Voel je goed?

Hard geluid is ook slecht voor je evenwichtsgevoel, wat je net als je tastzin bij het motorrijden nodig hebt. Worden evenwichtsgevoel en tastzin verstoord, dan voel je onvoldoende de trillingen van de motor, de krachten in bochten, de neigingen van de motor, de cadans van de banden en de aard van het wegdek.

Alle zintuigen op scherp?

Je zintuigen werken meestal samen. Ze vullen elkaar aan om de informatie zo volledig mogelijk over te brengen. Je ziet hoe hard je rijdt aan de snelheidsmeter en de bomen die voorbij flitsen. Je voelt het aan de wind die langs je suist, aan de regen die tegen het vizier slaat en aan het motorgeluid. Je voelt het aan de vering en de trillingen van de motor. Zo zijn er talloze voorbeelden, hoe zien, horen en voelen samenwerken. Gezien die zintuigen steeds de aanzet geven voor al jouw handelingen en reacties, mogen zij niet worden belemmerd, zoals door een beslagen vizier, harde muziek, een onrustige passagier, slechtzittende kleding, knellende schoenen of een slechte conditie.

1.3 Lichamelijke en geestelijke gesteldheid

Rij je goed als je niet fit bent?

‘Nee, natuurlijk niet!’ Als je scheel kijkt van de hoofdpijn, als je koortsig bent, als je buikpijn hebt, als je down bent, als je veel piekert, als je je hondsmoe voelt, dan ben je een minder goede verkeersdeelnemer. Dan tóch gaan rijden, is meer dan normaal risico’s nemen.

De vraag is of je het effect van die risico's kunt overzien. Een belangrijke vraag, want risico's nemen in het verkeer betekent dat je ook anderen daaraan blootstelt. Dat doe je ook als je een motor bestuurt, terwijl je onder zware medicijnen zit, alcohol hebt gedronken of drugs hebt gebruikt. Ken je conditie. Ken je verantwoordelijkheid. Voor je eigen veiligheid en voor de veiligheid van al die andere verkeersdeelnemers waarmee je altijd, zelfs tijdens het kortste ritje, te maken krijgt.

Concentratie

Neem je deel aan het verkeer, neem dan niet tegelijk aan iets anders deel. Denkbeeldige discussies met je partner of werkgever, spiegels instellen, het leidt je aandacht voor het verkeer af. Je mist dan scherpzichte, alertheid en concentratie. Dat je op die manier een afslag mist, is niet zo erg. Maar als je daardoor die plotseling afremmende auto raakt, zit je goed in de problemen. Als je van jezelf weet dat je gauw afgeleid bent en als je beseft wat de risico's zijn, dan laat je alles wat je kan afleiden en doe je bepaalde zaken vóórat je gaat rijden.

Hoe vertrouwder het traject, dat je vaak of zelfs dagelijks rijdt, hoe makkelijker de concentratie verslapt. Blijf alert, ook al ken je het traject als je broekzak. Wantrouw die zogenaamde 'automatische route'. Rijd ook daar steeds zeer oplettend! Concentratieverlies kan ook ontstaan bij het rijden op lange, kaarsrechte wegen door een vlak en eentonig polderlandschap. Doordat er weinig afwisseling is verslapt de aandacht en vermindert de waarneming. Men noemt dit '**polderblindheid**'.

Vermoeidheid

Tijdens het rijden nooit last van zware oogleden, aanhoudend gapen, plotseling opschrikken, dubbel zien? Beken maar, want het kan iedereen overkomen. Die verschijnselen maken je ongeschikt om veilig te rijden. Ze gaan pas over als je stopt om even te rusten. Uit onderzoek is gebleken dat vermoeidheid in 15% van de ongevallen de hoofdoorzaak van het ongeval is. Houd daarom na iedere twee uur rijden een kwartier pauze.



INKIJKEXEMPLAAR

de rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inkijkexemplaar



HOOFDSTUK

2





Wettelijke bepalingen

2.1 Rijbewijs categorieën

Het rijbewijs heeft het formaat van een bankpas/creditcard en is roze van kleur. Op het rijbewijs staan je pasfoto, BSN-nummer, naam en woonplaats vermeld, en natuurlijk voor welke voertuigcategorieën het rijbewijs geldig is. Als de geldigheidsduur is verstreken, of als het rijbewijs slecht leesbaar is, mag je niet rijden. Je moet dan eerst een nieuw rijbewijs aanvragen. Je mag ook niet rijden met een kopie van je rijbewijs.

Rijbewijs AM

Met rijbewijs AM mag je voertuigen van de categorie bromfiets besturen. Dit zijn: fietsen met hulpmotor, snorfietsen, bromfietsen, bromscooters, brombakfietsen en brommobielen. Ook een snelle elektrische fiets, een zogenaamde speed-pedelec, geldt wettelijk gezien als bromfiets.

Het AM rijbewijs krijg je na het afleggen van een bromfiets theorie-examen en een praktijkexamen. Je hoeft geen bromfietsexamens af te leggen als je een A of B rijbewijs hebt. Bij het aanvragen of verlengen daarvan krijg je de categorie AM er automatisch bij.

Rijbewijs A

Het rijbewijs A is geldig voor motorvoertuigen op twee wielen, motorvoertuigen op twee wielen met zijspanwagen, motorvoertuigen op twee wielen met aanhangwagen, en voor gemotoriseerde driewielers.

Het rijbewijs A is er in 3 varianten:

- **categorie A1** is voor
 - motorfietsen tot 125cc en een maximaal 11 kW vermogen (en minder dan 0,1 kW per kg),
 - elektrische motorfiets (maximaal 11 kW en minder dan 0,1 kW per kg),
 - driewielige motorfiets (maximaal 15 kW),
- **categorie A2** is voor motorfietsen met een vermogen van maximaal 35 kW (en minder dan 0,2 kW per kg),
- **categorie A** is voor motorfietsen (inclusief driewielige motorfietsen) met een onbeperkt vermogen.

Een toelichting op de examentrajecten en de minimumleeftijden tref je aan op de pagina's 10 en 11 van dit boek.

Rijbewijs B

Met rijbewijs B mag je personenauto's en lichte bestelwagens besturen. Hierbij gelden de volgende bepalingen:

- de toegestane maximum massa van het motorvoertuig mag niet meer bedragen dan 3500 kilogram (onder toegestane maximum massa wordt verstaan: het ledig gewicht van het voertuig vermeerderd met het maximum toegestane gewicht aan lading),
- het motorvoertuig mag niet zijn ingericht voor het vervoer van meer dan 8 personen, de bestuurder niet meegerekend,
- met het motorvoertuig mogen aanhangwagens worden voortbewogen waarvan de toegestane maximum massa niet meer bedraagt dan 750 kilogram,
- voor het trekken van zwaardere aanhangwagens met rijbewijs B gelden speciale voorwaarden.

Rijbewijs C

Met rijbewijs C mag je zware bestelwagens en vrachtauto's besturen. Dit zijn motorvoertuigen waarvan de toegestane maximum massa meer dan 3500 kilogram bedraagt en die niet zijn ingericht voor het vervoer van personen. Met rijbewijs C1 mag je vrachtauto's besturen met een toegestane maximum massa tussen 3500 en 7500 kilogram. Ook mag je rijden met een aanhangwagen waarvan de toegestane maximum massa niet meer bedraagt dan 750 kilogram.

Rijbewijs D (autobus)

Met rijbewijs D mag je autobussen besturen en rijden met een aanhangwagen waarvan de toegestane maximum massa niet meer bedraagt dan 750 kilogram. Autobussen zijn motorvoertuigen die zijn ingericht voor het vervoer van meer dan 8 personen, de bestuurder niet inbegrepen. Met rijbewijs D1 mag je alleen autobussen (maximaal 8 meter) besturen voor niet meer dan 16 personen.

Rijbewijs E (aanhangwagen)

Als je met een zwaardere aanhangwagen of oplegger wilt rijden dan met je B, C of D rijbewijs is toegestaan, heb je rijbewijs E nodig. Hier moet je een apart praktijkexamen voor afleggen.

Rijbewijs T (tractor)

Voor het rijden met een landbouw- of bosbouwtrekker (LBT) of een mobiele machine heb je rijbewijs T nodig, behalve in een paar uitzonderingsgevallen die je voor het auto theorie-examen niet hoeft te kennen.

Geldigheidsduur

- het A-rijbewijs is standaard 10 jaar geldig. Je moet tijdig je rijbewijs vernieuwen. Met een verlopen rijbewijs mag je niet rijden,
- als je je rijbewijs vernieuwd ná je 65e jaar, krijg je standaard een rijbewijs dat geldig is tot je 75e verjaardag. De geldigheidsduur is dan dus korter dan 10 jaar.

Vanaf het 75e levensjaar moet je medisch gekeurd worden als je je rijbewijs wilt vernieuwen. Je krijgt daarna een rijbewijs dat maximaal 5 jaar geldig is.

Als je een rijbewijsvernieuwing aanvraagt, moet je ook een gezondheidsverklaring indienen. Op basis daarvan kan het CBR besluiten dat je een rijbewijs krijgt dat korter geldig is dan 10 jaar.

Rijbewijs kwijt?

Als je je rijbewijs kwijt bent (verloren of gestolen), kun je bij de gemeente een verklaring invullen. Daarna vraag je meteen een nieuw rijbewijs aan. Je hoeft dus niet meer naar de politie om aangifte te doen.

Voor de aanvraag heb je een kleurenpasfoto en een geldig identiteitsbewijs nodig.

Kentekencard

Op het kentekenbewijs, ook wel kentekencard genoemd, staan de gegevens van het voertuig en die van de eigenaar. Je moet het kentekenbewijs altijd bij je hebben als je met een motor op de openbare weg rijdt. Bij de tenaamstelling krijgt de eigenaar (naast de kentekencard) ook een zogenaamde tenaamstellingscode. Deze code is nodig als het voertuig van eigenaar wisselt, geschorst, gesloopt of geëxporteerd wordt. De kentekencard met chip heeft in 2014 het oude, papieren kentekenbewijs vervangen. De card is handiger in gebruik en moeilijker te vervalsen.

De kentekencard wordt afgegeven door de RDW. De eigenaar krijgt daarnaast ook een zogenaamde tenaamstellingscode. Deze code is nodig als het voertuig wordt verkocht, geschorst, gesloopt of geëxporteerd.



Je kunt meerdere voertuigen op jouw naam in het kentekenregister laten inschrijven. Echter, een (nieuwe) tenaamstelling van een voertuig wordt geweigerd indien je tenminste vijf maal de motorrijtuigenbelasting en/of verkeersboetes niet hebt betaald.

2.2 Begrippen verkeersdeelnemers

Om het verkeer vlot, soepel en vooral ook veilig te laten verlopen, zijn er allerlei regels gemaakt. Zonder die regels zou het verkeer een grote chaos worden en zouden er veel ongelukken gebeuren.

Sommige regels geven aan wat je per se moet doen, andere regels geven aan wat je moet laten, en weer andere geven alleen maar adviezen. Om deze regels te kunnen begrijpen en toepassen, moet je eerst de begripsbepalingen kennen. Deze komen in het verloop van dit boek steeds terug.

Bestemmingsverkeer

Bestuurders van wie de bestemming is gelegen aan of in de directe nabijheid van een weg die blijkens een bord gesloten voor bepaalde bestuurders is, maar open voor bestuurders die slechts via deze weg hun bestemming kunnen bereiken, alsmede voor bestuurders van lijnbussen.



INKIJKEXEMPLAAR

de rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inkijkexemplaar



HOOFDSTUK

3



Verkeerstekens

Algemene regel

Je bent verplicht verkeerstekens op te volgen. Ze kunnen een gebod of een verbod inhouden. Verkeerstekens zijn:

- verkeersborden,
- verkeerslichten,
- verkeerstekens op het wegdek.

3.1 Verkeersborden

In hoofdstuk 14 vind je de meest voorkomende verkeersborden, wegbekeringen en bewegwijzeringen in Nederland. We adviseren je dit hoofdstuk aandachtig door te nemen ter voorbereiding op je theorie-examen.



E1



E2



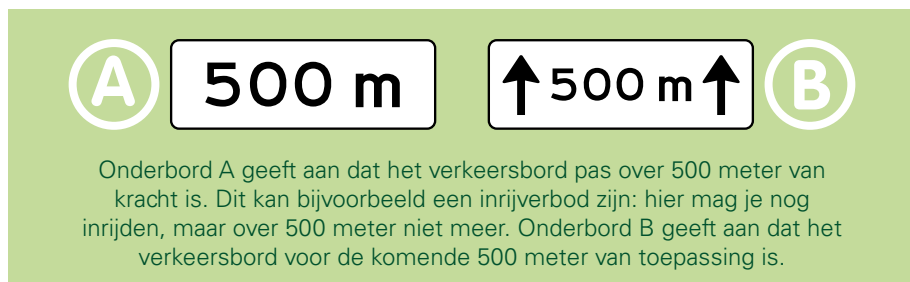
Werkingsgebied

Meestal gelden verkeersborden voor de gehele breedte van de weg waarlangs zij staan tot het volgende kruispunt. Alleen de borden met een verbod tot parkeren of stilstaan, gelden uitsluitend voor de kant van de rijbaan waar zij zijn geplaatst. Er kan boven een verkeersbord het woord 'zone' worden aangegeven. Het bord geldt dan voor het hele gebied dat als zone wordt aangeduid. Een verkeersbord kan ook voor slechts één rijstrook gelden.

Onderborden

Onder verkeersborden kunnen onderborden worden geplaatst. Die onderborden kunnen aangeven wanneer het bord geldt en voor welke groep verkeersdeelnemers wel of juist niet. De symbolen op de onderborden betekenen

hetzelfde als in het verkeersbordenregister. Als er alleen een symbool op het onderbord staat, geldt het bord alleen voor die categorie maar als het woord 'uitgezonderd' erbij staat, juist niet.



Categorieën verkeersborden

De verkeersborden zijn in 11 categorieën ingedeeld. De categorieën zijn met letters aangegeven en de borden binnen die groepen met cijfers. De categorieën verkeersborden zijn:

A Snelheidsborden

Deze borden verbieden sneller te rijden of geven het einde aan van die snelheidsbeperking. Ook kunnen ze voor een hele zone een maximumsnelheid aangeven. Er is ook een bord dat alleen maar een adviessnelheid aangeeft.



B Voorrangsborden

Deze borden regelen de voorrang op kruispunten en op sommige afbuigende wegen. Er zijn voorrangsborden die je verplichten te stoppen en borden die je vragen de situatie voorzichtig te naderen.



C Geslotenverklaringen

Deze borden bepalen wie een weg niet mag inrijden of gebruiken.

**D Rijrichtingsborden**

Deze borden verplichten je de aangegeven richting te volgen.

**E Parkeer- en stilstaanborden**

Deze borden regelen waar je wel en waar je niet mag stilstaan of parkeren.

**F Overige geboden en verboden**

Deze borden vertellen je waar en wie je wel of juist niet mag inhalen, wanneer je tegenliggers voor moet laten gaan, of wanneer andere verboden worden opgeheven.

**G Borden ter aanduiding van verkeersregels**

Deze borden duiden een auto(snel)weg aan, of een erf, voetpad, fiets-/bromfietspad of ruiterspad.



H Borden die aanduiden dat je de bebouwde kom binnenrijdt of verlaat**J Waarschuwborden**

Waarschuwborden wijzen op dreigend gevaar en dringen er bij je op aan daar rekening mee te houden. Waarschuwborden worden geplaatst, daar waar zelfs een oplettende bestuurder het gevaar niet of niet op tijd opmerkt, doordat er vaak geen gevaar te verwachten is.

**K Bewegwijzeringsborden**

Deze borden geven je informatie over de richting die je moet nemen om een bepaalde plaats te kunnen bereiken en of de route via een autosnelweg, autoweg of provinciale weg loopt.

**L Informatieborden**

Deze borden geven je aan waar en hoeveel rijstroken zijn aangebracht, of een rijstrook eindigt, of de weg doodloopt, et cetera.

**Aandachtspunt**

Als je een verkeersteken ziet, moet je altijd snel beoordelen of het teken voor jou bedoeld is, wat het betekent en welk gedrag of welke actie er van je verwacht wordt.



INKIJKEXEMPLAAR

de rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inkijkexemplaar



HOOFDSTUK

4



Wegen

4.1 Tegemoetkomend verkeer

Rechts houden

Je bent verplicht om zoveel mogelijk rechts te houden, maar ook zo veilig mogelijk, dus op redelijke afstand van trottoir of berm.

Kom je op een smalle weg een auto of vrachtautobestuurder tegen, dan moeten jij en die andere bestuurder zover uitwijken dat jullie beiden geen hinder van elkaar ondervinden.

Bieden de omstandigheden de tegemoetkomende bestuurder geen uitwijkmogelijkheid, neem dan zijn uitwijkverplichting zo mogelijk over door extra ruim uit te wijken.

Ben je voornemens uit te wijken naar de berm, weet dan zeker dat die berm geschikt is voor uitwijken. Let daarbij ook op de rijbaanverkanting.

Je houdt er rekening mee dat de meeste tegenliggers ook niet veilig naar de berm kunnen uitwijken.



Bij tegemoetkomend verkeer op een smalle weg moet je allebei evenveel uitwijken. Hier had je verder naar rechts kunnen gaan rijden.



Nu doe je het goed. Hier zorg je voor voldoende zijdelingse afstand door gebruik te maken van de fietssuggestiestrook.

Door begroeiing kunnen die bestuurders niet goed zien hoe 'veilig' die berm is, anders gezegd, hoe geschikt die berm is voor uitwijken.

Een erg gevaarlijke situatie ontstaat wanneer een auto én een fietser jou tegemoet komen. In veel gevallen zal de automobilist in kwestie pas (te) laat doorhebben dat hij moet remmen en achter de fietser moet blijven, waardoor hij waarschijnlijk nog snel de fietser zal gaan inhalen. Als je dus die fietser én die auto op je af ziet komen, verminder dan snelheid en ga meer rechts rijden.

Rijbaanversmalling

Bij een rijbaanversmalling regelen meestal de verkeersborden F5-F6 wie eerst mag. Als je in de richting van de rode pijl rijdt, moet je stoppen. Rij je in de richting van de witte pijl, dan moeten de tegemoetkomende bestuurders stoppen. Deze borden gelden alleen voor bestuurders. Dus wanneer je voetgangers nadert in een nauwe doorgang moet je ze voor laten gaan.



F5



F6

Staan bij de versmalling geen verkeerstekens die de doorgang regelen, dan is de ongeschreven regel dat degene die als eerste komt aanrijden ook als eerste doorgaat. Ook is het gebruikelijk dat bestuurders van kleine voertuigen zoals een motor bij gelijktijdige nadering vrachtauto's en bussen voor laten gaan.

*Bij deze
wegversmalling
staan geen
verkeerstekens
die de doorgang
regelen.*





Omdat je in de richting van de rode pijl rijdt moet je al het verkeer uit tegengestelde richting voor laten gaan.



Nu rijd je in de richting van de witte pijl; in dit geval moeten bestuurders uit de andere richting jou voor laten gaan.

Obstakels

Als je voor een obstakel op jouw weggedeelte wilt uitwijken om het voorbij te rijden en er nadert een tegemoetkomende bestuurder, dan laat je die tegemoetkomende bestuurder voorgaan, tenzij de rijbaan breed genoeg is om jou en die tegemoetkomende bestuurder gelijktijdig door te kunnen laten gaan.



De weg is breed genoeg, maar wees zeer voorzichtig met het voorbijgaan van deze plantsoendienstwerker.

4.2 Fiets-/bromfietspad, bromfiets op de rijbaan, fietsstroken

Het komt vaak voor dat je met bromfietzers de rijbaan moet delen. Als je het bord G11 verplicht fietspad of het bord G12b einde verplicht fiets-/bromfietspad ziet, dan weet je dat bromfietzers de rijbaan moeten volgen. Zie je bord G12a verplicht fiets-/bromfietspad dan mogen de bromfietzers niet de rijbaan volgen.



G11



G12a



G12b



Extra aanduiding dat bromfietzers op de rijbaan moeten gaan rijden.

Als je samen met bromfietzers de rijbaan deelt, ben je als motorrijder even kwetsbaar, maar je bent wel degene met de grootste verantwoordelijkheid (ervaring, leeftijd). Geef bromfietzers de ruimte. Haal ze nooit te krap in. Blijf achter de bromfietser als inhalen niet mogelijk of niet veilig is.

Risico's

Fietzers en snorfietzers volgen normaal gesproken het verplicht fietspad, maar worden soms naar de rijbaan verwezen. Je moet er op die plaatsen op bedacht zijn dat ze niet zullen afstappen, dat ze naast elkaar zullen blijven rijden en zonder op te letten de rijbaan zullen oprijden.



Wees erop bedacht dat (snor)fietzers en bromfietzers zonder op te letten de rijbaan oprijden.



Deze borden waarschuwen je voor overstekende fietsers en bromfietzers.



INKIJKEXEMPLAAR

de rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inkijkexemplaar



HOOFDSTUK

5



Bijzondere weggedeelten

5.1 Rotondes

Klassieke rotonde

Een rotonde is eigenlijk een ronde eenrichtingsweg. Je moet altijd rechts om het zogenoemde middeneiland heen rijden. Op het middeneiland staat bord 'rotonde' (D1), meestal aangebracht op een roodwit hek of een bochtschild met naar rechts wijzende pijlen. Op de toeleidende weg staat vaak het waarschuwingsbord 'rotonde' (J9).



Links en rechts inhalen

Je mag vlak voor en op een rotonde zowel links als rechts rijden, omdat bijna iedereen die op een rotonde rijdt of een rotonde nadert, eigenlijk aan het voorsorteren is. Daarom mag er vlak voor of op een rotonde ook rechts en links ingehaald worden. Op veel grote rotondes zijn in de rijstroken pijlen aangebracht. Deze pijlen geven aan hoe je moet voorsorteren.



Vlak voor en op een rotonde mag je rechts en links inhalen.

Voorrang

Op bijna alle rotondes wordt de voorrang geregeld met borden. Uitgangspunt is dat de bestuurders op de rotonde voorrang genieten. Op de toeleidende weg moet je dus voorrang verlenen aan de bestuurders die op de rotonde rijden.

Op grote, drukke rotondes wordt de voorrang vaak geregeld door verkeerslichten. Als de verkeerslichten in werking zijn gaan die boven de voorrangsborden en tekens op het wegdek. Als de voorrang niet is geregeld met borden of verkeerslichten moet je, als je op een rotonde rijdt, voorrang verlenen aan alle bestuurders die van rechts komen.

Afslaan

Als je de rotonde wilt verlaten – en dat gebeurt altijd rechts – dan moet je het verkeer dat de rotonde volgt voor laten gaan. Dat geldt ook voor fietsers, snorfietsers en voetgangers, voor wie vaak een apart pad rond de rotonde is aangelegd.

Eenkwart rond

Als algemene regel geldt dat je, wanneer je bij de eerste zijweg de rotonde wilt verlaten, al op de toeleidende weg rechts blijft rijden en richting naar rechts aangeeft.

Half rond

Als je bij de tweede zijweg de rotonde wilt verlaten en dus eigenlijk rechtdoor gaat, blijf je op de rechterrijstrook rijden. Als er drie rijstroken zijn kies je de middelste rijstrook. Als je de eerste zijweg bent gepasseerd, geef je richting naar rechts en ga je ook rechts rijden of blijf je rechts rijden.

Driekwart rond

Als je bij de derde zijweg de rotonde wilt verlaten, oftewel de rotonde driekwart rond wil, geef je op de toeleidende weg richting aan naar links en ga je links rijden. Op de rotonde schakel je de richtingaanwijzer uit. Zodra je de tweede zijweg bent gepasseerd, geef je als de weg vrij is richting aan en sla je rechts af.

Kijkgedrag

Je komt op een rotonde eigenlijk ogen tekort. Je moet kijken welke richting je uit wilt, maar ook naar bestuurders waaraan je voorrang moet verlenen. Wanneer je daardoor je voorligger, die gestopt is, te laat opmerkt, is een ongeval onvermijdelijk.



Binnen de bebouwde kom liggen (brom) fietspaden meestal dicht bij de rotonde. In dat geval moet je bij het afslaan het verkeer dat de rotonde blijft volgen voor laten gaan.



Ook de voetganger blijft de rotonde volgen en is rechtdoorgaand verkeer. Laat de voetganger voorgaan, ook als er geen voetgangersoversteekplaats is.

Let daarom altijd goed op je voorligger. Omdat je op een rotonde links en rechts kan worden ingehaald, is het nodig om bij het wisselen van rijstrook de spiegels goed te gebruiken. Tevens moet je goed over je schouder kijken of er zich naast je plotseling een voertuig bevindt.

Kleine rotonde met één rijstrook

In het moderne wegennet zijn er steeds meer kleine rotondes met één rijstrook gekomen. Deze rotondes zijn in de plaats gekomen van vroegere kruispunten van doorgaande regionale wegen. De komst van deze rotondes heeft ervoor gezorgd dat het aantal ernstige ongelukken op deze wegen behoorlijk is teruggebracht.

De kleine rotonde, die ook binnen de bebouwde kom volop wordt toegepast, wordt ook wel voorrangsrondte genoemd omdat de bestuurders op de rotonde altijd voorrang moeten krijgen.

Die voorrang wordt net als bij de grote rotonde geregeld met voorrangsborden en haaiantanden op de toeleidende wegen. Het gebruik van verkeerslichten komt bij de kleine rotondes in principe niet voor. De aanduiding van de kleine rotonde is gelijk aan die van de grote rotonde, dus met bord D1 tegenover elke toeleidende weg en eerder op die weg (soms) met bord J9.



D1

Bij nadering van een kleine rotonde hoeft je geen richting aan te geven, tenzij je bij de eerste zijweg de rotonde al weer wil verlaten.

Ook als je bij één van de volgende zijwegen de rotonde verlaat ben je verplicht om tijdig richting naar rechts aan te geven. Rijdend op de rotonde moet je alleen de richtingaanwijzers gebruiken als de situatie daarom vraagt.

Een kleine rotonde is meestal nogal krap uitgevoerd. De bocht die je bij het oprijden of verlaten van de rotonde moet nemen is vaak erg scherp. Rijd daar dus erg langzaam. Een snelheid van 20 à 30 km/u is het maximum.

Op een rijbaan van een rotonde binnen de bebouwde kom kan ook een fietsstrook of een (fiets)suggestiestrook liggen. Houd daar rekening met de aanwezigheid van fietsers en snorfietzers. Om de rotonde kan een fietspad, een fiets-/bromfietspad of een voetpad zijn aangelegd. Als je een rotonde wil verlaten moet je fietsers, snorfietzers, bromfietsers en voetgangers die de rotonde blijven volgen, voor laten gaan.

*Als er haaiantanden
staan moet je
voorrang verlenen
aan alle bestuurders
op de rotonde.*





INKIJKEXEMPLAAR

de rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inkijkexemplaar



HOOFDSTUK

6



Gedrag bij kruispunten, voorrang, voor laten gaan

6.1 Gedrag bij kruispunten

Voorzichtig naderen

Op kruispunten komt veel verkeer samen dat vervolgens verschillende richtingen uitgaat. Dat verkeer moet veilig kunnen doorstromen. Wees alert als je een kruispunt nadert, zodat je op tijd en correct op de situatie kunt reageren.

Beoordeel kruispunt

Stel bij het oprijden van een kruispunt zo vroeg mogelijk vast wat voor soort kruispunt het is:

- een gelijkwaardig kruispunt,
- een kruispunt met een voorrangsweg,
- een gevaarlijk kruispunt binnen de bebouwde kom,
- een gevaarlijk kruispunt buiten de bebouwde kom,
- een kruispunt met een afbuigende voorrangsregeling.



Kruispunten zijn vaak te herkennen aan de plaatsing van verkeersborden, een straatnaambordje of een lantaarnpaal.

Stel ook vast:

- hoe de verkeersdrukte is,
- waar je je moet opstellen,
- hoe het uitzicht is voor andere bestuurders,
- hoe het uitzicht is voor jezelf,
- hoe de weersomstandigheden zijn,
- waar voetgangers zich bevinden.

Kruispunt niet blokkeren

Zo veilig mogelijk handelen, daar gaat het om, en als je moet stoppen om ander verkeer vóór te laten gaan, dien je de doorgang voor het kruisende verkeer zoveel mogelijk vrij te houden. Om uitzicht te krijgen op de kruisende weg, kan het soms nodig zijn dat je even stopt op een fietspad, voetgangersoversteekplaats of voetpad. Probeer dan vooral fietsers en snorfietzers zo min mogelijk te hinderen.

Bestuurders dienen de doorgang op het kruispunt zoveel mogelijk vrij te houden.



Op kruispunt stoppen

Je mag op het kruispunt stoppen:

- als je op een voorrangsweg links wil afslaan,
- als je een voorrangvoertuig voor moet laten gaan.

Kruispunt oprijden

Je mag niet zomaar een kruispunt oprijden. Dat mag alleen:

- als je meteen kunt doorrijden of weer snel het kruispunt vrij kunt maken,

- als je je voertuig tussen de kruisende verkeersstromen kunt opstellen,
- als je ziet dat een bestuurder aan wie je voorrang moet verlenen toch niet kan doorrijden omdat hij op zijn beurt aan een rij andere bestuurders voorrang moet verlenen.

Dat laatste noemen we ook wel **'gelegenheidsvoorrang'**. Je mag er alleen van gebruikmaken als je zeker weet dat je het kruispunt veilig kunt oversteken, zonder anderen te hinderen.

Vooral bij meerdere kruisingsvlakken achter elkaar vragen de vele details je extra aandacht. Let daarom extra goed op:

- als je wegen met gescheiden rijbanen kruist,
- als je wegen met vrijliggende fiets- of voetpaden kruist,
- als je fiets-/bromfietspaden kruist met verkeer in twee richtingen.

Je moet zeker weten dat een fietspad of voetgangersoversteekplaats die achter het kruispunt liggen, vrij zijn voordat je de kruising oprijdt. Anders loop je het risico dat je op het kruispunt moet stoppen en daarmee het kruisende verkeer blokkeert.



Stel hier vast wat je aan de overkant kunt verwachten.

Vroegtijdig stoppen

Als je een kruispunt nadert waar je voorrang moet verlenen aan andere voertuigen, stop dan op een zodanige plaats dat ook die voertuigen gemakkelijk hun weg kunnen vervolgen.

Vorrang verlenen houdt immers in dat je anderen in staat stelt ongehinderd hun weg te vervolgen. Omdat veel bestuurders de snelheid waarmee ze een kruispunt naderen zelf niet aanpassen, wordt er vaak op enige afstand voor de aansluiting met het kruispunt een drempel geplaatst. Het kruispunt zelf verandert er niet door, het blijft een gelijkwaardig kruispunt.

Inrit / uitrit

In paragraaf 5.2 staat beschreven hoe je een in- of uitrit kunt herkennen. Bij het inrijden van een inrit en bij het verlaten van een uitrit moet je alle weggebruikers (dus ook voetgangers) voor laten gaan.



De bestelauto komt uit een uitrit. De auto moet alle andere bestuurders voor laten gaan. Je mag dus eerst.



Bij uitritten en andere onoverzichtelijke plaatsen kunnen spiegels staan die je helpen de situatie te overzien.

Op onoverzichtelijke plaatsen, zoals onoverzichtelijke kruispunten, voetgangers- of fietsoversteekplaatsen en uitritten, kunnen zogenaamde verkeersspiegels worden geplaatst. Houd er rekening mee dat door de bolling van de spiegel er een vertekend beeld ontstaat: bestuurders lijken verder weg dan ze in werkelijkheid zijn.

Naderingssnelheid

Nader het bord dat aangeeft dat je voorrang moet verlenen met gematigde snelheid, zodat je niet op het laatste moment nog hard moet remmen. Bestuurders op de kruisende weg mogen niet denken dat je door zult rijden. Schrikreacties en verwarring kunnen tot ongevallen leiden. De bestuurder op de voorrangsweg mag ervan uitgaan, dat je voorrang zult verlenen en dat hij daarom ongehinderd door kan rijden.



B6



INKIJKEXEMPLAAR

de rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inkijkexemplaar



HOOFDSTUK

7



Snelheid en afstand houden



Algemeen

Je zou een snelheidsmeter in veel situaties beter een 'verstandsmeter' kunnen noemen. Hoe hoger je jouw snelheid opvoert, hoe méér je daalt op de verstandsmeter. Jeugdige motorrijders raken vaak betrokken bij verkeersongevallen. De belangrijkste oorzaken zijn het overschatten van de eigen rijvaardigheid en het rijden met te hoge snelheid. Zorg dat je niet te hoog scoort op de snelheidsmeter, maar wel op de verstandsmeter.

7.1 Maximumsnelheden

Maximumsnelheden zijn er om de veiligheid en de doorstroming zo goed mogelijk te borgen. Zeker op een motorfiets rijd je al snel te hard; je moet je daar voortdurend van bewust zijn.

Aan de andere kant moet je ook niet onnodig te langzaam gaan rijden. Ook dat kan namelijk gevaar en/of hinder voor andere weggebruikers veroorzaken.

*Aangepaste
maximumsnelheid
binnen de
bebouwde kom.*



Maximalsnelheid binnen de bebouwde kom

Binnen de bebouwde kom mag je als automobilist maximaal 50 km/u rijden, tenzij met borden een ander maximum staat aangegeven. Zowel het begin als het einde van de bebouwde kom wordt met een bord aangegeven:



Hoger maximum dan 50 km/u

Ook op een autoweg binnen de bebouwde kom geldt in principe de maximumsnelheid van 50 km/u, maar in de praktijk wordt vaak met borden aangegeven dat je sneller mag rijden.

Autoweg binnen de bebouwde kom met een afwijkende maximumsnelheid van 70 km/u.



Lager maximum dan 50 km/u

Bijzondere weggedeelten binnen de bebouwde kom zijn de 30 km-zone (max. 30 km/u) en het erf (max. 15 km/u).



In een 30 km-zone is de maximumsnelheid 30 km/u.



In een erf is de maximumsnelheid 15 km/u.

Maximalsnelheid buiten de bebouwde kom

Buiten de bebouwde kom is de maximumsnelheid afhankelijk van het soort weg waarop je rijdt:

— op overige wegen 80 km/u :

— op autowegen 100 km/u :



Ook hier geldt dat met (elektronische) borden een lager maximum kan worden aangegeven.



Op deze weg buiten de bebouwde kom geldt (nu) aan lagere maximumsnelheid van 50 km/u.



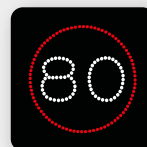
Op deze autoweg buiten de bebouwde kom geldt een lagere maximumsnelheid van 70 km/u.

Op autosnelwegen is de maximumsnelheid afhankelijk van *wáár* je rijdt en *wannéér* je er rijdt.

De standaard maximumsnelheid op autosnelwegen is 130 km/u. Overdag tussen 6.00 uur en 19.00 uur is deze snelheid teruggebracht naar standaard 100 km/u.

Tussen 19 uur 's avonds en 6 uur 's ochtends geldt de standaard maximumsnelheid van 130 km/u, tenzij verkeersborden een lagere snelheid aangeven.

Op sommige ringwegen bij steden geldt echter een permanent lager maximum van 80 km/u.



Afwijkende maximumsnelheden gelden

De maximumsnelheden die we hiervoor beschreven, gelden voor motoren en auto's. Voor andere categorieën voertuigen gelden andere maxima:

- Aanhangwagens achter onder andere motorfietsen en personen-auto's:
 - Toegestane maximummassa aanhangwagen ≤ 3500 kg 90 km/u
 - Toegestane maximummassa aanhangwagen > 3500 kg 80 km/u
- Vrachtauto's, autobussen 80 km/u
- T100-bussen 100 km/u
- Landbouwtrekkers en mobiele machines:
 - zonder kenteken 25 km/u
 - met kenteken 40 km/u
- Bromfietsen en gehandicaptenvoertuigen met motor
 - Binnen de bebouwde kom
 - op het (brom)fietspad 30 km/u
 - op de rijbaan 45 km/u
 - Buiten de bebouwde kom
 - op het (brom)fietspad 40 km/u
 - op de rijbaan 45 km/u
- Gehandicaptenvoertuigen met motor en Segways op trottoir en voetpad 6 km/u
- Brommobielen 45 km/u
- Snorfietsen 25 km/u

Snelheid aanpassen

Je moet 'met aangepaste snelheid' rijden: niet te snel, maar ook niet te langzaam.

De weg- en weersomstandigheden kunnen een reden zijn om je snelheid te (moeten) verlagen, maar ook de verkeerssituatie en de omgeving waarin je rijdt. Denk bijvoorbeeld aan:

- rijden op een glad wegdek,
- rijden in de regen,



INKIJKEXEMPLAAR

de rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inkijkexemplaar



HOOFDSTUK

8





Andere weggebruikers

8.1 Verschillende verkeersdeelnemers

Verantwoordelijkheden en risico's

Wij kunnen niet zien waar de bestuurder die in de verte nadert, met zijn gedachten zit, hoeveel ervaring hij heeft, of hij uitgerust is, gedronken heeft, medicijnen gebruikt, serieus is et cetera. Wij weten niet wat hij gaat doen als hij kan kiezen uit meerdere mogelijkheden.

Wij kunnen niet weten dat hij ons allang heeft zien aankomen en zich al heeft voorbereid op de situatie die gaat ontstaan. Misschien vraagt hij zich precies hetzelfde af over ons. Wij vertrouwen erop dat de ander een rijbewijs heeft en dus - net als wij - voldoet aan de eisen die ten aanzien van kennis, inzicht, verantwoordelijkheidsbesef, lichamelijke en geestelijke gezondheid, nodig zijn om deel te kunnen en mogen nemen aan het verkeer.

Sommige bestuurders rijden roekeloos, volgen je op veel te korte afstand, halen gevaarlijk in en andere rijden overdreven voorzichtig. Van jou wordt verwacht dat je onder alle omstandigheden kalm blijft, geen agressieve reacties vertoont en snelheid en volgafstand altijd op de juiste manier aanpast. Het hebben van een rijbewijs legt verplichtingen op. Hoe scherper we ons dat realiseren, hoe geringer de kans op ongelukken. Kennis is veiligheid.

8.2 Kwetsbare weggebruikers

Voetgangers

Voetgangers zijn geneigd zich niet aan regels te houden. Niet zozeer opzettelijk, dan wel omdat ze het gevoel hebben geen deel uit te maken van het verkeer. Een beetje klopt dat ook wel. Ze lopen het grootste deel van de tijd op een min of meer veilig trottoir.

Kinderen

De voetgangers op wie je het meest moet letten zijn kinderen. Kinderen zijn uiterst spontaan en direct in hun gedrag maar ook onberekenbaar. Het verkeersonderwijs op scholen is bovendien weinig effectief, zodat je ook van iets oudere kinderen niet teveel verkeersinzicht moet verwachten.

Als je door kinderrijke woonbuurten rijdt, in de buurt van scholen, of op veelgebruikte routes naar die scholen, doe het dan rustig aan en let goed op. Bijna overal staan auto's geparkeerd, ook vlakbij oversteekplaatsen voor kinderen. Daar gebeuren dan ook veel ongevallen.

Kinderen kijken niet goed uit en omdat ze niet over geparkeerde auto's heen kunnen kijken, zien ze je ook niet altijd aankomen. De verantwoordelijkheid ligt dus bij jou en als je in een woonstraat met meer dan 30 km/u langs geparkeerde auto's rijdt, kun je op het moment dat je een kind ziet, niets meer doen.

Let extra op kinderen die rennen op het trottoir, of elkaar van weerszijden van de rijbaan iets toeschreeuwen. En let ook op kinderen die een school uit komen rennen, terwijl hun moeders hen, al dan niet met de auto, aan de overkant van de straat staan op te wachten.



In een schoolzone spelen vaak kinderen op de weg. Deze kinderen lopen soms zonder te kijken de weg op. Houd daar rekening mee!



Ook waveboarders zijn heel spontaan en direct in hun gedrag. Maar je kunt nooit precies weten wat ze doen: ze zijn erg onvoorspelbaar.



Kinderen vergeten in hun spel op ander verkeer te letten.



Kinderen behoren tot de kwetsbaarste groep voetgangers.

Ouderen en mindervaliden

Ouderen hebben minder waarnemings- en reactievermogen. Ze zien je later aankomen en reageren trager. Ook twijfelen ze vaak lang(er), voordat ze een beslissing nemen in het verkeer. Let extra goed op en toon begrip voor hun beperkingen. Dat is ook verstandig als je in de buurt van mindervaliden rijdt, al valt het soms niet mee om die te herkennen. Denk bijvoorbeeld aan doven en slechthorenden.



Ouderen zijn vaak erg onzeker in het verkeer. Hierdoor moeten bestuurders extra rekening houden met hun waarnemings- en reactievermogen.



Toon begrip voor hun beperkingen.

Slechthorende bestuurders

In het verkeer kan je te maken hebben met slechthorende weggebruikers. Het lastige is dat je die niet zonder meer kunt herkennen. Daarom zijn er speciale bordjes ontwikkeld.

Met deze (SH-)bordjes achterop een fiets of ander vervoermiddel zijn slechthorende personen wél goed herkenbaar in het verkeer. Je kunt dan rekening houden met hun beperking.

Rijd voorspelbaar en zorg er (extra) voor dat je niet onverwacht in de buurt van de slechthorende persoon opduikt. Zo voorkom je schrikreacties en gevaarlijke situaties.

Markering achterop de fiets laat zien dat je te maken hebt met een bestuurder die slechthorend is.



Fietzers

Fietzers gedragen zich vaak ondoordacht in het verkeer. Meer dan voor andere bestuurders geldt dat een fietser voor een geparkeerde auto zonder op- of omkijken zal uitwijken om die vervolgens voorbij te rijden. Let op zeer subtiele signalen: een zeer kleine verdraaiing van het hoofd of het even ophouden met trappen zijn meestal de enige aanduidingen die je krijgt van een fietser die links wil afslaan.

Door verbeterde fietsverlichting gebruiken steeds meer fietsers 's avonds hun lichten. Toch blijkt dat de ongeveer de helft geen voor- of achterlicht voert. Wees daarop bedacht, pas je rijgedrag aan op plaatsen waar je veel fietsers kunt verwachten om zo ongevallen met deze kwetsbare groep te voorkomen.



INKIJKEXEMPLAAR

de rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inkijkexemplaar



HOOFDSTUK

9



Rijmanoeuvres

9.1 Wegrijden

Wegrijden binnen de bebouwde kom

Als je wilt wegrijden, moet je het overige verkeer voor laten gaan. Je observeert:

- de beschikbare ruimte,
- het uitzicht,
- de weersomstandigheden,
- de verkeersdrukke,
- het achteropkomend verkeer,
- het tegemoetkomend verkeer,
- de snelheid van naderende bestuurders.

Kijken en richting aangeven

Voordat je wegrijdt kijk je eerst naar voren en daarna in de spiegels en links (of rechts) naast je. Als je veilig kunt wegrijden geef je richting aan voordat je motor in beweging komt. Zorg ervoor dat het moment van wegrijden andere bestuurders niet dwingt tot remmen of uitwijken.



Je kijkt in de spiegel en naast je. Als je veilig kunt wegrijden geef je richting aan.



Houd rekening met achteropkomend verkeer, laat dat wél voorgaan.

Optrekken

Houd tijdens het optrekken, de voor jou rijdende bestuurder en de verkeerssituatie scherp in de gaten. Misschien moet je nog een keer plotseling stoppen.

Wegrijden buiten de bebouwde kom

Wil je buiten de bebouwde kom wegrijden vanaf een parkeer- of vluchthaven, besef dan dat je meteen tussen snel rijdende bestuurders terechtkomt. Zorg ervoor dat het moment van wegrijden naderende bestuurders niet dwingt tot remmen of uitwijken. Als je wil wegrijden vanaf een vluchstrook, waak er dan voor andere bestuurders niet te hinderen. Je moet jouw snelheid opvoeren op de vluchstrook, tot je met een veilige snelheid de doorgaande rijbaan op kunt rijden.



Bij het wegrijden vanaf de vluchstrook observeer je eerst het achteropkomend verkeer goed.



Maak op de vluchstrook snelheid, maar hinder het andere verkeer niet, voeg hier achter de caravan in.

9.2 Voorsorteren

Voorsorteren linksaf

Voorsorteren om links af te slaan, doe je als volgt:

- tegen de as van de weg (op wegen waar je tegemoetkomende bestuurders kunt verwachten),
- geheel links van de weg (op volledige éénrichtingswegen), op éénrichtingswegen waar je tegemoetkomende (brom)fietzers kunt verwachten, sorteert je tegen de as van de weg voor,
- geheel links van de rijbaan, als de weg gescheiden rijbanen heeft.



Op een eenrichtingsweg sorteert je helemaal links voor, maar hier doe je het fout ...



... op een beperkte eenrichtingsweg sorteert je namelijk tegen de as van de weg voor.

Voorsorteren rechtsaf

Voorsorteren om rechts af te slaan doe je als volgt:

- een halve meter van de trottoirband of de witte zijlijn van de rijbaan,
- als er rechts van de rijbaan een fietsstrook of busstrook met een doorgetrokken streep ligt, sorteert je tegen die streep voor,
- als de fietsstrook met een onderbroken streep is gemarkeerd, mag je daarop wel voorsorteren als je daarbij maar geen fietsers of snorfietsers hindert of in gevaar brengt.

Voorsorteerstroken

Op brede wegen zijn bij grote kruispunten dikwijls voorsorteerstroken aangebracht. Door pijlen in die stroken wordt aangegeven in welke strook je moet gaan rijden om rechtdoor te gaan of om links of rechts af te slaan. Als je eenmaal voor een bepaalde voorsorteerstrook hebt gekozen, ben je verplicht om op het kruispunt de richting te volgen die de pijl in die strook aangeeft. Je mag dus vlak voor of op het kruispunt niet meer van rijstrook wisselen.

9.3 Rechts afslaan

Handelingen voordat je rechts afslaat:

- Kijken

Ruim voor het punt waar je wilt afslaan, kijk je eerst of je met de voorgenomen richtingverandering anderen niet in gevaar brengt.

Je kijkt eerst in de linkerspiegel, dan in de rechterspiegel, en dan over je rechterschouder. Natuurlijk blijf je ook letten op de weg vóór je.

— Richting aangeven

Pas als je weet dat je veilig van richting kunt veranderen, geef je richting aan naar rechts.

— Voorsorteren

Vervolgens sorteer je in een vloeiende lijn voor naar rechts (maar zorg ervoor dat je daarbij geen fietsers of snorfietzers hindert).

Blijf achter de fietsers rijden als je wilt afslaan. Als je ze nog vlak voor het afslaan inhaalt, zul je ze onnodig hinderen en dat is verboden.



— Vóór laten gaan

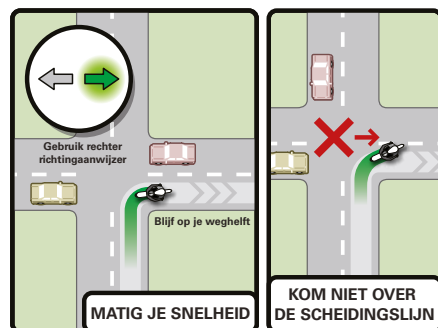
Krijg je bij het afslaan naar rechts te maken met rechtdoorgaand verkeer op dezelfde weg, dan laat je dat voorgaan. Let daarbij vooral ook op fietsers, snorfietzers en bromfietzers op een fietsstrook of vrijliggend fiets-/bromfietspad, en op voetgangers.

— De bocht naar rechts kort nemen

De bocht naar rechts, neem je zo kort, dat je uitkomt op de rechter weghelft van de weg die je ingaat. Dus de bocht niet zo snel nemen dat je op de linker weghelft van de ingeslagen weg uitkomt.

— Richtingaanwijzer uit

Zet na het afslaan de richtingaanwijzer weer uit.





INKIJKEXEMPLAAR

de rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inkijkexemplaar



HOOFDSTUK

10



Stilstaan, parkeren, file rijden, pech en gedrag bij ongevallen



10.1 Stilstaan of parkeren

Als je aan het verkeer deelneemt, zul je ook regelmatig moeten stoppen. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn bij een verkeerslicht, om voorrang te verlenen of omdat er een file staat. Verkeersomstandigheden of de aanwezigheid van andere weggebruikers kunnen het noodzakelijk maken dat je moet stoppen. Eigenlijk kun je zeggen dat je in al deze gevallen jouw motor niet vrijwillig tot stilstand brengt.

Wat is stilstaan?

Wanneer je wel vrijwillig je motor tot stilstand brengt, noemen we dat stilstaan. Bij het stilstaan kan onderscheid worden gemaakt tussen het voor korte tijd stilstaan en het blijven stilstaan voor langere duur. In de praktijk wordt onder het stilstaan voor korte tijd verstaan: stilstaan voor

- het onmiddellijk op- of afstappen van een passagier of,
- het onmiddellijk ophalen of afgeven van goederen.

Voorwaarde voor dit stilstaan is dat de motorrijder bij zijn motor aanwezig is en dat hij niet langer stilstaat dan strikt nodig is.

Je mag even stilstaan op de trambaan om een passagier te laten op- of afstappen, mits je achterop komende trambestuurders niet hindert.



Wat is parkeren?

Alle andere vormen van vrijwilligilstaan noemen we parkeren. Parkeren is dus: je motor op een parkeerplaats neerzetten en daar achterlaten. Maar onder parkeren wordt ook verstaan het evenilstaan voor een winkel om een boodschap te doen.



Motoren mogen niet worden geparkeerd op het trottoir of op het voetpad.

Waarilstaan of parkeren?

Je kunt het besteilstaan of parkeren op de daarvoor bestemde plaatsen, zoals parkeerstroken en parkeerplaatsen. Verder moet je in beginsel aan de rechterkant van de rijbaanilstaan of parkeren. Links mag ook, maar doe dit alleen als het rechts niet of niet goed mogelijk is door te weinig ruimte.



Het verkeersbord geeft een parkeerverbod voor de rechterzijde van de rijbaan aan. Dit geldt ook voor een motorfiets. Stoppen om de weg te vragen valt onder parkeren en is dus ook niet toegestaan.

Op eenrichtingswegen staat men vaak links geparkeerd. Dat kan daar ook gemakkelijk en veilig omdat je daar, soms met uitzondering van fietsers en bromfietzers, geen tegemoetkomende bestuurders hebt.

Verboden door borden

Op een groot aantal plaatsen geldt een verbod om te parkeren of een verbod om stil te staan. Bij een parkeerverbod mag je alleen evenilstaan als je bezig bent om een passagier op of af te laten stappen of om goederen op te halen of af te geven. Je mag er dus niet blijven staan.



E1

Bij een verbod om stil te staan mag je jouw motor niet vrijwillig tot stilstand brengen, ook niet voor korte tijd. Vaak wordt een parkeerverbod of een verbod om stil te staan aangegeven door een bord (bord E1 of E2).



E2

Aan de kant van de weg waar zo'n bord is geplaatst, mag je niet parkeren of stilstaan. Ook niet in de berm. Tref je bij het bord een onderbord met een pijl, dan geldt het verbod alleen in de richting die de pijl aangeeft.



In winkelstraten of op smalle wegen geldt soms een wisselend verbod om stil te staan of te parkeren. Onder of op het verbodsbord zie je dan de cijfers 1-15 of 16-31.

Dit betekent dat je óf de eerste óf de tweede helft van de maand niet mag parkeren of stilstaan aan de kant van de weg waar het bord is geplaatst. Naast de plaatsen aangegeven door de borden E1 en E2, zijn er nog meer plaatsen waar je niet mag stilstaan of parkeren.



Van de 16e tot en met de 31ste van elke maand, mag je aan de rechterkant niet stil gaan staan.



Het onderbord geeft aan wanneer het parkeerverbod voor de linkerzijde van de weg geldt: van 9 uur 's avonds tot 7 uur 's ochtends.

Parkeerhavens uitgezonderd

Als ergens een verbod om stil te staan of een parkeerverbod geldt en er liggen parkeerhavens naast die kant van de rijbaan, dan gelden die borden uiteraard niet voor die parkeerhavens, maar alleen voor de gedeelten tussen de parkeerhavens.

10.2 Stilstaanverboden

Geen gevaar of hinder veroorzaken

Het is verboden stil te gaan staan op plaatsen die gevaar of onnodig hinder voor het verkeer opleveren, zoals net na een onoverzichtelijke helling of bocht.

Niet op weggedeelten voor andere weggebruikers

Je mag nietilstaan op weggedeelten die voor andere weggebruikers zijn bestemd. Dus niet op een voetpad, trottoir, fietspad, fiets-/bromfietspad of ruiterspad.

Kruispunt, overweg

Je mag ook nietilstaan op een kruispunt of een overweg.



Hier kun je jouw motorfiets beter niet neerzetten, want andere bestuurders zouden hier hinder van kunnen ondervinden ...



... zo is het beter. Nu kies je een veilige plek voor het plaatsen van je motorfiets.

Oversteekplaats

Je mag ook niet óp een oversteekplaats of binnen 5 meter er vóór of voorbij daarvan stil gaan staan. Vooral kinderen kunnen dan last hebben van het mindere uitzicht.



INKIJKEXEMPLAAR

de rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inkijkexemplaar



HOOFDSTUK

11



Communicatie, rijden met licht en in moeilijke weersomstandigheden

11.1 Communicatie

Om met meerdere weggebruikers tegelijk van de weg gebruik te kunnen maken, moet je voortdurend aan elkaar laten zien wat je wil gaan doen: linksaf, rechtsaf, van rijstrook wisselen, inhalen, et cetera.



Rijd je met een passagier, stel je koplamp dan iets naar beneden af, want anders zal je koplamp het licht te ver naar boven uitstralen en andere weggebruikers verblinden.

Daarom moet je in het verkeer duidelijk communiceren. Dat kan met:

- richtingaanwijzer,
- remlicht,
- claxon,
- koplamp,
- hand- en armgebaren.

Richtingaanwijzer

De richtingaanwijzer is het belangrijkste communicatiemiddel. Het is verplicht elke belangrijke zijdelingse verplaatsing met de richtingaanwijzer kenbaar te maken aan de andere bestuurders. Het gaat om:

- wegrijden,
- inhalen,
- in- en uitvoegen,
- wisselen van rijstrook,
- voorsorteren en afslaan.

De richtingaanwijzer moet je onmiddellijk neutraal zetten, zodra de zijdelingse verplaatsing of manoeuvre voltooid is.

Met richting aangeven begin je globaal op de volgende afstanden tot het punt waarop je van richting wil veranderen:

- op autosnelwegen op circa 300 meter voor de uitrijstrook,
- op autowegen op circa 150 meter voor de uitrijstrook of afslag,
- op wegen buiten de bebouwde kom en op wegen binnen de bebouwde kom (70 km/u) op circa 200 meter voor de richtingverandering. Als er een uitrijstrook of voorsorteervak aanwezig is, is circa 150 meter voldoende,
- op wegen binnen de bebouwde kom (50 km/u) op circa 100 meter voor de richtingverandering. Als er een uitrijstrook of voorsorteervak is, is circa 50 meter voldoende,
- in woonstraten is circa 50 meter voldoende.

Bovengenoemde afstanden gelden natuurlijk alleen als er geen verwarring kan ontstaan doordat je bijvoorbeeld met een in werking zijnde richtingaanwijzer een zijweg passeert.

Alarmlicht

Als je de alarmlichten van een ander voertuig ziet branden houdt dan rekening met:

- een voertuig met pech,
- een voertuig dat gevaarlijk geparkeerd staat,
- filevorming.

Geel zwaailicht

Als even verderop een voertuig gele zwaailichten voert, wees er dan op bedacht dat je:

- een langzaam rijdend zwaar transport van achter nadert,
- op een buitengewoon breed voertuig stuit,
- gevaar loopt als gevolg van bergingswerkzaamheden of een verkeersongeval.



*Je stuit op
langzaam
rijdend, zwaar en
buitengewoon
breed transport.*

Geluid of lichtsignaal

Door met claxon of licht te waarschuwen, kun je een direct gevaar afwenden. Dat mag je zowel binnen als buiten de bebouwde kom doen. Je mag geen onnodige signalen geven, zoals claxonneren om iemand te groeten.

11.2 Rijden met licht

Verlichting is er om gezien te worden

Verlichting is in de eerste plaats bedoeld om door anderen gezien te worden en pas in de tweede plaats om daardoor zelf meer te zien. Wacht met het licht ontsteken dus niet totdat je zelf niet meer genoeg kunt zien. De kans is groot dat je dan door anderen al lang niet meer gezien wordt.



*Ook overdag met dimlicht rijden is
veiliger voor de motorrijder ...*



*... zeker als je overdag op een
schaduwrijke weg rijdt.*

Dimlicht

Bij nacht, maar ook overdag bij slecht zicht (laagstaande zon, regen of mist overdag, rijden in een tunnel) en je niet goed zichtbaar bent met jouw motor, moet je dimlicht ontsteken. Met alleen stadslicht rijden mag niet.

Rijden met stadslicht mag uitsluitend in combinatie met dimlicht, groot licht of mistlicht. Het is aan te bevelen om als motorrijder altijd met dimlicht te rijden, daar je dan in een vroeg stadium door andere bestuurders wordt opgemerkt.

Dagrijlicht

Overdag mogen motorvoertuigen (dus ook motoren) dagrijlichten gebruiken. Dagrijlichten zijn bedoeld om het voertuig overdag beter zichtbaar te maken. Het dagrijlicht mag gebruikt worden wanneer het voeren van dimlicht niet verplicht is. Als met dagrijlicht wordt gereden, mogen aan de voorkant van het voertuig geen andere lichten branden.

Groot licht

Groot licht gebruik je alleen als je met dimlicht de wegsituatie niet goed kunt overzien. Maar je mag het groot licht alleen voeren als je daarmee niemand verblindt. Het gebruik van groot licht is verboden:

- overdag,
- als je een andere weggebruiker (dus ook een voetganger) tegenkomt,
- als je op korte afstand een ander voertuig (ook fiets of bromfiets) volgt.



Dim tijdig, dus vóórdát de tegenligger in je stralenbundel komt.



Rijd in het donker niet te veel rechts en dim tijdig.



INKIJKEXEMPLAAR

de rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inkijkexemplaar



HOOFDSTUK

12



Milieuaspecten

12.1 Milieubewust rijden

Het verkeer is één van de belangrijkste oorzaken van de milieuvervuiling. Om deze vorm van milieuvervuiling tegen te gaan, dring je de uitstoot van schadelijke gassen terug. Dat kan vooral door zuiniger te rijden. Het onderstaande geeft aan hoe je dat kunt bereiken:

- rij na het starten direct, maar rustig weg,
- laat de motor niet onnodig stationair draaien,
- speel niet met de gashendel tijdens het stilstaan,
- zet je motor af als je verwacht langer te moeten wachten dan 1 minuut,
- trek niet door tot in de hogere toerentallen maar schakel tijdig naar een hogere versnelling,
- rij met vooruitziende blik om veelvuldig schakelen en remmen te voorkomen,
- nader een verkeerssituatie waar je voor moet stoppen niet te snel,
- rij niet te snel en vermijd onnodig inhalen,
- zorg voor voldoende volgafstand dan hoef je minder te remmen en op te trekken,
- neem voor bochten tijdig gas terug en versnel gelijkmatig halverwege de bocht,



Zet jouw motor af als je verwacht langer te moeten wachten dan 1 minuut.



Rijd met vooruitziende blik om veelvuldig schakelen en afremmen te voorkomen.

- houd de motor in optimale conditie,
- denk aan de juiste bandenspanning.



Laat je niet opjagen want vroeg of laat gaat het met zo'n rijstijl fout, zorg voor voldoende volgfstand, dan hoef je minder af te remmen en op te trekken.



Als je per vergissing de verkeerde brandstof hebt getankt, kun je niet verder rijden. Schakel professionele hulp in.

Verkeerde brandstof

Het kan iedereen gebeuren: diesel tanken in een benzinemotor of andersom. In beide gevallen is dit slecht voor de motor en kan dit leiden tot grote schade.

Als je tijdens het tanken al merkt dat je verkeerde brandstof hebt getankt, start dan niet de motor of zet hem op contact. Hiermee voorkom je dat brandstofpomp wordt ingeschakeld en de brandstofleidingen vollopen. Als je toch al hebt gestart, zet dan zo snel mogelijk de motor uit en roep pechhulp in. Zij zullen de brandstof aftappen en de leidingen op een verantwoorde en milieuvriendelijke manier reinigen.

Onderhoud

Regelmatig onderhoud leidt tot een optimale conditie van je motor. Hierdoor beperk je de uitstoot van schadelijke stoffen. Je laat onmiddellijk een technische controle uitvoeren zodra je merkt dat:

- het brandstofverbruik toeneemt,
- de motor onregelmatig loopt,
- er donkere walm uit de uitlaat komt.



Regelmatig onderhoud is belangrijk.

Geluidshinder

Je kunt onnodige geluidshinder tijdens het rijden voorkomen door:

- niet met een kapotte geluiddemper te rijden,
- niet te fel te accelereren,
- de luchttoevoer en de uitlaat niet te veranderen,
- het rijden met hoge toerentallen te vermijden.



Als je zomaar zonder reden veel gas geeft dan kan het wel eens gezien worden als onnodig geluidslawaai, en kan je een forse boete opleveren.



Vervang een kapotte geluiddemper door een nieuwe.

12.2 Uitlaatgassen, katalysator en CO₂

Bij de verbranding van fossiele brandstoffen, zoals benzine, komen stoffen vrij die schadelijk zijn voor de mens en het milieu. Daarom zijn motoren uitgerust met een zogenaamde katalysator die in het uitlaatsysteem is gemonteerd. Door een chemische reactie in de katalysator worden de schadelijke stoffen omgezet in onschadelijke stoffen.

Let op: de katalysator werkt pas goed als de motor op temperatuur is, na 10 tot 15 minuten rijden. Als je alleen maar korte ritjes rijdt, zal de katalysator dus niet goed zijn werk kunnen doen.

CO₂

CO₂ (kooldioxide) is één van de 'onschadelijke stoffen' die uit de uitlaat komt nadat de katalysator zijn werk heeft gedaan. De term onschadelijk moet je vooral op korte termijn zien: er zijn geen directe negatieve gevolgen voor de mens. Bij een te hoge concentratie aan CO₂ wordt het broeikaseffect versterkt waardoor er extremere weersituaties ontstaan.

12.3 Milieuzones

Een milieuzone maakt het mogelijk om de meest vervuilende dieselveertuigen te weren uit bepaalde delen van de stad. Hierdoor wordt de luchtkwaliteit verbeterd en daarmee de leefbaarheid.

Sinds januari 2020 gelden de milieuzones voor personenauto's, bestelauto's, vrachtauto's en bussen met een dieselmotor. Motorfietsen en bromfietsen mogen een milieuzone altijd inrijden. Aan het onderbord bij verkeersbord C22a is te zien of een voertuig de milieuzone mag inrijden: *deze milieuzone is toegankelijk voor personen- en bedrijfsauto's emissieklasse 3 tot en met 6.*



De milieuzone die je inrijdt geldt niet voor jou als motorfietser. Het onderbord geeft aan dat de milieuzone ook toegankelijk is voor vrachtauto's en bussen met emissieklasse 4 tot en met 6. De 30 km-zone geldt uiteraard voor alle bestuurders.





INKIJKEXEMPLAAR

de rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inkijkexemplaar



HOOFDSTUK

13





Technische aspecten

13.1 Uitrusting van de motorrijder

De uitrusting is nodig om je te beschermen tegen weer en wind, valpartijen en insecten. Zo'n uitrusting hoort bij het motorrijden. Voetballen, tennissen en skiën doe je tenslotte ook niet in je zondagse pak.

Een goede uitrusting bestaat uit:

- motorhelm met vizier of anders met motorbril,
- motorpak, handschoenen en laarzen.



Hier heb je een goede zit- en stuurhouding. Het is namelijk belangrijk dat je het hoofd en rug zoveel mogelijk gestrekt houdt en de armen licht gebogen zijn.



De zit- en stuurhouding is nu niet goed. Je leunt te veel naar voren, waardoor de polsen onnodig worden belast. Ook de voeten moeten verder naar voren zijn gericht.

Alleen de helm is wettelijk verplicht, de andere uitrusting niet. Maar het is zeer onverstandig om die niet te gebruiken.

In het begin van dit boek heb je kunnen lezen dat je in elk geval wel verplicht bent om tijdens de praktijkexamens beschermende kleding en uitrusting te dragen.

Spijkerbroek en donkere kleding voldoen niet als beschermende uitrusting. Je kunt het beste kleren aandoen die helemaal van leer, kunststof of canvas zijn.



De motorhelm

Jij en je passagier zijn dus wettelijk verplicht om gebruik te maken van een goed passende en goedgekeurde motorhelm, die op een deugdelijke wijze wordt bevestigd.

Motorhelmen kunnen we in drie groepen verdelen:

- jet-helm,
- integraal-helm,
- police-helm.

Welke helm de beste is, daar verschillen de meningen over. Het is een persoonlijke keus, afhankelijk van wat je zelf het prettigst en het veiligst vindt. Helmen worden van polycarbonaat of fiberglas gemaakt. Fiberglas-helmen zijn veel veiliger dan die van polycarbonaat.

Bezuinig niet op veiligheid. Controleer bij helmen die erg goedkoop zijn of die een heel apart design hebben, of ze wel zijn goedgekeurd. Dit advies geldt ook voor de helm van een passagier achterop de motor of in de zijspan.

De jet-helm

Voordelen:

- het zicht is goed,
- is licht in gewicht,
- zit tijdens warm weer aangenaam,
- je hoort nog redelijk,
- je hebt geen last van het aanslaan van het vizier,
- is gemakkelijk op te zetten voor brildragers.

Nadelen:

- de kin wordt niet beschermd,
- zit tijdens regen niet prettig,
- lift bij hogere snelheid makkelijk naar achteren,
- met motorbril, terwijl de helm lift, ontstaat tussen helmrand en bril een ruimte waardoor het voorhoofd op die plaats sterk afkoelt.



De jet-helm met aparte motorbril.

Integraal-helm

Voordelen:

- bescherming is goed (beter dan bij de police- of de jet-helm),
- zit prettig tijdens regen.

Nadelen:

- je hoort minder,
- de integraal-helm weegt meer,
- het gezichtsveld is kleiner,
- zit tijdens warm weer benauwd (er zijn ook helmen met een ventilatie-voorziening),
- het vizier kan beslaan (er zijn anti-condens vizieren en vizieren met dubbelglas),
- lastig op te zetten voor brildragers (hiervoor bestaan systeem-helmen).

Omdat de beste bescherming ook de veiligste is, verdient de integraal-helm naar onze mening veruit de voorkeur boven de jet- of de police-helm. Er verschijnen steeds meer typen integraal-helmen in de handel die een andere sluiting hebben dan een riem-gesp combinatie. Bij een ongeval kunnen deze sluitingen voor hulpverleners problemen opleveren. Vooral bij nek- of hoofdletsel is het van belang dat de helm gemakkelijk kan worden verwijderd, zonder dat het hoofd moet worden opgetild.

De integraal-helm.

**Police-helm****Voordelen:**

- draagt licht,
- minder massa bij een klap met het hoofd op de straat.



INKIJKEXEMPLAAR

de rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inkijkexemplaar



HOOFDSTUK

14





Verkeersborden en verkeersregels

A Snelheid



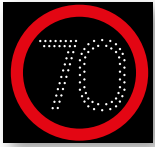
A1
Maximumsnelheid.



A2
Einde maximumsnelheid.



A3
Maximumsnelheid
op een elektronisch
signaleringsbord.



Maximumsnelheid
70 km/u op
elektronisch
signaleringsbord.



A4
Adviessnelheid.



A5
Einde adviessnelheid.

B Vorrang



B1
Vorrangsweg.



B2
Einde vorrangsweg.



B3
Vorrangskruispunt.



B4
Vorrangskruispunt
zijweg links.



B5
Vorrangskruispunt
zijweg rechts.



B6
Verleen voorrang aan
de bestuurders op de
kruisende weg.



B7
Stop: Verleen voorrang
aan bestuurders op de
kruisende weg.

C Gesloten- verklaring



C1
*Gesloten in beide
richtingen voor
voertuigen, ruiters en
geleiders van rij- of
trekdieren of vee.*



C2
*Eenrichtingsweg, in deze
richting gesloten voor
voertuigen, ruiters
en geleiders van rij- of
trekdieren of vee.*



C3
Eenrichtingsweg.



C4
Eenrichtingsweg.



C5
Inrijden toegestaan.



C6
*Gesloten voor
motorvoertuigen op
meer dan twee wielen.*



C7
*Gesloten voor
vrachtauto's.*



C7a
*Gesloten voor
autobussen.*



C7b
*Gesloten voor autobussen
en vrachtauto's.*



C8
*Gesloten voor
landbouw- en
bosbouwtrekkers,
motorrijtuigen met
beperkte snelheid en
mobiele machines.*



C9
*Gesloten voor ruiters,
vee, wagens, landbouw-
en bosbouwtrekkers,
motorrijtuigen met
beperkte snelheid, mobiele
machines, brommobielen,
fietsen, snorfietsen,
bromfietsen en
gehandicaptenvoertuigen.*



C10
*Gesloten voor
motorvoertuigen met
aanhangwagens.*



C11
*Gesloten voor
motorfietsen.*



C12
*Gesloten voor alle
motorvoertuigen.*



C13
*Gesloten voor
bromfietsen,
snorfietsen en
gehandicaptenvoertuigen,
met in werking zijnde
motor.*



C14

Gesloten voor fietsen
en voor gehandicapten-
voertuigen zonder motor.



C15

Gesloten voor fietsen,
snorfietsen, bromfietsen
en gehandicapten-
voertuigen.



C16

Gesloten voor
voetgangers.



C17

Gesloten voor voertuigen
en samenstellen van
voertuigen die, met
inbegrip van de lading,
langer zijn dan op het
bord is aangegeven.



C18

Gesloten voor voertuigen
die, met inbegrip van de
lading, breder zijn dan op
het bord is aangegeven.



C19

Gesloten voor voertuigen
die, met inbegrip van de
lading, hoger zijn dan op
het bord is aangegeven.



C20

Gesloten voor voertuigen
waarvan de aslast hoger
is dan op het bord is
aangegeven.



C21

Gesloten voor voertuigen
en samenstellen van
voertuigen, waarvan de
totaal massa of de som van
de aslasten hoger is dan op
het bord is aangegeven.



C22

Gesloten voor voertuigen
met bepaalde
gevaarlijke stoffen.



C22a

Gesloten voor personen-
en bedrijfsauto's,
vrachtauto's of bussen
met een dieselmotor
vanwege milieuzone.



C22b

Einde geslotenverklaring
milieuzone.



toegestaan
nul-emissie

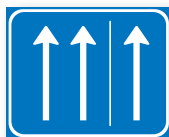
C22c

Gesloten voor bedrijfs-
en vrachtauto's vanwege
nul-emissiezone.



C22d

Einde geslotenverklaring
nul-emissiezone.



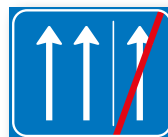
C23-01

Spitsstrook open.



C23-02

Spitsstrook vrijmaken.



C23-03

Einde spitsstrook.



INKIJKEXEMPLAAR

de rest van dit hoofdstuk is
niet beschikbaar in het inkijkexemplaar