

Scorevoorschrift praktijkrit optische en geluidssignalen

versie 3

17 december 2015

Inleiding

De praktijkrit optische en geluidsignalen heeft als doel te toetsen of de kandidaat bekwaam is in het besturen van een voorrangsvoertuig in verschillende verkeerssituaties. De kandidaat zal dan ook tijdens de rit gevraagd worden, om ten minste twee maal een gedeelte van de rit als bestuurder van een voorrangsvoertuig deel te nemen aan het verkeer. Het overige deel van het examen gedraagt hij zich als een normale verkeersdeelnemer. De kandidaat zal primair worden beoordeeld op de gedeeltes van de rit waarbij als voorrangsvoertuig wordt gereden. Van de kandidaat mag echter worden verwacht dat hij zich ook tijdens het rijden zonder optische en geluidsignalen als een veilige en voorbeeld weggebruiker gedraagt. Dit betekent dat de examinerator ook deze gedeeltes van het examen zal meenemen in de totaalbeoordeling.

Een belangrijk uitgangspunt voor de praktijkrit optische en geluidssignalen voor rijinstructeurs is, dat zoveel mogelijk de structuur van een reguliere praktijkrit wordt gevolgd. In een praktijkrit moet daarom door verschillende gebieden met karakteristieke verkeerssituaties gereden worden.

Een verkeerssituatie is te vergelijken met een assessmentsituatie, waarin bekwaamheden in hun onderlinge samenhang worden beoordeeld. In principe bestrijkt elke verkeerssituatie ten minste de volgende aspecten:

- de uit te voeren taak, de verkeersopgaven
- de statische kenmerken van de situatie
- de dynamische kenmerken van de situatie (het overige verkeer en de zichtomstandigheden)
- de aard van de situatie (normaal of bijzonder als gevolg van een fout van anderen of van de bestuurder zelf)

De kandidaat moet tijdens de praktijkrit aantonen dat hij met al deze aspecten tegelijkertijd op de juiste manier omgaat.

Deze praktijkrit moet een representatieve steekproef zijn van verkeerssituaties die voor de verkeerstaak van de bestuurder van een voorrangsvoertuig kenmerkend en onvermijdbaar zijn. Afhankelijk van de situaties die zich voordoen en de respons van de kandidaat moeten steeds relevante assessmentsituaties worden gezocht.

Bij de beoordeling gaat het om de oplossing van een situatie en het juist richten van de aandacht. Een kandidaat schenkt voldoende aandacht aan een situatie als hij deze nadert met de juiste snelheid en positie, en als hij de controlehandelingen, behalve het sturen, gescheiden uitvoert.

Rijden als bestuurder van een voorrangsvoertuig

De examenonderdelen

Hoofdrijtaken

Bij het formuleren van de te beoordelen taken is uitgegaan van de rijtaken zoals die ook in de Rijprocedure B en het Richtinggevend kader rijden met optische en geluidssignalen worden benoemd. Beide documenten beschrijven in hoofdlijnen het meest gewenste gedrag van bestuurders van (voorrangs)voertuigen. Binnen dit examen gaat het dan om:

1. Voorbereidings- en controlehandelingen
2. Bediening en beheersing voertuig
3. Rijden op rechte en bochtige wegen
4. Gedrag op en nabij kruispunten
5. Invoegen en uitvoegen
6. Inhalen en zijdelings verplaatsen
7. Gedrag op en nabij bijzondere weggedeelten

Naast deze hoofdrijtaken zal van de kandidaat gevraagd worden om 2 bijzondere manoeuvres uit te voeren:

1. Het maken van een gesimuleerde noodstop
2. Keren op de weg

Deze bijzondere manoeuvres worden uitgevoerd zonder dat er optische en geluidssignalen worden gevoerd.

Beoordelingsaspecten

De hierboven benoemde rijtaken en manoeuvres worden beoordeeld op 5 beoordelingsaspecten:

1. Veiligheid
2. Vlot
3. Voorspelbaar verkeersgedrag
4. Voorbeeld
5. Vloeiend

Deze beoordelingsaspecten worden in de hierna volgende Toelichting uitgewerkt in indicatoren met bijbehorende foutcodes.

Toelichting beoordelingsaspecten

1 Veiligheid

Het beoordelingscriterium “Veiligheid” heeft te maken met de eigen objectieve snelheid, maar ook met de snelheid en afstand ten opzichte van anderen. De bestuurder moet zodanig rijden dat hij voldoende veiligheidsmarges heeft ingebouwd. Dit betekent dat de bestuurder de rit zodanig voorbereidt, dat hij met een veilige snelheid op tijd de bestemming kan bereiken en dat de bestuurder continu met een aangepaste snelheid rijdt: aangepast aan omstandigheden/ taaksituaties, maar ook aangepast aan eigen kunnen. Hij houdt voldoende afstand tot de voorganger. Hij schat risico's juist in, herkent gevaren op tijd en kiest ervoor om daarnaar te handelen.

Bij dit aspect horen de volgende indicatoren:

- 1.1 Actief waarnemen/aandacht
- 1.2 Veilige snelheid
- 1.3 Veilige ruimte
- 1.4 Voorrang verlenen/voor laten gaan.

1.1 Actief waarnemen/aandacht

Veilige bestuurders zijn in staat om in een vroegtijdig stadium relevante aanwijzingen in de omgeving te detecteren en te herkennen. De mate waarin een bestuurder vooruitlopend op 'real time'-gebeurtenissen kan opereren is een belangrijk kenmerk van ervaring en competentie. Ervaring optimaliseert de verzameling van informatie zodat cruciale situatiespecifieke informatie wordt herkend en verwerkt. Als de kijkstrategie (en kruissnelheid) goed is afgestemd op de context, worden relevante aanwijzingen tijdig waargenomen en begrepen. Er is dan in het geval van een plotseling opdoemend obstakel of andere plotselinge verandering genoeg tijd en ruimte om de noodzakelijke handelingen soepel uit te voeren. Een veilige bestuurder kan gedurende een rit de concentratie opbrengen om zijn aandacht te richten op de verkeersopgaven en laat zich daarbij niet afleiden. Het uitvoeren van neventaken moet nooit ten koste gaan van het actief waarnemen. De verkeersomgeving moet actief, systematisch en gericht (zoeken naar relevante aanwijzingen) worden gescand, waardoor de bestuurder continuïteit in zijn informatieverzameling creëert en gerichte aandacht heeft voor relevante signalen en veranderingen in de omgeving.

De bestuurder moet dit bereiken door:

- 1.1a De aandacht afwisselend veraf en dichtbij te focussen.
Van belang is van dichtbij naar ver vooruit (afhankelijk van gereden snelheid en verkeersomgeving) over te schakelen en vice versa.
- 1.1b Regelmatig en afwisselend gebruik te maken van binnen- en buitenspiegels.
Door een juist gebruik van binnen- en buitenspiegels (of andere gezichtsveldverbeterende installaties) heeft de bestuurder constant een juist beeld van de verkeersomgeving om zich heen.
- 1.1c De verkeersomgeving breed horizontaal te scannen en daarbij zoekpatronen te gebruiken.
De aandacht wordt afwisselend en gestructureerd gericht van de ene potentiële gevaarszone op de andere.
- 1.1d Efficiënt gebruik te maken van perifere waarneming.
Scannen volgens een patroon waarbij telkens eerst de meest nabije en urgente aanwijzingen worden gevolgd en verwachtingen worden getoetst, en tegelijkertijd de wijdere omgeving wordt gescand en gezocht wordt naar verder weg gelegen aanwijzingen. Tijdens dit scannen van de wijdere omgeving houdt de perifere waarneming de aandacht gericht op de meest nabije en urgente aanwijzingen.
- 1.1e Een flexibele zoek- en kijkstrategie te hanteren.

Een adequate zoek- en kijkstrategie past zich aan de situatie en complexiteit van de verkeersomgeving aan. Afhankelijk van de verkeersomgeving en wegtype verhogen ervaren bestuurders hun horizontale zoekpatronen. In een complexe verkeersomgeving (stedelijke omgeving rijden met veel verschillende soorten verkeersdeelnemers en veel zijwegen en verkeerssignalen e.d.) scannen ervaren bestuurders snel en frequent. Zij fixeren hun blik op meer objecten en werpen meer vluchtige blikken op objecten. Naast oog- en hoofdbewegingen (die zeker bij een goede bestuurder niet altijd duidelijk zichtbaar worden uitgevoerd) kan het succesvol waarnemen of de mate van situatiebewustheid ook worden afgeleid uit 'voorlopige', voorbereidende handelingen die vooruitlopen op te verwachten gebeurtenissen. Bijvoorbeeld: even de voet naar het rempedaal brengen of focussen van de aandacht op de dreiging/verandering.

Aanwijzingen voor onvoldoende situatiebewustzijn zijn:

- informatie wordt over het hoofd gezien.
- informatie wordt verkeerd waargenomen.
- geheugenfouten (vergeten dat er iemand achter je rijdt; geldende maximumsnelheid vergeten).
- verkeerde of te snelle interpretatie van de informatie (op basis te weinig gegevens), waardoor verkeerde handelingen worden geactiveerd die niet van toepassing zijn op de huidige situatie.
- er wordt automatisch uitgegaan van de standaardoplossingen die normaliter in soortgelijke situaties zouden gelden.

1.2 Veilige snelheid

Hoewel de relatie tussen snelheid en ongevallen complex is, en afhankelijk van allerlei factoren, is ook duidelijk dat het een belangrijke factor is in het ontstaan en de afloop van ongevallen. In zijn algemeenheid kan gesteld worden: hoe hoger de snelheid is, des te groter is de kans op ongevallen en des te groter de kans op ernstig letsel bij zo'n ongeval. Of een snelheid veilig is, hangt in eerste instantie af van de hoeveelheid en het type potentiële conflicten.

Daarnaast bepaalt ook de complexiteit van de situatie welke snelheid als veilig kan worden betiteld. Een veilige snelheid heeft te maken met de eigen objectieve snelheid, maar ook met de snelheid en afstand ten opzichte van anderen. Het gaat om drie verschillende uitingsvormen van snelheid:

- kruissnelheid (gewenste eindsnelheid die bij ongewijzigde omstandigheden gedurende langere tijd gecontinueerd kan worden).
- naderingssnelheid (snelheid waarmee specifieke situaties worden genaderd).
- snelheidswisselingen (mate van acceleratie en vertraging).

De bestuurder moet zodanig rijden dat hij voldoende veiligheidsmarges heeft ingebouwd en continu rijdt met een aangepaste snelheid; aangepast aan omstandigheden/taaksituaties, maar ook aangepast aan eigen kunnen.

Een veilige snelheid voldoet aan de volgende kwaliteitsaspecten:

- 1.2a De snelheid stelt de bestuurder in staat vooruit te lopen op wat er kan gaan gebeuren en daardoor defensief te handelen.
- 1.2b De snelheid biedt de bestuurder meer tijd en ruimte om te reageren in het geval een situatie zich toch kritisch ontwikkelt.
- 1.2c De snelheid biedt ook anderen voldoende tijd en ruimte om te handelen en manoeuvres uit te voeren.
- 1.2d De snelheid is afgestemd op snelheid, manoeuvres en kenmerken van anderen en geeft geen aanleiding tot schrik, irritatie of twijfel over de intenties en bedoelingen van de bestuurder.
- 1.2e De naderingssnelheid van kruispunten is niet te hoog/te laag.
- 1.2f De snelheid bij invoegen/uitvoegen op autowegen/autosnelwegen is niet te hoog/te laag.

1.3 Veilige ruimte

Veilige ruimte heeft te maken met de veiligheidsmarges die kunnen worden ingebouwd door het innemen van een bepaalde hoeveelheid ruimte ten opzichte van anderen (ruimtekussen) en een bepaalde positie en koers op de weg. Hierdoor creëert de bestuurder ook werkruimte rondom zijn voertuig. Dit stelt hem in staat om, indien nodig, tijdig aanpassingen te doen in snelheid en richting.

Een veilige ruimte voldoet aan de volgende kwaliteitsaspecten:

- 1.3a Juiste volgfstand (ruimte tussen bestuurder en voorganger).
- 1.3b Juiste passeerafstand (ruimte tussen bestuurder en naastgelegen weggebruiker en/of obstakel).
- 1.3c Positiecontrole (handhaven van de juiste plaats op de weg in het wegverloop).
- 1.3d Positiecontrole in de lengterichting van het voertuig (ruimte voor – ruimte achter positie).

De bestuurder moet een zodanige ruimte en positie op de weg innemen dat hij voldoende veiligheidsmarges heeft ingebouwd en het benodigde ruimtekussen zoveel mogelijk heeft aangepast aan de omstandigheden/verkeersopgaven.

Een goed ruimtekussen voldoet aan de volgende kwaliteitseisen:

- het biedt anderen voldoende marge en ruimte om te handelen en manoeuvres uit te voeren.
- het biedt de bestuurder marge en ruimte om te reageren en te herstellen wanneer een situatie zich kritisch ontwikkelt, bijvoorbeeld als gevolg van eigen fouten.
- het biedt de bestuurder overzicht over de verkeerssituatie.
- het is afgestemd op snelheid, manoeuvres en kenmerken van anderen en geeft geen aanleiding tot schrik, irritatie of twijfel over de intenties en bedoelingen van de bestuurder.

1.4 Voorrang verlenen/voor laten gaan

De bestuurder moet tijdens het rijden besluitvaardig en vlot beslissingen nemen bij nadering van gelijkwaardige en ongelijkwaardige kruispunten. Kennis van voorrang verlenen aan bestuurders en het voor laten gaan van weggebruikers dient vlot en veilig uitgevoerd te worden. Bij het rijden als voorrangsvoertuig is de bestuurder zich volledig bewust van de veranderde volgorde van doorgaan. Hij stelt andere weggebruikers in staat om te voldoen aan deze verplichting jegens hem.

Voorrang moet worden verleend aan:

- 1.4a Bestuurders die op (gelijkwaardige) kruispunten voor hem van rechts komen.
- 1.4b Bestuurders op verharde wegen komende vanaf onverharde wegen.
- 1.4c Bestuurders van trams.
- 1.4d Bestuurders op een voorrangsweg/voorrangskruising.

Voor laten gaan moet worden toegepast bij:

- 1.4e Voetgangers en gehandicapten die op een VOP oversteken of kennelijk op het punt staan over te steken.
- 1.4f Bestuurders van een autobus die bij een bushalte wil wegrijden binnen de bebouwde kom
- 1.4g Bestuurders van voorrangsvoertuigen.
- 1.4h Weggebruikers die rechtdoorgaan, als bestuurder die links of rechts afslaat.
- 1.4i Bestuurders van trams die links of rechts afslaan, als bestuurder die rechtdoor rijdt.
- 1.4j Overig verkeer, als bestuurder die een bijzondere manoeuvre uitvoert.
- 1.4k Bestuurders die naar rechts afslaan, als tegemoetkomende bestuurder die op hetzelfde kruispunt naar links afslaat.
- 1.4l Blinden, voorzien van een witte stok met een of meer rode ringen, en overigens alle personen die zich moeilijk voortbewegen.

Als bestuurder van een voorrangsvoertuig

- 1.4m Stelt hij anderen in staat hem voor te laten gaan.

2 Vlot

De bestuurder wordt geacht besluitvaardig te rijden en vlot beslissingen te nemen, zodanig dat de beschikbare verkeersruimte optimaal wordt benut. Daarbij maakt hij maximaal gebruik van de mogelijkheden die het rijden als voorrangsvoertuig hem biedt. Hij kiest zodanig positie dat hij maximaal vlot door het overige verkeer kan doorrijden. De verkeersopgaven moeten veilig maar ook doortastend en vlot worden uitgevoerd. Bij het stoppen moet bijvoorbeeld rekening worden gehouden met de plaats: die moet zodanig worden gekozen dat dit de minste vertraging oplevert. Hetzelfde geldt voor afslaan en het uitvoeren van manoeuvres. Manoeuvres worden met lage snelheid uitgevoerd, maar wel vlot en doortastend.

Bij dit aspect horen de volgende indicatoren:

- 2.1 Effectieve snelheid.
- 2.2 Effectief ruimtegebruik.
- 2.3 Uitzonderingen op rechts rijden.
- 2.4 Reageren op verkeerslichten, overige tekens en aanwijzingen.

2.1 Effectieve snelheid

Een effectieve snelheid heeft te maken met een **vlotte en doortastende uitvoering** van manoeuvres en handelingen. De gekozen snelheid moet zodanig zijn dat de doorstroming van het verkeer zo min mogelijk wordt gehinderd en zo effectief mogelijk plaatsvindt.

Een effectieve snelheid zorgt ervoor dat de bestuurder zich vlot en veilig door de verkeersomgeving verplaatst.

De bestuurder moet zoveel mogelijk het volgende gedrag vertonen:

- 2.1a Vlot, verantwoord en doortastend manoeuvres uitvoeren.
- 2.1b Zijn snelheid zodanig regelen dat er maximaal gebruik gemaakt wordt van de mogelijkheden van de verkeersomgeving.
- 2.1c Met een zo gelijkmatig mogelijke snelheid rijden door goed te anticiperen, daarbij worden piekvertragingen en -versnellingen zo veel mogelijk voorkomen.
- 2.1d Zijn snelheid op het goede moment en op de goede plaats verminderen.

2.2 Effectief ruimtegebruik

Een effectief gebruik van de ruimte heeft te maken met het **zo goed mogelijk benutten van de ruimte** en de mogelijkheden die de weg biedt om het verkeer af te wikkelen. De gekozen plaats op de weg en ruimte ten opzichte van anderen moeten zodanig zijn dat de doorstroming van het verkeer zo min mogelijk wordt gehinderd.

De bestuurder moet zoveel mogelijk het volgende gedrag vertonen:

- 2.2a Goed en maximaal gebruik maken van de voor hem beschikbare verkeersruimte
- 2.2b Tijdig en duidelijk keuzes maken en hierin standvastig zijn zonder zich hiermee vast te zetten
- 2.2c De werkruimte rondom zijn voertuig maximaal houden.

2.3 Uitzonderingen op rechts rijden

De status van voorrangsvoertuig geeft de bestuurder de mogelijkheid om alternatieve posities op de weg te benutten. Daar waar nuttig en noodzakelijk kan de bestuurder afwijken van de voorgeschreven plaats op de weg om op die manier hetzij beter zichtbaar te zijn, dan wel beter zicht te hebben. De keuze voor een afwijkende plaats op de weg kan gevolgen hebben voor de te hanteren snelheid. Uitgangspunt moet altijd zijn dat een afwijkende plaats op de weg een veiligere en vlottere optie biedt.

De bestuurder moet zoveel mogelijk het volgende gedrag vertonen:

- 2.3a Alternatieve posities op de weg benutten waar dit voordelen in veiligheid en vlotheid biedt.
- 2.3b In zijn keuzes duidelijk zijn naar het andere verkeer zonder hen in gevaar te brengen.
- 2.3c Slechts verkeersruimte gebruiken die vrij is en blijft gedurende de uit te voeren manoeuvre

2.4 Reageren op verkeerslichten, overige tekens en aanwijzingen

Verkeerslichten

Een effectieve snelheid bij nadering van verkeerslichten heeft te maken met een vlotte en doortastende manier waarop handelingen worden uitgevoerd. De gekozen snelheid waarmee het verkeerslicht wordt genaderd moet zodanig zijn dat de bestuurder tijd heeft om voldoende informatie te verzamelen. Dit geeft hem de kans om de juiste verkeersruimte te vinden en het overige verkeer de kans om hem ruimte te geven. Een effectieve snelheid zorgt ervoor dat andere weggebruikers niet onnodig worden opgehouden.

De bestuurder moet zoveel mogelijk het volgende gedrag vertonen:

- 2.4a Vroegtijdig de verkeerslichten zien.
- 2.4b Bij nadering van verkeerslichten zijn snelheid afstemmen op het overige verkeer en de beschikbare verkeersruimte.
- 2.4c Bij nadering van de verkeerslichten rekening houden met de getoonde kleur:
Groen: afhankelijk van de verlopen groentijd en de verkeersdrukke rekening houden met fase wisseling.
Geel: op het juiste moment beslissen om te versnellen dan wel af te remmen.
Rood: de snelheid tijdig zover terugbrengen dat het licht veilig genegeerd kan worden
- 2.4d Bij rood licht-negatie tijdig zodanig positie kiezen dat zoveel mogelijk bij het midden van het kruisingsvlak wordt opgereden.

3 Voorspelbaar verkeersgedrag

Communiceren heeft te maken met een zo transparant en voorspelbaar mogelijke bestuurder zijn voor de andere weggebruikers, zodat de bestuurder de anderen nooit verrast door zijn bedoelingen. Door ruim van te voren helder en duidelijk te zijn in intenties en bedoelingen, geeft de bestuurder geen aanleiding tot schrik, irritatie of twijfel. Dit vereist dat de bestuurder kan inschatten welk gedrag tot irritatie of nervositeit kan leiden bij anderen.

Goed communiceren voldoet aan de volgende kwaliteitsaspecten:

- 3.1a De intenties en bedoelingen worden tijdig kenbaar gemaakt.
- 3.1b Het gedrag van de bestuurder maakt zijn intenties heel voorspelbaar, duidelijk en standvastig.
- 3.1c De bestuurder is besluitvaardig en doortastend in zijn intenties en handelen.
- 3.1d De bestuurder is vertrouwenwekkend voor anderen in zijn intenties en handelen.
- 3.1e Het gedrag van de bestuurder geeft geen aanleiding tot schrik, irritatie, twijfel, aarzelen of afwachten bij andere weggebruikers.

Concreet moet de bestuurder op de weg helder communiceren door:

- 3.1f Duidelijk signaalgebruik (gebruik van richtingaanwijzers, lichtsignaal, geluidssignaal of handgebaar).
- 3.1g Duidelijk observeerbaar te kijken en eventueel oogcontact te maken (bestuurder maakt daarmee duidelijk dat hij de ander ziet).
- 3.1h Een duidelijke snelheid die de intentie van de bestuurder aangeeft (die geeft aan of de bestuurder een situatie heeft opgemerkt en van plan is door te rijden dan wel vaart te minderen).
- 3.1i Een duidelijk positie op de weg (die geeft aan of de bestuurder van plan is ruimte te maken dan wel af wil wijken van zijn huidige koers).

4 Voorbeeld

De bestuurder van een hulpverleningsvoertuig dient zich er altijd van bewust te zijn dat hij een zeer herkenbare positie inneemt in het verkeer. Daar waar hij zich niet als voorrangvoertuig verplaatst, mag van hem verwacht worden dat hij vanuit een voorbeeldfunctie deelneemt aan het verkeer. Andere weggebruikers zullen hun eigen keuzes afmeten aan het door hen waargenomen gedrag van de bestuurder van het hulpverleningsvoertuig. Dit betekent ook dat wanneer er niet wordt gereden als voorrangvoertuig de bestuurder zich sociaal en vergevingsgezind opstelt en verkeerssituaties in goede banen leidt.

De bestuurder staat niet altijd op zijn 'rechten', maar regisseert de situatie door bijvoorbeeld een opening te maken in een rij auto's of een ruimtebuffer te creëren waarmee iemand wordt afgeschermd van het andere verkeer. Dit vereist inlevingsvermogen (perspectiefwisseling) en inzicht in eigenschappen en belangen van andere weggebruikers. Van de bestuurder wordt speciale aandacht geëist voor kwetsbare verkeersdeelnemers: kinderen, fietsers, voetgangers, mindervaliden, ouderen.

Het juist vervullen van de voorbeeldfunctie blijkt uit:

- 4.1a Een duidelijk waarneembaar verschil tussen het rijden als voorrangvoertuig en 'normale' verkeersdeelnemer.
- 4.1b Fouten van anderen accepteren en compenserend gedrag tonen door voor te laten gaan, ruim te passeren of met aangepaste snelheid te naderen.
- 4.1c Oog hebben voor de belangen en eigenschappen van kwetsbare verkeersdeelnemers en hen ruimte en tijd te gunnen om manoeuvres uit te voeren of voor te laten gaan.
- 4.1d Ruimte en tijd gunnen aan moeilijk wendbare weggebruikers of aan weggebruikers in een nadelige positie door een ruimtebuffer te creëren en voor te laten gaan of een manoeuvre uit te laten voeren.

5 Vloeiend

Op een vloeiende manier deelnemen aan het verkeer heeft in belangrijke mate te maken met twee deelaspecten:

1. De bediening en beheersing van het voertuig.
2. Het verkeersinzichtelijk kunnen 'lezen' van de verkeersomgeving.

Bij dit aspect horen de volgende indicatoren:

- 5.1 Bediening mechanismen en apparatuur.
- 5.2 Soepele beheersing.
- 5.3 Tonen van verkeersinzicht.

5.1 Bediening mechanismen en apparatuur

De bestuurder moet de verschillende apparatuur in het voertuig en de voor de verkeersveiligheid relevante mechanismen kunnen bedienen.

Dit moet blijken uit:

- 5.1a Het juist kunnen afstellen van de bestuurdersplaats (stoel, hoofdsteun, spiegels, gordel, eventueel stuur).
- 5.1b Het op juiste wijze en op het juiste moment kunnen instellen van apparatuur (optische- en geluidssignalen, verbindingen, navigatiesysteem, handsfree-set, mobiele telefoon e.d.)
- 5.1c Het op juiste wijze en op het juiste moment kunnen bedienen van ruitenwissers, richtingaanwijzers, verlichting, voorruitverwarming, enz.
- 5.1d Een soepele bediening.
- 5.1e Het op juiste wijze kunnen bedienen van apparatuur als neventaak tijdens het uitvoeren van verkeersopgaven.

5.2 Soepele beheersing

De bestuurder moet een goede beheersing over zijn voertuig hebben. Dit betekent dat de handelingen en de uitvoering van manoeuvres vloeiend, gelijkmatig en gecontroleerd moeten plaatsvinden. Het sturen, gasgeven, ontkoppelen, koppelen en remmen moet op geautomatiseerd niveau plaatsvinden.

Een soepele beheersing blijkt uit:

- 5.2a Stuurvastheid/stuurmethoden
 - voorpakken
 - doorgeven
 - overpakken
- 5.2b Beheerst gebruik gaspedaal, koppeling en versnelling.
- 5.2c Goed rekening houden met de omvang van het voertuig.
- 5.2d Toe kunnen passen van gewenste remmethoden.
 - gelijkmatige remming
 - piekremming
 - comfortremming
 - noodremming

5.3 Tonen van verkeersinzicht

De bestuurder 'leest' het verkeer en anticipeert op de te verwachten verkeersopgaven. Hierdoor is hij in staat om zonder abrupte koers- en/of snelheidswijzigingen op een vloeiende wijze door het verkeer te rijden. Daarbij kiest de bestuurder altijd voor de optie die het minste risico in zich draagt.

Dit moet blijken uit:

- 5.3a Het tijdig aanpassen van snelheid en positie op het verkeersbeeld.
- 5.3b Op basis van een afgewogen risicoperceptie kiezen voor de meest veilige oplossing.
- 5.3c Het kiezen van de voor hem meest voordelige verkeersstroom.

Beoordeling en normering

De zeven hoofdrijtaken worden beoordeeld op de vijf beoordelingsaspecten Veiligheid, Vlot, Voorspelbaar, Voorbeeld en Vloeiend. Deze vijf aspecten krijgen (verticaal) een eindoordeel A, B, C of D.

A = Goed: de kandidaat toont deze vaardigheid op dit examenonderdeel altijd. Dit geldt zowel in reguliere verkeerssituaties als in verkeerssituaties met een hogere moeilijkheidsgraad.

B = Voldoende: de kandidaat toont deze vaardigheid op dit examenonderdeel meestal. Dit geldt zowel in reguliere verkeerssituaties als in verkeerssituaties met een hogere moeilijkheidsgraad.

C = Onvoldoende: de kandidaat toont deze vaardigheid op dit examenonderdeel alleen in standaardverkeerssituaties. De kandidaat toont deze vaardigheid niet of onvoldoende in verkeerssituaties met een hogere moeilijkheidsgraad.

D = Zeer onvoldoende: de kandidaat toont deze vaardigheid op dit examenonderdeel niet of onvoldoende in elk type verkeerssituatie.

Alleen bij een onvoldoende uitvoering (dus score C of D) worden de foutcodes uit dit scorevoorschrift genoteerd in de cel(len) van het beoordelingsprotocol waarop de fout betrekking had.

Een onvoldoende in de kolom **Veiligheid** kan niet gecompenseerd worden en leidt dus automatisch tot een onvoldoende resultaat van het gehele examen.

In één van de andere vier kolommen (Vlot, Voorspelbaar, Voorbeeld of Vloeiend) mag eventueel een onvoldoende (C) voorkomen. Deze hoeft niet gecompenseerd te worden.

Als er sprake is van een D-score, is het gehele examen onvoldoende.

Normering bijzondere verrichtingen

Beide bijzondere verrichtingen moeten met een voldoende afgesloten worden. De kandidaat krijgt maximaal één herkansingsmogelijkheid.

Bij de noodstop gaat het er om dat de kandidaat alle systemen durft aan te spreken en maximaal durft te remmen.

Als het gaat om het keren zegt dit iets over het hebben van inzicht in de verkeersomgeving en verkeerstromen. Keren moet vlot en vloeiend gebeuren op de plaats die zich daar, verkeersinzichtelijk, het meeste voor leent.

Als de beoordeling van één van de twee bijzondere verrichtingen, ook na een herkansing, onvoldoende is, is de eindwaardering van de bijzondere verrichtingen onvoldoende. Het resultaat van het gehele examen zal dan ook met een onvoldoende beoordeeld worden.