

## Kijkgedrag in de (les)auto



Als instructeur voer je geregeld een strijd in de auto over het toe te passen kijkgedrag. Vaak krijg je de reactie: *'maar er is niets'*. Realiseer je dan dat je wel gekeken moet hebben, alvorens je weet dat er niets is! In dit artikel wil ik het belang van een goed kijkgedrag nader toelichten en -vanuit mijn eigen visie- motiveren. Het gaat er niet om een 'kunstje' aan te leren, maar wel om het kijken een geautomatiseerd onderdeel van je rijgedrag te laten doen zijn, zodat je -na betrokken te zijn geweest bij een aanrijding, wat altijd kan gebeuren- nooit hoeft te zeggen: *'maar ik had het niet gezien'*. Als je een 'gevaar' ziet aankomen, kun je bijna altijd iets doen om de gevolgen minder ernstig te laten doen zijn. Voorkomen is tenslotte altijd beter dan genezen en het gedrag van een ander kun je niet beïnvloeden, je eigen gedrag wel!

Nader bezien:

### **De dode hoek**

Underschat de dode hoek van je voertuig niet; er verdwijnen complete voertuigen in. Kijk op een autosnelweg maar eens in je binnen- en buitenspiegel als je wordt ingehaald. Je zult zien dat je het complete voertuig voor een moment kwijt bent zodra deze je binnenspiegel uitrijdt en vóórdat deze je buitenspiegel weer inrijdt. Bij motorrijders, die veelal een rijlijn midden/links van hun rijstrook aanhouden is het misschien nog wel erger. Hetzelfde geldt bij een rijstrookverplaatsing op een rijbaan met meer dan drie rijstroken in dezelfde rijrichting (snelweg). Ga jij bijvoorbeeld van de rechter rijstrook naar links, en komt een ander van de derde rijstrook naar rechts.....dan heb je een probleem als je het kijkgedrag hier niet op afstemt. Beiden voer je in dit voorbeeld een zijdelingse verplaatsing uit, waarbij je elkaar vóór moet laten gaan. Kijken vóór en (soms meerdere keren) tijdens de verplaatsing vangt foutief rijgedrag veelal wel op en geeft je ook nog de mogelijkheid fouten van een ander op te vangen. Binnen de bebouwde kom ligt het gevaar vooral vóór het afslaan of bij

verandering van je koers. Zorg dat je voordat je ook maar iets met je stuur doet (je koers verlegt) eerst naast de auto hebt gekeken of dit wel veilig kan. Voor het afslaan kijk je altijd over je schouder, naast de auto, alsof er bijvoorbeeld een naastgelegen fietspad is, of een kind op fiets of skeelers rijdt. Door nadrukkelijk en tijdig naast de auto te kijken, weet je wat het aankomende conflict bij een koersverandering of het afslaan kan zijn (fietser, kind) en heb je ook nog voldoende tijd om het gedrag van de bestuurders achter je in de gaten te houden en je eventuele remgedrag hier op aan te passen.

### **Iedere 5 á 8 seconden kijken**

Er wordt je over het algemeen geleerd iedere 5 á 8 seconden te kijken in: binnenspiegel, vóór de auto, linkerbuitenspiegel. Ook hier geldt dat dit slechts een middel is om je op termijn geautomatiseerd te laten kijken. Je wordt gedwongen -bij deze manier van kijken- om je hoofd te bewegen. Naast het feit dat je kijkgedrag dan beter wordt waargenomen door je rij-instructeur en -in een later stadium- de examiner van het CBR, zie je uiteraard ook meer als je je hoofd draait en een actief en gericht kijkgedrag vertoont. Haal je maar eens bewust voor de geest hoe je kijkt als je fietst of loopt, dan zal je merken dat je constant actief kijkt zonder dat je het jezelf bewust bent. Dit doe je je hele leven al en is een onbewust proces geworden. Het gaat er tijdens het kijken in de auto natuurlijk wel om dat je de voor jou belangrijke informatie waarneemt en ook daadwerkelijk opneemt en vervolgens iets met deze informatie doet. Als je jezelf constant bewust bent van de (verkeers)situatie rondom de auto, ben je ook beter in staat voorspellingen te doen over wat gaat komen of zou kunnen gaan komen en hier tijdig op te reageren als dit nodig mocht zijn. Je bent als je voldoende vaak en gericht kijkt in staat veilig en direct te handelen op steeds wisselende verkeerssituaties. Bij het kijkgedrag gaat het niet om die duizenden keren dat je voor niets denkt te kijken, maar om die ene (fatale) keer dat je niet gekeken hebt!

### **Ver vooruit kijken**

Kijk altijd -maar vooral bij een nieuwe rijrichting en overrijden van een kruispunt- zo ver mogelijk vooruit, zonder je blik te fixeren. Dit betekent ook dat je een wijde blik (in de breedte) voor jezelf hanteert. Als je speelt met een wijd blikveld tussen de horizon (zo ver als mogelijk) en de auto, ben je voortdurend in staat aankomende veranderingen waar te nemen en een voorspelling te maken van aankomende situaties. Omdat je tijdig al een eventuele aankomende situatie hebt kunnen voorspellen krijg je veel meer rust in je rijden en ben je beter in staat fouten van een ander op te vangen. Uiteraard is ook kennis en begrip van verkeersregels en verkeerstekens een vereiste. Door -ver vooruitkijkend- tijdig verkeersborden, rijstrookindelingen en dergelijke te signaleren, kun je hier reeds

in een vroeg stadium op inspelen en de juiste handelswijze kiezen. Toon je tijdens het rijden altijd nieuwsgierig, ga op zoek naar informatie die voor jou als bestuurder belangrijk is, maar geef jezelf uiteindelijk ook de momenten, ontspannen de omgeving in je op te nemen.

Bekijk ten aanzien van het kijkgedrag o.a. ook de volgende hoofdstukken:

[Kruispunten herkennen](#)

[Rijden autosnelweg](#)

[Rotonde rijden](#)

## Kruispunten herkennen



**Kruispunten – Herkennen – Naderen – Kijken.** Een kruispunt = een kruising of splitsing van wegen. Een eenvoudige omschrijving voor een deel van de wegstructuur waarbij –veelal- complexe verkeersafhandelingen kunnen plaatsvinden. In dit artikel vind je de benoeming van verschillende kruispunten, de aandachtspunten, het kijken en handelen, alsook de vijf taakprocessen, aan de hand waarvan je beslissingen neemt bij deelname aan het verkeer.

### Kruispunten

Ruim van tevoren word je geacht een kruispunt te herkennen. Bij het onderkennen en herkennen van kruispunten valt te denken aan:

<b>Gelijkwaardige</b> kruispunten:	daar waar bestuurders van rechts voorrang dienen te krijgen.
------------------------------------	--

	<p><b>Gevaarlijk</b> kruispunt: kruispunt dat gelegen is op een punt, waar je veelal slecht zicht hebt op kruisende bestuurders, maar met name van rechts. Extra voorzichtigheid is vereist!</p>
	<p><b>Gecompliceerde</b> kruispunten: brede kruispunten met middenberm of iets dergelijks, waarbij je het voertuig veelal op het midden van het kruispunt kunt opstellen, om deze zodoende stap voor stap over te kunnen rijden. Meestal zijn dit dan ook <b>voorrangswegen</b>, of....</p>
	<p><b>Voorrangskruispunten</b>: waarbij je -afhankelijk van de richting van aan komen rijden- kruisende bestuurders voorrang moet verlenen, of voorrang moet krijgen. Vaak tref je hierbij ook naastgelegen fietspaden en/of zebra's aan</p>
	<p>Kruispunten geregeld met <b>verkeerslichten</b>: hierbij betekent ROOD: stop, GEEL: voor bestuurders die het teken zo dicht genaderd zijn dat stoppen redelijkerwijs niet meer mogelijk is: doorgaan, GROEN: doorgaan. Er wordt over doorgaan gesproken in plaats van rijden, omdat het niet alleen voertuigen betreft waar dit voor geldt. Indien de verkeerslichten niet werken, gelden de verkeersregels die ter plaatse door verkeerstekens aangegeven zijn</p>
<p>Kruispunt van verharde met <b>onverharde</b> wegen:</p>	<p>hierbij moet je het kruispunt -als je op de onverharde weg rijdt- benaderen alsof je een voorrangskruispunt nadert. Kruisende bestuurders moet je voorrang verlenen of voor laten gaan. Bij rechtdoor rijden -afslaande tegemoetkomende bestuurders- <b>niet</b>. Dan geldt namelijk: rechtdoorgaand verkeer op dezelfde weg gaat voor.</p>
	<p>Kruispunt bij <b>afbuigende voorrang</b>: als je de weg in de voorrang volgt, geldt dit verkeerstechnisch als rechtdoor. Wel is het aan te raden om zowel in, als uit de voorrang richting aan te geven, om duidelijkheid te verschaffen over de te volgen rijrichting en zodoende anderen niet onnodig op het kruispunt te laten wachten.</p>

	<p><b>In- en uitritten:</b> dit zijn officieel geen kruispunten, maar zowel bij het in- als het uitrijden moet je al het overige verkeer (inclusief voetgangers) voor laten gaan. Het verdient tevens de voorkeur bestuurders die uit de inrit komen voor te laten gaan (als jij erin wil gaan) . Zij rijden meestal op een smallere weg en hebben derhalve minder ruimte te manoeuvreren. <b>Helaas</b> is de aanleg of bestrating bij in- en uitritten lang niet altijd op een zelfde wijze uitgevoerd en dus verwarrend om te beoordelen. Een uitrit herken je doorgaans aan de doorlopende bestrating van het trottoir en de trottoirband, maar kan ook een afwijkende bestrating zijn van die op de rest van het kruispunt. Verwar dit niet met asfalt ten opzichte van straatklinkers. Dit verschil in bestrating zegt in principe niets over de geregelde voorrang. Nader –hoe dan ook- voorzichtig en let goed op.</p>
	<p>Kruising met een <b>spoorweg of rail:</b> hierbij kruis je rails (trein of tram). Merk tijdig de signalen op, laat de rail uiteraard vrij en rijdt pas over zodra dit in één keer kan.</p>

## Vijf taakprocessen

In verkeerssituaties en dus ook bij nadering van een kruispunt ga je uit van de zogenaamde vijf taakprocessen, aan de hand waarvan je uiteindelijk handelt. Deze zijn:

- **Waarnemen:** door gebruik van je zintuigen komt er veel informatie op je af, waaruit je de informatie moet filteren, die voor jou in de bewuste situatie belangrijk is. Hierbij is **verkeersinzicht** en kennis van de **verkeersregels** noodzakelijk.
- **Voorspellen:** aan de hand van de binnengekomen informatie voorspel je wat er zou kunnen gebeuren, zowel ten aanzien van je eigen gedrag, als die van de andere weggebruikers.
- **Evalueren:** ga na of zaken als, veiligheid, doorstroming, milieu niet worden geschaad als jouw voorspelling uitkomt.
- **Beslissen:** beslis –na bovenstaande taken doorlopen te hebben- wat je gaat doen.
- **Handelen:** voer uit waartoe je besloten hebt.

Kun je door een -zich wijzigende- situatie niet handelen, dan begint het hele taakproces weer van voor af aan, totdat je veilig je weg kunt vervolgen.

## **Herkennen kruispunt**

Zoals gezegd moet je een kruispunt (**of rotonde**) reeds vroegtijdig herkennen en bepalen met wat voor kruispunt je te doen hebt (gelijkwaardig, voorrang etc.). Is het niet direct duidelijk of je een kruispunt nadert, dan kun je dit –ver vooruitkijkend- **vermoeden/voorspellen** door bijvoorbeeld onderbroken bebouwing, de afwezigheid van geparkeerde voertuigen, anders geplaatste straatverlichting, onderbreking van een bomenrij etc. Nader het kruispunt met gepaste snelheid (meestal de 2de versnelling), zodat je goed en rustig op de situatie kunt inspelen. Je naderingssnelheid is natuurlijk mede afhankelijk van de breedte/ruimte van de weg, verkeersdrukte, fietspaden, V.O.P.'s (zebra's) en dergelijke.

Ken de regels van voorrang/voor laten gaan en handel hier na. Denk er aan dat je voorrang altijd moet krijgen en nooit mag nemen!

## **Naderen kruispunt**

Bij het naderen van een kruispunt of rotonde zijn een aantal aandachtspunten gelijk, ongeacht de keuze voor afslaan of rechtdoor gaan, deze zijn:

1. beoordeel het kruispunt ruim van te voren. Weet hoe de voorrang geregeld is!
2. kijk goed in je spiegels en wees je bewust van de situatie vóór, naast en achter de auto
3. sorteer indien nodig voor of kies de juiste rijstrook bij aan komen rijden
4. nader kruispunten (en rotonde's) met geringe snelheid. Meestal de 2de versnelling

Verder geldt:

### **Bij recht door gaan:**

1. op enige afstand kijk je voor je (het kruispunt over), links (het eerst mogelijke gevaar), recht voor je en vervolgens rechts. Doe dit ook als een kruispunt door verkeerslichten of door een verkeersregelaar geregeld wordt. Dit geeft misschien de suggestie van veiligheid, maar geeft geen garantie dan iemand niet door rood rijdt of een teken negeert.
2. bij verdere nadering herhaal je punt 1 nogmaals
3. bij oprijden en oversteken herhaal je punt 1 weer, maar dan stap voor stap, totdat je het kruispunt veilig over gereden bent
4. ben je het kruispunt overgestoken, dan doe je een na-controle in je spiegels, zodat je op de hoogte bent van de nieuwe verkeersomstandigheden waarin je jezelf bevindt

Denk er aan dat je bij het overrijden van een kruispunt andere verkeersstromen niet mag hinderen en het kruispunt niet mag blokkeren; je moet dus in één keer het kruispunt over kunnen rijden. Dit laatste geldt niet wanneer er een middenberm (of iets dergelijks) is waar je de auto veilig kunt opstellen.

### **Bij rechts af slaan:**

1. kijk ruim voor de bocht reeds rechts naast de auto ('dode hoek') en let ook op naastgelegen fietspaden
2. let ook op of tegemoet komend verkeer en verkeer van links juist handelt

3. kijk vóór je afslaat nogmaals over je rechter schouder en blijf (al rond kijkend) op het overige verkeer letten. Kijk de bocht door in de richting waar je naartoe wilt/denkt te gaan, zodat je een juiste positie/rijstrook kiest.
4. herhaal punt 3 zonedig nogmaals, totdat je overtuigd bent dat je veilig door kunt
5. na de bocht na-controle in je spiegels, je bevindt je immers weer in een nieuwe verkeerssituatie

#### **Bij links afslaan:**

1. ingeval van voorsorteren, let op verkeer rechts en links naast je of achter je
2. recht doorgaand verkeer en verkeer van rechts voorrang verlenen/voor laten gaan als de situatie dit vereist.
3. nogmaals punt 1 vóór het aansnijden van de bocht en kijk de bocht ook hier door voor de juiste positie/rijstrook.
4. na het afslaan na-controle in je spiegels met oog op veranderde verkeerssituatie

**Let wel:** bij links af slaan: **korte bocht gaat voor lange bocht** (als je de bocht links indraait, bevindt de andere bestuurder zich in feite rechts van je)

**Let wel:** recht doorgaand verkeer op dezelfde weg gaat vóór afslaand verkeer (denk ook aan voetgangers)

**Let ook op:** zwakkere weggebruikers zoals: voetgangers, gehandicapten, fietsers, snor- en bromfietsers, maar ook motorrijders, deze zijn kwetsbaar of instabiel (b.v. bij harde wind).

## **Rijden autosnelweg**



**Autosnelweg -Invoegen-Uitrijden.** Bij nadering van een autosnelweg is het belangrijk ongeveer eenzelfde snelheid te hebben als het verkeer dat zich op de doorgaande rijbaan (=snelweg) bevindt. Bij een juiste snelheid, een correct kijkgedrag en dito handelen hoeft het invoegen en uitrijden geen problemen te geven. In dit artikel tips en aanwijzingen voor de juiste uitvoering hiervan.

Autosnelwegen zijn in principe de veiligste wegen, waar -tenzij anders aangegeven- maximaal 120 kilometer per uur gereden mag worden. Je rijdt allen met een min of meer

gelijke snelheid in dezelfde rijrichting. Kruisende weggebruikers en/of verkeerslichten hoef je niet te verwachten. Daarnaast is het gebruik van de autosnelweg slechts toegestaan voor bestuurders, die met hun **motorvoertuig** harder dan **60** kilometer per uur **kunnen en mogen** rijden. Een minimumsnelheid kennen we niet. Wel is het zo dat je geacht wordt met de verkeersstroom mee te rijden en overige bestuurders niet te hinderen of in gevaar te brengen. Het rijden op de autosnelweg moet je echter niet onderschatten. Omdat de snelheid over het algemeen hoog ligt, zijn de gevolgen bij aanrijdingen en dergelijke vaak wel groot. Ook het gebrek aan variatie op de autosnelweg (saaigheid, vermoeidheid) blijft een aandachtspunt.

### Kijkgedrag Invoegen

Kies bij nadering van de autosnelweg – zo er meerdere rijstroken zijn- op tijd de juiste rijstrook, kijk voldoende ver vooruit –op de bewegwijzeringsborden- en handel vlot en veilig. Let bij een rijstrookverplaatsing goed op overige bestuurders vóór, naast en achter je (spiegels, schouder) en geef richting aan vóór de verplaatsing. Kijk tijdens het aankomen rijden reeds een paar maal links naast je op de doorgaande rijbaan (= snelweg), zodat je de plek om eventueel in te voegen alvast voor jezelf kunt kiezen / bepalen. Blijf vóór je kijken, maar ook goed in de binnen- en linkerbuitenspiegel met oog op achteropkomende bestuurders en maak voor het invoegen **voldoende snelheid**, om bij de -vooraf bepaalde- plek in te kunnen voegen. Als je ongeveer eenzelfde snelheid aanhoudt als die er ter plaatse gereden wordt is het veiliger en makkelijker om in te voegen (en uit te rijden). Wijzigt de situatie op de doorgaande rijbaan, maak dan een **nieuw plan!** Herhaal het kijken, totdat je er van overtuigd bent dat je de ruimte hebt om veilig in te kunnen voegen. Benut de ruimte van de invoegstrook in principe over een zo groot mogelijke lengte.

Heb je (meerdere keren) goed in je binnen- en linkerbuitenspiegel en (links) naast de auto gekeken, dan is slechts een weinig, maar nadrukkelijk kijken over je linker schouder voldoende om te bepalen of je veilig kunt invoegen (**'dode hoek'**). Nu pas geef je richting aan en voegt in. Kijk niet om, want dan bestaat de kans dat je de auto niet mooi op koers houdt.

Let vóór het invoegen ook nogmaals goed op bestuurders voor je en achter je (deze hebben mogelijk haast en laten je niet voorgaan). Nadat je hebt ingevoegd kijk je weer goed in je spiegels, zodat je op de hoogte bent van de nieuwe verkeerssituatie/-stroom. Uiteraard kijk je ook weer goed vóór je en neemt direct de 2-seconden-regel in acht. Beter is **3 á 4 seconden**, hierbij geef je **jezelf** veel meer tijd op het gedrag van anderen te reageren. Rijgend kijk je –zoals altijd- iedere 5 á 8 seconden in je linkerbuiten- en vooral je binnenspiegel. In je binnenspiegel zie je namelijk een breder deel van de weg dan in je buitenspiegel.

Het invoegen geschiedt meestal naar links. In een enkel geval zal het naar rechts moeten gebeuren. De procedure blijft uiteraard hetzelfde, alleen zul je dan voor rechts, links moeten lezen en andersom.



### Kijkgedrag uitrijden

Kies tijdig de meest rechts gelegen rijstrook. De **bewegwijzeringsborden** geven ruim van te voren de afslag aan. Meestal op een afstand van 1200 meter. Voor je uitrijdt kijk je goed in je spiegels en let hierbij ook op bestuurders links van je, die nog net even vóór je langs willen. Ongeveer 300 meter van te voren geef je richting aan en rijdt vervolgens in een



vloeiende lijn de uitrijstrook op; kijk hierbij in de 'dode hoek' rechts van je. Er kunnen zich naast je op de vluchtstrook altijd voertuigen bevinden en je voert tenslotte een bijzondere manoeuvre uit (denk aan voorrangsvoertuigen of hulpdiensten). Let nogmaals op bestuurders links van je, die nog net even voorlangs willen.



Blijf tijdens en na het uitrijden goed in de spiegels kijken (na-controle) en wees bedacht op snelheidsverschillen. De één zal bij het uitrijden eerder de snelheid uit de auto halen dan de ander. Je richtingaanwijzer zet je neutraal, daar waar de dubbele belijning en het witte puntvlak begint. Daarna maak je door middel van de richtingaanwijzer je –eventuele- nieuwe keuze/volgende stap weer direct kenbaar (alslaan?)

### **Weven**

Bij weven (gecombineerde invoeg-/uitrijstrook) geldt dat bestuurders elkaar vóór moeten laten gaan. Je voert namelijk **beiden een zijdelingse verplaatsing uit**. Het vóór laten gaan van uitvoegende bestuurders verdient de voorkeur, omdat deze veelal hogere snelheden hebben dan invoegende bestuurders en zodoende de doorstroming op de doorgaande rijbaan zo min mogelijk belemmerd wordt.

Kijk goed bij aan komen rijden en kies ook hier alvast tijdig je plaats van handelen. Pas je snelheid, spiegel- en kijkgedrag toe als eerder beschreven en let vooral goed op bestuurders links of rechts naast je, vóór je en het gedrag van degenen achter je.

**Let op:** wisselende snelheden bij weven.

**Let op:** wijfelend gedrag bij weven.

**Let op:** zij die nét nog even voorlangs willen.

## **Meest gemaakte fouten bij invoegen en uitrijden op de autosnelweg**

### **Bij invoegen:**

te laat beginnen met waarnemen en het opnemen van de totale verkeerssituatie achterom kijken (over de linkerschouder) op de invoegstrook en daarbij de auto onbewust naar links meenemen/sturen te langdurig en te gefixeerd observeren van het verkeer op de doorgaande rijbaan de lengte van de invoegstrook onvoldoende gebruiken om de juiste snelheid te maken te lang doorrijden op de invoegstrook zonder in te voegen, zodat remmen noodzakelijk wordt te veel dingen tegelijk moeten doen in een kort tijdsbestek (zie eerste opmerking) vergeten van de dode hoek.

### **Bij uitrijden:**

te laat beginnen met de voorbereidingen niet op tijd naar de rechterrijstrook gaan te vroeg snelheid verminderen of onnodig vertragen door te remmen op de doorgaande rijbaan te laat snelheid verminderen en vervolgens op de uitrijstrook te hard moeten remmen vergeten van de dode hoek.

# Rotonde rijden



**Rotonde Rijden – Afslaan.** Een rotonde moet je in je benadering beschouwen als een normaal, gelijkwaardig of voorrangskruispunt, dat door zijn constructie tot doel heeft de doorstroming of de verkeersafhandeling te bevorderen. Rotonde's worden niet altijd correct gereden; het is ook een betrekkelijk nieuwe wegconstructie. Vanaf plusminus 1990 wordt de (mini) rotonde pas grootschalig toegepast. Dit artikel verduidelijkt het rijden en kijken op en om de rotonde.

## **Wat is een rotonde**

Een rotonde is een gelijkvloers kruispunt, waarbij op het midden van het kruispunt een cirkelvormig 'eiland' is aangelegd. Doel van de rotonde is het aantal conflictpunten (mogelijkheid tot ontstaan van verkeersgevaarlijke situaties) te verminderen en de doorstroming van het verkeer, dan wel de verkeersafhandeling te bevorderen.

## **Aanbevelingen aanleg van een rotonde**

- binnen de bebouwde kom: fietsers in de voorrang, voetgangers bij voorkeur een vrije doorgang
- buiten de bebouwde kom: fietsers uit de voorrang, voetgangers geen vrije doorgang

## **Nadering en kijken**

Bij nadering van een rotonde moet je deze ruim van te voren herkennen en met gepaste snelheid naderen (meestal de 2de versnelling). Je moet tijdig weten of je te maken krijgt met een gelijkwaardig- of een voorrangskruispunt. Daarnaast moet je op te toeleidende weg –al dan niet met behulp van de bewegwijzeringsborden- al bepalen welke richting je op wilt en zondig tijdig voorsorteren.

Je kijkt ver vooruit, zodat je reeds in een vroeg stadium ziet hoe druk (of rustig) het op de rotonde is.

Je kijkt links, rechts en over de rotonde en past je gedrag en snelheid aan op de situatie en drukte op en om de rotonde. Denk aan naastgelegen fietspaden, fietsstroken, V.O.P.'s (zebra's) en dergelijke.

Meestal (dus niet altijd!!) hebben de bestuurders op de rotonde voorrang dit is te herkennen aan de haaiantanden in combinatie met bord B6 (driehoeksbord met punt naar beneden). Het tijdig herkennen maakt dat je niet hoeft te twijfelen over de

voorrangssituatie, duidelijk kunt zijn naar de overige weggebruikers en adequaat en veilig kunt handelen.

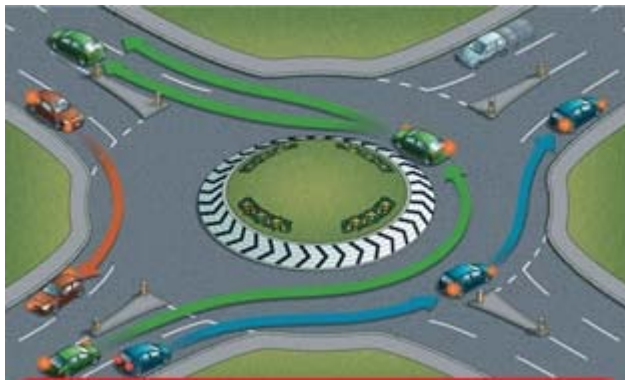
### **Uitzondering**

**Let wel:** vlak vóór en op een rotonde mogen bestuurders rechts inhalen.

**Let wel:** bestuurders van motorvoertuigen en bromfietsen die de rijbaan volgen, mogen anders dan aan de rechterzijde rijden.

Mede gelet op bovenstaande is het dus zeer belangrijk vóór en op een rotonde goed te kijken en deze met gepaste snelheid te naderen en op te rijden. In feite kom je op een rotonde ogen tekort, want je moet ook nog op het gedrag van de andere verkeersdeelnemers letten en eventuele verkeerslichten die de verschillende verkeersstromen regelen.

### **Voorsorteren – Doorstroming**



Ook als er geen voorsorteerstroken zijn, verdient het de voorkeur tijdig voor te sorteren. Voor links af zoveel mogelijk naar links of tegen de wegas; voor rechts af zoveel mogelijk naar rechts. Door –vooral bij links af slaan- goed voor te sorteren, geef je de andere bestuurders de gelegenheid hun weg te vervolgen, zonder dat je ze hierbij hindert, hetgeen de doorstroming en verkeersafhandeling bevordert.

### **Rotonde Linksaf = “drie-kwart-rond”**

1. Herken de rotonde ruim van te voren en pas je snelheid en je gedrag bij nadering aan.
2. Let hierbij ook op achterop komende bestuurders, omdat je meestal je snelheid en je koers gaat veranderen (spiegels).
3. Let bij voorsorteren (tegen de wegas, of in de juiste rijstrook) op bestuurders achter je en eventueel rechts en links naast je.
4. Geef indien nodig voorrang (bestuurders), of laat voor gaan (overige weggebruikers)
5. Rijd vloeiend rechtsom de rotonde op, zoveel mogelijk aan de linkerzijde (of rijstrook) van de rotonde.
6. Schuif/rijd langzaam en geleidelijk op naar rechts, zodat je op een kwart vóór je de rotonde wilt verlaten, zoveel mogelijk rechts rijdt.
7. Kijk tijdens het geleidelijk verplaatsen op de rotonde herhaaldelijk over je rechter schouder met oog op bestuurders in de ‘dode hoek’ naast de auto.
8. Geef richting aan naar rechts om duidelijkheid te geven aan andere weggebruikers.
9. Kijk voor je uiteindelijk de rotonde verlaat nogmaals goed rechts over je schouder en herhaal dit zonodig.
10. Let bij het verlaten van de rotonde scherp op fietspaden, V.O.P.’s etc.

11. Na het verlaten van de rotonde na-controle in (vooral) binnen- en buitenspiegel (nieuwe verkeerssituatie).

### **Rotonde Rechttuit**

1. Punt 1, 2, 3 en 4 als links af.
2. Rijd vloeiend rechtsom de rotonde op.
3. Kies de rechterzijde op de rotonde en blijf zijdelings naast de auto kijken en in je spiegels voor overige bestuurders achter en naast je.
4. Geef richting naar rechts om duidelijkheid te geven aan andere weggebruikers
5. Tijdig vóór je de rotonde verlaat kijk je rechts over je schouder en herhaalt dit zonodig ('dode hoek').
6. Let wederom op fietspaden, V.O.P.'s en dergelijke.
7. Na het afslaan: na-controle in je binnenspiegel/buitenspiegel.

### **Rotonde Rechtsaf**

Benader als rechts af slaan bij (voorrangs) kruispunten.

### **Richting aangeven bij/op een rotonde**

#### **Richting aangeven rotonde Linksaf**

1. Naar links bij naderen en oprijden van de rotonde (de meningen zijn hierover verdeeld. Er wordt ook gemeend dat er géén richting aangegeven hoeft te worden. Laat je gedrag en beoordeling afhangen van de verkeerssituatie ter plaatse)
2. Richtingaanwijzer uit zodra je op de rotonde bent. (als je deze gebruikt hebt: zie punt 1)
3. Naar rechts: een kwart voor je de rotonde wilt verlaten.

#### **Richting aangeven rotonde Rechttuit**

1. Géén richting aangeven bij naderen en oprijden van de rotonde.
2. Naar rechts: een kwart voor je de rotonde wilt verlaten.

#### **Richting aangeven Rechtsaf**

1. Naar rechts: bij nadering, oprijden en verlaten van de rotonde

### **Extra aandacht**

Als je een rotonde verlaat, zul je altijd rechts af moeten slaan. Weggebruikers die zich rechts van je bevinden en hun weg vervolgen, moet je beschouwen als **rechtdoorgaand verkeer** en moet je dus **voor laten gaan**

### **Na-controle**

De na-controle na het veranderen van richting, of overrijden van kruispunten is belangrijk om direct weer op de hoogte te zijn van de nieuwe/veranderde verkeerssituatie waarin je jezelf bevindt.

### **Een rotonde misschien....?**