

Aanvulling voor Het Theorieboek Personenauto

Door de veranderende omstandigheden op de weg en de regelgeving in Europa worden in Nederland, door de Minister van Verkeer en Waterstaat, de verkeersregels regelmatig aangepast. Om u van deze, voor de CBR theorie-examens, belangrijke veranderingen op de hoogte te houden, deze aanvulling voor de 22^e en de 23^e druk van het Theorieboek Personenvervoer.

Deze en andere aanvullingen vindt u onder errata op: www.rijschoolservice.nl

SPITSSTROOK



Een spitsstrook is een extra rijstrook op een rijbaan van een autosnelweg. Spitsstroken kunnen zowel aan de linker- als aan de rechterzijde van de rijbaan zijn aangebracht. Wanneer een spitsstrook aan de rechterzijde is aangebracht, gaat dit vaak ten koste van de vluchtstrook. Om deze reden worden er dan ook vluchthavens aangebracht. Kenmerkend voor een spitsstrook is de dynamische openstelling. Is de spitsstrook gesloten (het is dan weer een vluchtstrook) dan tonen de matrixborden erboven een rood kruis. Dit betekent dat de strook niet als spitsstrook mag worden gebruikt. In geval van nood mag je deze natuurlijk wel als vluchtstrook gebruiken.

PUNTSTUK



Een puntstuk is een meerhoekig vlak op het wegdek bij splitsingen of samenvoegingen van wegen, rijstroken of rijbanen. Met 'meerhoekig' wordt niet alleen de bekende driehoek bedoeld, maar ook rechthoeken en

trapeziumvormige stukken.

Bestuurders mogen puntstukken niet gebruiken.

Rijdt u op een spitsstrook en passeert u een aansluiting, dan kan het best zijn dat u daarbij over het puntstuk moet rijden dat bij die aansluiting ligt. In dat geval mag u dat puntstuk natuurlijk wel gebruiken.

WEEFSTROOK



Een weefstrook is een strook waarin een invoegstrook en een uitrijstrook worden gecombineerd. Een weefstrook is een verlenging van een invoegstrook tot aan de volgende afrit van een autoweg, autosnelweg of rotonde. Toe- en afrijdend verkeer moet daar 'weven'. Over deze weefstroken kan het verkeer vanaf de oprit meteen doorrijden naar de volgende afrit, zonder te hoeven in- of uitvoegen.

Verlaat u de doorgaande rijbaan en volgt u daartoe een uitrijstrook, dan bent u verplicht om ter hoogte van de daarin aangebrachte (naar rechts wijzende) pijlen de richting te volgen die de uitrijstrook aangeeft; u moet dan dus daadwerkelijk uitvoegen.

Gebruikt u de weefstrook om op die plaats de auto(snel)weg op te komen (als invoegstrook), dan mag u de weefstrook natuurlijk wél over de gehele lengte gebruiken voor uw invoegmanoeuvre.

OVERIGE VERBODEN

Bestuurders:

- mogen zich niet zodanig gedragen dat gevaar op de weg wordt veroorzaakt of kan worden veroorzaakt of dat het verkeer op de weg wordt gehinderd of kan worden gehinderd;
- mogen niet op de openbare weg een wedstrijd met voertuigen houden of daaraan deelnemen;
- mogen niet opzettelijk wederrechtelijk een aan een ander toebehorend motorrijtuig gebruiken (joyriding);
- van een motorvoertuig, bromfiets, snorfiets of gehandicaptenvoertuig mogen tijdens het rijden niet een mobiele telefoon vasthouden.

REMWEG

Remweg is de afstand die u nodig heeft om tot stilstand te komen, gemeten vanaf het eerste moment dat u bent begonnen te remmen. De remweg hangt af van twee factoren: uw snelheid en de gemiddelde remvertraging die u haalt. Met vertraging bedoelen we het aantal kilometers per uur (km/h) dat uw snelheid elke seconde minder wordt. Rijdt u aan het begin van een remmanoeuvre bijvoorbeeld 100 km/h en rijdt u een seconde later nog maar 80 km/h dan is uw vertraging 20 km/h per seconde.

REACTIEWEG

Op het moment dat u een obstakel ziet begint u niet meteen te remmen. Eerst schrikt u, dan begint u te bedenken of u iets moet doen en zo ja, wat. Tijdens deze tijd die u nodig heeft om te reageren (meestal wordt er uit gegaan van 1 seconde, de zgn. "reactietijd") rijdt het voertuig nog gewoon door. Dan begint u pas te remmen. De afstand die hierbij wordt afgelegd heet de reactieweg.

Laten we eens aannemen dat u een reactietijd van één seconde nodig heeft om te bedenken dat u moet gaan remmen en dat uw beginsnelheid 108 km/h is. In die seconde legt u dan $1 \times (108 / 3,6 \text{ is}) = 30$ meter af. Uw reactieweg is 30 meter.

STOPAFSTAND

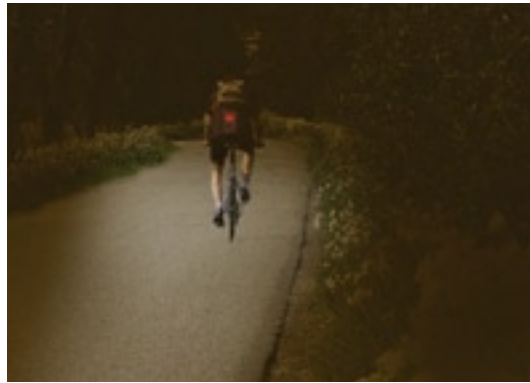
Om het effect van de reactietijd mee te nemen in de afstand die u nodig heeft om tot stilstand te komen, hanteren we het begrip 'stopafstand'.
Stopafstand = reactieweg + remweg
We nemen het tweede voorbeeld van de remweg hiervoor en bepalen de stopafstand.
Snelheid 108 km/h; reactietijd 1 seconden; remvertraging 4,5 m/s². Uw stopafstand is dan (reactieweg + remweg is) 100 meter + 30 meter = 130 meter

VERLICHTING VAN ANDERE VOERTUIGEN EN VOETGANGERS

Alle bestuurders van motorvoertuigen (dus ook brommobielen), bromfietzers en snorfietzers moeten bij dag, als het zicht ernstig wordt belemmerd, en bij nacht dimlicht voeren. Bestuurders van een wagen (bv. een handkar of een koets) moeten dan voor- en achterlicht voeren.

Fietzers voeren in die gevallen voor- en achterlicht. In plaats van het licht aan de voorzijde van de fiets mag de fietser een wit of geel licht op de borst dragen. In plaats van het rode licht aan de achterzijde van de fiets mag de fietser, of degene die bij hem achterop zit, een rood licht op de rug dragen.

Beide op het lichaam gedragen lichten moeten voortdurend goed zichtbaar zijn voor het overige verkeer en ze mogen niet knipperen.



Ruiters en geleiders van rij- of trekdiere en vee moeten dan een lantaarn meevoeren die naar voren wit of geel licht en naar achteren rood licht straalt.

Voor bestuurders van een gehandicaptenvoertuig geldt hier het volgende.

Is het gehandicaptenvoertuig uitgerust met een verbrandingsmotor of is het uitgerust met een elektromotor en een gesloten carrosserie, dan moet overdag als het zicht ernstig wordt belemmerd en 's nachts dimlicht worden gevoerd.

Bij een gehandicaptenvoertuig met elektromotor dat niet is voorzien van een gesloten carrosserie hoeft dan aan de voor- en achterzijde slechts 'licht' te worden gevoerd.

Deze verplichtingen tot het voeren van (dim)licht gelden óók als de bestuurder van het gehandicaptenvoertuig op plaatsen komt waar alleen voetgangers zijn, zoals stoep, voetpaden en voetgangersgebieden. Is het gehandicaptenvoertuig niet uitgerust met een motor, dan voert het overdag, als het zicht ernstig wordt belemmerd en bij nacht 'voor- en achterlicht' zolang gebruik wordt gemaakt van de rijbaan, het fietspad of het fiets/bromfietspad.

Colonnen en optochten van voetgangers moeten buiten de bebouwde kom bij dag, als het zicht ernstig wordt belemmerd en bij nacht minstens twee lichten meevoeren. Aan de linker voorkant een naar alle zijden wit of geel stralend licht en aan de linker achterkant van de colonne of optocht een naar alle kanten rood stralend licht.

Onder 'dag' verstaan we de periode tussen zonsopgang en zonsondergang. De schemering valt onder het begrip 'dag'.

TURBO ROTONDES



De turborotonde komt u steeds vaker tegen in het verkeer, het is een type meerstrooksrotonde. Een turborotonde is beduidend verkeersveiligere dan een 'gewone' (concentrische) tweestrooksrotonde en kent dezelfde veiligheid ten opzichte van een enkelstrooksrotonde.

Het weven op een conventionele tweestrooksrotonde is lastig en leidt tot veel aanrijdingen. Dit wordt bij dit soort rotondes opgelost door spiraalbelijning, uitgevoerd als kleine verhogingen tussen de rijstroken op de rotonde. Hierdoor worden snijconflicten voorkomen.



De doorstroming is beter dan bij de standaard tweestrooksrotonde en uiteraard veel beter dan de enkelstrooksrotonde.

De weggebruiker moet vroegtijdig zijn route kiezen, via tekens op de weg en bewegwijzering wordt deze over de juiste rijstrook geïnformeerd.

MINI ROTONDES



Belangrijke kruispunten binnen de bebouwde kom worden steeds vaker omgebouwd tot kleine rotondes. Een winstpunt is dat u als bestuurder min of meer gedwongen wordt zo'n rotonde voorzichtig te naderen. Op deze veel voorkomende wegconstuctie wordt de voorrang omgedraaid, dat wil zeggen dat bestuurders op de rotonde voorrang genieten.

Jammer genoeg zijn niet alle minirotondes uniform aangelegd. Bij de ene rotonde is het fietspad opgenomen in de rotonde zelf, terwijl bij de andere rotondes het genoemde pad er juist ('vrijliggend') buitenom ligt. Dit kan betekenen dat u bij het oprijden van de rotonde door de plaatsing van bord B6 (verleen voorrang aan bestuurders op de kruisende weg) in het ene geval wel en in het andere geval geen voorrang moet verlenen aan fietsers en snorfietsers. Let dus bij rotondes extra op fietsers!

Het ligt in de bedoeling de voorrangsregeling op rotondes te uniformeren en wel zo dat alle bestuurders rijdend op de rotonde voorrang genieten.

Indien u een dergelijke 'mini'-rotonde rond wilt rijden hoeft u de linkerrichtingaanwijzer niet aan te zetten. Uw rijrichting is immers bepaald. Sommige automobilisten doen dit wel als 'serviceverlening' naar andere weggebruikers toe. Voor het verlaten van de rotonde moet u natuurlijk wel uw richtingaanwijzer aanzetten.

UITVAARTSTOET VAN MOTORVOERTUIGEN

Een stoet motorvoertuigen, die een stoffelijk overschot of de as ervan begeleiden en die het vereiste herkenningsteken voeren. Als de stoet in meerdere delen uiteen valt, bijvoorbeeld bij een verkeerslicht, dan blijven de resterende groepen motorvoertuigen elk een "uitvaartstoet van motorvoertuigen". Het is verboden het herkenningsteken in andere gevallen te gebruiken.

MILITAIRE COLONNES EN UITVAARTSTOET

Weggebruikers mogen militaire colonnes en een uitvaartstoet niet doorsnijden. Dat betekent dat u een colonne of een uitvaartstoet die bezig is een kruispunt op te rijden of over te steken voor moet laten gaan. Als de militaire colonne of de uitvaartstoet een kruispunt nadert (nog niet is opgegaan) moet deze zich houden aan de normale voorrangsregels.

Er bestaat geen verbod om uitvaartstoeten te voet, processies, door voetgangers gevormde optochten en marscolonnen te doorsnijden. Het getuigt echter van goede manieren in het verkeer als u in dergelijke situaties de uitvaartstoet te voet toch voor laat gaan. Natuurlijk mag dat geen gevaar of hinder voor andere weggebruikers opleveren.

AUTO TE WATER

In Nederland raken jaarlijks gemiddeld 800 voertuigen te water. Daarbij verdrinken helaas tientallen mensen. Waarschijnlijk omdat men niet wist hoe te kunnen ontsnappen uit het zinkende voertuig. De meeste voertuigen blijven enkele minuten drijven, waardoor de mogelijkheid bestaat om via de geopende zijruit het voertuig te verlaten. Kunt u de zijruit niet openen door bijv. kortsluiting van elektrisch bediende ruiten, dan kunt u met een life-hammer, door met de scherpe punt zo dicht mogelijk bij de onderste sponning tegen de zijruit te slaan, de zijruit kapot slaan. Een life-hammer is een hamertje met een harde, scherpe, metalen punt. Het is absoluut noodzakelijk dat in ons waterrijke land in ieder voertuig een life-hammer binnen handbereik is.



TABEL MET MAXIMUM SNELHEDEN - 90 km/h MET AANHANGWAGEN

Maximum snelheid voor	Binnen bebouwde kom		Buiten bebouwde kom		Autoweg	Autosnelweg
	Rijbaan	Fiets-/bromfietspad	Rijbaan	Fiets-/bromfietspad		
Personenauto, bestelauto, kampeerauto max. 3500 kg, trike en motorfiets.	50	-	80	-	100	120
T100-bus.	50	-	80	-	100	100
Personenauto, bestelauto, kampeerauto max. 3500kg, trike T100-bus en motorfiets. Alle met aanhangwagen max. 3500 kg.	50	-	80	-	90	90
Vrachtauto, autobus en kampeerauto. > 3500 kg.	50	-	80	-	80	80
Bromfiets en gehandicaptenvoertuig met motor.	45	30	45	40	-	-
Brommobiel.	45	-	45	-	-	-
Snorfiets.	25	25	25	25	-	-
Land- en bosbouwtractor en voertuigen met beperkte snelheid.	25	-	25	-	-	-
	Trottoir Voetpad					
Gehandicaptenvoertuig met motor.	6					

Denk er bij het lezen van de tabel aan dat bromfietsen niet op het fietspad mogen; gehandicaptenvoertuigen mogen dat wel.

Waar in de tabel het woord 'trike' wordt gebruikt bedoelen we het driewielige motorvoertuig.

K BEWEGWIJZERING



K 2

Voorwegwijzer langs autosnelweg voor de afgaande richting, met afstands-aanduiding, interlokale doelen (bovenste doel = afritnaam), verwijzing naar vliegveld/luchthaven en routenummer niet-autosnelweg.



K 4

Hoge besliswegwijzer langs autosnelweg met rijstrookpaneel voor de doorgaande richting en aftakingspaneel voor de afgaande richting, met interlokale doelen, routenummers auto-snelwegen en Europese hoofdroutes.

De U-borden geven een blijvende omleidingsroute aan over het provinciale of gemeentelijke wegennet. Op het blauwe bord staat de letter U en een nummeraanduiding. De U staat voor uitwijkroute en de nummers geven de verschillende routes aan. U kunt deze route nemen als een snelweg wordt afgesloten door bijvoorbeeld een ongeval, maar ook wanneer er aan de weg gewerkt wordt. Op de borden bij de snelweg staat dan aangegeven dat u de uitwijkroute moet volgen.



C GESLOTENVERKLARING

BEWEGWIJZERING AUTOSNELWEGEN NIEUW



Doelenbord



Besliswegwijzer



Voorwegwijzer



Aankondiging afrit



Servicebord



Aankondiging knooppunt



C 7

Gesloten voor vrachtauto's.



C 7a

Gesloten voor autobussen



C 7b

Gesloten voor autobussen en vrachtauto's.



C 22

Gesloten voor voertuigen met bepaalde gevaarlijke stoffen.



C 22a

Gesloten voor vrachtauto's die niet voldoen aan de eisen, genoemd in artikel 86d.



C 22b

Einde geslotenverklaring voor vrachtauto's die niet voldoen aan de eisen, genoemd in artikel 86d.