

Scorevoorschrift praktijkrit WRM-T

Versie 02
WRM-werkgroep praktijk IBKI
Augustus 2014

Voorwoord

Fase I van het rijinstructeursexamen bestaat uit een praktijkkrit. Tijdens deze praktijkkrit wordt de WRM-deelnemer beoordeeld op de volgende twee taakdomeinen.

Taakdomein 1: Verantwoord rijden als bestuurder

Gedurende de hele praktijkkrit wordt de deelnemer beoordeeld op zes hoofdrijtaken en vier van de vijf mogelijke bijzondere verrichtingen. Dit gebeurt op basis van vijf beoordelingsaspecten.

Taakdomein 2: Verwoorden van taakprocessen

Tijdens de praktijkkrit moet de deelnemer twee verkeerssituaties met een hogere moeilijkheidsgraad (ook wel: conflictpunten) hardop denkend oplossen. Dit doet hij aan de hand van de vijf taakprocessen. Op deze manier geeft hij de examinerator inzicht in de wijze waarop hij verkeerssituaties oplost.

De uitvoering van de rijtaak die de deelnemer op deze twee conflictpunten toont, wordt meegewogen bij de beoordeling van taakdomein 1.

Dit document is een toelichting met richtlijnen voor de examinatoren. Hierin staan de competenties beschreven die een aankomend-rijinstructeur moet bezitten.

Essentieel voor de een positieve beoordeling is de mate waarin de deelnemer defensief en sociaal rijgedrag vertoont. Hierbij moet hij rekening houden met de belangen van andere weggebruikers. Ook moet hij milieubewust rijden.

Inhoudsopgave

Voorwoord

1.	Inleiding.....	4
2.	Taakdomein 1: verantwoord rijden als bestuurder.....	5
3.	Toelichting beoordelingsaspecten van taakdomein 1.....	6
1	Controle.....	6
2	Veiligheid.....	7
3	Sociaal rijden.....	10
4	Doorstromen.....	11
5	Milieubewust rijgedrag.....	13
	Bijzondere verrichtingen.....	14
4.	Taakdomein 2: verwoorden van taakprocessen.....	15
5.	Beoordeling.....	16
6.	Normering.....	19
7.	Protocol van het examen.....	21

1 Inleiding

Een belangrijk uitgangspunt voor de praktijkrit van fase I van het rijinstructeursexamen 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 deelnemer moet tijdens de praktijkrit aantonen dat hij met al deze aspecten tegelijkertijd op de juiste manier omgaat.

Een praktijkrit in een rijinstructeursexamen moet een representatieve steekproef zijn van verkeerssituaties die voor de verkeerstaak van de deelnemer kenmerkend en onvermijdbaar zijn. Afhankelijk van de situaties die zich voordoen en de respons van de deelnemer 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 deelnemer 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.

2 Taakdomein 1: verantwoord rijden als bestuurder

De examenonderdelen

Hoofdrijktaken

Bij de formulering van de te beoordelen taken is uitgegaan van de rijtaken die ook bij het CBR-praktijkexamen worden getoetst. Hiervoor is bewust gekozen vanwege de relatie tussen het examen en de latere beroepspraktijk van de rijinstructeur. De keuze voor een beoordeling op vijf 'principiële' beoordelingsaspecten legt daarbij wel een belangrijk accent. Het gaat om een beoordeling van breed opgevatte bekwaamheden die tot uiting komen bij het zelfstandig soepel (op rijinstructeursniveau) oplossen van verkeersopgaven.

1. Wegrijden/stilzetten
2. Rijden op rechte en bochtige wegen
3. Gedrag op en nabij kruisingen
4. Invoegen – uitvoegen
5. Inhalen – zijdelingse verplaatsing
6. Gedrag op en nabij bijzondere weggedeelten (uitrit/erf/overweg/VOP/tram- of bushalte/rotonde)

Bijzondere verrichtingen

1. Aan- en afkoppelen
2. Keren door middel van steken
3. Achteruitrijden in een rechte lijn
4. Achteruitrijden naar (denkbeeldige) inrit/garage/laad-
loplaats
5. Hellingproef (in pacours of in opdracht)

De deelnemer wordt tijdens de praktijkrit op vier van de vijf mogelijke bijzondere verrichtingen beoordeeld.

De beoordelingsaspecten

Bij elke hoofdrijtaak en bij de bijzondere verrichtingen wordt de deelnemer aan de hand van de volgende vijf aspecten beoordeeld:

1. Controle
2. Veiligheid
3. Sociaal rijden
4. Doorstromen
5. Milieubewust rijgedrag

Deze beoordelingsaspecten worden in hoofdstuk 3 uitgewerkt in indicatoren met bijbehorende foutcodes.

3 Toelichting beoordelingsaspecten van taakdomein 1

1 Controle

Bij het beoordelingsaspect “Controle” gaat het om de technische (voertuig-)bediening en beheersing. Bij dit aspect horen de volgende indicatoren:

- 1.1 *Bediening mechanismen en apparatuur*
- 1.2 *Soepele beheersing.*

1.1 Bediening mechanismen en apparatuur

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

Dit moet blijken uit:

- 1.1a Het juist kunnen afstellen van de bestuurdersplaats (stoel, hoofdsteun, spiegels, camera, gordel, eventueel stuur)
- 1.1b Het op juiste wijze en op het juiste moment kunnen instellen van apparatuur (navigatiesysteem, boardcomputer, handsfreeset mobiele telefoon e.d.)
- 1.1c Het op juiste wijze en op het juiste moment kunnen bedienen van ruitenwissers, richtingaanwijzers, verlichting, voorruitverwarming, enz.
- 1.1d Een soepele bediening
- 1.1e Het op juiste wijze kunnen bedienen van apparatuur als neventaak tijdens het uitvoeren van verkeersopgaven.
- 1.1f Het op juiste wijze starten en afzetten van de motor.

1.2 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:

- 1.2a Stuurvastheid/stuurmethoden
 - over een langere afstand rechtuit blijven rijden
 - over een langere afstand koers kunnen houden
 - bochten vloeiend nemen (niet hoeven bijsturen)
 - bochten in het wegverloop goed kunnen volgen (niet uit de bocht ‘zeilen’)
 - stuurmethoden (overpakmethode en doorgeefmethode) op juiste moment toepassen
- 1.2b Beheerst gebruik gaspedaal, koppeling en versnelling
 - goed gedoseerd samenspel tussen gaspedaal en koppeling (motor slaat niet af)
 - soepele overgangen naar volgende versnelling
 - bochten gekoppeld in geschikte versnelling nemen
 - versnellingskeuze is voelbaar goed en adequaat
 - over een langere afstand in de juiste versnelling en met juiste toerental rijden
- 1.2c Beheerst gebruik rempedaal
 - soepele en gelijkmatige vertraging
 - bij stoppen de remdruk gedoseerd op- en afbouwen door een juist gebruik van het rempedaal
- 1.2d Goed rekening houden met de omvang van het voertuig
 - in bochten op gepaste afstand van stoeprand/berm blijven
 - afstand ten opzichte van obstakels goed inschatten
- 1.2e Goed onder controle houden van het voertuig op een niet-vlakke weg
- 1.2f Bijzondere verrichtingen aduquaat uitvoeren.

2 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:

- 2.1 *Actief waarnemen/aandacht*
- 2.2 *Veilige snelheid*
- 2.3 *Veilige ruimte*
- 2.4 *Voorrang verlenen/voor laten gaan.*

2.1 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:

- 2.1a De aandacht afwisselend veraf en dichtbij te focussen
 - Van belang is van dichtbij naar ver vooruit (ongeveer 200 meter verder) over te schakelen en vice versa. Beginners beperken hun blikveld vaker dichtbij en eenmaal ingesteld op een bepaalde modus heeft men de neiging om in deze modus te blijven hangen.
- 2.1b Regelmatig en afwisselend gebruik te maken van binnen-/buitenspiegels/camera
 - Afwisselen van binnen-/buitenspiegels en camera is ook noodzakelijk voor het in kunnen schatten van inhalend verkeer. Beginners maken minder gebruik van de spiegels/camera.
- 2.1c De verkeersomgeving breed horizontaal te scannen en daarbij zoekpatronen te gebruiken
 - De aandacht/blik afwisselend richten van de ene potentiële gevaarszone op de andere. Beginners fixeren hun blik meer op stilstaande objecten terwijl ervaren bestuurders hun blik meer op bewegende objecten fixeren.
- 2.1d 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 weggelegen aanwijzingen. Tijdens dit scannen van de wijdere omgeving houdt de perifere waarneming de aandacht gericht op de meest nabije en urgente aanwijzingen.

2.1e 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 scannen ervaren bestuurders snel en frequent. Zij fixeren hun blik op meer objecten en werpen meer vluchtige blikken op objecten. Beginnende bestuurders zijn minder flexibel in het aanpassen van hun scangedrag en fixeren zich meer op irrelevante aanwijzingen. Zij fixeren hun blik op minder objecten en werpen minder 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)
- 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.

2.2 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.

Binnen Duurzaam Veilig heeft dit onder andere geleid tot de eis dat daar waar gemotoriseerd verkeer zich mengt met het kwetsbare langzame verkeer, de snelheden van het gemotoriseerde verkeer omlaag moeten. 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 dus aan de volgende kwaliteitsaspecten:

- 2.2a De snelheid stelt de bestuurder in staat vooruit te lopen op wat er kan gaan gebeuren en daardoor defensief te handelen

- 2.2b De snelheid biedt de bestuurder meer tijd en ruimte om te reageren in het geval een situatie zich toch kritisch ontwikkelt
- 2.2c De snelheid biedt ook anderen voldoende tijd en ruimte om te handelen en manoeuvres uit te voeren
- 2.2d 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.
- 2.2e De naderingssnelheid van kruispunten is niet te hoog/te laag
- 2.2f De snelheid bij het invoegen/uitvoegen is niet te hoog/te laag.

2.3 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.

Veilige ruimte uit zich op verschillende manieren:

- 2.3a Juiste volgafstand (ruimte tussen bestuurder en voorganger)
- 2.3b Juiste passeerafstand (ruimte tussen bestuurder en naastgelegen weggebruiker en/of obstakel)
- 2.3c Positiecontrole (handhaven van de juiste plaats op de weg in het wegverloop)
- 2.3d Positiecontrole in de lengterichting van het voertuig (ruimte voor – ruimte achter positie).

Kwaliteitsaspecten van een veilige ruimte

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 andere weggebruikers 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.

2.4 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.

Voorrang moet worden verleend aan:

- 2.4a Bestuurders die op (gelijkwaardige) kruispunten voor hem van rechts komen
- 2.4b Bestuurders op verharde wegen komende vanaf onverharde wegen
- 2.4c Bestuurders van trams
- 2.4d Bestuurders op een voorrangsweg/voorrangskruising.

Voor laten gaan moet worden toegepast bij:

- 2.4e Voetgangers en gehandicapten die op een VOP oversteken of kennelijk op het punt staan over te steken

- 2.4f Bestuurders van een autobus die bij een bushalte wil weggrijden binnen de bebouwde kom
- 2.4g Bestuurders van voorrangsvoertuigen
- 2.4h Weggebruikers die rechtdoorgaan, als bestuurder die links of rechts afslaat
- 2.4i Bestuurders van trams die links of rechts afslaan, als bestuurder die rechtdoorrijdt
- 2.4j Overig verkeer, als bestuurder die een bijzondere manoeuvre uitvoert
- 2.4k Bestuurders die naar rechts afslaan, als tegemoetkomende bestuurder die op hetzelfde kruispunt naar links afslaat
- 2.4l Blinden, voorzien van een witte stok met een of meer rode ringen, en overigens alle personen die zich moeilijk voortbewegen.

3 Sociaal rijden

De bestuurder moet zich in het verkeer zo gedragen, dat hij niet alleen oog heeft voor zijn eigen veiligheid en doorstroming maar ook voor de belangen van anderen. Dit betekent dat hij zich sociaal gedraagt, dat hij niet vasthoudt aan eigen rechten, dat hij fouten van anderen door de vingers ziet, etc. Hij voorkomt dat hij anderen verrast door zijn bedoelingen ruim van tevoren duidelijk te maken en geeft anderen de ruimte om gemaakte fouten te herstellen. Hij kan zich in andere weggebruikers verplaatsen en kan inschatten of zijn eigen gedrag tot irritatie of nervositeit leidt bij anderen. Hij reageert niet op agressie van andere weggebruikers.

Bij dit aspect horen de volgende indicatoren:

- 3.1 *Ruimte gunnen*
- 3.2 *Communiceren.*

3.1 Ruimte gunnen

Ruimte gunnen heeft te maken met de mate waarin de bestuurder soepel, sociaal en vergevingsgezind met de andere weggebruikers (met name kwetsbare verkeersdeelnemers) omgaat en een verkeerssituatie in goede banen leidt. Daarbij zijn het niet veiligheidsbelangen die in het geding zijn, maar sociale belangen, bijvoorbeeld in het geval van een oudere die staat te wachten op een lange rij voorbijtrekkende voertuigen. De bestuurder besluit dat hij niet vasthoudt aan zijn rechten, maar regisseert de situatie door bijvoorbeeld een opening te maken in de rij 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.

Ruimte gunnen kan zich op verschillende manieren uiten:

- 3.1a Fouten van anderen accepteren en compenserend gedrag tonen door voor te laten gaan, ruim te passeren of met aangepaste snelheid te naderen
- 3.1b 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
- 3.1c 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
- 3.1d Ruimte gunnen aan gehaaste of provocerende weggebruikers door regie over eigen gedrag en emoties te houden, georiënteerd op de taak te blijven en adequaat te reageren op provocerend of agressief gedrag (niet ingaan op de provocatie, rustig blijven en positief compenserend gedrag vertonen).

3.2 **Communiceren**

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:

- 3.2a De intenties en bedoelingen worden tijdig kenbaar gemaakt
- 3.2b Het gedrag van de bestuurder maakt zijn intenties heel voorspelbaar, duidelijk en standvastig
- 3.2c De bestuurder is besluitvaardig en doortastend in zijn intenties en handelen
- 3.2d De bestuurder is vertrouwenwekkend voor anderen in zijn intenties en handelen
- 3.2e 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:

- 3.2f Duidelijk signaalgebruik (gebruik van richtingaanwijzers, lichtsignaal, geluidssignaal of handgebaar)
- 3.2g Duidelijk observeerbaar te kijken en eventueel oogcontact te maken (bestuurder maakt daarmee duidelijk dat hij de ander ziet)
- 3.2h 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)
- 3.2i 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 **Doorstromen**

De bestuurder wordt geacht besluitvaardig te rijden en vlot beslissingen te nemen, zodanig dat de doorstroming van de overige weggebruikers niet in gevaar komt. Dit betekent eventueel buiten de spits vertrekken of een andere route te kiezen in de spits. 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 voor ander verkeer. Hetzelfde geldt voor afslaan en het uitvoeren van manoeuvres. Manoeuvres worden met lage snelheid uitgevoerd, maar niet zo traag dat zij hinder voor andere weggebruikers veroorzaken. Bij dit aspect horen de volgende indicatoren:

- 4.1 *Effectieve snelheid*
- 4.2 *Effectief ruimtegebruik*
- 4.3 *Uitzonderingen op rechts rijden*
- 4.4 *Reageren op verkeerslichten, overige tekens en aanwijzingen*

4.1 **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 niet wordt gehinderd en zo effectief mogelijk plaatsvinden. Een effectieve snelheid zorgt ervoor dat andere weggebruikers niet onnodig worden opgehouden.

De bestuurder moet zoveel mogelijk het volgende gedrag vertonen:

- 4.1a Vlot en verantwoord manoeuvres uitvoeren, zodat andere weggebruikers niet onnodig wachten, worden opgehouden of gaan aarzelen (in samenhang met andere beoordelingscriteria)

- 4.1b Zijn snelheid afstemmen op het overige verkeer voor zover verantwoord is, zodat anderen niet worden opgehouden of moeten afremmen
- 4.1c Met een gelijkmatige snelheid rijden door goed te anticiperen, zodat hij bijdraagt aan een rustige en homogene verkeersstroom
- 4.1d Zijn snelheid op het goede moment en op de goede plaats verminderen, zodat anderen hier geen onnodige hinder van ondervinden.

4.2 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 niet wordt gehinderd. Een effectief gebruik van de ruimte leidt ertoe dat andere weggebruikers niet onnodig worden opgehouden.

De bestuurder moet zoveel mogelijk het volgende gedrag vertonen:

- 4.2a Goed en maximaal gebruikmaken van voorsorteervakken en opstelstroken bij verkeerslichten
- 4.2b Zoveel mogelijk rechts blijven rijden en indien aanwezig passeerstroken gebruiken
- 4.2c Standvastig zijn in zijn keuze voor een strook als dit in verband met een hoge verkeersintensiteit wenselijk is (zo min mogelijk onnodige wisselingen)
- 4.2d Maximaal gebruikmaken van de invoegstrook als dit in verband met een hoge verkeersintensiteit wenselijk is
- 4.2e Zijn volgafstand verkorten (en snelheid aanpassen) als dit in verband met een hoge verkeersintensiteit wenselijk is
- 4.2f Stilstaan of parkeren op de daartoe bedoelde plaatsen en daarmee de doorstroming niet in gevaar brengen.

4.3 Uitzonderingen op rechts rijden

De bestuurder moet ter bevordering van de doorstroming de uitzonderingen op het rechts rijden juist hanteren:

- 4.3a Links voorsorteren bij eenrichtingswegen bij links afslaan
- 4.3b Links inhalen
- 4.3c Links blijven rijden tijdens file rijden
- 4.3d Links rijden op de rijbaan voor en op een rotonde
- 4.3e Links voorsorteren tegen de wegafslaan bij links afslaan.

4.4 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 doorstroming van het verkeer niet wordt gehinderd. Een effectieve snelheid zorgt ervoor dat andere weggebruikers niet onnodig worden opgehouden.

De bestuurder moet zoveel mogelijk het volgende gedrag vertonen:

- 4.4a Vroegtijdig de verkeerslichten zien
- 4.4b Bij nadering van verkeerslichten zijn snelheid afstemmen op het overige verkeer
- 4.4c Bij nadering van een groen verkeerslicht zoveel mogelijk met een gelijkmatige snelheid rijden
- 4.4d Bij nadering van een geel verkeerslicht de juiste beslissing nemen om te stoppen dan wel door te rijden, afhankelijk van de verkeerssituatie

- 4.4e Zijn snelheid bij nadering van een rood verkeerslicht op het goede moment en op de goede plaats verminderen, zodat anderen hier geen onnodige hinder van ondervinden.

Overige verkeerstekens

De bestuurder moet vroegtijdig reageren op overige verkeerstekens (op het wegdek en op borden). Door voortdurend links en rechts naast en ruim voor het voertuig uit te kijken is het tijdig herkennen van verkeerstekens en het uitvoeren van de juiste handelingen na gedane waarneming mogelijk.

De bestuurder moet zoveel mogelijk het volgende gedrag vertonen:

- 4.4f vroegtijdig de verkeerstekens zien en op de juiste wettelijke wijze reageren
4.4g vroegtijdig de verkeerstekens zien en op de juiste verkeersinzichtelijke wijze reageren.

Aanwijzingen

- 4.4h. De bestuurder reageert tijdig op aanwijzingen gegeven door:
- politiefunctionarissen
 - verkeersregelaars
 - verkeersbrigadiers
 - NS-beambten
 - douaneambtenaren
 - Koninklijke Marechaussee.

5 Milieubewust rijgedrag

Van de bestuurder wordt verwacht dat hij rekening houdt met het milieu, bijvoorbeeld door routes die al zwaar vervuild zijn te mijden. Belangrijk zijn het rijden met de juiste bandenspanning, het vermijden van grote snelheidsverschillen: rustig optrekken en afremmen, tijdig opschakelen naar een hogere versnelling en gebruik maken van het rollend vermogen van het voertuig. Wanneer langer dan ca. 60 seconden moet worden stil gestaan moet de motor worden afgezet. Ook moet gedacht worden aan het juiste gebruik van gas en koppeling in relatie tot de snelheid waarmee manoeuvres worden uitgevoerd.

Bij dit aspect horen de volgende indicatoren:

- 5.1 Efficiënte snelheid*
5.2 Efficiënt schakelen
5.3 Efficiënt gebruik voertuig en apparatuur.

5.1 Efficiënte snelheid

De bestuurder moet zoveel mogelijk het volgende gedrag vertonen:

- 5.1a Bij optrekken zo vroeg mogelijk opschakelen naar een hogere versnelling
- Bij het weggrijden/optrekken is het de bedoeling zo vlot mogelijk op de juiste manier op de gewenste eindsnelheid te komen. Dit betekent dat de bestuurder zo vroeg mogelijk moet doorschakelen naar de hoogst mogelijke versnelling. In de eerste versnelling kort een beetje gasgeven, bij de tweede al iets meer gas en bij de derde versnelling weer wat meer gas. Bij accelereren in vierde of vijfde versnelling moet de bestuurder het gaspedaal vlot indrukken.
- 5.1b Met gelijkmatige snelheid rijden
- Als de gewenste snelheid bereikt is moet de bestuurder zoveel mogelijk met gelijkmatige snelheid blijven rijden. Dit betekent dat hij een ruimtekussen moet creëren en voldoende volgafstand moet houden om de extra ruimte te kunnen benutten voor uitrollen als er toch afgeremd wordt, en goed moet anticiperen.

- 5.1c Blijven rollen in een file
- In de file is het van belang te blijven rollen in een zo hoog mogelijke versnelling. Dit betekent dat de bestuurder zoveel mogelijk met een gekoppelde motor blijft doorrollen in een passende versnelling en met een passende snelheid. Alleen bij zeer lage snelheden mag met een slippende koppeling worden gereden.
- 5.1d Vloeiend vertragen
- Hard en bruusk remmen moet worden vermeden (dit is energie- en brandstofverspilling). Minder remmen betekent ook minder brandstof verbruiken. Als de bestuurder stopt of afremt, moet hij het voertuig zoveel mogelijk in de versnelling uit laten rollen. Remmen moet zonder terugschakelen gebeuren en er mag pas op het laatste moment, vlak voordat de motor gaat protesteren, worden ontkoppeld.
- 5.1e Juiste beginsnelheid hanteren
- Bij het afslaan en het rijden van (scherpe) bochten is een juiste beginsnelheid brandstofbesparend. Ruim voor de bocht moet de bestuurder gas terugnemen, afremmen en eventueel terugschakelen. De bestuurder moet voorkomen dat sterk moet worden afgeremd.

5.2 Efficiënt schakelen

De bestuurder moet zoveel mogelijk het volgende gedrag vertonen:

5.2a Bij relatief lage toerentallen opschakelen

5.2b In zo hoog mogelijke versnelling met constante snelheid rijden

- Bij een constante snelheid rijdt de bestuurder in een zo hoog mogelijke versnelling.

5.2c Bochten in een passende versnelling nemen

- Afhankelijk van de scherpte van de bocht, het type voertuig en de verkeersintensiteit.

5.2d Niet onnodig terugschakelen.

5.3 Efficiënt gebruik voertuig en apparatuur

De bestuurder moet zoveel mogelijk het volgende gedrag vertonen:

5.3a Rustig starten

- Het gaspedaal mag niet worden ingedrukt bij het starten. Rustig starten wil zeggen: contactsleutel omdraaien en even wachten alvorens te starten. Het motormanagement krijgt dan de gelegenheid om een aantal controles uit te voeren.

5.3b Motor uitzetten bij stops

- De motor wordt uitgeschakeld wanneer de auto wat langer stil moet staan (dit geldt al bij wachttijden vanaf ongeveer 60 seconden).

5.3c Cruise control/boardcomputer gebruiken

- Apparatuur zoals de cruise control en een board computer helpen om energiezuinig te rijden.

Bijzondere verrichtingen

De examiner beoordeelt de deelnemer op de volgende aspecten:

1. Technische uitvoering conform de wijze van uitvoeren zoals beschreven bij voertuigbeheersing in de Rijprocedure.
2. Kijktechniek tijdens uitvoering.

4 Taakdomein 2: Verwoorden van taakprocessen

Tijdens de praktijkrit moet de deelnemer twee verkeerssituaties met een hogere moeilijkheidsgraad (ook wel: conflictpunten) hardop denkend oplossen. Dit doet hij aan de hand van de vijf taakprocessen. Op deze manier geeft hij de examinerator inzicht in de wijze waarop hij verkeerssituaties oplost.

De uitvoering van de rijtaak die de deelnemer op deze twee conflictpunten toont, wordt meegewogen bij de beoordeling van taakdomein 1.

De vijf taakprocessen zijn:

1. waarnemen
2. voorspellen
3. evalueren
4. beslissen
5. handelen (behoeft niet verwoord te worden, zie pag. 18)

In de begrippenlijst achter in dit document wordt elk taakproces nader omschreven.

Het verwoorden van de taakprocessen mag alleen rijdend gebeuren. De examinerator bepaalt de twee situaties en de bijbehorende verkeersopgaven.

5 Beoordeling

Bij de beoordeling van taakdomein 1 en 2 wordt gewerkt met de volgende typeringen:

- A: goed
- B: voldoende
- C: onvoldoende
- D: zeer onvoldoende.

Gebruik typeringen A t/m D bij de beoordeling van taakdomein 1

I. HOOFDRIJTAKEN

De zes hoofdrijtakens worden beoordeeld met de vijf beoordelingsaspecten Controle, Veiligheid, Sociaal rijden, Doorstromen en Milieubewust rijgedrag. Deze vijf aspecten krijgen (verticaal) een eindoordeel A, B, C of D.

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

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

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

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

Als een deelnemer een competentie niet toont, bepaalt

- de aard,
- de ernst
- en het aantal malen

dat dit voorkomt of het ontbreken ervan of dit bij de beoordeling wordt betrokken.

Met de aard wordt de concrete handeling of nalatigheid bedoeld en met ernst wordt bedoeld de mate waarin het getoonde gedrag afwijkt van de competentie. Ook het aantal malen dat een competentie niet wordt getoond, wanneer dit wel normaal zou zijn, is bepalend voor de beoordeling bij een beoordelingsaspect.

Alleen bij een onvoldoende uitvoering (dus score C of D) wordt de foutcodes uit hoofdstuk 3 genoteerd in de cellen waar deze fout op betrekking had.

II. BIJZONDERE VERRICHTINGEN

Elke uitgevoerde bijzondere verrichting krijgt één totaaloordeel A t/m D voor de:

- Technische uitvoering conform de wijze van uitvoeren zoals beschreven bij voertuigbeheersing in de Rijprocedure
- Kijktechniek tijdens uitvoering.

De deelnemer voert in opdracht zelfstandig vier bijzondere verrichtingen uit. Maximaal één bijzondere verrichting mag overgedaan worden. Als de tweede poging voldoende is, wordt deze bijzondere verrichting als voldoende aangemerkt.

De eerste bijzondere verrichting die onvoldoende is, moet meteen overgedaan worden.

Bij het onderdeel bijzondere verrichtingen zijn er 3 kolommen.

In de kolom waarboven staat '1e' wordt het resultaat van de eerste uitvoering van de bijzondere verrichting genoteerd (A t/m D).

In de kolom waarboven staat '2e' wordt het resultaat van de tweede poging van een bijzondere verrichting, als deze mocht worden overgedaan, genoteerd (A t/m D)

In de kolom waarboven staat 'Tot. BV' wordt het eindoordeel per uitgevoerde bijzondere verrichting genoteerd als een 'V' van voldoende of een 'O' van onvoldoende.

Onderaan bij 'Eindwrd. II' komt het totaal resultaat van de vier bijzondere verrichtingen in de vorm van een 'V' van voldoende of een 'O' van onvoldoende te staan.

Is de Eindwrd. II een 'V' van voldoende, dan zal dit aanleiding zijn om bij Vrijstelling bijzondere verrichtingen, in het gedeelte/blok van het protocol waar ook de totale eindwaardering van de praktijkrit wordt aangegeven, 'Ja' aan te geven.

Alleen bij een onvoldoende uitvoering (dus score C of D) wordt de foutcodes uit hoofdstuk 3 genoteerd in de cellen waar deze fout op betrekking had.

*N.B.1 De verplichte bijzondere verrichting 'aan- en afkoppelen' moet in **maximaal drie pogingen** correct zijn uitgevoerd. Lukt dit niet, dan wordt het examen niet verder afgenomen en geheel onvoldoende verklaard. Hierbij geldt:*

- voor de bijzondere verrichting 'aan- en afkoppelen' is geen tijdslimiet
- dit is de eerste bijzondere verrichting die bij het begin van het examen moet worden uitgevoerd
- als één poging tot aankoppelen geldt: maximaal twee keer uitstappen vóór het definitieve aankoppelen. Bij een tweede of derde poging moet het trekkende voertuig weer opnieuw naast de aanhangwagen gezet worden.

*N.B.2. Een **vergeten remproef** betekent dat het aankoppelen niet juist is gedaan en levert een onvoldoende op voor de bijzondere verrichting 'aan- en afkoppelen'. Dit is echter geen ingreep vanwege de verkeersveiligheid zoals genoemd op pag. 20 bij 'Eindwaardering' (die tot een onvoldoende voor het hele examen leidt). Als de kandidaat de overige drie bijzondere verrichtingen voldoende heeft is Eindwaardering II voor de bijzondere verrichtingen voldoende. Er mag dan ook doorgedaan worden met het rijden (onderdeel I en III).*

De eerste bijzondere verrichting die onvoldoende is, is nu het aan- en afkoppelen. Normaal is er bij een eerste onvoldoende bijzondere verrichting een directe herkansing mogelijk als de onvoldoende ontstaat door een technisch niet juiste uitvoering. In dit geval, het vergeten van de remproef, is daar geen sprake van en daarom kan deze eerste onvoldoende bijzondere verrichting niet worden overgedaan/herkanst. De oorzaak van deze eerste onvoldoende houdt tevens in dat bij de overige nog uit te voeren drie bijzondere verrichtingen geen herkansingmogelijkheid meer van toepassing is.

Gebruik typering A t/m D bij de beoordeling van taakdomein 2

III. TAAKPROCESSEN VERWOORDEN

De prestaties van de deelnemer bij 'taakprocessen verwoorden' zijn voldoende als hij inzicht geeft in de manier waarop hij de verkeersopgave opgelost heeft en waarom hij bepaalde keuzes heeft gemaakt. De kandidaat moet de inhoud van de taakprocessen begrijpelijk hardop verwoorden.

De vijf taakprocesbenamingen (waarnemen, voorspellen, evalueren, beslissen en handelen) hoeven niet zelf genoemd te worden, het proces moet qua inhoud aan de orde komen. Wat de examinerator kan zien – het handelen – hoeft niet verwoord te worden. Feitelijk gaat het dus om het verwoorden van vier taakprocessen.

Als de deelnemer alle vier te verwoorden taakprocessen juist verwoordt, scoort hij een A voor zijn prestaties op het betreffende conflictpunt in taakdomein 2.

Als de deelnemer drie taakprocessen juist verwoordt, scoort hij een B voor zijn prestaties op het betreffende conflictpunt in taakdomein 2.

Als de deelnemer twee taakprocessen juist verwoordt, scoort hij een C voor zijn prestaties op het betreffende conflictpunt in taakdomein 2.

Als de deelnemer minder dan twee taakprocessen juist verwoordt, scoort hij een D voor zijn prestaties op het betreffende conflictpunt in taakdomein 2.

6 Normering

Eisen aan de deelscores

Taakdomein 1

I. HOOFDRIJTAKEN

De scores van de deelnemer op de vijf beoordelingsaspecten van de hoofdrijtaken moeten aan de volgende eisen voldoen:

- de score voor het beoordelingsaspect **Veiligheid** moet bij alle zes hoofdrijtaken minimaal B zijn; hier kan niets worden gecompenseerd
- de score voor elk van de beoordelingsaspecten Controle, Sociaal rijden, Doorstromen en Milieubewust rijgedrag moet minimaal B zijn, maar er is een compensatiemogelijkheid als een van deze beoordelingsaspecten een score C heeft: **één C (maximaal) voor ieder ander beoordelingsaspect dan Veiligheid** kan gecompenseerd worden door een A van een ander beoordelingsaspect (van deze vier).

Voor een voldoende geldt dus:

- Veiligheid: score A of B
- Controle, Sociaal rijden, Doorstromen en Milieubewust rijgedrag: [4 x A of B] of [1 x C + 1 x A en 2 x A of B]

Andere scorecombinaties houden altijd in: onvoldoende. Een D voor enig beoordelingsaspect kan niet worden gecompenseerd; de deelnemer zakt dan onherroepelijk.

II. BIJZONDERE VERRICHTINGEN

De examinerator beoordeelt de bijzondere verrichtingen op technische uitvoering en kijktechniek tijdens uitvoering. Voor een voldoende (A of B) moeten beide aspecten per verrichting voldoende zijn, waarbij kijktechniek in relatie tot vaardigheid zwaarder weegt dan technische uitvoering

De deelnemer moet daarnaast voor minimaal drie van de vier bijzondere verrichtingen een totaaloordeel B of hoger gescoord hebben.

Taakdomein 2

III. TAAKPROCESSEN VERWOORDEN

Voor taakdomein 2 geldt de volgende eis: voor een van de twee conflictpunten moet de deelnemer minimaal een B hebben gescoord.

Eindwaardering

De eindwaardering volgt uit het totaal van de scores voor I, II en III. Voor een voldoende is nodig:

- I hoofdrijtaken:
 - veiligheid minimaal B
 - andere beoordelingsaspecten minimaal B; maximaal één (1) C-beoordeling kan gecompenseerd door een A-beoordeling
- II bijzondere verrichtingen:
 - minimaal 3 bijzondere verrichtingen B of hoger*
- III taakprocessen verwoorden:
 - één conflictpunt minimaal B.

Bij een ingreep i.v.m. de verkeersveiligheid is de eindwaardering van de gehele praktijkrit van de deelnemer altijd onvoldoende! Er kan dan geen vrijstelling voor bijzondere verrichtingen gegeven worden.

****De verplichte bijzondere verrichting 'aan- en afkoppelen' moet in maximaal drie pogingen correct zijn uitgevoerd. Lukt dit niet dan, wordt het examen niet verder afgenomen en geheel onvoldoende verklaard.***

7 Protocol van het examen

Kennismaking

De examiner van het IBKI controleert de persoonsgegevens van de deelnemer aan de hand van het rijbewijs en legt de structuur van het examen uit.

Examenrit

De examenrit vindt plaats vanaf een door IBKI goedgekeurde locatie. De deelnemer rijdt zelfstandig een door IBKI goedgekeurde route welke bij aanvang van het examen door de examiner gekozen wordt. Gedurende het examen geeft de examiner geen opdrachten over de te volgen route. Wel bepaalt de examiner welke bijzondere manoeuvre moet worden uitgevoerd en de locatie ervan.

De deelnemer lost zelfstandig alle verkeerssituaties op die binnen de beoordeling vallen en bedient zelfstandig alle apparatuur.

Invullen beoordelingsprotocol

De examiner noteert de scores en de einduitslag van de deelnemer in het beoordelingsprotocol. Dit formulier moet zijn voorzien van de naam van de deelnemer, de datum en de tijd van het examen en de naam van de examiner. De examendeelnemer ontvangt het originele beoordelingsprotocol, een kopie wordt door het IBKI bewaard.

Vrijstelling bijzondere verrichtingen bij herexamen

Als de deelnemer in het vorige examen de bijzondere verrichtingen met voldoende resultaat heeft afgerond, worden de scores van dat onderdeel in het herexamen overgenomen van het beoordelingsprotocol van het vorige examen. Deze vrijstelling geldt voor één herexamen.

Evaluatiegesprek

In het evaluatiegesprek motiveert de examiner zijn scores die hij heeft genoteerd in het beoordelingsprotocol en analyseert hij de prestaties van de deelnemer. De examiner deelt zelf de uitslag aan de deelnemer mede en motiveert deze door positieve feedback. De examiner onthoudt zich daarbij van opleidingsaspecten.

Tijdsindeling:

75 minuten rijden inclusief:

- 4 x Bijzondere verrichtingen
- 2 x Verwoorden taakprocessen

15 minuten organisatie, mededelen uitslag.

