

CBR rijexamen (2011)

Feiten en fabels

Veel mensen vinden een rijexamen het lastigste dat ze hebben afgelegd. Talloze redenen worden hier voor aangevoerd. Je hebt het niet zelf in de hand, je kunt pech hebben of zakken door de fout van een ander. Ook slechte weersomstandigheden, een lastige route of een extra strenge examiner scoren hoog op de lijst van oorzaken. Maar er worden meer argumenten aangevoerd. Zoals: het is een momentopname; iedereen zakt de eerste keer; ik had de zenuwen of een black-out.

Het rijbewijs wordt wel eens omschreven als 'het meest emotionele document van Nederland'. Op verjaardagen is het vaak onderwerp van gesprekken. Voldoende redenen om de zaken nuchter te gaan bekijken en op een rijtje te zetten.

Examenbureau

Meer dan 90% van de bevolking komt vroeg of laat in aanraking met het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen, kortweg CBR. Elk jaar doen honderduizenden kandidaten toetsen, theorie en praktijkexamens voor hun rijbewijs. Sommigen zelfs meerdere keren, want om alle rijbewijzen te halen moet je drie theorie- en vijf praktijkexamens afleggen.

Het CBR, is een stichting die door de Minister van Verkeer en Waterstaat gemachtigd is rijexamens af te nemen. Het landelijke slagingspercentage bedraagt \pm 40%.

Examinatoren

Het CBR heeft merendeels fulltime examinatoren in dienst. Nog slechts een paar doen het op parttime basis naast hun dagelijkse werk als politieman, zeeloods of vluchtleider om maar een paar voorbeelden te geven.

Voordat een examiner zelfstandig examens mag afnemen, moet deze een lange weg afleggen. Na een rijtest, een psychologisch onderzoek en het doorwerken van veel theorie, worden onder toezicht van een mentor circa 200 rijexamens afgenomen. De mentor is een ervaren examiner die zorgt dat alles volgens de, regels verloopt. Ook na de opleiding worden examinatoren regelmatig gecontroleerd op hun functioneren. Daarom rijdt er tijdens een examen wel eens een tweede examiner mee. Maar daarover later meer.

Rijles

Miljoenen Nederlanders stappen dagelijks in een auto om aan het verkeer deel te nemen. Ogenscheinlijk doen ze dat probleemloos. Autorijden is echter allesbehalve een fluitje van een cent. Het vereist naast aanleg ook een hoge vaardigheid in waarnemen en gecoördineerd handelen.

Het is een samenspel tussen ogen, hersenen, handen en voeten, waarbij voortdurend beslissingen moeten worden genomen. Iemand die al jaren rijdt hoeft daar nauwelijks bij na te denken. Alles lijkt automatisch te gaan. Toch is ook de meest ervaren automobilist ooit als leerling begonnen. Autorijden moet je leren, net als lopen. Als peuter hebben we deze vaardigheid allemaal met vallen en opstaan onder de knie weten te krijgen. Geldt dat ook voor autorijden? Kan iedereen dat leren?

Op enkele uitzonderingen na... ja! Het gaat alleen bij de één vlugger en gemakkelijker dan bij de ander. Autorijden leer je niet door een schriftelijke cursus te volgen. Je moet de weg naar het rijbewijs volledig zelf afleggen door achter het stuur plaats te nemen en ervaringen op te doen. Die ervaringen krijg je door rijles nemen en fouten maken. Vergelijk het met leren lopen en fietsen, met vallen en opstaan want van je fouten leer je soms het meest.

Slagen of zakken?

Een veel gehoorde opmerking is de volgende: bij het CBR laten ze je de eerste keer altijd zakken; examinatoren mogen maar een bepaald aantal kandidaten per dag laten slagen. Het is klinkklare onzin! Vaak verzinnen mensen een verhaal om de eigen fouten niet te hoeven toegeven.

Als iemand zakt dan heeft dat niets te maken met pech of een extra strenge examiner. Het komt door zijn of haar gebrek aan rijvaardigheid.

Kan iedereen dan de eerste keer slagen?

Zoals al eerder gezegd, in principe... ja! Er zijn echter uitzonderingen. Het kan voorkomen dat iemand last heeft van overmatige spanning of examenvrees en daardoor tijdens het afrijden beduidend slechter presteert dan tijdens het lessen. Er is een methode om dit vervelende verschijnsel enigszins onder controle te krijgen, ik vertel daar later meer over.

Sommige mensen hebben een groter probleem. Het zijn degenen die onvoldoende aanleg hebben om te leren autorijden. Vaak kunnen deze mensen beter een automaat rijbewijs behalen.

Om de eerste keer te slagen, moet aan een aantal voorwaarden worden voldaan. Ben je bereid deze aanbevelingen op te volgen, dan zul jij ook de eerste keer slagen.

Voorwaarden

Huiswerk

Als de instructeur tijdens het lessen steeds moet ingrijpen omdat de verkeersregels niet worden toegepast, dan is dat vervelend je. Leer de theorie of volg een theoriecursus en haal het theoriecertificaat als je rijlessen zijn begonnen. Maak ook het huiswerk uit je RIS-praktijk opleidingsboek.

Goede rijnschool en methode

Rijscholen die zijn aangesloten bij een branche organisatie worden gecontroleerd en moeten voldoen aan bepaalde eisen. Dat wil niet zeggen dat een rijnschool die niet bij deze organisaties is aangesloten slecht is. Er zijn instructeurs die uit principe geen lid willen worden van welke organisatie dan ook en toch uitstekend rijles geven. Volg bij voorkeur de methode Rijopleiding in Stappen. (RIS)

Voldoende lesuren

Hoeveel lesuren nodig zijn is moeilijk te zeggen. Twintig uur is weinig, tweehonderd is veel. Met een normale aanleg zijn gemiddeld tussen de 30 en 60 lesuren nodig om rijvaardig te worden. Vroeger was dat misschien anders, maar in het huidige verkeer wordt onkunde onmiddellijk afgestraft. Autorijden is te vergelijken met het leren van een vak. Het vraagt tijd, doorzettingsvermogen en vooral... oefening. Autorijden leer je het snelst door regelmatig te rijden en de opleiding in stappen af te werken. Ook de scripts uit je hoofd leren zodat alles geautomatiseerd gaat.

Toetsen of Examens

Je deoltoets of examen worden ingedeeld via het TOP-online examenreserveringssysteem.

Voor de deoltoets of het examen krijg je via de email een oproepbrief, daarop staat datum, tijd en tafelnummer vermeld. In het examen centrum zie je welke examiner je hebt.

Alle toetsen of examens worden op dezelfde wijze afgenomen en beoordeeld volgens vastgestelde normen. Bovendien kan het voorkomen dat op de dag zelf nog een andere examiner wordt ingezet door ziekte of verlof van een collega.

Procedures

Een deelloets of het praktijk-examen duurt 55 minuten, daarvan wordt 30 tot 40 minuten gebruikt om te rijden. De overige tijd is beschikbaar voor ontvangst, eindgesprek en administratie. De variabele rijtijd geeft de examiner gelegenheid om bij twijfel een bepaald onderdeel van het rijden nader te onderzoeken.

Wat neem je mee

Een geldige en voldoende uitslag van het theorie-examen, de reserveringsbevestiging, je RIS-opleidingsboek, een ingevuld zelfreflectie formulier en een geldig legitimatiebewijs.

Spanning en Angst

Zorg dat je goed bent uitgerust. Op de dag van de deelloets of het examen zul je ongetwijfeld spanning voelen. Dat gevoel is normaal en hebben bijna alle mensen omdat je goed wilt presteren. Het houdt je alert. Angst werkt vaak negatief. Je verkleint je wereld en kijkt niet ver genoeg meer vooruit waardoor je niet goed waarneemt en verkeerde beslissingen neemt. Blijf bewust waarnemen om goede oplossingen te bedenken voor de verkeersopgaven want de problemen liggen niet in maar buiten de auto. En de oplossingen moet jij zelf bedenken. Denk nog eens aan script 10 (scan)

Kalmerende middelen zijn af te raden omdat zelfs het meest onschuldige preparaat versuffend kan werken. Als je erg veel last hebt van spanning, ga dan eens met je huisarts praten.

Met een stukje kauwgom kun je dat droge gevoel in je mond wat wegnemen en een consumptie vooraf doet soms wonderen. Zoek afleiding, doe iets wat je leuk vindt.

Voorrijden

Het is nuttig om voor het examen te rijden. Om alle belangrijke punten nog even te oefenen, een ritje om op 'temperatuur' te komen en te zorgen dat alles goed staat afgesteld. Neem nog even alle lampjes, meters en schakelaars door, zodat je tijdens de deelloets of het examen niet hoeft te zoeken naar het lichten, ruitenwisser of verwarming.

Ontvangst

Op het afgesproken tijdstip roept de examiner je naar de examenzaal. Na de kennismaking worden de persoonsgegevens, het theoriecertificaat en je legitimatie gecontroleerd. De examiner zal vragen het oproepformulier waarop de medische eigen verklaring staat te lezen, te dateren en ondertekenen.

Ook neemt hij het dichtgevouwen zelfreflectieformulier in ontvangst (nodig voor het eindgesprek)

Daarna legt hij uit hoe de deelloets of het examen wordt afgenomen en zal hij proberen je op je gemak te stellen. Het uitzetten van je mobiele telefoon is verplicht tijdens het examen.

Examinatoren zijn gewend om te gaan met mensen die onder spanning staan. Ze krijgen daarvoor speciale trainingen en weten hoe ze dat moeten aanpakken. Of de kennismaking ongedwongen verloopt hangt ook af van de manier waarop je zelf aan het gesprek deelneemt. Blijf vooral jezelf en maak kenbaar als je iets niet begrijpt.

Inleidend gesprek

Tijdens het inleidend gesprek wordt verteld op welke wijze je aan het verkeer dient deel te nemen. Hij zal tijdig zeggen wanneer je links- of rechtsaf moet slaan. Zegt hij niets, dan rijd je rechtdoor of volgt de (voorrangs)weg. Als je een opdracht niet verstaat of begrijpt, zeg het dan meteen. De opdracht wordt dan herhaald of op een andere manier uitgelegd, zodat je weet waar je heen moet.

Je moet zelf letten op verkeersborden en verkeerslichten, strepen op het wegdek en tekens van andere weggebruikers zoals knipperlichten en richtingaanwijzers. Probeer te rijden zoals het geleerd is. Niet gaan experimenteren of overdreven voorzichtig doen.

Je moet zelfstandig aan het verkeer deelnemen. Snelheid aanpassen en zelf beoordelen of je kunt inhalen. Er wordt gelet op hoofdzaken. Niet een enkele fout maar de hele rit telt mee. Let op andere weggebruikers zoals voetgangers, fietsers, zoekende bestuurders en geparkeerde auto's.

Denk om je ruimtekussen (script 21). Je moet veilig rijden met zelfvertrouwen én verkeersinzicht.

Verkeersopgaven dien je zelfstandig op te lossen!

Een deeltoets of het rijexamen is geen geheimzinnig gebeuren met verrassingen of valkuilen. Het op de hoogte zijn van de procedure hoort tot een goede voorbereiding.

Vragen

Na het inleidend gesprek zal de examiner informeren of alles duidelijk is. Nu kun je vragen stellen of iets meedelen dat van belang is. Stel dat je moeite hebt met het uit elkaar houden van links en rechts. Heel veel mensen hebben daar problemen mee, dat is niets bijzonders. Maak je daar dus geen zorgen over, maar zeg het tegen de examiner. Hij houdt daar bij het geven van route-opdrachten rekening mee en zal links en rechts duidelijk aanwijzen. Mocht je toch een keer de verkeerde kant opgaan, dan wordt dat niet als een fout aangemerkt. Het heeft niets met je rijvaardigheid te maken.

Het zou ook kunnen zijn dat je oren 'dicht' zitten omdat je verkouden bent of dat je last hebt van een stijve nek. Bespreek dit soort zaken vooraf, dan voorkom je misverstanden en zit je tijdens de rit meer op je gemak.

Meerijden instructeur

De instructeur is meestal bij de deeltoets of het examen aanwezig. Ga jij liever alleen dan moet dit tijdens het inleidend gesprek gemeld worden. Maak hierover een afspraak met je instructeur.

Stel dat je nog iets wilt weten of hoe de examiner daar over denkt.

Zoals:

- Mag ik in bepaalde gevallen van de verkeersregels afwijken?
- Mag ik gebruik maken van andere weggebruikers, ook al hebben deze voorrang?
- Mag ik harder rijden dan de maximaal toegestane snelheid?

Prat er over! Je moet alles in het werk stellen om onzekere gevoelens bij jezelf weg te nemen. En je krijgt (indien mogelijk) antwoord op alle vragen!

Twee examinatoren

Af en toe rijdt er tijdens een rijexamen een tweede examiner mee. Meestal is dit niet vooraf bekend en staat het op het mededelingenbord vermeld. Je instructeur kan dan niet meerijden.

Uiteraard mag hij na afloop van het examen wel aanwezig zijn bij het eindgesprek. Het meerijden van een tweede examiner heeft niets met jou persoonlijk te maken. Het examen wordt precies zo afgenomen als alle andere. Meestal is het een nieuwe examiner die wordt opgeleid, of een examiner die ter plaatse niet goed bekend is en routes moet leren. Het kan ook een examiner zijn die kijkt hoe een collega het doet. Alle examens moeten op dezelfde manier worden afgenomen. Dat wordt alleen bereikt als examinatoren naar elkaar kijken tijdens het afnemen van een examen of toets.

Ogentest

Voordat het examen begint, wordt er een ogentest afgenomen. Dit houdt in dat je de kentekenplaat van een auto moet lezen op ± 25 meter, afstand. Als je dat niet kunt, dan mag je meteen daarna een tweede poging doen met een andere kentekenplaat.

Als dat ook niet lukt dan wordt het examen wel afgenomen maar krijg je na afloop geen examenuitslag mee. Je moet dan eerst naar de oogarts voor een nader onderzoek.

Na de ogentest laat de examiner je voor zich uit lopen naar de auto. Dit stelt hem in de gelegenheid eventuele lichamelijke afwijkingen vast te stellen. Als je een beetje mank loopt, omdat je bijvoorbeeld je enkel hebt verzwikt, dan zal hij vragen wat daarvan de oorzaak is. Meestal worden er dan tijdens het examen een paar remproeven gedaan. Je moet dan aantonen dat je een 'noodstop' kunt maken.

Vorbereidings- en controlehandelingen

De examiner zal afwisselend controles laten uitvoeren:

Controles buiten de auto (RIS-script 1)

- Controle van de banden (profiel diepte/ spanning/ beschadiging/ uitdroging/ dopje op ventiel/ canvasbreuk door raken van stoeprand)
- Vragen over de bandenspanning (invloed op wegligging/ brandstofverbruik)
- Controle accu (vloeistofniveau/ voltage/ met welke vloeistof bijvullen)
- Controle armatuur (van verlichting/ remlichten/ richtingaanwijzers)
- Controle ruiten en spiegels (beeldvertekening/ sterren/ stickers)
- Controle peil motorolie (tussen merktekens/ ondergrond vlak/ na \pm 5 min.)
- Controle peil koelvloeistof (stoom/ hete (rode) vloeistof/ handschoen aan)
- Controle peil remvloeistof (gele dop/ tussen merktekens)
- Controle peil ruitensproeiervloeistof (blauwe kleur en afsluitdop)
- Controle sluiting motorkap en bagageruimte.

De controles worden niet daadwerkelijk uitgevoerd. De kandidaat moet aangeven waar en hoe kan worden gecontroleerd. Je instructeur mag behulpzaam zijn bij het openen en sluiten van de motorkap.

Controles in de auto (RIS-script 2)

Aangeven van positie en functie controlelampjes voor:

- oliedruk/ laadstroom/ groot en dimlicht/ mist(achter)lichten/ waarschuwingslicht/ remlicht

Aangeven van positie en functie meters voor:

- brandstof/ motortemperatuur/ snelheid en toerental
- Controle/ werking van de ruitenwissers
- Controle/ werking van achterrauitverwarming/ voor en zijruit ontwaseming
- Controle/ werking van ventilatie en verwarming/ airconditioning
- Controle vrije slag en pedaal druk voetrem en werking parkeerrem

Altijd uit te voeren controles

Controle/ werking van:

- remlichten/ richtingaanwijzers/ en verlichting
- Afstellen bestuurdersstoel
- Afstelling hoofdsteun (minimaal op oor- of ooghoogte)
- Afstelling binnen en buitenspiegels
- Controle sluiting (alle) deuren (als binnenlicht brand is er iets mis)
- Controle juist gebruik van de autogordel (niet gedraaid)

Voertuigcontrole (wordt steekproefsgewijs uitgevoerd)

Nadat je bent ingestapt en de autogordel omgedaan, gaat de examiner de noodzakelijke verlichting controleren. Het verdient aanbeveling het portier of een raam even open te laten om de examiner beter te kunnen verstaan.

Steek vervolgens de contactsleutel in het contactslot en draai deze om tot dat de lampjes op het dashboard aangaan. Als de sleutel niet wil draaien dan zit het stuur vermoedelijk in het stuurslot. Beweeg het stuur dan even heen en weer en draai tegelijk de sleutel rond. Na het 'contact maken' zullen alle elektrische functies van de auto werken.

Wacht nog even met het starten van de motor!

De examiner vindt het niet prettig om achter de auto een wolk uitlaatgassen te moeten opsnuiven.

- Trap een paar keer op het rempedaal en laat het weer los.
- Geef daarna richting aan naar links en naar rechts.
- Ook het dimlicht moet aangezet worden.

Nadat de verlichting aan de achterzijde is gecontroleerd wordt ook aan de voorkant van de auto gekeken of de verlichting in orde is.

Bestuurderscontrole

Zodra de examiner naast je zit, zal hij zelf eerst zijn stoel en spiegels moeten afstellen. Gebruik deze tijd om een 'cockpit-check' uit te voeren.

- alle deuren gesloten?
- veiligheidsgordel om?
- stoel en de spiegels goed afgesteld?

Vervolgens kan de examiner nog een paar vragen stellen over lampjes, schakelaars of meters.

Nadat hij je succes gewenst heeft mag je starten.

Als de motor loopt voer je de laatste controles uit:

- Staat alles aan wat nodig is?
- Dimlicht, ruitenwissers, achterrautverwarming, airconditioning?

Veel kandidaten rijden weg zonder dimlicht, ruitenwissers of met een beslagen achterraut.

Nu gaan rijden

Zodra je opdracht hebt gekregen de motor te starten, is het examen begonnen en moet je zelfstandig gaan rijden. Rijd beheerst weg van de parkeerplaats en kijk uit voor andere wegrijdende lesauto's. De examiner verwacht echt niet dat je vanaf de eerste seconde als een speer rijdt. Net als de motor van een auto heeft ook een kandidaat even tijd nodig om op "bedrijfstemperatuur" te komen.

Zodra je aan het rijden bent, controleer je nogmaals of de spiegels goed staan afgesteld. Het kan zijn dat er op de parkeerplaats iemand tegenaan is gelopen. Als ze niet goed staan, zeg het dan meteen. De examiner zal je dan op een geschikte plaats laten stoppen en alsnog gelegenheid geven ze beter af te stellen.

Eerste indruk

Laat vanaf het begin merken dat je goed oplet. De examiner heeft vrij snel in de gaten of de spiegels en dode hoeken consequent en op de juiste manier worden gebruikt en of bij kruispunten voldoende wordt gekeken. Ga niet overdrijven, maar doe alles zoals dat met je instructeur is geoefend. Zorg dat de eerste indruk goed is.

Mocht je toch in de eerste minuut door de zenuwen een fout maken, ga dan niet zitten piekeren. Je hebt voldoende tijd om te laten zien dat het een vergissing was. Blijf tijdens de rit geconcentreerd bezig tot en met de laatste seconde van de toets of het examen. In de laatste minuten kan er nog veel misgaan door concentratieverlies omdat je weet dat het er bijna opzit. Pas na het uitstappen is het examen of de toets achter de rug.

Einde van de rit

Als je aan het einde van het examen de auto op een parkeerplaats moet neerzetten, zoek dan een makkelijk plaatsje uit. Kandidaten hebben om de een of andere duistere reden een voorkeur voor lastige plekjes. Maak het jezelf niet onnodig moeilijk en zet hem links of rechts **vooruit** in een parkeervak.

Als de auto stilstaat werk dan alles (volgens script 8) systematisch af.

Uitstappen

Ook al sta je op een parkeerplaats doe het zoals geleerd is. Bedenk dat alle fouten die gemaakt worden meewegen bij de beoordeling. 'De laatste druppel die de emmer doet overlopen' is ook hier van toepassing. Blijf scherp tot de laatste seconde!

Praten tijdens het examen

Als je tijdens het examen alleen maar hoort: Eerste weg linksaf... eerste weg rechtsaf, dan vallen er lange stiltes die beklemmend kunnen werken. Je loopt dan het risico dat je gaat zitten piekeren over dingen die niet helemaal vlekkeloos zijn verlopen. Je denkt nog eens na over het parkeren waarbij je een beetje scheef achter een auto kwam te staan. Of je maakt je druk over dat trillende been waardoor je de koppeling niet helemaal onder controle had en de motor steeds afsloeg.

Piekeren tijdens het examen is iets wat je beslist niet moet doen. Het verstoort de concentratie en knaagt aan het zelfvertrouwen. De examinerator weet dit en maakt daarom meestal een praatje om je wat op je gemak te stellen. Hij wil voorkomen dat je blijft nadenken over een kleine fout.

Praten en rijden

Niet iedereen is in staat auto te rijden en tegelijkertijd een gesprek te voeren. Ervaren chauffeurs hebben daar doorgaans geen moeite mee. Als de situatie er om vraagt, stoppen ze automatisch met praten om zich te concentreren op het rijden. Je kunt er dan ook op vertrouwen dat de examinerator alleen met je praat op momenten dat de verkeerssituatie het toelaat. Nimmer zal hij je bewust afleiden om te zien of je twee dingen tegelijk kunt doen. Als je liever niet praat tijdens het rijden, zeg dit dan bij de ontvangst. Dit wordt niet als onbeleefdheid beschouwd.

Examinatoren weten dat sommige kandidaten zich volledig willen concentreren op het rijden. Het gesprek zal zich dan beperken tot het geven van de route-opdrachten of een enkele aanwijzing. Wees nooit bang om iets te vragen. De examinerator zal alles doen om je zo goed mogelijk te laten presteren. Uiteraard kun je ook zelf initiatief nemen en een praatje beginnen.

Zelfstandig een route rijden (de examinerator bepaald vooraf welk onderdeel gedaan wordt)

Hij kan je:

1. zonder aanwijzingen naar een **herkenbaar punt** laten rijden;
2. **navigatieapparatuur** laten gebruiken naar een willekeurige locatie;
3. **drie tot vijf opdrachten** achterelkaar om een locatie te bereiken ('clusteropdrachten').

Onderweg krijgt je gedurende dit onderdeel dat ongeveer 10 minuten duurt **geen aanwijzingen**. Het bereiken van het opgegeven punt is geen doel. Wel is veilig rijden en de juiste oplossingen bedenken belangrijk.

De bedoeling van dit onderdeel is toetsen of je veilig weggedrag en zelfstandigheid weet te combineren. Als zich files voordoen wordt daarbij het juiste rijgedrag beoordeeld.

Navigatieapparatuur wordt alleen gebruikt als je daarmee weet om te gaan.

Route-opdrachten

Als je alleen in een auto rijdt, dan weet je doorgaans precies waar je heen wilt. Je hebt de route in je hoofd of je volgt de ANWB-borden. Tijdens het rijexamen gaat dat anders. De examinerator is vrij in het bepalen van de route. Hij moet er voor zorgen dat alle onderdelen van het rijden kunnen worden beoordeeld. Zo zul je op smalle en brede wegen rijden, verschillende soorten kruispunten oversteken en buiten de bebouwde kom op de auto(snel)weg rijden.

Goed luisteren

Bij het uitvoeren van route-opdrachten moet je een paar dingen in het oog houden. Luister goed naar wat er gezegd wordt! De formulering is altijd zodanig, dat je alle informatie krijgt die nodig is om de opdracht op de juiste wijze te kunnen uitvoeren.

Ter verduidelijking wat hiermee wordt bedoeld geven we een voorbeeld.

Stel je nadert een kruispunt waar twee voorsorteervakken voor rechtsaf zijn aangebracht. Als je alleen de opdracht krijgt rechtsaf te slaan, dan kies je doorgaans het meest rechts gelegen voorsorteervak.

Als de opdracht echter luidt: "op het kruispunt rechtsaf en direct daarna linksaf", dan kun je in de problemen komen als je in het rechter voorsorteervak gaat staan. Je moet dan zelf initiatief tonen en je in het linker voorsorteervak opstellen. Luister dus goed naar de opdrachten en laat zien dat je verkeersinzicht hebt.

Letten op verkeersstekens

Route-opdrachten worden tijdig gegeven en zijn altijd uitvoerbaar. Je wordt dus nooit een weg ingestuurd waar je niet in mag. Je moet wel zelf letten op verkeersborden, tekens op het wegdek en verkeerslichten. Als een verkeersbord aangeeft dat je niet rechtdoor mag en er is maar één andere mogelijkheid om de weg te vervolgen, dan zal de examinerator daar geen opdracht geven.

In zo'n geval moet je zelfstandig beslissen waar je heen moet. Tijdens het lesben je dit soort situaties ook vast tegen gekomen en, heeft de instructeur ze met je besproken.

Opdrachten en kijkgedrag

Autorijden is kijken... kijken... kijken... en nog eens kijken! Tijdens de rit zal de examinerator dan ook beoordelen of je steeds goed oplet. Voor dit doel is in de meeste lesauto's een zogenaamd 'oogspiegeltje' geplaatst. Hiermee kan de examinerator je onopvallend observeren. Omdat hij ook zelf op het verkeer moet letten, kan hij niet voortdurend in dat spiegeltje zitten kijken. Op het moment echter dat er een opdracht wordt gegeven, observeert de examinerator je om vast te stellen of het kijkgedrag goed is. Ga dus niet zoeken naar de eerste straat links of rechts, maar begin meteen na de opdracht alle handelingen te verrichten die je geleerd hebt als je moet afslaan.

Kijken is het eerste wat je moet doen!

Als je hiermee te lang wacht, houd je misschien te weinig tijd over voor richting aangeven, voorsorteren of het aanpassen van je snelheid.

Inhalen

Als je op een autoweg of autosnelweg achter een vrachtauto rijdt en het is zinvol deze in te halen, doe het dan. Blijf er niet onnodig achter rijden omdat je verwacht dat je de eerstvolgende afrit naar rechts zal moeten nemen. De examinerator zal het initiatief om in te halen beslist niet afstraffen door je daarna op riskante wijze te laten uitvoegen. Desnoods past hij de route aan en pakt een volgende afrit. Zelfstandig rijden betekend ook dat jij kunt beslissen of voor jou iets nog uitvoerbaar is.

Als je een opdracht niet goed hebt verstaan of niet begrijpt, zeg dit dan meteen.

Het kan zijn dat de examinerator de opdracht op een iets andere manier zegt dan je gewend bent van de instructeur. Voorkom misverstanden en vraag om nadere uitleg als iets niet duidelijk is.

Het krijgen van aanwijzingen

Tijdens het examen kan het voorkomen dat de examinerator je een aanwijzing geeft over een bepaald onderdeel van het rijden. Meestal heeft dat iets te maken met snelheid, plaats op de weg of kijkgedrag.

Van zo'n aanwijzing moet je niet schrikken.

Het betekend alleen dat je iets niet helemaal goed doet. Je moet het zien als een handreiking om te voorkomen dat je steeds dezelfde fout blijft maken.

Gezien het totaalbeeld vermoedt hij dat je rijvaardig bent, maar om wat voor reden dan ook voer je één bepaald onderdeel niet goed uit. Aanwijzingen worden mondjesmaat gegeven; de examinerator is geen instructeur.

Herkansing

Op het examen worden 8 verschillende onderdelen van rijvaardigheid beoordeeld. En om te slagen moeten alle onderdelen voldoende worden beheerst. Wordt een van de onderdelen met een onvoldoende gewaardeerd dan ben je gezakt. Stel dat je examen redelijk verloopt en je de examinerator hebt laten zien dat je 6 onderdelen goed onder de knie hebt.

Bij het invoegen op de autosnelweg gaat er echter iets mis. Om de een of andere reden pas je de snelheid niet voldoende aan en je rijdt met 60 km/h de hoofdrijbaan op, terwijl al het andere verkeer 100 km/h rijdt. De examinerator hoeft niet in te grijpen, maar door de lage snelheid dwing je een auto die achter je rijdt naar links uit te wijken.

Als de examinerator nu twijfelt of het onderdeel 'invoegen' wel voldoende beheerst wordt, dan heeft hij de mogelijkheid dit nader te onderzoeken. In zo'n geval zal hij nogmaals laten invoegen om te kijken of je het de tweede keer wel goed doet.

Wanneer de examinerator besluit een herkansing toe te passen, dan kan het zijn dat hij de route moet aanpassen. Hierdoor kan het voorkomen dat er iets langer gereden wordt. De rijtijd varieert tussen de 30 en 40 minuten.

Het is echter niet zo dat voor alle onderdelen een herkansing wordt toegepast. Wordt op meerdere onderdelen twijfelachtig gehandeld of iets volstrekt fout gedaan, dan is een kandidaat nog niet rijvaardig en heeft een herkansing geen enkele zin.

Vragen om een herkansing is niet mogelijk!

Het is niet iets waar je automatisch recht op hebt. De examinerator beoordeelt of het zinvol is gezien de rest van de prestaties. Zorg dat je geen herkansing nodig hebt. Doe het de eerste keer meteen goed!

Een ingreep

Als de examinerator moet remmen om een aanrijding te voorkomen, dan is er sprake van een ingreep. In de meeste gevallen betekent het dat het betreffende examenonderdeel als 'onvoldoende' wordt aangemerkt. De kandidaat is dan gezakt, ook al is het de enige fout die wordt gemaakt.

Een ingreep houdt in dat er iets is gebeurd waar schade of letsel uit voort kan komen en dat wordt zwaar aangerekend. Toch kan het gebeuren dat de examinerator corrigerend optreedt maar de ingreep niet als doorslaggevend voor de uitslag van het examen wordt beschouwd. Maar dan moet er wel sprake zijn van een heel bijzondere situatie.

De fout die aanleiding is voor een ingreep is namelijk bepalend en niet de ingreep zelf. Als je dus tegelijk met de examinerator op de rem staat, dan ben je eigenlijk al te laat. Krachtig remmen, een noodstop dus, brengt altijd risico's met zich mee. Het verkeer waarvoor geremd wordt schrikt en zal ook remmen omdat er een aanrijding dreigt. Daar bij is het gevaar van staartbotsing niet denkbeeldig. Ook het achteropkomend verkeer wordt vaak verrast door een noodstop. Kijk maar eens naar de achterkant van een auto, een deuk in de bumper is geen uitzondering.

Correcties

Omdat je zelf niet kunt beoordelen, hoe zwaar een fout wordt aangerekend, moet je na een 'ingreep' gewoon verder blijven rijden. Ga daar onder het rijden niet over zitten nadenken maar blijf zo goed mogelijk presteren. Het kan bijvoorbeeld voorkomen dat de examinerator remt voor een verkeersbord met een gesloten verklaring of voor een rood verkeerslicht.

Een dergelijke 'ingreep' kan minder zwaar aangerekend worden als je alle overige onderdelen goed beheerst. De auto wordt dan stilgezet om een overtreding van de verkeersregels te voorkomen.

De examiner is juridisch verantwoordelijk voor overtredingen die tijdens het examen worden begaan. Als de examiner een stuurcorrectie moet toepassen of met enige stemverheffing zegt dat je gas moet geven, kan het eveneens betekenen dat er is ingegrepen. Probeer daarom te voorkomen dat de examiner je moet helpen omdat er een gevaarlijke situatie dreigt te ontstaan.

Als een ander je voorrang moet verlenen en je krijgt het niet, dan zul je iets moeten doen om een aanrijding te voorkomen. In dit soort situaties wordt verwacht dat je defensief rijdt. (RIS-script 44)

Doe je niets dan wordt dat als een belangrijke fout gezien!

Snelheid

Tijdens de rij-opleiding komt het aspect 'snelheid aanpassen' uitvoerig aan de orde. Toch blijken velen daar moeite mee te hebben, vooral tijdens het examen. Wanneer is 50 km/h te hard en wanneer te langzaam? Langzaam rijden is toch niet gevaarlijk? Je bent toch niet verplicht overal de maximaal toegestane snelheid aan te houden?

Om te zorgen dat jij straks op het examen geen vragen meer hebt over snelheid aanpassen nemen we het begrip nog eens onder de loep.

Gezond verstand

Moet er tijdens het examen extra voorzichtig worden gereden of moet je juist vlot met het andere verkeer meedoen? Wat is nou precies snelheid aanpassen? In het algemeen moet tijdens het rijden de snelheid worden aangepast aan het overige gelijksoortige verkeer en aan de omstandigheden, zoals weergesteldheid of slecht wegdek.

Zonderlingen kom je echter overal tegen, ook in het verkeer. Zo zijn er chauffeurs die vlak voor een zebra-pad met 70 km/h rechts inhalen of zondagsrijders' die met een gangetje van 60 km/h op de linkerrijstrook van een autosnelweg zitten te genieten van de natuur. Dit soort automobilisten past de snelheid dus niet goed aan, dat is duidelijk.

Een gezakt stel

Chantal heeft tijdens een van de laatste lessen te horen gekregen dat zij rustiger moet rijden. Kennelijk was haar snelheid op sommige momenten aan de hoge kant. Zij knoopt de aanwijzing van de instructeur goed in haar oren en besluit op het examen extra voorzichtig te rijden.

Binnen de bebouwde kom blijft zij ruim onder de 50 km/h. Dat zij daardoor steeds wordt ingehaald, interesseert haar niet. Zij heeft geen haast. Ook op kruispunten neemt zij alle tijd en laat anderen voortdurend voorgaan. De aanwijzing van de examiner om in het algemeen wat vlotter te rijden en op kruispunten meer initiatief te tonen, legt zij naast zich neer. Nee, zij heeft haar lesje geleerd! Rustig aan dan kun je niets fout doen.

Aan het einde van de rit parkeert Chantal de auto feilloos bij het CBR en slaakt een diepe zucht. Zo, dat ging allemaal van een leien dakje. De examiner heeft niet ingegrepen en ook de twee bijzondere manoeuvres gingen netjes.

Als zij hoort dat zij is gezakt op de onderdelen kruispunten en het rijden op rechte weggedeelten, reageert Chantal verbaasd. Op het uitslagformulier ziet zij dat bij het onderdeel kruispunten de onderwerpen 'aangepast en besluitvaardig rijden en snelheid' zijn aangestreept.

En zij had nog wel zo voorzichtig mogelijk gereden!

In het restaurant zit Maikel te wachten tot hij aan de beurt. Hij heeft dezelfde examiner als Chantal. Nieuwsgierig vraagt hij hoe het is gegaan. Gezakt, zegt Chantal teleurgesteld. Die man houdt van opschieten. Als ik jou was zou ik straks het gas maar behoorlijk intrappen!

Ook met het examen van Maikel gaat het niet goed. Hij zakt ook op het onderdeel kruispunten, waarbij de onderwerpen kijkgedrag, remmen /vertragen /stoppen en voorrang zijn aangestreept.

Snelheid en gevoel

Wat hebben Chantal en Maikel nu verkeerd gedaan? In ieder geval hebben ze anders gereden dan tijdens de rijlessen. Ze zijn tijdens het examen gaan experimenteren. Chantal reed te langzaam en Maikel te snel.

Wat je dus tijdens een toets of het examen moet doen is rijden zoals je geleerd is.

Ga niet tegen je gevoel in rijden, dus niet sneller of langzamer dan je normaal doet. Als je gaat experimenteren dan ga je gegarandeerd fouten maken. Krijg je onderweg een aanwijzing over de snelheid, volg deze dan op. De aanwijzing is positief bedoeld. Snelheid aanpassen betekent niet dat je voortdurend naar de snelheidsmeter moet kijken. Gebruik gezond verstand en doe wat gezien de omstandigheden logisch en verantwoord is. (RIS-script 10, kijk 200 meter vooruit, niet fixeren etc..)

Ga te werk overeenkomstig je gevoel!

Evalueren (situatiebevraging)

Onderweg vraagt de examinerator naar je afwegingen. Na een verkeerssituatie (kruispunt of straat) zet je de auto desgevraagd veilig langs de kant van de weg (motor uitzetten) en legt zo duidelijk mogelijk uit waarom je iets wel of niet deed. Kan ook na een bijzondere manoeuvre voorkomen.

Milieubewust rijden (RIS-script 43)

De principes van Het Nieuwe Rijden worden in het examen gecontroleerd. Aandacht voor **de bandenspanning**, het **schakelgedrag** en vooral het **anticiperen** op verkeerssituaties zijn hier beoordelingselementen.

Aanpassen

Binnen de bebouwde kom is de maximumsnelheid doorgaans 50 km/h. We weten allemaal dat veel automobilisten zich daar niet exact aan houden en meestal rond de 60 km/h rijden. In principe moet je de maximumsnelheid respecteren. De examinerator mag je nooit dwingen harder te rijden.

Het zou merkwaardig zijn als hij zonder noodzaak opdracht zou geven de wet te overtreden! Toch kan het voorkomen dat de snelheid onder bepaalde omstandigheden wel **moet** worden aangepast omdat de veiligheid in het geding is. Doe dan direct wat de examinerator van je vraagt zonder discussie!

Vragend richting aangeven

Als je op een drukke weg rijdt met twee rijstroken en je moet linksaf, dan zul je qua snelheid even mee moeten doen met het verkeer op de linker-rijstrook. Doe je dit niet dan loop je het risico dat je niet tijdig en veilig kunt voorsorteren. Zet dan je richtingaanwijzer tijdig vragend aan en maak "oogcontact" met andere bestuurders om veilig te kunnen wisselen van rijstrook.

Bij het inhalen kan snelheid aanpassen ook een rol spelen. Stel je rijdt op dezelfde weg waar we het net over hadden en je besluit een vrachtwagen in te halen die 40 km/h rijdt. Terwijl je naast de vrachtauto rijdt, verhoogt deze zijn snelheid tot 60 km/h. Bovendien zie je dat er verderop een wegversmalling is aangebracht.

In zo'n geval trap je het gaspedaal **doortastend** in, verhoogt daarmee je snelheid en maakt de inhaalmanoeuvre vlot en veilig af.

Remafstand

Kun je met 50 km/h een kruispunt oversteken?

Het antwoord op deze vraag is afhankelijk van allerlei factoren zoals, hoe is het uitzicht, wat is de weersgesteldheid en op wat voor soort wegdek wordt er gereden? Maar dat is lang niet alles. Ook andere zaken spelen ook een rol. Hoeveel profiel zit er op je banden? Heb je goede remmen? Wat is het gewicht van de auto?

Bij het vaststellen van de remafstand spelen veel factoren een rol. In het algemeen kun je stellen dat op de meeste kruispunten 50 km/h te hard is. Inclusief reactietijd heb je dan zeker 25 meter nodig om tot stilstand te komen.

Er is verschil tussen vlot rijden en hard rijden. Dat zit niet in het aantal kilometers per uur dat wordt afgelegd, maar wel in het aanpassen van de snelheid naar de omstandigheden. Ervaring en inzicht spelen hierbij een belangrijke rol.

Probeer de snelheid zo te regelen dat er niet bij iedere zijweg geremd moet worden. Dit geeft een onrustig rijbeeld en je gebruikt meer brandstof dan nodig is. Laat gewoon het gas wat eerder los en maak gebruik van de motorrem. (het rollend vermogen gebruiken kost geen brandstof!)

Een goede chauffeur zal zo weinig mogelijk de rem gebruiken!

Kijken en waarnemen

Een van de belangrijkste dingen bij autorijden is het toepassen van een goede kijktechniek. Tijdens de rijlessen zal de instructeur dan ook herhaaldelijk wijzen op kijkfouten. Na verloop van tijd ontstaat daardoor een automatisme in het juiste kijkgedrag zodat er minder bij hoeft worden nagedacht.

Om een juiste kijktechniek te ontwikkelen, moet eerst worden begrepen waarom in een bepaalde richting gekeken moet worden. Pas dan ga je bewust waarnemen en dingen ook echt zien.

Zien en handelen

In feite zijn ogen te vergelijken met een paar camera's die beelden opnemen en doorgeven naar de hersenen. Het verwerken van die beelden en de daaruit voortvloeiende handelingen vragen tijd. Dit wordt reactietijd genoemd. Het duurt dus altijd even voordat een handeling zoals remmen of gasgeven wordt uitgevoerd.

Om meer inzicht te krijgen in de werking van het oog, doen we een eenvoudige proef. Kijk recht voor je uit en houd de armen gestrekt opzij. Zonder de ogen te bewegen kun je nu de omtrek van beide handen zien. Als je ogen goed functioneren dan kun je ook nog constateren of de vingers bewegen.

Wat je niet ziet is of je nagels geknipt moeten worden. Om dit vast te stellen moet gericht worden gekeken. Dit voorbeeld maakt duidelijk waarom **bewust waarnemen** noodzakelijk is.

Remafstand

Stel je rijdt een zijweg voorbij terwijl je recht vooruit blijft kijken. Vanuit de ooghoeken zie je opeens iets bewegen, draait je hoofd opzij en ziet van rechts een voertuig naderen. Het verschil tussen een fiat 500 of een aanstormende taxi die iemand op schiphol moet afzetten is van groot belang om de snelheid te meten en te zien of je nog veilig kunt doorrijden of moet stoppen voor de zijweg.

Zoals bekend moet je op een gelijkwaardig kruispunt bestuurders van rechts voorrang verlenen.

Rijd je **36 km/u** dan leg je per seconde 10 meter af. Is je waarneming en je reactievermogen goed, dan heb je ongeveer 1 seconde nodig om te remmen. De auto staat niet meteen stil, daar is ongeveer **15 meter** voor nodig. Meestal voldoende om op juiste wijze voorrang te verlenen.

Rijd je echter met **50 km/u** een zijweg voorbij zonder dat er bewust wordt gekeken, dan loopt de remweg op tot **25 á 30 meter**. Je komt dan na het kruispunt tot stilstand of heb je een aanrijding.

Als je klaar bent voor het examen dan weet je dit uiteraard allemaal wel. Maar... doordat beetje examenspanning zou je het misschien even kunnen vergeten. Houd dus je hoofd erbij! Kijk tijdig, neem bewust waar en pas de snelheid aan. Bij autorijden zijn deze factoren van levensbelang.

Spiegels en dode-hoeken

Tijdens het autorijden zijn er talloze momenten waarop van een rijlijn moet worden afgeweken. Dit heet 'rijstrook wisseling of zijdelingse verplaatsing'. Dat begint al bij het weggrijden van de kant van de weg. Maar ook bij het voorsorteren, inhalen en invoegen doet zich dat voor.

Hoe moet je nu kijken als je naar links of rechts uitwijkt?

Als je naar links wilt:

- Eerst in de **binnenspiegel** of er iets recht achter de auto rijdt. Als je een auto of motor snel ziet naderen, dan kan er ingehaald worden.
- Daarna kijk je **voor** je om te zien of er niets is veranderd en je eigen positie te controleren
- Vervolgens in de **linkerbuitenspiegel** om te zien of er iets links naast je auto rijdt. Iemand kan bezig zijn met inhalen.
- Vlak voor de zijdelingse verplaatsing even over de linkerschouder. Daarmee observeer je de zogenaamde **dode hoek**, dat is het weggedeelte dat je niet in je spiegels kunt overzien.

Als je de binnen- en buitenspiegel een paar keer achter elkaar hebt gebruikt dan lijkt het onwaarschijnlijk dat er nog iets in die dode hoek zit. Toch kan het voorkomen dat een ander voertuig precies dezelfde snelheid aanhoudt en geruime tijd in je dode hoek blijft rijden.

Kijk dus altijd volledig voordat je een zijdelingse verplaatsing naar links uitvoert!

Bij zijdelingse verplaatsingen naar rechts speelt het observeren van de dode hoek ook een rol. Zoals bij het uitvoegen op gecombineerde invoeg- en uitrijstroken of bij het rechtsafslaan als er een fietspad of fietsstrook moet worden gekruist. Als je zijdelingse verplaatsingen moet uitvoeren in druk verkeer, dan zul je soms meerdere malen achter elkaar moeten kijken. Alleen op die manier kunnen snelheidsverschillen en afstanden beoordeeld worden.

Kijk niet te lang aan één stuk in de spiegels, het gevolg is dat je 30 meter met je ogen dicht rijdt en daardoor voor je niets waarneemt en mogelijk afwijkt van je rijlijn.

Achterom kijken

Om alle misverstanden meteen uit de wereld te helpen: het over de schouder kijken om dode hoeken te observeren is iets anders dan achterom zitten kijken. Op het examen wordt het laatste doorgaans als fout aangerekend. Achteromkijken kan tot gevolg hebben dat de auto uit de koers loopt en er voor je auto iets gebeurt waarop je moet reageren. Een kop-staartbotsing kan het gevolg zijn.

Alleen het hoofd

Bij het observeren van de dode hoeken moet je zorgen dat het lichaam voortdurend tegen de rugleuning van de stoel steunt. Draai alleen het hoofd zoveel mogelijk opzij, daarmee voorkom je het achterom gaan kijken.

Is achteromkijken dan nooit nodig?

Soms kan het niet anders. Het komt voor dat de wegconstructie zodanig is dat er achterom gekeken moet worden. Kijk dan kort en desnoods een paar keer achter elkaar, waarbij telkens weer even naar voren gekeken moet worden.

Onbewust

Het maken van kijkfouten heb je meestal niet zelf in de gaten. Het gebeurt onbewust en dus niet opzettelijk. Het kan dus voorkomen dat je denkt goed opgelet te hebben, terwijl de examiner heeft vastgesteld dat er kijkfouten zijn gemaakt.

Er wordt rekening gehouden met de **aard, ernst en aantal keren** van een kijkfout. (AEX)

Als je bij het rechtsafslaan één keer vergeet in de binnenspiegel te kijken, dan is dat niet zo'n ramp. Kijk je bij het rechtsafslaan niet over de schouder terwijl er een fietspad wordt gekruist, dan wordt dat veel zwaarder aangerekend.

Op het examen moet aangetoond worden dat je over een goede kijktechniek beschikt. Doe het zoals het je geleerd is en ga niet overdrijven. Bedenk dat goed waarnemen iets anders is dan alleen even het hoofd vluchtig bewegen.

Kijk bewust... volledig... tijdig... op de juiste manier!

Bijzondere manoeuvres (RIS-scripts 26 t/m 29)

Je krijgt bij dit onderdeel een:

- **Omkeeropdracht** (rijdt in tegengestelde richting verder op een zelf te bepalen wijze)
- **Parkeeropdracht** (parkeer je auto links of rechts op een veilige wijze)
- **Stopopdracht** (stop je auto achter een andere auto en zorg weggrijden mogelijk nog is)

De examiner kiest twee van deze drie opdrachten. Daarnaast kan hij steekproefsgewijs de hellingproef laten uitvoeren. Tijdens de bijzondere manoeuvres rijdt je altijd een stukje achteruit.

Kijkgedrag

Bij de bijzondere manoeuvres wordt niet alleen gekeken naar de technische uitvoering, er wordt ook gelet op het kijkgedrag. Een kijkfout wordt zwaarder aangerekend dan bijvoorbeeld het laten afslaan van de motor.

Het uitvoeren van bijzondere manoeuvres is niet moeilijk. Het is een kwestie van oefenen. Als er tijdens de rijopleiding regelmatig aandacht aan wordt besteed, dan moeten deze ook op het examen goed verlopen. Leerlingen die de Rijopleiding in Stappen doen kunnen vrijstelling verdienen voor dit onderdeel van het examen.

Na het examen is nog maar één vraag belangrijk. Ben ik geslaagd... of gezakt?

Uit onderzoeken blijkt dat veel kandidaten na afloop van het examen niet weten hoe de uitslag zal zijn. Ze hebben misschien wel gemerkt dat ze hier en daar een steek hebben laten vallen, maar hebben geen idee hoe zwaar de fouten worden aangerekend.

De beoordeling

Soorten fouten

Aan het rijexamen worden geen extreme eisen gesteld. Een examiner kijkt niet of je routine hebt of dat je foutloos rijdt. Routine krijg je pas na tienduizenden kilometers en defensief rijden. Ervaring heb je na 100.000 km of 7 jaar verkeerservaring. Het leerproces blijft continu doorgaan en stopt nooit!

Bij de beoordeling zijn details minder belangrijk. Ze wegen wel mee, maar er wordt voornamelijk gekeken of de hoofdonderdelen van het rijden worden beheerst. Zo, kan het gebeuren dat iemand drie kleine fouten maakt en slaagt, terwijl een ander één grote fout maakt en zakt.

De **aard**, **ernst** en het **aantal keren** dat iets fout gaat is bepalend voor de uitslag. (AEX)

Uit onderzoeken naar de betrouwbaarheid van het rijexamen is komen vast te staan, dat uitslagen soms worden beïnvloed door de factoren pech en geluk. Omdat het examen geen gokspel is, moeten dit soort invloeden uitgeschakeld worden. Daarom hebben examinatoren meer vrijheden gekregen zodat ze realistischer te werk kunnen gaan bij het beoordelen van een kandidaat.

Zo mogen zij zelf de route bepalen en het parcours aanpassen als dat nodig is. Door het genuanceerd waarden van ingrepen het toepassen van herkansingen en het geven van aanwijzingen, kunnen ze veel nauwkeuriger het juiste niveau (stap) van rijvaardigheid vaststellen. Examinatoren zijn op zoek naar een rode draad, een vaker voorkomende fout die steeds terugkeert.

Integrale beoordeling

Het examen is gesplitst in 8 onderdelen die allemaal in voldoende mate moeten worden beheerst.

Alle facetten van het rijden worden daarbij integraal beoordeeld. Dat wil zeggen dat op alle onderdelen wordt gekeken of bijvoorbeeld het kijkgedrag goed is, of de snelheid op de juiste wijze wordt geregeld en of de bediening goed is.

Afwegingen

Alles wat er gedurende de rit is gebeurd wordt meegewogen. Heb je lastige situaties met inzicht opgelost en bijvoorbeeld initiatief getoond door in te halen, dan zijn dat pluspunten. Maar er wordt ook gekeken of je zelf het dimlicht en de achterrauitverwarming hebt aangezet toen het ging regenen.

Rijvaardigheid wordt voornamelijk beoordeeld op hoofdonderdelen. Als veel details echter niet goed gaan, dan leggen deze wel gewicht in de schaal. Zorg dus voor voldoende pluspunten om de balans in evenwicht te houden. Een examiner is geen boekhouder die alleen maar fouten registreert en optelt. Hij kijkt ook naar de manier waarop fouten worden opgelost en naar dingen die extra goed gingen.

Geslaagd

Als je geslaagd bent kun je de volgende werkdag naar het gemeentehuis gaan om je rijbewijs aan te vragen. Persoonlijk inleveren van een kleuren pasfoto en je legitimeren is dan noodzakelijk. Je kunt het rijbewijs na maximaal vijf werkdagen ophalen. Het kost ongeveer € 40,00.

Gezakt

Een gezakte kandidaat krijgt van de examiner te horen welke onderdelen onvoldoende zijn en geeft een toelichting op de gemaakte fouten. Bij het vaststellen van de uitslag wordt geen rekening gehouden met het aantal rijlessen of keren dat er examen is gedaan.

Zodra de examiner de uitslag heeft vastgesteld is deze onherroepelijk.

Een kandidaat mag natuurlijk uitleggen waarom bepaalde fouten zijn gemaakt, maar daarmee wordt de uitslag niet veranderd.

Nader onderzoek

Als een kandidaat vier keer examen gedaan heeft bij het CBR kan een zogenaamd 'nader onderzoek' worden aangevraagd bij het Bureau Nader Onderzoek Rijvaardigheid (BNOR). Inhoudelijk is dit examen niet anders dan het 'gewone' examen. Voor het 'nader onderzoek' is extra tijd beschikbaar, zodat gespannen kandidaten wat meer op hun gemak kunnen worden gesteld voordat ze moeten rijden.

Als één of meer onderdelen van het rijden nog niet wordt beheerst, dan zakt de kandidaat ook voor het nader onderzoek. Het is dan zaak deze onderdelen beter onder de knie te krijgen. Tegelijkertijd moet ervoor gezorgd worden dat de vaardigheid op de overige onderdelen op peil blijft. Dit houdt in dat er regelmatig gelest moet worden om te kunnen slagen.

De ervaring leert dat de rijvaardigheid van een leerling-automobilist snel terug loopt als ertussen de examens weinig wordt gereden.

Daarom is het weggegooid geld een herexamen aan te vragen en geen rijlessen te nemen.

Slagen voor het rijexamen is niet een kwestie van pech of geluk.

Rijvaardig wordt je door voldoende en regelmatig te oefenen. Als iemand van een gokje houdt dan zijn er genoeg andere manieren om geld te verspillen.

Uitslagformulier

Na afloop stuurt de examiner met zijn PDA een uitslagformulier naar jouw e-mailadres. Er worden geen cijfers gegeven. Ze strelen mogelijk de ijdelheid maar hebben geen functie.

Ben je gezakt, dan wordt er meer ingevuld. De rijvaardigheid wordt beoordeeld op 7 hoofdonderdelen terwijl ieder onderdeel is verdeeld in verschillende onderwerpen, zoals kijkgedrag - snelheid - voorrang verlenen - milieubewust rijgedrag - enz.

Stel dat er tijdens het examen een keer geen voorrang is verleend. Op het uitslagformulier wordt dan een streepje gezet bij het onderdeel 'gedrag op en nabij kruispunten' en daarna op dezelfde regel bij het onderwerp 'voorrang verlenen /voor laten gaan', Is de fout het gevolg van een kijkfout dan kan ook het onderwerp 'kijkgedrag' worden aangestreept. Maar dan moet er sprake zijn van een structurele kijkfout, dus als er op meerdere kruispunten niet goed is opgelet.

Anders wordt het wanneer er bijvoorbeeld tijdens het invoegen niet goed is gekeken. Dan wordt 'kijkgedrag' wel aangestreept, omdat invoegen doorgaans maar een of twee keer tijdens het examen voorkomt, terwijl kijken op kruispunten tientallen keren aan de orde is.

Voor gezakte kandidaten kan het uitslagformulier een nuttige leidraad zijn om samen met de instructeur een vervolg op het lesprogramma uit te werken. Ben je geslaagd en heb je met enige trots het rijbewijs aan iedereen laten zien, dan komt het moment waarop je voor het eerst alleen in een auto stapt. Om die eerste 'solo-kilometers' zonder problemen te laten verlopen volgen hier een paar tips.

Alleen op stap

Meestal is de auto waarin je alleen gaat rijden niet van hetzelfde type als waarin je gelest hebt. Is dat wel het geval, dan weet je uiteraard waar alle handels en schakelaars zitten en hoe je de stoel moet verstellen. Waar je aan moet wennen is de gevoeligheid van gas, koppeling en rem. Iedere auto is gevoelsmatig net iets anders afgesteld.

Gelukkig went dat gauw, maar het kan zijn dat je bij het eerste kruispunt al flink moet remmen omdat iemand geen voorrang verleent! Rijd dus rustig weg en probeer hoe de pedalen reageren.

Ga je met een volstrekt vreemde auto op stap neem dan vooraf de tijd om vertrouwd te raken met de 'cockpit'. Als het de auto van je ouders of van een vriend(in) is, dan zullen deze dat alleen maar op prijs stellen. Je laat blijken dat je van plan bent zorgvuldig met hun auto om te gaan.

Hoe werkt het?

Kijk of je de belangrijkste functies van de auto weet te vinden en probeer ze uit. Waar zit het licht en de achterrautverwarming? Hoe werkt de verwarming en waar zit de claxon? Als je bij 120 km/h naar de ruitenwissers moet zoeken kunnen er allerlei zaken ontzettend verkeerd gaan! Maak je ook vertrouwd met het schakelpatroon. Hoeveel versnellingen heeft de auto? Vier of vijf. Waar zit de achteruit versnelling? Bij elk merk zijn er verschillen in de bediening.

Heb je dat allemaal gecontroleerd, dan ben je in principe klaar om te vertrekken, maar er zijn best nog wat verborgen valkuilen!

Valkuilen.

Heb je geleest in een standaard middenklasser en stap je voor het eerst in een wat grotere auto, let dan goed op. Het motorvermogen kan aanzienlijk meer zijn dan je gewend bent. Waardoor de kans bestaat dat al gauw sneller wordt gereden, dan de bedoeling is.

Een grote auto is doorgaans stiller waardoor een hogere snelheid niet meteen opvalt. Ook remvermogen en stuurgedrag kunnen afwijken van hetgeen je gewend bent.

Als de auto is uitgerust met een antiblokkeersysteem of stuurbechrachting, dan heeft dat invloed op remweg en stuurgedrag.

- Wat is de draaicirkel?
- Hoe lang is de kofferbak?
- Waar zit en hoe open je de tankdop en welke brandstof moet er in?

De basisprincipes van autorijden zijn voor alle merken en types gelijk. Wees echter waakzaam als je met een vreemde auto gaat rijden. Iedere auto heeft zogenaamde 'verborgen gevaren' waarvan er een paar zijn genoemd. Zorg dat je de auto kent voordat je de contactsleutel omdraait. Het kan van levensbelang zijn.

Veel succes!

Door te slagen voor het CBR rijexamen heb je bewezen rijvaardig te zijn en daar mag je best trots op zijn. Goed autorijden is moeilijker dan het lijkt.

Niet iedereen wordt een 5 sterren chauffeur. Het belangrijkste is dat je als automobilist beschikt over een goede voertuigbeheersing en mentaliteit. Sociaal gedrag in het verkeer is iets waarmee je respect afdwingt. Als iedereen zich aan de regels houdt en zijn gezond verstand gebruikt dan kan autorijden geweldig leuk zijn.

Veel plezier en veel veilige kilometers.