

Toetswijzer Chauffeur

Toetswijzer deel 1 voor de kandidaat en bij de proeve van
bekwaamheid betrokkenen

Versie: 1.6, 04 april 2019

Instituut Fysieke Veiligheid
Postbus 7010
6801 HA Arnhem
Kemperbergerweg 783, Arnhem
www.ifv.nl
info@ifv.nl
026 355 24 00

Deze toetswijzer Chauffeur deel 1 is opgesteld door het Instituut Fysieke Veiligheid (IFV).
Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, op openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van het bestuur van het IFV.

Colofon

Eindverantwoordelijk: Jaap Molenaar
Contactpersoon: Hermien Vleems
Titel: Toetswijzer Chauffeur deel 1
Datum: 4 april 2019
Status: Definitief
Versie: 1.6

Inhoud

1	Proeve van bekwaamheid als geheel	4
1.1	Algemeen	4
1.2	Structuur	4
1.3	Voorwaarden	5
1.4	Termijn behalen proeveonderdelen	6
1.5	Vrijstellingen en toepassing	6
2	Beoordelingsportfolio	7
2.1	Theorietoets Chauffeur	7
	Beschrijving	7
	Duur	7
	Cesuur	7
3	Examenonderdeel arbeidsproef Rijden met prio	8
	Beschrijving	8
	Duur	8
	Beoordeling	8
	Cesuur	9
	Bijlage Toelichting bij het beoordelingsformulier Arbeidsproef Rijden met prio	11
	Vooraf	12
	De rubrieken en beoordelingscriteria	12
	Indicatoren bij beoordelingscriteria	12
	Toelichting op de indicatoren	13
	Veilig	13
	Vlot	16
	Voorspelbaar	17
	Sociaal en vergevingsgezind	17
	Vloeiend	18
	Beoordeling en normering	19

1 Proeve van bekwaamheid als geheel

1.1 Algemeen

De grondslag voor dit document is het Onderwijs- en Examenreglement Brandweeronderwijs (afgekort als OER).

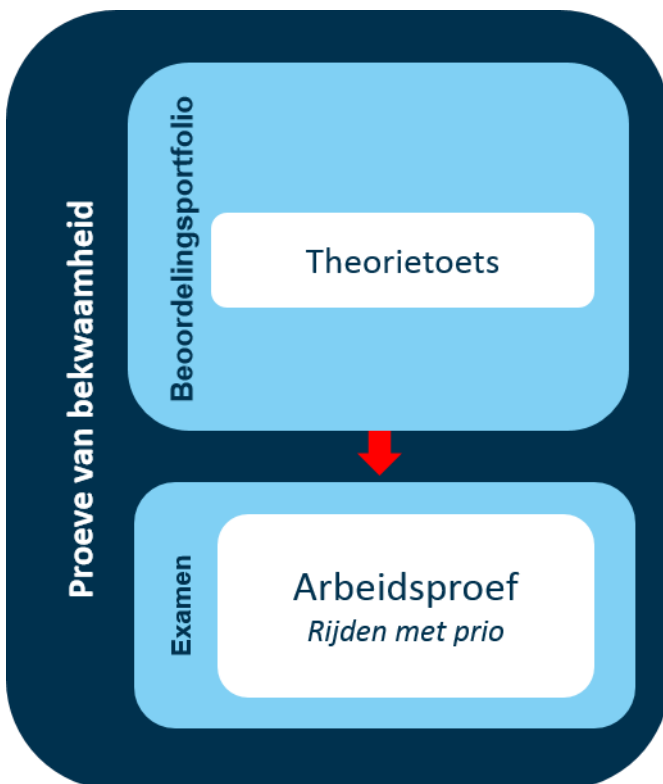
In de proeve van bekwaamheid staan de volgende kerntaken uit het kwalificatiedossier Chauffeur centraal:

- > Uitrusten naar het incident
- > Herstellen na het incident.

Het kwalificatiedossier Chauffeur geldt zowel voor rijden in een licht als in een zwaar voertuig. Bij het diploma hoort een resultatenlijst met daarop de vermelding dat het diploma is afgegeven voor een licht of een zwaar voertuig.

1.2 Structuur

In onderstaande afbeelding is de opbouw van de Proeve van bekwaamheid Chauffeur te zien.



Met het succesvol afronden van de proeve van bekwaamheid behaal je het diploma Chauffeur. Je rondt de proeve af met een voldoende als je

- > het beoordelingsportfolio (in dit geval de theorietoets) met een voldoende hebt afgerond (interne beoordeling).
- > het examen Arbeidsproef Rijden met prio met een voldoende hebt afgerond (externe beoordeling).

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de onderdelen van de proeve van bekwaamheid, de plaats in de opleiding, locaties (van afname) en wie het onderdeel beoordeelt.

Onderdeel Beoordelingsportfolio	Plaats in leergang	Locatie	Beoordelaar
Theorietoets	Voorafgaand aan het blok Rijden met prio	Opleidingsinstituut	Onder toezicht van toezichthouder

Onderdeel Examen	Plaats in leergang	Locatie	Beoordelaar
Arbeidsproef Rijden met prio	Na afloop van het blok Rijden met prio ¹	Openbare weg, provinciehoofdstad of stad met meer dan 100.000 inwoners	IFV Examinator

Bovenstaande onderdelen worden in deze volgorde uitgelegd in de volgende hoofdstukken.

1.3 Voorwaarden

De volgende voorwaarden gelden bij deze proeve van bekwaamheid:

Algemeen

Om deel te kunnen nemen aan de proeve van bekwaamheid beschik je over:

- > minimaal aantoonbaar vmbo werk- en denkniveau
- > een geldig rijbewijs B of C, afhankelijk van het soort voertuig waarin je de proeve van bekwaamheid aflegt.

Beoordelingsportfolio

Theorietoets

- > Aan de theorietoets zijn geen voorwaarden voor deelname verbonden. Wel staat in de tabel hierboven op welk moment in de opleiding deze theorietoets het beste kan worden gemaakt. Het opleidingsinstituut plant de afname in.

¹ Je moet de theorietoets met een voldoende hebben afgerond voordat je in de opleiding op de openbare weg gaat oefenen met prio 2 of 1.

Examen

Om deel te kunnen nemen aan het examen Arbeidsproef Rijden met prio moet je het beoordelingsportfolio met een voldoende hebben afgerond.

Daarnaast verklaart het opleidingsinstituut, door je aan te melden voor de arbeidsproef, dat je het ontwikkeldossier hebt afgerond en de leerwerkplekopdrachten hebt gemaakt. Op die manier ben je geoefend en voorbereid om dit examenonderdeel op veilige wijze te kunnen afleggen (OER, artikel 63).

1.4 Termijn behalen proeveonderdelen

Alle proeveonderdelen moeten binnen 24 maanden met een voldoende zijn afgerond. Deze termijn gaat in vanaf het eerste, met een voldoende afgeronde, proeveonderdeel, dat in de ELO of MijnIFVexamens staat geregistreerd. Na deze termijn vervallen de behaalde resultaten en moeten alle onderdelen van de proeve van bekwaamheid opnieuw afgelegd worden. Zie het OER, artikel 44 lid 1 en 2.

1.5 Vrijstellingen en toepassing

Een kandidaat heeft geen recht op vrijstellingen voor de proeve van bekwaamheid (OER) op basis van behaalde resultaten van de proeve onder het IFV Examenreglement (afgekort als ER).

Wie binnen een periode van twee jaar na het afronden van het diploma Chauffeur met een licht voertuig (OER) ook het diploma Chauffeur met een zwaar voertuig (OER) wil halen, heeft vrijstelling voor de theorietoets. Als de periode van twee jaar is overschreden, moet je de theorietoets opnieuw afleggen.

Als een kandidaat het diploma Chauffeur heeft afgerond met een zwaar voertuig mag hij hiermee ook in een licht voertuig rijden.

2 Beoordelingsportfolio

Het beoordelingsportfolio bestaat uit een theorietoets.

2.1 Theorietoets Chauffeur

Beschrijving

De theorietoets gaat over alle e-modules van de leergang Chauffeur en over de documenten die hierbij gebruikt worden. Dat zijn:

- > Richtinggevend kader bijzondere verkeersbevoegdheden (2016, IFV)
- > Brancherichtlijn Optische en geluidssignalen brandweer (2017, IFV)
- > Vrijstellingsbrief voor brandweer en ambulancediensten bij prio 2 (2016, Ministerie van Infrastructuur en milieu)
- > Overzicht van bevoegdheden bij gebruik van prio 1 en 2 vrijstellingen (2017, IFV)

Duur

De theorietoets duurt 45 minuten.

Cesuur

De theorietoets bestaat uit 25 vragen. Je bent geslaagd als je 17,50 punten (70%) of meer hebt behaald.

3 Examenonderdeel arbeidsproef Rijden met prio

Beschrijving

Het examenonderdeel arbeidsproef Rijden met prio vindt plaats op de openbare weg. De examinator geeft de route en de prioriteit van de rit aan. Je maakt tijdens het rijden gebruik van de vrijstellingen die bij de betreffende prio passen. Bij prio 1 maak je daarnaast gebruik van optische en geluidssignalen.

De examenrit voldoet aan de volgende voorwaarden:

- > Vooraf controleer je de instelling van de bestuurdersplaats en het voertuig aan de buitenzijde. Na afloop vindt opnieuw voertuigcontrole plaats. Dit wordt niet beoordeeld.
- > De rit start met een prio 2 melding. Deze melding gaat op een gegeven moment over naar prio 1, waarna weer wordt afgeschaald naar een prio 2 melding.
- > De rit begint en eindigt met voertuigcontrole.
- > Tijdens de rit komt in elk geval de volgende rijtaken naar voren:
 - Rijden op rechte en bochtige weggedeelten
 - Kruispunten naderen en oversteken
 - Inhalen en zijdelings verplaatsen
- > Deze rijtaken komen zowel bij prio 2 als bij prio 1 aan bod.
- > De rit vindt plaats in een provinciehoofdstad of een andere middelgrote plaats met meer dan 100.000 inwoners.
- > Tijdens de rit draag je kleding die past bij de uitoefening van je taak/functie. Voor kandidaten die rijden in een TS betekent dit in elk geval uitrukschoeisel.

Duur

Het examenonderdeel duurt in totaal 60 minuten. Hiervan wordt 5 minuten besteed aan kennismaking en uitleg en 5 minuten aan instelling bestuurdersplaats en voertuigcontrole. De rit duurt 30 minuten. Beoordeling en terugkoppeling door de examinator neemt 20 minuten in beslag.

Beoordeling

Het examenonderdeel arbeidsproef Rijden met prio wordt beoordeeld door één examinator.

Je wordt beoordeeld op de volgende beoordelingscriteria, met een vierpuntschaal:

- > Score 4 is uitstekend: Je toont deze vaardigheid op dit onderdeel altijd, zowel bij prio 2 als bij prio 1.
- > Score 3 is voldoende: Je toont deze vaardigheid op dit onderdeel meestal, zowel bij prio 2 als bij prio 1.
- > Score 2 is onvoldoende: Je toont deze vaardigheid alleen bij prio 2 maar onvoldoende bij prio 1 of omgekeerd.
- > Score 1 is ruim onvoldoende: Je toont deze vaardigheid niet of onvoldoende, zowel bij prio 2 als bij prio 1.

1	Omgaan met specifieke verkeerssituaties	Score
1.1	Rijden op rechte en bochtige weggedeelten	
1.1.1	Rijdt veilig	1/2/3/4
1.1.2	Rijdt vlot	1/2/3/4
1.1.3	Rijdt voorspelbaar	1/2/3/4
1.1.4	Rijdt sociaal en vergevingsgezind (voorbeeldfunctie)	1/2/3/4
1.1.5	Rijdt vloeiend	1/2/3/4
<i>Totaal aantal punten criterium 1.1 (max. 20 punten)</i>		
1.2	Rijden nabij en op kruispunten	
1.2.1	Rijdt veilig	1/2/3/4
1.2.2	Rijdt vlot	1/2/3/4
1.2.3	Rijdt voorspelbaar	1/2/3/4
1.2.4	Rijdt sociaal en vergevingsgezind (voorbeeldfunctie)	1/2/3/4
1.2.5	Rijdt vloeiend	1/2/3/4
<i>Totaal aantal punten criterium 1.2 (max. 20 punten)</i>		
1.3	Inhalen en zijdelings verplaatsen	
1.3.1	Rijdt veilig	1/2/3/4
1.3.2	Rijdt vlot	1/2/3/4
1.3.3	Rijdt voorspelbaar	1/2/3/4
1.3.4	Rijdt sociaal en vergevingsgezind (voorbeeldfunctie)	1/2/3/4
1.3.5	Rijdt vloeiend	1/2/3/4
<i>Totaal aantal punten criterium 1.3 (max. 20 punten)</i>		

Cesuur

Om een voldoende te halen voor het examenonderdeel arbeidsproef Rijden met prio moet je minimaal 44 punten (73,3 %) halen van de in totaal te behalen 60 punten.

- 56-60 punten: uitstekend
- 44-55 punten: voldoende
- 28-43 punten: onvoldoende
- 15-27 punten: ruim onvoldoende

Daarbij gelden de volgende voorwaarden:

- > In rubriek 1 Omgaan met specifieke verkeerssituaties moet bij elk beoordelingscriterium de indicator 'Rijdt veilig' minimaal een score 3 zijn (voldoende).
- > Als er sprake is van een (fysieke) ingreep door de examinator is dit omdat de veiligheid in het geding is en scoor je een onvoldoende op de indicator 'Rijdt veilig'. Daarmee ben je dus gezakt. De examenrit mag wel worden voortgezet. Als een examinator een aanwijzing geeft (mondelijke ingreep) hoeft dit niet per definitie te leiden tot een onvoldoende op de indicator 'Rijdt veilig'.
- > Als de inschatting van de examinator is dat, na een fysieke ingreep, verder rijden onverantwoord is in verband met jouw veiligheid en die van de examinator en de overige weggebruikers, zal de examinator de rit beëindigen.

Bijlage Toelichting bij het beoordelingsformulier Arbeidsproef Rijden met prio

Vooraf

Het examenonderdeel Arbeidsproef Rijden met prio heeft als doel te toetsen of de kandidaat-bestuurder van een brandweervoorrangsvoertuig bekwaam is in het besturen van een voorrangsvoertuig in verschillende verkeerssituaties.

Een belangrijk uitgangspunt voor het examen is dat zoveel mogelijk de structuur van een reguliere priorit wordt gevolgd. In een praktijkrit moet daarom door verschillende gebieden met karakteristieke verkeerssituaties gereden worden. Er wordt gestart met een prio 2 melding, die gaat over in een prio 1, waarna wordt afgeschaald naar prio 2.

Deze examenrit moet een representatieve steekproef zijn van verkeerssituaties die voor de verkeerstaak van de bestuurder van een voorrangsvoertuig kenmerkend en onvermijdbaar zijn. Afhankelijk van de situaties die zich voordoen en de respons van de kandidaat zoekt de examinerator steeds relevante verkeerssituaties.

Deze toelichting is geschreven voor examinatoren, instructeurs en kandidaten.

De rubrieken en beoordelingscriteria

Het beoordelingsformulier bij het examen bestaat uit één rubriek, te weten Omgaan met specifieke verkeerssituaties. Hoe de kandidaat presteert bij rijden met prio 1 en bij prio 2 komt naar voren in de scores van de vierpuntschaal. Zie de betekenis van deze scoremogelijkheden.

De rubriek bevat drie beoordelingscriteria. Bij het formuleren van de beoordelingscriteria is uitgegaan van het kwalificatiedossier Chauffeur en van de rijtaken zoals die in het Richtinggevend kader bijzondere verkeersbevoegdheden en in de Brancherichtlijn Optische en geluidssignalen brandweer worden benoemd. De laatste twee documenten beschrijven in hoofdlijnen het meest gewenste gedrag van bestuurders van (voorrangs-)voertuigen.

Voor dit brandweerexamen gaat het specifiek om de volgende beoordelingscriteria:

- > Rijden op rechte en bochtige wegen
- > Kruispunten naderen en oversteken
- > Inhalen en zijdelings verplaatsen.

Indicatoren bij beoordelingscriteria

Per beoordelingscriterium zijn vijf indicatoren beschreven. Zie ook pagina 9 van deze toetswijzer. Dit zijn:

1. Veilig
2. Vlot
3. Voorspelbaar (verkeersgedrag)
4. Sociaal en vergevingsgezind (voorbeeldfunctie)
5. Vloeiend

In de volgende toelichting beschrijven we de indicatoren van het waarneembare gedrag dat bepalend is voor de beoordeling.

Toelichting op de indicatoren

Veilig

De indicator Veilig 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 deze indicator horen de volgende aspecten:

- > Actief waarnemen/aandacht
- > Veilige snelheid
- > Veilige ruimte
- > Voorrang verlenen/voor laten gaan.

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. De verkeersomgeving moet actief, systematisch en gericht (zoeken naar relevante aanwijzingen) worden gescand. Hierdoor creëert de bestuurder continuïteit in zijn informatieverzameling en heeft hij gerichte aandacht voor relevante signalen en veranderingen in de omgeving.

Actief waarnemen/aandacht bereikt de kandidaat door:

- > de aandacht afwisselend veraf en dichtbij te focussen.
- > Van belang is van dichtbij naar ver vooruit (afhankelijk van gereden snelheid en verkeersomgeving) over te schakelen en vice versa.
- > regelmatig en afwisselend gebruik te maken van binnen- en buitenspiegels.
- > Door een juist gebruik van binnen- en buitenspiegels (of andere gezichtsveldverbeterende installaties) heeft de bestuurder constant een juist beeld van de verkeersomgeving om zich heen.
- > de verkeersomgeving breed horizontaal te scannen en daarbij zoekpatronen te gebruiken.
- > De aandacht wordt afwisselend en gestructureerd gericht van de ene potentiële gevaarszone op de andere.
- > efficiënt gebruik te maken van perifere waarneming.
- > De kandidaat scant volgens een patroon waarbij telkens eerst de meest nabije en urgente aanwijzingen worden gevolgd en verwachtingen worden getoetst. Tegelijkertijd scant hij de ruimere omgeving en zoekt naar verder weg gelegen aanwijzingen. Tijdens dit scannen van de ruimere omgeving houdt hij de aandacht gericht op de meest nabije en urgente aanwijzingen.
- > een flexibele zoek- en kijkstrategie te hanteren.

Een adequate zoek- en kijkstrategie past zich aan de situatie en complexiteit van de verkeersomgeving aan. Afhankelijk van de verkeersomgeving en wegtype verhogen ervaren bestuurders hun horizontale zoekpatronen. In een complexe verkeersomgeving (stedelijke omgeving rijden met veel verschillende soorten verkeersdeelnemers en veel zijwegen en verkeerssignalen e.d.) scannen ervaren bestuurders snel en frequent. Zij fixeren hun blik op meer objecten en werpen meer vluchtige blikken op objecten.

Naast oog- en hoofdbewegingen (die zeker bij een goede bestuurder niet altijd duidelijk zichtbaar worden uitgevoerd) kan het succesvol waarnemen of de mate van situatiebewustheid ook worden afgeleid uit 'voorlopige', voorbereidende handelingen die vooruitlopen op te verwachten gebeurtenissen. Bijvoorbeeld: even de voet naar het rempedaal brengen of focussen van de aandacht op de dreiging/verandering.

Aanwijzingen voor onvoldoende situatiebewustzijn zijn:

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

Veilige snelheid

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

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

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

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

Een veilige snelheid voldoet aan de volgende kwaliteitsaspecten:

- > De snelheid stelt de bestuurder in staat vooruit te lopen op wat er kan gaan gebeuren en daardoor defensief te handelen.
- > De snelheid biedt de bestuurder meer tijd en ruimte om te reageren in het geval een situatie zich toch kritisch ontwikkelt.
- > De snelheid biedt ook anderen voldoende tijd en ruimte om te handelen en manoeuvres uit te voeren.
- > 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.
- > De naderingssnelheid van kruispunten is niet te hoog/te laag.

- > De snelheid bij invoegen/uitvoegen op autowegen/autosnelwegen is niet te hoog/te laag.

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 (ruimteknussen) en een bepaalde positie en koers op de weg. Hierdoor creëert de bestuurder ook werkruimte rondom zijn voertuig. Dit stelt hem in staat om, indien nodig, tijdig aanpassingen te doen in snelheid en richting.

Een veilige ruimte voldoet aan de volgende kwaliteitsaspecten:

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

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

Een goed ruimteknussen voldoet aan de volgende kwaliteitseisen:

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

Voorrang verlenen/voor laten gaan

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

Voorrang moet worden verleend aan:

- > bestuurders die op (gelijkwaardige) kruispunten voor hem van rechts komen.
- > bestuurders op verharde wegen komende vanaf onverharde wegen.
- > bestuurders van trams.
- > bestuurders op een voorrangsweg/voorrangskruising.

Voor laten gaan moet worden toegepast bij:

- > voetgangers en gehandicapten die op een VOP oversteken of kennelijk op het punt staan over te steken.
- > bestuurders van een autobus die bij een bushalte wil wegrijden binnen de bebouwde kom
- > bestuurders van voorrangvoertuigen.
- > weggebruikers die rechtdoorgaan, als bestuurder die links of rechts afslaat.
- > bestuurders van trams die links of rechts afslaan, als bestuurder die rechtdoor rijdt.
- > overig verkeer, als bestuurder die een bijzondere manoeuvre uitvoert.
- > bestuurders die naar rechts afslaan, als tegemoetkomende bestuurder die op hetzelfde kruispunt naar links afslaat.
- > blinden, voorzien van een witte stok met een of meer rode ringen, en overigens alle personen die zich moeilijk voortbewegen.

Als bestuurder van een voorrangvoertuig

- > stelt hij anderen in staat hem voor te laten gaan.

Vlot

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

- > Effectieve snelheid.
- > Effectief ruimtegebruik.
- > Uitzonderingen op rechts rijden.
- > Reageren op verkeerslichten, overige tekens en aanwijzingen.

Effectieve snelheid

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

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

De bestuurder moet zoveel mogelijk het volgende gedrag vertonen:

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

Effectief ruimtegebruik

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

De bestuurder moet zoveel mogelijk het volgende gedrag vertonen:

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

Uitzonderingen op rechts rijden

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

De bestuurder moet zoveel mogelijk het volgende gedrag vertonen:

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

Reageren op verkeerslichten, overige tekens en aanwijzingen

Verkeerslichten

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

De bestuurder moet zoveel mogelijk het volgende gedrag vertonen:

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

Voorspelbaar

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:

- > De intenties en bedoelingen worden tijdig kenbaar gemaakt.
- > Het gedrag van de bestuurder maakt zijn intenties heel voorspelbaar, duidelijk en standvastig.
- > De bestuurder is besluitvaardig en doortastend in zijn intenties en handelen.
- > De bestuurder is vertrouwenwekkend voor anderen in zijn intenties en handelen.
- > 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:

- > Duidelijk signaalgebruik (gebruik van richtingaanwijzers, lichtsignaal, geluidssignaal of handgebaar).
- > Duidelijk observeerbaar te kijken en eventueel oogcontact te maken (bestuurder maakt daarmee duidelijk dat hij de ander ziet).
- > 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).
- > 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).

Sociaal en vergevingsgezind

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

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

Het juist vervullen van de voorbeeldfunctie blijkt uit:

- > Een duidelijk waarneembaar verschil tussen het rijden als voorrangvoertuig en 'normale' verkeersdeelnemer.
- > Fouten van anderen accepteren en compenserend gedrag tonen door voor te laten gaan, ruim te passeren of met aangepaste snelheid te naderen.
- > 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.
- > 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.

Vloeiend

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

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

Bij dit aspect horen de volgende aspecten:

- > Bediening mechanismen en apparatuur.
- > Soepele beheersing.
- > Tonen van verkeersinzicht.

Bediening mechanismen en apparatuur

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

Dit moet blijken uit:

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

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:

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

Tonen van verkeersinzicht

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

Dit moet blijken uit:

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

Beoordeling en normering

Zie de Toetswijzer Chauffeur deel 1.