

Verkeerregelen en de kwaliteitseisen voor de examens

Hoe ziet de politie de examens.

Gedelegeerden Politie

1.1 Veiligheid en doorstroming

De examenkandidaat zal, gedurende de tijd van het examen, bekwaam zijn in het regelen van het verkeer en daarbij dient te letten op de veiligheid van zichzelf en de overige weggebruikers. De examenkandidaat regelt het verkeer op een adequate wijze, waardoor de doorstroming niet nadelig wordt beïnvloed. Daar waar nodig zal de examenkandidaat dus moeten kunnen schakelen tussen de verschillende verkeer regelmethodes om de doorstroming te waarborgen.

Toelichting: Verschillende verkeersregelmethodes zijn poot voor poot, combinatie- en dynamische regeling (ook wel bekend als het bloemetje of molentje) staan in de bijlage 3 uitgewerkt.

De term “voertuig aan de voet zetten” wordt ook veel gebruikt. Dit houdt in dat de verkeersregelaar het afslaan van voertuigen naast zich opstelt op de kruising. Zie de overweging in de bijlage 3.

1.2 Tijdig geven van aanwijzingen

De examenkandidaat geeft blijk van de kennis van rem- en stopafstanden bij diverse snelheden. Dit zal blijken uit het feit dat de examenkandidaat de stoptekens tijdig en overtuigend geeft, waardoor het verkeer op een rustige- en tijdige wijze tot stilstand kan komen. Het stopteken moet gegeven worden binnen een afstand die voor de bestuurder zichtbaar is. Daarnaast heeft de kandidaat het inzicht om de verkeersdeelnemers de kans te geven de aanwijzingen die men krijgt op te volgen.

Toelichting: Stoptekens gegeven op een afstand meer dan 100 meter aan bestuurders van een motorvoertuig behoeven nacontrole in het kader van veiligheid en opvolging van de aanwijzing.

1.3 Officiële aanwijzingen geven

De examenkandidaat geeft blijk van kennis van de officiële stoptekens, als vermeld in de bijlage 2 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990. De examenkandidaat kan deze tekens op een correcte en duidelijke wijze geven en kan ze toepassen waar de betekenis van de aanwijzing uit blijkt.

Toelichting: Zie voor de aanwijzingen bijlage 1 en voor de veel voorkomende fouten bijlage 2.

Doel

Met het uitbrengen van dit document, heeft de Politieacademie als doel gesteld, dat de gedelegeerden, maar ook de opleiders een duidelijke leidraad hebben waar tijdens de examens van verkeersregelaars op gelet wordt.

Een examen, wat nu?

De gedelegeerde zal zich tijdig op de examenlocatie melden. Verwacht wordt ook dat de opleider en cursisten tijdig op deze locatie aanwezig zullen zijn. Alvorens het examen aanvangt zal de gedelegeerde de personalia van de examenkandidaten controleren aan de hand van een geldig identiteitsbewijs. Tevens zal gedelegeerde even een kort inleidend praatje houden over de examenvolgorde van de kandidaten en wat er van de examenkandidaten op de kruising verwacht wordt.

1.4 Positie bepalen

De examenkandidaat positioneert zich zelf op de juiste wijze op het kruispunt. Hierbij wordt er gekeken naar de veiligheid en zichtbaarheid voor het verkeer.

Toelichting: De examenkandidaat mag zich niet van het kruisingsvlak laten verdrijven. Tevens moet een positie gehandhaafd worden waarin het rijdende verkeer ten allen tijde een aanwijzing kan worden gegeven en de controle wordt behouden over het overige verkeer.

2.1 Houding/uitstraling

De examenkandidaat straalt gezag uit door houding en gedrag. De examenkandidaat is hierbij "klantvriendelijk" daar waar het kan, maar durft ook het gezag op te pakken daar waar het nodig is. De examenkandidaat is het visitekaartje van de werkgever en wegbeheerder.

Toelichting: De examenkandidaat toont geen gedrag als animator. Tevens wordt verwacht dat er autoriteit wordt uitgestraald, maar niet autoritair. Straffen voor gedrag is niet toegestaan. In het kader van de persoonlijke veiligheid (ARBO) en uitstraling is doelmatige kleding en schoeisel verplicht/gewenst. Bijvoorbeeld geen teenslipper, hoge hakken. Bij een hoofddekseel moet deze functioneel zijn bv. geel/oranje gekleurde pet. Denk aan wat voor signaal je kleding afgeeft aan de weggebruiker.

2.2 Verkeersinzicht

De examenkandidaat geeft voldoende blijk van verkeersinzicht, door het verkeer op een efficiënte en logische wijze te regelen. De examenkandidaat houdt rekening met bochtenlijnen en zichtpunten. Op afwijkende situaties, die zich kunnen voordoen op- en rondom het kruispunt, waardoor het verkeer positief wordt beïnvloed.

Toelichting: Denk bij afwijkende situaties aan openstaande bruggen, gesloten spoorwegovergangen, wegwerkzaamheden, omlidingsroutes etc. Ten aanzien van bochtenlijnen en zichtpunten denk aan bijvoorbeeld vrachtauto's en extra bij Konvooi Exceptional.

2.3 Anticiperen

De examenkandidaat geeft voldoende blijk te kunnen anticiperen op hetgeen zich in het verkeer voordoet. De examenkandidaat zal het verkeer op een efficiënte en logische wijze regelen, waarbij deze om kan gaan met bijzondere voertuigen, voorrangsvoertuigen. Het blokkeren van kruisingen is niet toegestaan.

Toelichting: De examenkandidaat moet gedurende het examen zelfstandig voorrangsvoertuigen kunnen afhandelen, zonder inmenging van de opleider, examinerator of gedelegeerde. Voorbeelden van onvoorziene situaties waarop geanticipeerd moet worden zijn aanrijdingen, laden en lossen, vuilophaaldiensten etc.

2.4 Duidelijke aanwijzingen geven

De examenkandidaat bedient zich van aanwijzingen die duidelijk, begrijpelijk en goed zichtbaar zijn voor de weggebruikers. Naast de officiële aanwijzingen kunnen andere tekens gebruikt worden. Deze tekens moeten duidelijk en zichtbaar zijn en mogen niet in strijd zijn met de aanwijzingen en moeten een aanvulling zijn binnen het verkeerregelen, zonder dat het overige verkeer er door misleid wordt of in gevaar kan worden gebracht.

Toelichting: Denk daarbij aan: oprijtekens voor fietsers (rolteken) en oprijtekens voor motorvoertuigen en –trams. De kleding kan bijdragen aan de zichtbaarheid van de aanwijzingen. Ondanks dat het hesje wettelijk voldoende is gesteld, is het aan te bevelen om een verkeersregelaarsjas te dragen, om de zichtbaarheid te vergroten met betrekking tot de gegeven aanwijzingen.

1.5 Inspelen op daar geldende (afwijkende)regels

De examenkandidaat speelt in op de afwijkende regels die voor de examenkruising geldend zijn.

Toelichting: Te denken valt aan busbanen, gebods- en verbodsborden, doelgroepenverkeer etc.

Het examen?

De examenkandidaat krijgt vijftien minuten de tijd om zijn examinerator te overtuigen van het beschikken over een voldoende niveau om het verkeer zelfstandig te kunnen regelen op een kruising. De gedelegeerde houdt toezicht op de examinerator, en beoordeelt of de examinerator het examen op een juiste wijze heeft afgenomen en of hij de kandidaten op een juiste wijze heeft beoordeeld. Mocht dit het geval zijn, zal er door de gedelegeerde en examinerator een handtekening boven het examenformulier worden geplaatst, waarmee blijk wordt gegeven dat de gedelegeerde en examinerator het eens zijn met de uitslagen van de afgenomen examens. Vervolgens koppelt de gedelegeerde de uitslag terug aan de Stichting Verkeersregelaars Nederland.

1.6 Inspelen op weggebruikers.

De examenkandidaat houdt rekening met alle weggebruikers en geeft hen voldoende aandacht.

- Fietsers (ook bij slecht weer)
- Voetgangers (rollators en andere hulpmiddelen)
- Gehandicaptenvoertuigen
- Visueel gehandicapten
- Kinderen
- Ouderen in het verkeer
- Enz.

1.7 Inspelen op bijzondere voertuigen

De examenkandidaat herkent bijzondere voertuigen en kan daarop op een efficiënte wijze anticiperen.

Toelichting: De kandidaat houdt rekening met acceleratie, weersomstandigheden en stopafstanden van bijvoorbeeld landbouwvoertuigen, motoren en trolly- harmonicabussen, trams, extra lange vrachtauto's etc. Het laten stopzeten van grote voertuigen bij de stopstreep neemt het zicht op de kandidaat weg.

2.5 Communicatie

De examenkandidaat is in staat zowel verbaal als non-verbaal, begrijpelijke aanwijzingen te geven. Deze kan de weggebruikers op een correcte en goed verstaanbare wijze aanspreken en kan zich middels duidelijk gebaren voldoende communicatief uitten.

Toelichting: Aanspreken in de Nederlandse taal van fietsers (gebruik rolteken, zie bijlage 2), en voetgangers (met visuele beperking).

2.6 omgaan met stress/agressie

De examenkandidaat kan omgaan met stress en agressie, waarbij agressie verlagend opgetreden belangrijk is. Tevens blijft deze in een stressvolle situatie rustig en op een efficiënte wijze het verkeer regelen.

2.7 Gebruik hulpmiddelen

De examenkandidaat kan eventuele hulpmiddelen op een efficiënte wijze toepassen. De hulpmiddelen moeten een meerwaarde betekenen voor het verkeer regelend optreden.

Toelichting: Fluit is niet verplicht. Verder valt te denken aan een rode lamp (opzetkegel) als hulpmiddel bij mist en duisternis.

Wisseling van kandidaat

Wisselen van de examenkandidaat moet veilig gebeuren. Dit betekent dat er gekozen kan worden om tijdens het rijdend verkeer of stilstaand verkeer te wisselen. De voorkeur gaat uit naar het wisselen terwijl het verkeer stilstaat of bij het laten rijden/lopen van fietsers/voetgangers.

De kandidaat die gewisseld wordt blijft tot het laatste moment verantwoordelijk voor de veiligheid van het verkeer.

Aanwijzing 6 wordt alleen gebruikt door de eerste examenkandidaat bij het betreden van de kruising en de laatste examenkandidaat bij het verlaten van de kruising.

Afgelasten van examens?

Het examen kan bij extreme weersomstandigheden worden afgelast. Op voorhand kan een examen dus worden afgelast als dit vroegtijdig (meer dan een uur voor het examen) bekend is. Dit gebeurt in overleg met de gedelegeerde en de Stichting Verkeersregelaars Nederland.

Ook op de dag zelf kan de gedelegeerde bij extreme weersomstandigheden of andere onvoorziene omstandigheden het examen afgelasten.

Website:
Verkeersregelaarsexamen.nl

Telefoon:
0308200360

Bijlage 1:

Aanwijzingen bijlage 2 Van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990

Aanwijzing 1:



**Algemeen
Stopteken**

Aanwijzing 2:



**Stopteken voor het
verkeer, dat de VR
van voren nadert**

Aanwijzing 3:



**Stopteken voor het verkeer
dat de VR van achteren nadert**

Aanwijzing 4:



**Stopteken zowel
voor het verkeer
dat de VR van
voren, als van
achteren nadert**

Aanwijzing 5:



**Stopteken voor het
verkeer dat de VR van
rechts nadert**

Aanwijzing 6:



**Stoptekenen voor het verkeer in de vrije richtingen.
Opletten voor het verkeer in de stopgezette richtingen.
Kruispunt vrijmaken.**

LSK/SOP tekenen/overgangstekenen

Aanwijzing 7: Tekenen tot snelheid verminderen (beweging langzaam blijven herhalen)



Stoptekenen met gebruik van lamp met oranje/rode kegel (beweging langzaam blijven herhalen)



Oprijteken gezien vanaf de zijkant



Oprijteken met aanwijzing 3 gezien vanaf de voorzijde



Ter overweging:

Bij het oprijteken is het te overwegen om dit vergezeld te laten gaan met de aanwijzing 3 Bijlage 2 van het RVV 1990. Juridisch gezien geeft het dan voor het van achter naderende verkeer een stopteken.

Rolteken tbv (brom/snor)fietsers en voetgangers



De VR laat duidelijk op borst/schouderhoogte het rolgebaar zien, waarbij het overige verkeer duidelijk het verschil kan zien tussen het rol- en oprijteken.

Bijlage 2:

Veel voorkomende fouten bij gebruik van de (officiële) aanwijzingen

Aanwijzing 1: Algemeen Stopteken



Vinger naar
voet/grond
voor VR
wijzen



Aanwijzing 3:



Aanwijzing 4:



Oprijteken voorbeeld 1



Oprijteken voorbeeld 2



Bijlage 3:

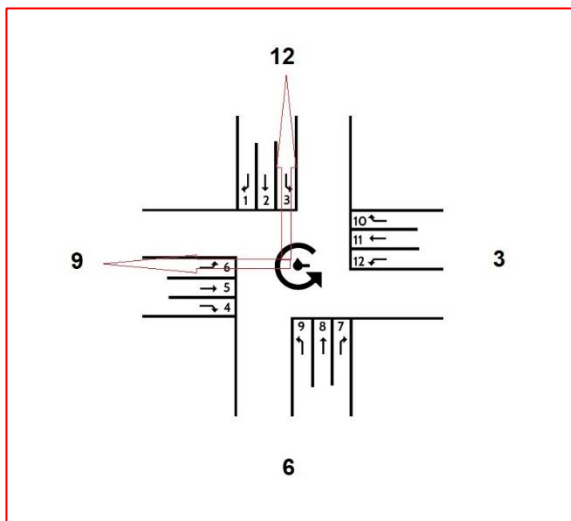
Poot voor poot regeling

Waarom?

Het nadeel van deze manier van regelen is dat de verkeersafvoer, ten aanzien van de andere regelingen, aanzienlijk lager ligt, waardoor deze manier van regelen inefficiënter is.

T.a.v. de fietsers.

Het efficiënt regelen van de fietsers kunt u bijvoorbeeld doen, door op het moment dat u een bepaalde rijstrook een stopteken geeft, de fietsers op de rijstrook na het stopteken een oprijteken te geven. Na daarna linksom te draaien naar de volgende poot, kunt u de fietsers op deze rijstrook ook een oprijteken te geven, alvorens de voertuigen op de rijbaan een oprijteken te geven.



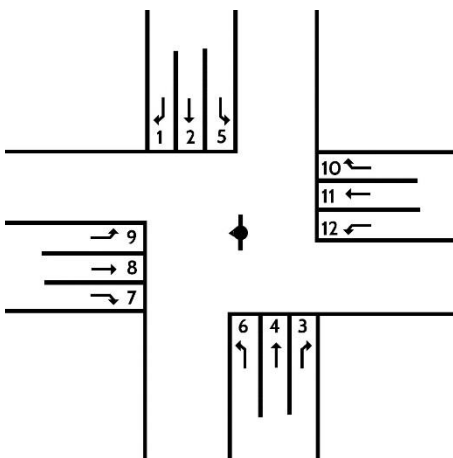
Regeling:

| Fase | | Te regelen banen |
|------|----------|-------------------------|
| 1 | (12 uur) | 1,2,3 |
| 2 | (9 uur) | 4,5,6 |
| 3 | (6 uur) | 7,8,9 |
| 4 | (3 uur) | 10,11,12 |
| 5 | | Fietsers en voetgangers |

Combinatie regeling

Waarom?

Het voordeel van combinatieregeling is dat het een gedeeltelijke dynamische regeling is en dus de doorstroming bevordert. Deze regeling is goed toe te passen op kruisingen met een gemiddelde verkeersdruk of bij kruisingen waar eventueel conflicterende voorsorteevakken zijn. De dynamische regeling wordt in principe op de voorrangsweg uitgevoerd.

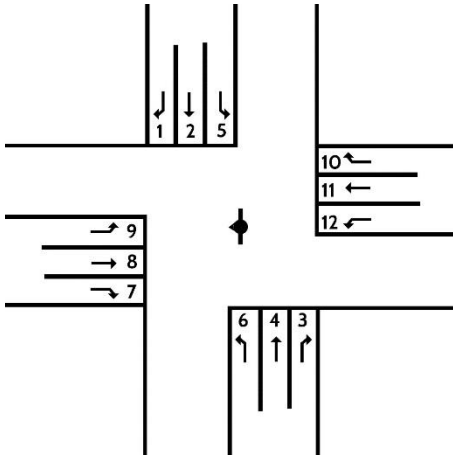


| Fase | Te regelen banen |
|------|----------------------|
| 1 | 1,2,3,4 |
| 2 | 5,6 |
| 3 | 7,8,9 |
| 4 | 10,11,12 |
| 5 | Fietsers voetgangers |

Bloemetje lopen

Waarom?

Het voordeel van een bloemetje lopen is dat het de snelste manier van regelen (dynamisch) is en optimaal is voor de doorstroming.



| Fase | Te regelen banen |
|------|----------------------|
| 1 | 1,2,3,4 |
| 2 | 5,6 |
| 3 | 7,8,10,11 |
| 4 | 9,12 |
| 5 | Fietsers voetgangers |

Bovenstaande modellen gaan uit van tegen de klok in regelen. Indien men het verkeer met de klok mee gaat regelen blijft het principe hetzelfde, natuurlijk is de fase volgorde dan anders.

Ter overweging:

Bij het dynamisch regelen is de vraag of je de voertuigen wel of niet aan de voet (dus op het kruisingsvlak) stil laat zetten. Hierbij is de overweging om de voertuigen die voor linksaf voorgesorteerd staan, voor de stopstreep, ook te laten staan. Hierbij maak je dus gebruik van de normale situatie, zoals bij de verkeerslichten in werking. Dit biedt voordelen in het geval van naderende voorrangsvoertuigen, dat je de kruising niet meer hoeft te ontruimen. Tevens blijft het zicht op de verkeersregelaar en het zicht vanuit de verkeersregelaar optimaal. Daarnaast biedt het ook voordelen ten aanzien van de bewegingsruimte voor de verkeersregelaar.

Niet elke kruising is, voor wat betreft de inrichting, namelijk geschikt om voertuigen aan de voet te zetten.

Voorrangsvoertuigen:

Door voorrangsvoertuigen wordt steeds vaker, de linker rijbaan gebruikt om drukke wegvakken te passeren. Dit levert namelijk meer tijdswinst op dan zich door de wachtende/rijdende voertuigen te manoeuvreren. Het leegruimen van een kruisingsvlak vergt in zo'n geval veel tijd. Zeker als men ook nog eens, omdat men dynamisch aan het regelen is, voertuigen aan de voet hebt gezet. De infrastructuur ter plaatse is bepalend of men al het verkeer stilzet of dat men een rijbaan/rijstrook vrij maakt. Als verkeersregelaar neemt men altijd een zichtbare positie in voor de bestuurder van het voorrangsvoertuig.

Het examen wordt niet hiervoor onderbroken c.q. dat de examinator het verkeer regelen overneemt.