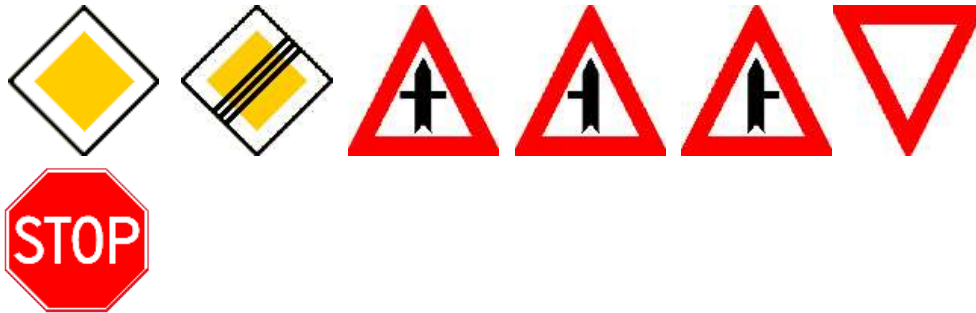


HERKENNEN VAN KRUISPUNTEN

Kruispunten zijn op veel verschillende manieren te herkennen, ik zal hier een uitleg geven en duidelijk maken waar we kruispunten aan kunnen herkennen.

Allereerst gaan we eens kijken naar de borden waaraan we eventueel een kruispunt kunnen herkennen, de meest voorkomende borden zijn de borden die de voorrang regelen.

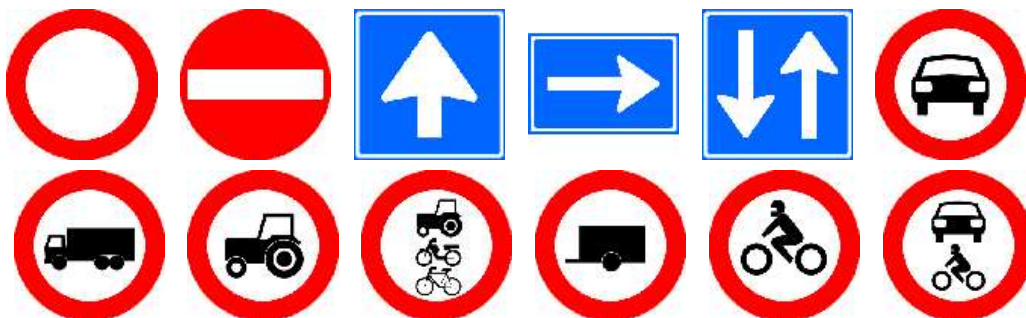


Deze borden worden binnen de bebouwde kom voor de kruising geplaatst.



het eerste bord wordt buiten de bebouwde kom na het kruispunt geplaatst, dit vanwege het feit dat je buiten de bebouwde kom op de rijbaan van de voorrangsweg niet mag parkeren, met andere woorden als je van een zijweg komt en je slaat af dan zie je gelijk dat je op een voorrangsweg buiten de bebouwde kom rijdt en dat je er niet mag parkeren, maar de herkenning van een kruispunt blijft aanwezig.

De volgende borden waar we naar gaan kijken zijn de borden die een gesloten verklaring aangeven, deze borden worden na het kruispunt geplaatst zodat er altijd nog een mogelijkheid is om een andere richting te kiezen.





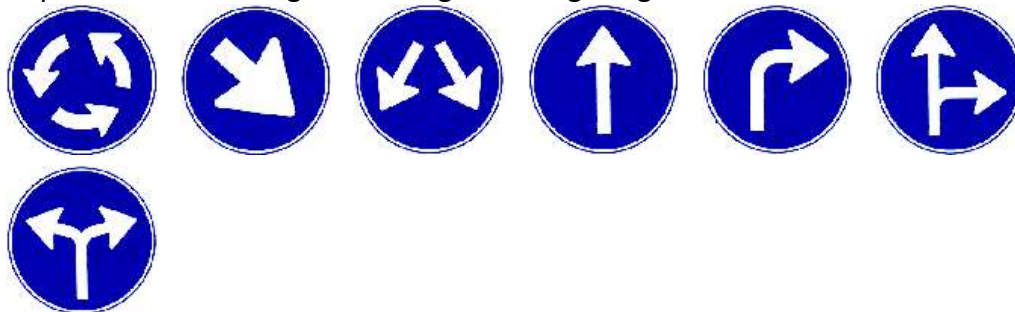
Natuurlijk zijn er bij de borden die een gesloten verklaring aangeven, die voor een bepaalde categorie bestemd zijn, maar dit neemt niet weg dat je er nog steeds een kruispunt aan kunt herkennen.

Borden die een milieu zone aangeven



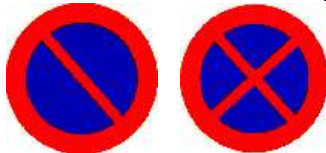
Het milieu krijgt steeds meer aandacht in het huidige moderne verkeer, in veel grote steden komen steeds meer milieu zones voor, deze milieu zones zijn eigenlijk bedoeld om zwaar vervuulende voertuigen uit de binnen steden te weren.

De borden die de rijrichting aangeven worden geplaatst voor het kruispunt zodat men kan bepalen welke richting kan of mag worden gevolgd.



van de borden die gaan over parkeren en stilstaan zijn er 2 borden die we kunnen gebruiken om kruispunten te herkennen.

Deze borden worden altijd na het kruispunt geplaatst zodat als je de straat in rijdt je altijd weet dat de straat waar je in rijdt een parkeer of stilstaan verbod geldt.



Voor deze borden geldt dat als er in een hele straat een parkeer verbod of een verbod om stil te staan van kracht is, dan kan je de kruispunten al in een vroeg stadium herkennen.

Het bord dat aangeeft dat er een keer verbod geldt staat altijd voor het kruispunt.



De reden dat het bord voor het kruispunt wordt geplaatst betekent dat je op het betreffende kruispunt niet mag keren.



Deze borden geven aan dat je te maken hebt met een autoweg of het einde van een autoweg, omdat een autoweg veelal gelijkvloerse kruisingen kent kom je er ook vaak verkeerslichten tegen, het bord autoweg staat in dit geval na het kruispunt in tegenstelling tot het bord einde autoweg, dit bord staat voor het kruispunt.



Ook aan deze twee borden kan je veelal een kruispunt herkennen, waarbij ook hier het bord erf na het kruispunt, en het bord einde erf voor het kruispunt.



De hier bovenstaande verkeersborden zijn voor ons als bestuurder van een motorvoertuig niet van belang, maar toch zijn ze voor ons belangrijk want hieraan kunnen wij toch weer een kruispunt herkennen doordat een fiets/bromfietspad een vrij liggend weggedeelte is moet na elk kruispunt het bord herhaald worden zodat het voor ons als bestuurders van een motorvoertuig duidelijk is waar het kruispunt ligt, dit geldt tevens voor het ruiterspad.



Deze waarschuwingsborden geven ook aan dat we met kruispunten te maken hebben.



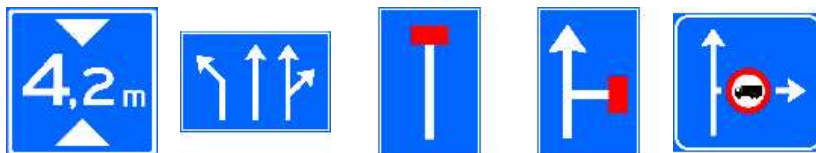
Aan de bewegwijzeringsborden kunnen we al op grote afstand kruispunten herkennen.



Ondanks het feit dat deze bewegwijzeringsborden bedoeld zijn voor fietsers/bromfietzers kunnen ook bestuurders van motorvoertuigen aan deze borden kruispunten herkennen.



Dit bord is bedoeld voor het vervoer van gevaarlijke stoffen maar deze staan altijd voor een kruispunt waardoor ook wij hier een kruispunt aan kunnen herkennen ook al is het bord zelf voor ons niet van belang.



Deze informatieborden geven een kruispunt aan.

Als laatste zijn er nog een aantal informatieborden waaraan wij ook kruispunten kunnen herkennen.



Deze borden geven een T splitsing aan, en deze borden kunnen in een vroeg stadium worden herkend en geven ook nog eens de richting aan die we kunnen of moeten volgen.



Dit bord wordt geplaatst voor een kruispunt men is niet verplicht dit bord te volgen, maar geeft wel de doorgaande route aan.



Deze borden worden geplaatst bij een weg omleiding men is niet verplicht om deze route te volgen, de borden worden geplaatst voor het kruispunt waardoor we dan toch weer een kruispunt aan kunnen herkennen

dit bord verteld ons over een vaste omleidingsroute



Dit bord is een vrij nieuw bord en gaat in de toekomst de gele omleidingsroute borden vervangen, de betekenis van het bord is dan ook een vaste omleiding voor provinciale en gemeentelijke wegen bij afsluitingen van bijvoorbeeld autosnelwegen, ook bij dit bord geldt dan ook weer dat men niet verplicht is deze route te volgen, maar het bord wordt voor het kruispunt geplaatst en hierdoor kunnen we een kruispunt weer herkennen.

VERKEERSINZICHT

Nu dat we de borden hebben behandeld gaan we eens meer inzichtelijke zaken bekijken en behandelen.

Verkeersinzichtelijk zijn er veel zaken waar wij kruispunten aan kunnen herkennen ik zal dan ook trachten zoveel mogelijk hiervan mee te geven.

Kruispunten herkennen aan bijvoorbeeld door de zon, je rijdt in een straat met schaduw op sommige punten zie je zon inval, je zou er dan vanuit kunnen gaan dat er een kruispunt komt, een rij geparkeerde auto's die ophoud en een stuk verder weer een rij geparkeerde auto's wat te bedenken van straatnaambordjes plantsoenen die ophouden en later weer verder gaan zo ook met struikjes langs de rijbaan afgeronde trottoirbanden.

Ook aan bepaalde tekens op het wegdek kunnen we kruispunten herkennen, bijvoorbeeld de zogenaamde bliksemschicht die op het wegdek kan worden aangebracht en aangeeft dat we de snelheid moeten verlagen omdat we te maken krijgen met een gevaarlijk of onoverzichtelijk kruispunt, wat te bedenken aan de witte druppel vlak voor een kruispunt of de ronde cirkel op het kruispunt.

Op de vorige pagina heb ik uitgelegd waar we kruispunten aan kunnen herkennen, op deze pagina ga ik uitleggen hoe we een kruispunt gaan beoordelen, naderen en oversteken.

Het kruispunt beoordelen op:

1. voorrangsweg/kruispunt
2. overzichtelijkheid gelijkwaardig kruispunt
3. onoverzichtelijkheid gelijkwaardig kruispunt

Voorrangsweg/kruispunt

als eerste gaan we kijken naar de voorrangsweg/kruispunt wanneer we een voorrangsweg/kruispunt naderen dan hoeven we in feite niet onze snelheid te verminderen, wat in deze wel heel belangrijk is, is dat we toch in een vroeg stadium het kruispunt over moeten kijken en kijken of we ons recht op voorrang ook krijgen. Het kijken doen we in de volgorde links kijken, voor kijken, rechts kijken.

Het naar links en naar rechts kijken doen we om ons ervan te overtuigen dat eventuele bestuurders ons hebben gezien (het zogenaamde oogcontact zoeken) en ons het recht op voorrang verlenen.

Het voor ons over het kruispunt heen kijken, doen we om te kijken of er na het kruispunt geen obstakel aan de rechterzijde van de rijbaan staat en dat er geen bestuurders tegemoet komen zodat we zonder op het kruispunt stil te staan onze weg kunnen vervolgen.

Overzichtelijk gelijkwaardig kruispunt

Wat is nu eigenlijk een gelijkwaardig kruispunt?

Een gelijkwaardig kruispunt is een kruispunt dat niet wordt geregeld door verkeerslichten of verkeersborden, op dit soort kruispunten hebben alle bestuurders van rechts voorrang. Als we spreken over een overzichtelijk kruispunt dan bedoelen we dat je altijd voldoende overzicht hebt op en rond het kruispunt.

Uiteraard is het nu ook weer belangrijk dat we het kruispunt in een zo vroeg mogelijk stadium herkennen, zodat we vanuit het midden van het kruispunt kunnen gaan kijken naar eerst links dan voor en dan rechts.

vanuit het midden van het kruispunt kijken we hoe het kruispunt er nu eigenlijk uit ziet, daarna kijken we naar links of we voorrang krijgen.

kijk daarna over het kruispunt heen voor eventuele obstakels of een eventuele opstel mogelijkheid tussen de verkeersstromen in.

als laatste kijken we naar rechts of we voorrang moeten verlenen, hoeven we geen voorrang te verlenen dan overwegen of we de snelheid wel of niet aan moeten passen of terugschakelen en steken we het kruispunt over.

Moeten we voorrang verlenen dan passen we onze snelheid zodanig aan en schakelen we terug naar een lagere versnelling, dat als het om een enkel voertuig gaat dat we achter dit voertuig gelijk door kunnen rijden zonder stil te hoeven staan, gaat het om meerdere voertuigen dan zullen wij ons voertuig stil moeten zetten maar dan wel voor het kruispunt.

Onoverzichtelijk gelijkwaardig kruispunt

Als laatste gaan we een onoverzichtelijk kruispunt behandelen.

Het spreekt voor zich dat als we het over een onoverzichtelijk kruispunt hebben dat we weinig tot geen zicht hebben op of rond het kruispunt.

Ook hier is het uiteraard weer van belang dat we in een zeer vroeg stadium het kruispunt kunnen herkennen zodat we duidelijk kunnen gaan filteren of we te maken hebben met een overzichtelijk of een onoverzichtelijk kruispunt.

Hebben we daadwerkelijk te maken met een onoverzichtelijk kruispunt dan zullen we moeten gaan beslissen dat we de snelheid uit ons voertuig moeten gaan halen en terug gaan schakelen naar een veel lagere versnelling soms zelfs zullen we moeten overwegen om ons voertuig tot stilstand te moeten gaan brengen om te kunnen kijken of we voorrang krijgen of voorrang moeten verlenen uiteraard is het kijk gedrag het zelfde als bij alle andere soort kruispunten.

TIP! Als verkeersinzichtelijke tip wil ik nog meegeven dat je kan gaan kijken of je door middel van bijvoorbeeld de spiegeling in de ramen van gebouwen of geparkeerde auto's voertuigen zichtbaar worden, zodat je daar weer je eigen gedrag op kunt aanpassen.

Na het naderen en oversteken van kruispunten gaan we nu verder met het naar links of rechts afslaan.

Als eerste gaan we de begrippen voorrang verlenen en voor laten gaan eens nader bestuderen.

De hoofdregel van de voorrang:

Op kruispunten verlenen **bestuurders** voorrang aan voor hen van rechts komende **bestuurders**, Bestuurders aan bestuurders (anders gezegd bestuurders onderling).

De hoofdregel van het afslaan:

Bestuurders die afslaan, moeten het **verkeer** dat hen op de zelfde weg tegemoet komt of dat op de zelfde weg zich naast dan wel links of rechts dicht achter hen bevindt, voor laten gaan.

Hier ligt dus het grote verschil

Voorrang verlenen door bestuurders aan bestuurders (voetgangers doen niet mee aan de voorrang), Voor laten gaan door bestuurders aan het verkeer (voetgangers gaan hierbij ook voor)

Nu gaan we inhoudelijk kijken naar het afslaan waarbij we als eerste het rechtsaf slaan behandelen.

Uiteraard is het belangrijk dat we eerst weer in een vroeg stadium het kruispunt herkennen

voor we alle handelingen kunnen gaan uitvoeren die bij het afslaan behoren.

Na het herkennen van het kruispunt is het belangrijk om op de juiste wijze gebruik te maken van onze spiegels, als eerste kijken we dan ook in onze binnenspiegel om het verkeer achter ons te observeren, daarna kijken we in onze rechterbuiten spiegel voor het verkeer rechts achter ons, en als laatste kijken we rechts naast voor het verkeer dat zich rechts naast ons bevindt (de dode Hoek), Hierna geven we richting aan naar rechts.

Zoals het RVV ons leert mogen we voorsorteren naar rechts, als we dit doen, dan ook tijdig voorsorteren naar rechts en tevens kijken we rechts voor ons om het verkeer dat zich daar eventueel bevindt te observeren.

Hierna halen we de snelheid uit het voertuig en schakelen we terug naar een lagere versnelling, welke versnelling we gebruiken is afhankelijk van het kruispunt en het zicht.

Net als bij het oversteken van een kruispunt blijft de voorrang van belang we kijken daarom eerst weer naar links of we voorrang krijgen, daarna voor ons om voor eventuele bestuurders die op het zelfde kruispunt linksaf willen slaan en die ons voor laten gaan (korte bocht gaat voor lange bocht) daarna kijken we naar rechts of we de straat in kunnen rijden zonder dat we voorrang moeten verlenen.

Op het moment dat we daadwerkelijk van richting gaan veranderen kijken we nogmaals over onze rechter schouder zodat we zeker weten dat we geen verkeer over het hoofd hebben gezien, daarnaast is het ook zeer belangrijk dat we ook nog de straat in kijken waar wij in willen gaan, om te kijken of er geen obstakels staan en er geen tegemoet komende bestuurders zijn zodat wij moeten stoppen en daarbij het kruispunt blokkeren.

Nu gaan we verder met het naar links afslaan, ook hier is het weer belangrijk dat we het kruispunt vroegtijdig herkennen om de juiste handelingen te kunnen uitvoeren.

Na het herkennen van het kruispunt is het ook hier van belang dat we op de juiste wijze ons kijkgedrag en het gebruik van onze spiegels toepassen.

Als eerste kijken we weer in onze binnenspiegel om het verkeer achter ons te observeren daarna kijken we in onze linkerbuiten spiegel voor het verkeer links dicht achter ons en als laatste kijken we over onze linkerschouder voor het eventuele verkeer dicht naast ons (de dode hoek), Hierna geven we richting aan naar links.

Ook hierbij geldt weer dat we mogen voorsorteren als we dit doen dan ook weer tijdig voorsorteren naar links tegen de as van de rijbaan.

Hierna gaan we het kruispunt goed observeren voor onze snelheid soms kunnen we namelijk afslaan door alleen onze snelheid iets te verlagen en hoeven we niet terug te schakelen naar een lagere versnelling, soms moeten we onze snelheid wel zo verlagen dat we ook moeten terug schakelen.

Uiteraard zijn bij het naar links afslaan het geven en krijgen van voorrang en het toepassen van de rechtdoor regel weer uiterst belangrijk, teven hebben we hierbij ook te maken met bestuurders die ons tegemoet komen en op het zelfde kruispunt voor ons gezien rechtsaf slaan namelijk de korte bocht gaat voor de lange bocht.

Zodra we naar links afslaan kijken we nogmaals schuin links voor ons en over de linker

schouder zodat we zeker weten dat we eventueel recht doorgaand verkeer niet over het hoofd hebben gezien, tevens kijken we de straat in waar we in willen rijden of er geen obstakels staan zodat we niet door kunnen rijden bij nadering van bestuurders uit de straat waar wij in willen en daarbij het kruispunt zouden kunnen blokkeren.

Als laatste wil ik nog behandelen de volledige 1 richting straat.

Met de 1 richting straat bedoelen we dat we geen bestuurders vanuit de tegenovergestelde richting kunnen verwachten, alle handelingen zoals hier boven zijn besproken bij het naar links afslaan zijn hierbij ook van toepassing met uitzondering het voorsorteren.

In een 1 richting straat sorteren we namelijk volledig links tegen de linkerzijde van de rijbaan voor.

Invoegen en uitvoegen

Op deze pagina gaan we het invoegen en uitrijden behandelen.

Als we het hebben over invoegen en uitrijden dan gaan onze gedachten vaak uit naar autosnelwegen, maar er zijn tal van andere plaatsen waar we ook kunnen invoegen of uitrijden.

Toch gaan we ons hier beperken over het invoegen en uitrijden van autosnelwegen, dit vanwege het feit dat we op autosnelwegen veelal te maken hebben met hoge en verschillende snelheden, denk hierbij aan de snelheid van vrachtauto's autobussen (80 km per uur) personenauto's met aanhangwagen (90 km per uur) en personenauto's en motoren met een snelheid van (120 km per uur)

INVOEGEN

Bij het invoegen van een autosnelweg is verkeersinzicht en bedrevenheid bij het besturen van het voertuig van zeer groot belang.

Het is dan ook zaak om op de toelijdende weg naar de invoegstrook toe de snelheid al te gaan verhogen daarbij niet uit het oog verliezende het ruimte kussen dit is de vrije ruimte rondom het voertuig maar van het grootste belang is de afstand voor een voor ons rijdend voertuig.

Dus moeten we onze snelheid zo regelen dat we nooit te dicht op onze eventuele voorganger gaan rijden.

Vaak is het mogelijk om op de toelijdende weg naar de invoegstrook toe al te gaan kijken naar het op de snelweg rijdende verkeer, denk hierbij aan de snelheid de drukte of eventuele file op de snelweg, pas hierop je eigen snelheid zoveel mogelijk aan.

Dit kijken doen we door gebruik te maken van onze linker buitenspiegel en over **ONZE** linker schouder, doe dit kijken zo vaak als nodig en mogelijk.

Zodra we aankomen bij de invoegstrook (dit is het weggedeelte gelijk liggend naast de rechterrijstrook van de hoofdrijbaan) dan is het noodzakelijk dat we het rijdende verkeer op de hoofdrijbaan zo vaak als nodig is gaan observeren door gebruik te maken van onze linker buitenspiegel en tevens gaan we de snelheid zodanig opvoeren dat we een zo hoog mogelijke snelheid hebben, tevens moeten we blijven zorgen voor een goed ruimte kussen zeker met eventuele voor ons rijdende voertuigen, daarbij nooit vergeten dat degene die het eerst op de invoegstrook rijdt als eerste gebruik mag maken van een invoeg mogelijkheid.

Zodra er voor ons een mogelijkheid is om in te gaan voegen wordt er gekeken in de linker buitenspiegel daarna over de linkerschouder voor eventuele voertuigen in onze dode hoek dan geven we richting aan naar links (dit mag nooit dwingend zijn) en voegen we in naar de rechterrijstrook van de hoofdrijbaan, zodra we zijn aan gekomen op de rechterrijstrook zetten we direct de richting aanwijzer uit en voeren we onze snelheid zodanig op dat dit aangepast is aan de overige bestuurders op de autosnelweg.

LET OP! HET IS NIET TOEGESTAAN OM VAN DE INVOEGSTROOK GELIJK DOOR TERIJDEN NAAR DE LINKER RIJSTROOK VAN DE AUTOSNELWEG!!!!!!!

UITVOEGEN

Ook bij het uitvoegen behandelen we gemakshalve het uitvoegen van de autosnelweg waarbij we opmerken dat de handelingen ook toepasbaar zijn op andere weggedeeltes.

Wanneer we op de autosnelweg rijden is het van belang dat je weet welke afrit je moet nemen om uiteindelijk je doel te bereiken, veelal kom je op 1200 meter het eerste bord van de betreffende afrit tegen (ook kan het voorkomen door omstandigheden dat het eerste bord op 1500 meter of 900 meter staat) dit bord geeft voor ons de eerste aanwijzing, het volgende bord wordt geplaatst op 600 meter, dit is voor ons een teken dat wij onze positie moeten gaan kiezen op de rechter rijstrook, uiteraard is het van belang dat wij onze snelheid gaan aanpassen aan het voor ons rijdend ander verkeer, zorg hierbij altijd voor voldoende ruimte (het ruimte kussen) ten opzichte van de voor ons rijdende voertuigen.

Op een afstand van 300 meter voor de afrit komen we een bord tegen met daarop de eerste volgende plaatsen die deze autosnelweg aandoet, bij dit bord kijken we in onze binnenspiegel rechterbuitenspiegel en over onze rechterschouder hierna geven we richting aan naar rechts.

Op de rechter rijstrook van de autosnelweg zorgen we dat we de snelheid niet gaan verminderen of afremmen, zeker dit laatste niet dit zou namelijk wel eens heel verwarrend kunnen zijn voor de achter ons rijdende voertuigen(mogelijke vorm van een spookfile) uitzonderingen daar gelaten als de veiligheid in gevaar komt.

Vlak voor de we naast de rechterrijstrook de blokmarkering zien kijken we in onze binnenspiegel, rechterbuitenspiegel en over onze rechter schouder (dit om ons er van te overtuigen dat er geen voertuigen op de vluchtstrook ons rechts willen inhalen) hierna verlaten we zo snel mogelijk via de uitrijstrook de autosnelweg en verminderen we onze snelheid door het gas los te laten en met gebruik van de voetrem de snelheid uit het voertuig te halen (gebruik hiervoor de hele lengte van de uitrijstrook) Zodra we het bord met de tekst erop UIT voorbij rijden dan kunnen we onze richtingaanwijzer uitzetten.

Tijdens deze manoeuvres is het van het grootste belang dat we blijven observeren door gebruik te maken van onze spiegels en om ons heen te kijken.

GECOMBINEERDE INVOEG UITRIJSTROOK

Het invoegen of uitrijden door gebruik te maken van een gecombineerde invoeg uitrijstrook vereist vaak een gecompliceerdere aanpak dan de normale invoeg of uitrijstrook.

Als eerste zullen we eens kijken waaraan we nu een gecombineerde invoeg uitrijstrook kunnen herkennen.

Boven de rijstroken van de autosnelweg worden borden geplaatst met de steden die de autosnelweg aan doet, en boven de gecombineerde invoeg uitrijstrook wordt apart nog een bord geplaatst met de naam van de plaats, nu kan je nog niet altijd lezen wat er op deze borden geschreven staat maar door dat deze borden daar zijn geplaatst kan je wel zien dat je te maken hebt met een gecombineerde invoeg uitrijstrook (verkeersinzicht)

Bij het invoegen via de gecombineerde strook blijft het kijkgedrag het zelfde als bij een gewone invoegstrook, dus gaan we hier niet verder op in.

Wat wel veranderd, is het tijdstip van het aangeven van de richting naar links, in tegenstelling tot de gewone invoegstrook geven we nu de richting naar links aan op het moment dat het puntstuk overgaat in de blokmarkering, maar we blijven wel rijden op de gecombineerde strook we noemen dit een vorm van communiceren met onze mede weggebruikers op de doorgaande rijstroken van de autosnelweg, hiermee laten we duidelijk zien wat onze bedoeling is.

Uiteraard zorgen we er voor dat we onze snelheid zodanig regelen dat deze hoog genoeg is om veilig te kunnen invoegen.

Bij het uitvoegen is het van het grootste belang dat we op tijd onze richting aan geven naar rechts tevens moeten we goed kijken naar het verkeer dat op de toelijdende weg rijdt en wil gaan invoegen op de autosnelweg, zo kunnen we onze eigen snelheid dusdanig regelen dat we altijd op de juiste wijze kunnen uitvoegen, soms betekend dit dat we snelheid moeten verminderen zodat we achter een voertuig kunnen uitvoegen, maar soms is het belangrijk om de snelheid op de snelweg niet te verminderen en juist voorbij het voertuig op de gecombineerde strook door te rijden en daarna uit te voegen, vaak is er op zo'n gecombineerde invoeg uitrijstrook voldoende ruimte om zulke manoeuvres uit te voeren

Definitie van het verkeersinzicht

Het tijdig onderkennen van de invloed van verschillende factoren elk afzonderlijk of in samenhang op een bepaald moment op het verkeersgebeuren kunnen hebben.

Dit gaan we eens verder bekijken door middel van de verkeersopgave en de daaraan gekoppelde taakprocessen.

In het verkeer krijg je te maken met een groot aantal verschillende verkeerssituaties, waar je een uitvoerbare oplossing voor moet kunnen bedenken.

Hierbij moet je proberen om de moeilijke opgave te vermijden of te veranderen.

Om bij de uitvoering van een verkeersopgave de juiste beslissing te kunnen nemen zal je altijd de vijf taakprocessen in de volgorde van: Waarnemen, Voorspellen, Evalueren, Beslissen, Handelen moeten doorlopen.

In de uitvoering van de verkeerstaak is een belangrijke rol weggelegd voor de gedragskeuzen;

1. de weggebruiker zelf
2. het voertuig
3. de weg en de omgeving
4. licht en verkeerscondities
5. andere verkeersdeelnemers

Als je tot het juiste handelen wilt komen, zal je eerst de belangrijke informatie moeten verwerken.

onder informatieverwerking verstaan we;

1. het opnemen van informatie
2. deze informatie vervolgens uitleggen en verwerken
3. het nemen van de juiste beslissing
4. tenslotte de uitvoering

De taakprocessen

Als bestuurder moet je eerst een aantal processen doorlopen voordat je de juiste beslissing tot handelen kunt nemen.

de taakprocessen zijn:

1. waarnemen
2. voorspellen
3. evalueren
4. beslissen
5. handelen

Waarnemen

Het taakproces waarnemen vormt de basis van alle daaropvolgende processen en het begint met het opmerken van signalen die voor de verkeersopgave van belang zijn.

Waarnemen is het via de zintuigen bewust worden van informatie.

Door het zien, horen, voelen, ruiken of proeven selecteer je informatie op inhoud, betekenis en prioriteit en stel je vast wat daarvan kan worden genegeerd.

Enkele belangrijke aandachtspunten daarbij zijn:

1. wat neem je in een bepaalde situatie waar
2. wat is daarbij van belang

Bijvoorbeeld;

1. soort kruising, voorrang en de vrije doorgang
2. naderingsrichting en snelheid
3. weg en voertuigcategorie
4. verkeerstekens
5. andere weggebruikers

Voorspellen

Aan de hand van de waargenomen informatie voorspel je de gevolgen van bepaalde gedragskeuzes.

Je verwachtingspatroon heeft betrekking op:

1. eigen gedrag
2. het gedrag van de overige verkeersdeelnemers
3. de verkeerssituatie

De gevolgen van je eigen gedragskeuzes zijn te voorspellen, maar de gevolgen van de gedragskeuzes van de overige verkeersdeelnemers niet of nauwelijks.

Toch is hun reactie medebepalend voor de verkeerssituatie.

Evalueren

Na het voorspellen volgt het evalueren (beoordelen).

Daarbij moet je inschatten in hoeverre de maatschappelijke belangen worden geschaad als je verwachtingspatroon inderdaad uitkomt.

je maakt een belangen afweging op het gebied van;

1. *verkeersveiligheid*
2. *verkeersdoorstroming*
3. *milieubescherming*
4. *bereikbaarheid/mobiliteitsbeheersing*

Beslissen

Na de evaluatie moet je beslissen welk gedrag je gaat vertonen.

Het kan zijn dat je nog geen beslissing kunt nemen of dat je een andere oplossing overweegt.

Je zoekt als het ware nog naar een alternatief.

In dat geval begint het proces opnieuw met waarnemen, voorspellen, evalueren, om tot een (andere) beslissing te komen.

Handelen

Ten slotte komt het aan op de uitvoering van de beslissing en moet je gaan handelen.

Je moet onder alle omstandigheden in staat zijn om voorkomende handelingen uit te voeren.

Om bij een bepaalde verkeersopgave de juiste oplossing te kunnen vinden, moet je telkens de vijf taakprocessen doorlopen.

Het hele proces van waarnemen tot en met handelen kost tijd.

wordt dit proces meerdere malen doorlopen, dan kost dat uiteraard nog meer tijd.