



Veilig rijden in groepsverband met MC de Veldduivels

Motorrijden in Groepsverband:

Motorrijden wordt vaak terecht beleefd als een gevoel van vrijheid, waarbij een ieder vrij is om zijn eigen weg te gaan. Bij het rijden in groepsverband is dit natuurlijk niet anders. Toch willen we graag een paar dingetjes kwijt die het rijden in een groep kunnen veraangenamen, zowel voor onszelf als voor andere weggebruikers. Het heeft te maken met zelfdiscipline en het maken van afspraken. Bovendien ziet het er indrukwekkend uit als een groep motorrijders gedisciplineerd over de weg gaat.

Waar gaat het om?

Rijden in groepsverband is een totaal andere bezigheid dan individueel rijden. In groepsverband rijden is aan de ene kant spectaculair en een fantastisch gezicht, maar aan de andere kant is dat het ook bepaalde vaardigheden en een grote mate van discipline vraagt. Maar het belangrijkste is dat de veiligheid van de groep niet in gevaar komt. Om die veiligheid zo groot mogelijk te maken gelden er regels voor het rijden in groepsverband. Die regels gelden altijd en die regels gelden ook voor iedereen. We stellen dat met nadruk, omdat personen die veel meerijden, de regels regelmatig in de praktijk brengen. Komt er dan iemand in de groep met zijn "eigen" regels, dan is de kans op gevaarlijke situaties levensgroot aanwezig.

De regels hebben niet alleen betrekking op de eigen groep, maar houden ook rekening met andere weggebruikers. Een groep motorrijders moet geen dreiging uitstralen, maar een fraai geordend gezicht. Links en rechts inhalen van automobilisten kan tot paniecreactie en woede leiden. Een automobilist die geen ruimte krijgt om ook een ander in te halen kan in woede ontsteken en zijn of haar wagen er "tussen drukken". De regels die besproken worden hebben betrekking op dit soort situaties.

Een geheel ander aspect is het groeiende verkeersaanbod op onze wegen. 25 Jaar geleden was het geen probleem om 's morgens met een groep van 20 motorrijders op stap te gaan. De wegen waren met name in de rustige uren bijna uitgestorven. Tegenwoordig is dat heel anders. Alle uren van de dag is het druk tot zeer druk. Rijden met een grote groep is dan niet te doen en je weet bij voorbaat dat een grote groep geheel uit elkaar valt, met alle gevolgen van dien. Voor een vóór rijder is het ook niet te doen om 20 motorrijders op een drukke weg via de spiegels bij elkaar te houden. Dat lukt gewoon niet, tenzij je alle regels en wetten aan je (motor)laars lapt.

Wij vinden een groep van 5-8 motorrijders een maximum. Bovendien rijdt een grotere groep minder vlot, denk alleen maar aan het feit wanneer er onderweg getankt en/of geluncht moet worden. Zijn er meerdere groepen, dan kun je natuurlijk wel afspreken om op dezelfde plaats een koffiestop te houden. Maar ook hier geldt weer en zeker in

kleine zaken dat een kleinere groep sneller wordt bedient dan een grote groep. Een uitzondering hierop is de tocht op de eerste zondag van de maand.

Dan wordt er meestal in een grotere groep gestart en wordt de route aangepast op de grote van de groep. Bijvoorbeeld door niet door drukke steden te rijden of een bekende route te rijden.

Vertrek altijd met een volle tank benzine:

Zorg dat je met een volle tank benzine vertrekt. Gooi je tank weer vol als er een tankstop wordt ingelast, niet iedere motor komt met een volle tank 300 km ver. Denk niet: "ik haal nog wel 80 km tot het einde", want dan moet de hele groep weer op jou wachten als je vlak voor het einde als enige moet tanken. Tanken is een noodzakelijk kwaad en dat doen we zo weinig mogelijk.

Opstellen bij de start:

Bij vertrek formeert de groep zich op een veilige plaats. Personen met lichte motoren, of personen met weinig ervaring, rijden zoveel mogelijk voorin. Voorin rijden heeft het voordeel dat makkelijker een constant tempo aangehouden kan worden omdat er geen grote gaten "dichtgereden" hoeven te worden. Hierbij ligt de snelheid achterin behoorlijk hoger.

Minstens gedimd groot licht:

Om de zichtbaarheid, het gezien worden en dus veiligheid te vergroten, voeren we minstens dimlicht. Geen groot licht want dat wekt ergernis bij je voorganger op, vanwege de weerkaatsing in zijn spiegels.

Niet onderling inhalen:

Heb je bij vertrek een positie in de groep gekozen, dan blijf je daar rijden. Nooit wordt er onderling ingehaald. Degene die voor je rijdt rekent daar niet op en door de schrik kunnen er gevaarlijke situaties ontstaan.

Rijdt niet te dicht op je voorganger:

Ga niet "kleven" of "verstoppertje" spelen. Houdt voldoende afstand en zorg ervoor dat je voorganger jou in de spiegels kan zien. Dat doe je door ervoor te zorgen dat jij zijn vizier in zijn spiegels ziet.

Baksteen gewijs rijden:

De formatie waar we in rijden is baksteen gewijs. Dit betekent dat als de eerste rijder links op de rijstrook rijdt, de volgende rechts op de rijstrook rijdt. De volgende weer links etc..

Op wegen waar we géén tegemoet komend verkeer kunnen verwachten (b.v. autosnelwegen) rijdt de eerste rijder **links** op de rijstrook.

Voordeel van het baksteen gewijs rijden is dat de afstand die je hebt tot de recht voor je rijdende motorrijder groot genoeg is om op tijd stil te staan. Zou je allemaal recht achter elkaar rijden, dan wordt de groep twee keer zo lang met alle nadelen van dien. Bovendien ziet het achterliggend verkeer een totaal verkeerd beeld van zo'n groep.

De afstand die je moet houden tot degene die voor je rijdt is afhankelijk van een aantal factoren:

- De snelheid die gereden wordt.
- Je reactievermogen (de tijd die je nodig hebt om te gaan remmen).
- Je remvermogen (vertraging). □ Je gevoel van veiligheid.

Het zal duidelijk zijn dat de tussenafstand per motor en per rijder kan verschillen. In de praktijk zal blijken dat die verschillen niet zo verschrikkelijk groot zijn dat van een dubbele tussenafstand sprake is.

Rijdt niet boven je kunnen:

Als je vindt dat het tempo te hoog ligt, laat dat dan merken. Je kunt beter een gat laten vallen, dan proberen ten koste van alles de groep bij te houden. Bij de eerstvolgende stop meld je het even aan de voorrijder. Binnen de bebouwde kom en bij het naderen van een verkeerslicht verklein je de tussenafstand. Dat kan immers, want je snelheid ligt lager en je remweg wordt dus een stuk korter. Het voordeel hiervan is dat als het een beetje mee zit:

- De gehele groep tegelijk door het verkeerslicht kan of de kruising kan oversteken.
- Je hoeft niet te gassen om bij te komen, daar waar het vaak niet verantwoord is.
- De groep een nagenoeg constant tempo kan blijven rijden.

Als je merkt dat degene die achter je rijdt ver achter blijft, dan ga jij langzamer rijden, degene die voor je rijdt constateert dit en doet hetzelfde etc.. Op die manier wordt het tempo geleidelijk aangepast.

Inhalen van andere weggebruikers:

Inhalen in groepsverband is een verhaal op zich. Het komt nogal eens voor dat motorrijders een soort "zwaan kleef aan" op de weg spelen. Zodra hun voorganger inhaalt duiken ze er blindelings achteraan. In een soort blind groepsvertrouwen wordt niet eens gekeken of het wel verantwoord is.

Op autosnelwegen heb je rekening te houden met o.a. achteropkomend verkeer, maar op twee baanswegen komt daar tegemoet komend verkeer bij. Blindelings achter je voorganger aanrijden leidt dan tot minder wenselijke situaties. Daarom zeggen we steeds dat je inhaalt op eigen verantwoordelijkheid en dus steeds weer zelf moet kijken en beslissen of het kan.

De techniek van het inhalen mogen we ook niet vergeten. Het komt nogal eens voor dat wanneer de eerste rijder inhaalt de laatste ook direct naar links gaat. De inhaalmanoeuvre van de groep duurt dan heel lang en andere weggebruikers die ook willen inhalen rijden dan bijna op het spatbord van de achterste rijder. Haal pas in als je daadwerkelijk aan de inhaalmanoeuvre begint. En kijk goed of inhalen verantwoord is, want in een groep is het heel verleidelijk om met je voorganger mee te gaan. Bij inhaalsituaties komt nog een belangrijk aspect om de hoek kijken. Na

een inhaalactie moet je weer invoegen en dat blijkt niet altijd even makkelijk als er weinig ruimte tussen de verschillende verkeersdeelnemers is.

Met veel kunst en vliegwerk weet men zich er tussen te wurmen, maar stel je eens voor dat na jou nog twee motoren willen invoegen. Ga dus ook niet eerder inhalen als je zeker weet dat je goed kan invoegen en haal niet in als je merkt dat het verschil met andere weggebruikers zo gering is dat je er nauwelijks iets mee wint.

In een groep rijden betekent niet dat je perse als elastiek aan elkaar moet hangen. Als er een auto tussen zit die hetzelfde tempo aanhoudt, laat die auto er lekker tussen zitten en probeer dan niet je motor tussen je voorganger en die auto in te proppen.

Het kan voorkomen dat auto's willen inhalen. Geef ze de ruimte en laat ze ertussen. Want nogmaals; je zit niet aan een elastiek. In het verkeer is het geven en nemen en realiseer je dat je met de motor zoveel sneller kan accelereren dat je zo weer aansluiting bij de rest vindt.

Het bijeenhouden van de groep:

Tijdens toertochten wil de groep (ondanks het opvolgen van de regels) nog wel eens uit elkaar vallen. Mocht de groep op een of andere manier uiteenvallen, dan geldt het volgende systeem: Zodra je de laatste rijder in een groep bent, omdat de rest (achter je) nog bijvoorbeeld bij een kruising staat te wachten, dan wacht je bij de eerste de beste plek waar de groep links of rechts afslaat. Degene die dan als laatste rijdt, wacht bij de volgende richtingsverandering.

Stel je wel goed zichtbaar op en speel geen verstoppertje. Ga niet rijden als je de achter je rijdende motorrijder weer in beeld krijgt, maar wacht tot hij jou ziet. Zie je hem een tijdje helemaal niet meer, dan stop je, je voorganger doet hetzelfde etc.. Als de hele groep dan gestopt is, dan kan er iemand terugrijden om te zien wat er aan de hand is. Dit wordt bepaald door de voorrijder.

Het spreekt vanzelf dat je dit dus niet op de autosnelweg doet. Als er op de autosnelweg iets gebeurt, dan stuurt de achterrijder iemand naar voren om de groep op een veilige plaats te laten stoppen, dan wel om hulp te vragen.

Tijdens het rijden van de toertocht:

Bij het rijden van een route is het van belang dat de rijder die als eerste achter de voorrijder rijdt een grotere afstand houdt dan degene die daar achter rijden. Die grotere afstand is nodig uit veiligheidsoverwegingen en voor een regelmatig tempoverloop. Als de voorrijder namelijk aan de late kant merkt dat hij moet afslaan en dus stevig remt, dan schuift de hele groep in elkaar of erger. Is er voldoende afstand tussen hem en de tweede rijder, dan kan de groep rustig en veilig afslaan en een zelfde tempo aanhouden.

Sociaal gedrag:

In groepsverband rijden is vaak schitterend, maar een groep motorrijders kan bij andere weggebruikers heel bedreigend overkomen. Dat geldt ook tijdens de pauzes

in de restaurants. Gedraag je normaal en betaal ook normaal je drankjes, ook al ben je met een grotere groep. Maak geen misbruik van groepsvorming.

Pech onderweg:

Dit zal per situatie bekeken moeten worden. Voorop staat dat geen enkele deelnemer aan ons motorevenement 'in de steek gelaten' zal worden.

EHBO. Er is geen gegarandeerde aanwezigheid van een EHBO'er tijdens de motorevenementen. Als vereniging proberen we een lijst bij te houden met EHBO'ers en of BHV'ers.

Verzekering:

MC de Veldduivels heeft een aansprakelijkheidsverzekering voor clubs.

Dat uzelf en uw motor, verzekerd zijn, is een wettelijke verplichting die geheel voor eigen rekening van de deelnemer komt.

Tot slot:

Deze regels zijn gebaseerd op vele jaren toerervaring. We hebben alles keurig op papier gezet, zodat je ze nog eens op je gemak door kan nemen. Het naleven van deze regels lijkt een beknibbeling van de vrijheid waar we als motorrijder zo op gesteld zijn. Het tegendeel is waar. Als iedereen zich er aan houdt wordt het zeker niet als hinderlijk ervaren maar meer dan een lekker dagje met elkaar toeren.