



Old Motorcycle Association Limburg

Motorrijden in groep.

Samen motorrijden is natuurlijk leuk, maar nog leuker - en zeker ook veiliger - als men zich aan een aantal basisregels houdt.

Vanaf twee motorfietsen rij je al in groep en kan je beter onderling wat afspraken maken. Zeker bij een grotere groep is het belangrijk dat iedereen weet welke de regels zijn, anders vertrekt iedereen zomaar als hij zin heeft, houdt niemand zijn plaats, verloopt het kruisen van straten ongeordend en breng je elkaar in gevaar.

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 in groepsverband rijden.

Deze regels gelden altijd en voor iedereen.

We stellen dat met nadruk, omdat personen die veel meerijden, de regels regelmatig in de praktijk brengen, maar 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 paniekreacties 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.

Hier volgen de 5 hoofdregels:

1. Opstellen bij de start, je plaats in de groep.

De traagste rijders, personen met lichte motoren of personen met weinig ervaring, rijden altijd vooraan in de groep.

Bij vertrek formeert de groep zich op een veilige plaats. Vooraan rijden heeft het voordeel dat makkelijker een constant tempo aangehouden kan worden omdat er geen grote gaten "dichtgereden" hoeven te worden, hierdoor ligt de snelheid achter in de groep behoorlijk hoger.

Heb je bij vertrek een positie in de groep gekozen dan blijf je op die positie rijden!

Nooit wordt er onderling ingehaald. Degene die voor je rijdt rekent daar niet op en door de schrik kunnen er gevaarlijke situaties ontstaan.

2. Vertrek altijd met een volle tank benzine.

Er wordt altijd vertrokken met een volle tank benzine.

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.

3. Snelheid.

De snelheid wordt aangegeven door de "voorste rijder" en is altijd in functie van de traagste rijder in de groep.

Het is absoluut verstandig om van tevoren af te spreken hoe hard (of hoe zacht) gereden zal gaan worden. Gemiddeld zal een voorrijder de maximumsnelheid op de openbare weg als adviessnelheid aanhouden. Hoewel er soms voorrijders zijn die de maximumsnelheid met ongeveer 5-10% vermeerderen, zodat ze nooit door auto's achterop gereden zullen worden. Dat is bij velen al een onderdeel van de rijopleiding geweest. Als je denkt dat dat te hard gaat, meld dat dan!

De voorrijder bepaalt (uiteeraard na overleg) tijdens het rijden meestal ook de route, want er moeten vaak snel beslissingen genomen worden. Dat gebeurt o.a. bij wegomleidingen, ongelukken e.d. Op dat moment is er geen tijd om te overleggen. Dat hij/zij zich wel eens zal vergissen spreekt voor zich. Maak daar geen probleem van. Dat neemt trouwens niet weg dat je zelf verantwoordelijk blijft voor je eigen route en rijstijl.

4. Geschrankt rijden.

In groep rijden we altijd links-rechts geschrankt, tenzij het niet anders kan.

Voordeel van het geschrankt 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 er 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, maar toch.

Op wegen met twee of meerdere rijstroken rijdt de eerste rijder links op de rijstrook. Op wegen waar wel tegemoetkomend verkeer kan worden verwacht, de (binnen)wegen waar we het meest op rijden, rijdt de eerste rijder rechts op de rijstrook. Hij kan dan rechts langs het voorliggende verkeer kijken naar eventuele bushaltes, in-/uitritten e.d.

5. Het bijhouden van de groep (Follow-Up systeem).

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 **opvolgsysteem**:

- Als voorrijder wacht je regelmatig om de groep terug bij elkaar te krijgen.
- Als rijder kijk je regelmatig in je spiegels om je achterliggers in de gaten te houden.
- Zodra je merkt dat je de laatste rijder bent, omdat de rest (achter je) nog bijvoorbeeld bij een kruising staat te wachten of iemand pech heeft, 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, enz.
- Stel je bij de splitsing goed zichtbaar op.
- 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 opvolgsysteem geldt niet op de autosnelweg. Als er op de autosnelweg iets gebeurt, dan stuurt de laatste rijder iemand naar voren om de groep op een veilige plaats te laten stoppen, dan wel om hulp te vragen.

Nog een aantal belangrijke tips:

- **Zorg vooral ook voor je eigen veiligheid.**

Zorg ervoor dat je motor veilig de openbare weg op kan. Goede banden en bandenspanning, goede remmen, bedieningsorganen in orde, elektrisch in orde, enz.

Zorg er zeker voor dat inschrijving en verzekering in orde en geldig zijn!

- **Minstens dimlicht.**

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.

- **Rijdt niet te dicht op je voorganger.**

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 daarachter 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 eenzelfde tempo aanhouden.

Ga niet "klevan" of "verstopper" 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.

- **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 achterblijft, 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 tweebaanswegen komt daar tegemoetkomend 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 rijders. 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 ertussen 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 groep rijden betekent niet dat je per se 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.

- **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.

Tot slot.

Deze regels zijn gebaseerd op vele jaren toerervaring in de club. Het naleven van deze regels lijkt een bekribbeling van de vrijheid waar we als motorrijder zo op gesteld zijn. Het tegendeel is waar. Als iedereen zich eraan houdt wordt het zeker niet als hinderlijk ervaren maar meer dan een lekker dagje met elkaar toeren.

En wat belangrijker is: geef je verstand voorrang! Dan komt iedereen weer veilig thuis.