



Leiden

**De Pelikaan**  
Verf en Wand



**Gerrit van Duin**  
Elektrotechniek Katwijk zh



## Algemeen

Enkele belangrijke 'onthoudpunten':

- Vergeet nooit dat je niet de enige weggebruiker op de weg bent.
- Vergeet nooit je richtingsaanwijzers te gebruiken.
- Vergeet nooit je dimlicht aan te zetten.
- Rij nooit over witte wegmarkeringen (verrijflakken) of zwarte teerrichels.
- Hou altijd voldoende afstand.
- Denk aan je positie op je rijstrook. Eis je plaats op op de weg.
- De eerste regen na een periode van droogte is gevaarlijk.

## RIJDEN IN EEN GROEP

Een groep vorm je al als je met meer dan 1 motor rijdt en het rijden in een groep vraagt om bijzondere gedragsregels.

Wordt er in groepsverband gereden, dan moet iedere deelnemer zich gewoon houden aan de wet. Belangrijkste regel daarin is dat je overige weggebruikers niet in gevaar mag brengen, niet mag hinderen. En dat laatste gebeurt bij toertochten nog wel eens. Vandaar onderstaande gedragsregels!

## DE 20 GOUDEN GEDRAGSREGELS

Voor rijden van toertochten in groepsverband:

1. Een groep moet niet groter zijn dan 10 motoren.
2. 1 persoon, met de routebeschrijving, is (de gehele rit) de voorrijder (laat bij voorkeur iemand voorop rijden die daar zelf geen probleem mee heeft). \*
3. Ook de laatste rijder, de achterrijder, is steeds zoveel mogelijk dezelfde. \*
4. De minst ervaren rijders zitten dicht achter de voorrijder. \*
5. De voorrijder bepaalt de snelheid; deze moet gelijkmatig zijn en de maximumsnelheid niet overschrijden.  
\* Rijdt altijd in 'baksteenformatie' (ook wel 'halfsteensformatie' genoemd)!  
Houd natuurlijk wel voldoende afstand van de twee motoren voor je, ca 30 meter van je voorganger (natuurlijk afhankelijk van de gereden snelheid). De baksteenformatie wordt natuurlijk verbroken bij het rijden van bochten (i.v.m. de juiste bochtentechniek).
6. Bij stilstand, bijvoorbeeld voor een stoplicht, kan je met twee motoren naast elkaar gaan staan. Hiermee win je veel plaats.
7. Indien de groep niet in één keer voorbij de verkeerslichten geraakt, of een kruising oversteekt, dan zijn er twee opties. Ofwel stopt heel de groep die er wel voorbij geraakte, ofwel alleen de laatste rijder van die groep. Stoppen doe je natuurlijk na het kruispunt, aan de kant van de weg, op een veilige plaats.
8. LET OP: Het is wettelijke absoluut niet toegestaan om op een kruising midden op het rijvak te gaan staan om het andere verkeer tegen te houden!!!! Ga bij een kruising niet met zes machines naast elkaar staan om zo rap mogelijk over te steken, maar maximaal met twee, waarbij eerst de één wegrijdt, en dan de ander.
9. Inhalen: iedere rijder in de groep is zelf verantwoordelijk voor de in te zetten manoeuvre. Alleen op de snelweg zijn er twee mogelijkheden: of de voorrijder bepaalt wanneer er ingehaald gaat worden, of de achterrijder gaat als eerste naar de linkerbaan, waarmee het voor de daarvoor rijdende motoren veilig is om ook naar de linker baan te gaan. In alle gevallen:
  - kijk eerst goed in de spiegels en over de schouders
  - gebruik daarna altijd richtingaanwijzers, zowel bij het naar links als het naar rechts gaan
  - kijk ver vooruit (zeker als er meer voertuigen ingehaald moeten worden, de eerste zou wel eens af kunnen slaan) en kijk naar de omgeving (ook van een klein bospaadje of tuinuitrit kan verkeer komen).
10. Vertraag op tijd om af te slaan, verras je 'achtervolgers' niet met een noodstop.
11. Moet je toch keren, om wat voor reden dan ook, zoek dan eerst een plek waar veilig aan de kant gestaan kan worden om vervolgens te keren, of rij door naar een plek waar in één keer veilig gekeerd kan worden, bijvoorbeeld een rotonde of dorpsplein.
12. Kom je iets onverwachts tegen, probeer dan met je handen (bekende 'langzaam-aan-gebaar') duidelijk te maken dat je achtervolgers vertragen moeten.

13. Gebruik altijd je richtingsaanwijzers, ook om een voetganger of fietser op de rijweg in te halen. Je 'achtervolgers' zijn dan ook gewaarschuwd.
14. Spreek voor vertrek af (indien mogelijk) waar, of na hoeveel tijd, gestopt wordt.
15. Je bent zelf verantwoordelijk voor welke manoeuvre ook. Vertrouw dus nooit blindelings op je voorganger; kijk en beslis zelf, te allen tijde.
16. Denk als groep en als individu aan de omgeving, vermijdt geluidsoverlast, en denk aan het imago van de motorrijder. Rijd in een bebouwde kom dan ook zeker niet te hard.
17. Elkaar kwijt raken is eigenlijk niet nodig. Iedereen kijkt, als het goed is, continu in de spiegels. En natuurlijk kan de 'uitvaller' ook met licht- en hoornsignalen proberen zijn voorganger te waarschuwen. Zou de rijder achter je om wat voor reden stil komen te staan, dan stop jij ook (daar waar het mogelijk is natuurlijk). Je wacht dan op de achterblijver. Degene die daar voor rijdt, ziet dat er twee zijn achtergebleven en kan, als de anderen doorrijden, meerijden totdat de eerste keer een afslag genomen wordt. Daar wacht de op dat moment laatste man. Dit spel kan doorgaan totdat de voorrijder merkt dat hij alleen rijdt, maar zover komt het meestal niet. Meestal heeft de rest van de groep wel in de gaten dat er iets aan de hand is en stopt, uiteraard als het kan, gezamenlijk. Let wel; alleen maar stil gaan staan waar dat veilig kan. En pas ook weer op bij het weggrijden! De voorrijder kan door zijn arm in de lucht te steken, aangeven dat hij wil dat de groep hem volgt om weg te rijden.
18. Parkeren tijdens de toertocht is een aparte attractie, zeker als het om zware toerbuffels gaat. Leuk om te zien voor wie er toevallig ook op het terras zit, maar een aantal regels is wel op zijn plaats.
  - o De voorrijder zou de juiste parkeerplek voor de hele groep moeten vinden.
  - o Parkeer je motor op een plek waar dat mag en kan, dus niet op het terras zelf, op de oprit voor de rolstoelgebruikers, etc.
  - o Parkeer altijd zo, dat je enige ruimte naast je hebt om af te stappen (dan kan de buurman dat ook).
  - o Ga niet allemaal tegelijk manoeuvreren; als er één valt krijg je een ongewenst domino-effect.
  - o Parkeer als het even kan zo, dat je makkelijk vooruit weg kan rijden, zonder eerst te moeten keren (ook handig in de auto trouwens).
  - o Parkeer niet op een heuvel, een motor heeft geen handrem en kan over de jiffy heen vallen (moet het toch, dan altijd de voorkant omhoog, en de eerste versnelling inschakelen als de motor is uitgezet).
19. Wanneer een groepje gevormd wordt door motorrijders die elkaar goed kennen en die allen liever wat steviger doorrijden (bijvoorbeeld in de bergen), dan kan een andere strategie gekozen worden. In dat geval rijdt de snelste motorrijder (die dan wel tevens een goed kaartlezer moet zijn) voorop, gevolgd door de snelste daarna, en de langzaamste rijdt zo achteraan. Alle rijders moeten dan wel de discipline hebben om 'hun eigen traject te rijden' en er niet een wedstrijd van te willen maken. Je accepteert dan dus dat de rijder vóór jou een snellere motorrijder is. In deze situatie rijdt ieder zijn eigen tocht, in zijn eigen rijstijl. Bij het volgende punt op de route wordt gewacht tot de groep weer compleet is. Zeker op niet al te drukke trajecten kan je zo veel meer genieten van het motorrijden, omdat je niet steeds op je voorganger hoeft te letten.

## 20. Tenslotte

Sommige motorrijders vinden rijden in groepsverband saai. Je moet continu je snelheid aanpassen aan anderen, je hebt niet de vrijheid om te stoppen wanneer je wilt. Eén van de belangrijkste en leukste aspecten van motorrijden, het vrije motorrijden, en doen waar je zin in hebt, wordt voor een flink deel weggenomen. En in plaats van de geur van het land, heb je voortdurend de geur van uitlaatgassen in je neus. Dat is ook niet alles. Bovendien brengt groepsrijden meer risico's met zich mee als solorijden. Door de gedragsregels in acht te nemen kunnen die gevaren echter voor een deel verkleind worden. En daarmee het plezier van met elkaar rijden alleen maar vergroot.

Uiteraard staat in deze regels van (on)gewenst gedrag een flink aantal punten waarover je een aardige discussie kunt opzetten. Leuk voor na afloop, onder het genot van een biertje. Opmerkingen en suggesties zijn dan ook altijd welkom. Maar bedenk wel dat het gaat om een 'gedragscode', die geen wettelijke grondslag heeft. Behalve natuurlijk daar waar de algemene wettelijke regels wel degelijk in het spel zijn.

Tenslotte mocht er iets zijn of iets gebeuren John en Theo staan per portfoon met elkaar in verbinding en kunnen zodoende de groep laten stoppen. Op de route beschrijving staan ook de 06 nummers van Theo en John. Voor noodgevallen is er een EHBO kit aanwezig.

Veel toer plezier, John en Theo

[www.dfmtour.com](http://www.dfmtour.com)