



Waar lopen motorrijders tegenaan? *Nico Perk, MAG*



De MAG stelt haar expertise ter beschikking van alle wegbeheerders.

De MAG (Motorrijdersactiegroep) is een belangenvereniging van en voor motorrijders. We zijn in de loop der jaren als spreekbuis van motorrijders een erkende gesprekspartner geworden van diverse overheden. Ons werkterrein is niet beperkt tot Nederland omdat we ook actief deel uitmaken van de in Brussel zetelende federatie FEMA (Federation of European Motorcyclists' Associations). We zitten tevens in het dagelijks bestuur van deze organisatie.

In ons oprichtingsjaar 1988 bedroeg het totale motorpark in Nederland 132.000 stuks. In 2000 was dat opgelopen tot 414.000 stuks en voor dit jaar staat de teller al op meer dan 650.000 motoren en motorscooters. (Bron: RAI-Vereniging). We vormen ten opzichte van auto's weliswaar een minderheid, maar dan wel een in de laatste jaren zeer sterk groeiende minderheid.

Motorrijden is deelnemen aan het verkeer. Wij merken als weggebruikers aan de inrichting en aankleding van wegen dat men voor onze infrastructuur de auto als maatstaf hanteert. Een motor is echter een balansvoertuig. Daardoor zijn de rijeigenschappen van beide categorieën motorvoertuigen niet vergelijkbaar. Dit verschil komt niet tot uiting in de uitvoering en inrichting van ons wegennet.

Een voorbeeld hiervan is de geleiderail. In de volksmond vanrail genoemd, wat een juistere benaming is als een gevallen en doorglijdende motorrijder ermee in aanraking komt. Die wordt dan niet geleid, maar letterlijk opgevangen. De geldende Europese norm CEN-EN 1317 spreekt tot nu toe uitsluitend over testen met (vracht)auto's. Door onze jarenlange internationale inspanningen is onlangs door de Europese CEN-Commissie besloten dat motorrijders ook in de testcyclus opgenomen moeten worden. Daar wordt nu aan gewerkt. In diverse Europese landen worden vooruitlopend op deze aanpassing al extra voorzieningen aangebracht onder bestaande of nieuw te plaatsen geleiderail. Hiermee bereikt men dat een gevallen motorrijder niet meer tegen de metalen staanders aan glijdt, maar net als een auto geleid wordt. Het risico van zwaar letsel of een dodelijke afloop wordt hierdoor sterk gereduceerd.

De MAG heeft een meldpunt voor gevaarlijke wegsituaties. Dat staat ter beschikking van iedereen die ergens op of langs de weg iets aantreft wat specifiek voor bestuurders van motorfietsen en motorscooters gevaar kan opleveren. Daarnaast worden ook zaken gesignaleerd die voor andere groepen weggebruikers gevaar op kunnen leveren. Het is voor ons tevens een bron van informatie over zaken die voor verbetering in aanmerking komen. We hebben ook een meldpunt voor niet volledig werkende VRI's. In de meeste gevallen zijn de bijbehorende detectielussen niet gevoelig genoeg afgesteld en krijgt een motorrijder geen groen licht. Wij melden dit aan de betreffende wegbeheerder en het wordt, na een bedankje voor de melding, meestal snel in orde gemaakt.

In de presentatie laten we afbeeldingen zien van een paar zaken die voor automobilisten niet of nauwelijks van invloed zijn tijdens het besturen van hun voertuig. Dit geldt echter niet altijd voor motorrijders. Die lopen in een aantal gevallen zelfs direct gevaar. We proberen niet om hier een volledige opsomming te geven, maar hebben een, naar we hopen, herkenbare selectie gemaakt.

Snelheidremmers, waaronder verkeersdrempels.

De wegbeheerder krijgt opdracht om de snelheid op een bepaald wegdeel omlaag te dwingen en moet daarbij om een aantal redenen vrijwel altijd concessies doen.

Een kleine greep:

- A. Het openbaar vervoer mag er geen hinder van ondervinden.
- B. Dit geldt ook voor Brandweer, Ambulances, Politie en vergelijkbare diensten.
- C. Bewoners mogen niet te veel geluidsoverlast ondervinden.
- D. Trillingen in de bodem, kunnen schadelijk zijn voor gebouwen in de buurt.
- E. Er zijn speciale omstandigheden zoals veel zwaar industrieel verkeer.

Een 100% perfecte oplossing is meestal een onmogelijke missie. Wij merken dat de minimaal 500 zelfstandige wegbeheerders daardoor in een spagaat terechtkomen en in veel gevallen voor een willekeurige 'oplossing' kiezen. Je hoeft er echt niet voor doorgeleerd te hebben om te kunnen constateren dat het dan bijna altijd een niet functionerend lapmiddel is. Een uurtje observatie langs de weg geeft voldoende informatie. Daar waar de automobilist die niet bekend is met verkeerssituatie vaart mindert, dendert een buurtbewoner ongehinderd over een zogenaamde drempel omdat men weet hoe hij 'genomen' kan worden.

Je kunt bij een drempel passanten globaal verdelen in een paar groepen:

Type A – Gaat bijna stilstaan om te kijken hoe men het best kan passeren.

Type B – Mindert vaart en passeert rustig.

Type C – Minder geen vaart en dendert ongestoord door.

Het probleemloos op volle snelheid kunnen passeren van een aantal drempels door sommige automobilisten bewijst dat het schijnveiligheid biedt aan andere weggebruikers. Het geeft ook een onrustig, dus onwenselijk verkeersbeeld als men in wat drukker verkeer meerijdt met een groep verkeersdeelnemers waarin alle genoemde categorieën vertegenwoordigd zijn. De een rijdt onbekommerd gewoon door en de volgende gaat plotseling boven op de rem staan, voor de volgers zonder zichtbare reden en daardoor onverwacht. Ook als men voldoende afstand houdt is dat een ongewenst verkeersbeeld.

Voor motorrijders zijn er uitvoeringen die rechtstreeks gevaarlijk zijn. Hetzij door het model, de materialen, de bevestigingsmiddelen en de locatie. Helaas treffen we regelmatig bedenksels aan waarin al deze factoren verenigd zijn. Voor een auto meestal hooguit hinderlijk en voor een motor, zijnde een balansvoertuig, zonder meer gevaarlijk.

Hetzelfde gaat op voor de wildgroei aan thermoplasten op het asfalt. Rijstrook- of zelfs wegbrede decoraties die sowieso bij regen spekglad kunnen worden. Ook worden deze thermoplasten in bochten aangebracht. Een andere regelrechte bedreiging voor een

motorrijder wordt gevormd door te grote gietbitumen reparaties. Die worden vaak glad bij regen en zacht bij hoge temperaturen. We zien de laatste tijd steeds meer lengte profielen als rijbaanscheiding, zelfs op plaatsen waar men mag inhalen, maar dit kennelijk door de wegbeheerder als ongewenst beoordeeld wordt.

Kort samengevat onderschrijven wij het standpunt dat alles wat niet onvermijdelijk op het wegdek aangebracht moet worden daar ook beslist niet op terecht behoort te komen. Zeker niet als er andere goede alternatieve middelen voorhanden zijn. Verkeersborden horen in deze visie naast of boven de weg maar niet op het wegdek. Wegbeheerders bepalen in grote mate de veiligheid op onze wegen en het lijkt ons geen onredelijke wens dat daarbij ook met de veiligheid van motorrijders rekening wordt gehouden.

De eerste regel bij dit artikel luidt niet voor niets:

De MAG stelt haar expertise ter beschikking van alle wegbeheerders.

Dit is mogelijk omdat we beschikken over professionele krachten en ervaringsdeskundigen met een lange staat van dienst. We doen het gaarne en vrijblijvend. De reden hiervoor is, dat we keer op keer merken dat motoren en de specifieke eisen die een balansvoertuig aan de infrastructuur stelt een nog vrijwel onbekend terrein is voor veel wegbeheerders. Gezien de snelle toename van het aantal motoren en motorscooters is meer aandacht voor deze groep weggebruikers volledig op zijn plaats. Wegbeheerders kunnen hierin een belangrijke rol spelen en daarbij rekenen op onze medewerking.

Nico Perk
Voorzitter MAG

Tel: 020-6250186
GSM: 06-22992772
Skype: nico.perk
E-mail: voorzitter@mag-nl.org

MOTORRIJDERS ACTIE GROEP
Belangenvereniging voor motorrijders
Postbus 46
8900 AA Leeuwarden
<http://www.motorrijdersactiegroep.nl>

De MAG maakt actief deel uit van de FEMA
<http://www.fema.nl>