

Op één oor soepel de

Ralf Bretveld; Motorrijders Actie Groep



Motorrijders en asfalt

Op één oor in een soepele beweging de bocht door, motor omgooien, gas erop, afremmen, volgende bocht. Of met de wind in je gezicht de ondergaande zon tegemoet met in je kielzog je beste vrienden. Twee totaal verschillende manieren van motorrijden, met naast de twee wielen waarop het gebeurt nog een overeenkomst: ze worden beide bij voorkeur uitgevoerd op asfalt.

Dat zwarte vlakke goud, die fantastische eindeloze streep naar de horizon.

Maar ook: een soms onverwachte bron van gevaar. Waar houden wij motorrijders van, waarvan rijzen ons de haren te berge, wat zijn de specifieke mogelijkheden en gevaren? De Motorrijders Actie Groep (MAG), belangenvereniging voor motorrijders, zet voor de lezers van het blad *Asfalt* het een en ander op rij. *Asfalt* van ontwerp tot aanleg en onderhoud, bekeken door een motorbril.

Tekentafel

Vanaf het ontwerp van een nieuwe weg zijn er specifieke eisen voor motorrijders te benoemen. Die hebben zowel betrekking op de keuze van de soort

bocht door



Provisorische reparaties soms levensgevaarlijk

asfalt als op het ontwerp van de weg. Het belangrijkste uitgangspunt is steeds dat een motor een balansvoertuig is. Zodra deze balans op een of andere manier verstoord wordt kan de berijder van de motor in grote moeilijkheden komen. Bijvoorbeeld door een fijnere textuur van gekleurde fietspaden ten opzichte van het er naast liggende donkere asfalt. Waar je met een auto nog minimaal twee extra wielen hebt die wel grip houden is een onverwacht wegglijdend voor- of achterwiel bij een motorrijder altijd goed voor een flinke uitbraak van angstzweet. Hetzelfde geldt voor belijningsmaterialen: bij regen kunnen sommige spekglad zijn. Door de juiste materialen te kiezen en de belijning zoveel mogelijk naast de rijpositie van de motor op de weg te houden kunnen veel problemen al voorkomen worden. Mocht er dan toch een ongeluk gebeuren dan zijn motorrijders altijd erg blij als er niet teveel obstakels in de berm staan. Een voor automobilisten levensreddende geleiderail kan voor een glijdende motorrijder functioneren als een ware guillotine. Paaltjes die bij botsingen met auto's net boven de grond

afbreken kunnen bij rondtollende motorrijders benen en armen breken. Ook daar valt nog veel aan veiligheid te winnen. Wat het asfalt zelf betreft: circuitkwaliteit heeft de voorkeur voor de ene motorrijder, terwijl de ander vindt dat zijn banden daar veel te hard op slijten. Aan de extreemste wensen is nooit te voldoen, maar een voor alle weggebruikers acceptabele middenweg is altijd haalbaar. ZOAB is gezien het ontbreken van een automatische ruitenwisser op de meeste helmen tijdens stevige regenbuien overigens een zegen!

De weg op

Een nieuw geasfalteerde weg nodigt uit tot lekker doorrijden. Geen barsten, geen beschadigingen, geen onverwachte gaten. Een beetje motorrijder waant zich op het circuit - alleen is het asfalt daar minder glad dan op de openbare weg. Tegen de tijd dat het bitumen ter plaatse van de min of meer vaste rijsporen voor auto's en vrachtwagens weggesleten is en het nieuwe wegdek als voldoende stroef beoordeeld wordt, worden de waarschuwingsborden opgeruimd. Voor motorrijders wederom opletten gebla-

zen, want tussen de rijsporen in kan het nog steeds glad zijn. Op het rechte eind geen al te groot probleem, maar met name de bochten zijn weer risicovol. De ideale lijn die je als motorrijder min of meer automatisch volgt gedurende een bocht, loopt in de rijrichting gezien van de buitenzijde van de weg of rijstrook naar de binnenzijde en weer naar de buitenzijde. De hiermee bereikte maximale bochtstraal leidt tot een minimale krachtsinspanning en vloeiend bochtenwerk. En motorrijders doen niets liever dan bochten rijden! Er is helaas geen eenvoudige methode voorhanden om het hele wegdek "in te rijden". Wat wel kan helpen zijn waarschuwingsborden met de bekende teksten als "nieuw wegdek - langere remweg" die zich speciaal richten op motorrijders en die langer blijven staan dan de andere borden. Een bord dat zich alleen op motoren en berijders richt zien motorrijders niet snel over het hoofd.

Onderhoud

Onder invloed van weer en verkeer gaat de kwaliteit van het wegoppervlak op termijn achteruit en kan beschadigd raken.



Afhankelijk van het slijtagebeeld zijn er voor motoren allerlei beren op de beschadigde weg te zien. Spoorvorming waar tijdens een regenbui een plas water in komt te staan, afbrokkelende wegganganten, scheurvorming in lengterichting; iedere schade aan de weg kan voor motoren grote gevolgen hebben doordat de motor in onbalans gebracht kan worden. Dat geldt ook voor het herstellen van schades en regulier onderhoud. Zowel bij herstelwerkzaamheden als bij groot onderhoud moeten motorrijders op hun hoede zijn. Scheuren die gedicht worden met bitumen en niet goed afgestrooid worden zijn te glad, overdadig afstrooien levert weer ander gevaar op door losliggend split. Een gefreesd wegdek is voor een automobilist door het relatief grote en platte loopvlak van de banden geen probleem, een voorwiel dat door de bolle

Motorrijders zien de voor hen bestemde borden niet over het hoofd



vorm van de band liever rechtuit wil dan van rijbaan wisselen is op zijn minst erg vervelend. Provisorische reparaties van grote gaten in het asfalt met eenvoudige klinkers bezorgen je een hartverzakking. De bijbehorende schrikreactie is naast de eerder genoemde problemen met gladheid een belangrijk risico voor motorrijders; ook hier wordt de balans weer verstoord. Door duidelijk te waarschuwen bij bijzondere situaties kunnen dergelijke problemen eenvoudig voorkomen worden.

Experiment demarkeren

Een probleem waar de MAG momenteel met Rijkswaterstaat over in overleg is, is het demarkeren van wegbelijning bij het tijdelijk verleggen van de rijbanen. Frezen is duur en slecht voor het ZOAB en daarmee ongewenst voor de aanne-mer, lijnen eenvoudig afplakken of zwart

schilderen is voor motorrijders minder welkom. Rijkswaterstaat experimenteert deze zomer op de A18 bij Doetinchem / Varsseveld met een aantal vernieuwde technieken voor het demarkeren.

De MAG heeft zitting in de projectgroep en volgt de ontwikkelingen op de voet.

Genieten!

Motorrijders lijken na dit artikel misschien veeleisend wanneer het op asfalt aankomt. Deze tekst is geschreven vanuit een ideale wereld.

Ondanks de kritische noten die we hebben laten horen zijn we zeker een groep gebruikers die ook enorm kan genieten van met zorg ontworpen en aangelegde wegen, en dat is een compliment dat u als asfaltverwerkende industrie zeker in uw zak mag steken!

De Motorrijders Actie Groep (MAG) is de enige echte belangenvereniging voor motorrijders in Nederland. In de afgelopen jaren is de MAG niet alleen voor veel motorrijders en motorclubs maar ook voor de politiek boegbeeld en spreekbuis geworden van motorrijders in Nederland. De doelstellingen van de MAG zijn onder andere het promoten van het motorrijden, het waarborgen van keuzevrijheid voor motorrijders, het bevorderen van goede wetgeving en het verhogen van de verkeersveiligheid voor motorrijders. Met name op dit laatste punt zou meer overleg tussen producenten en gebruikers kunnen leiden tot verbeteringen. In het artikel wordt het voorbeeld van het Rijkswaterstaatonderzoek naar nieuwe methodes voor demarkeren aangehaald.