



# SLIM FIETSEN DOE JE SAMEN

OOK ERVAREN FIETSERS MAKEN AF EN TOE FOUTEN, ZEKER ALS ZE IN EEN GROEP RIJDEN. SOMS UIT GEMAKZUCHT, MAAR OOK UIT ONWETENDHEID. HOE KAN JE VOORKOMEN DAT JE JEZELF EN JE FIETSMATJES IN GEVAAR BRENGT? EN HOE VERMIJD JE DAT JE ANDERE WEGGEBRUIKERS HINDERT? EEN AANTAL PRAKTISCHE TIPS.

TEKST: THEO HEUZEN ORGANISATIE ADVIES / FOTO'S: EDWIN HAAN

In Nederland leert iedereen spelenderwijs fietsen. Wielrennen lijkt een zaak van op een racefiets stappen en trappen maar. Als je in je eentje fietst, is dat misschien ook wel zo. Maar fietsen in een groep blijkt andere koek. En alsof het fietsen in een groep nog niet ingewikkeld genoeg is, moet je ook nog rekening houden met medeweggebruikers. Niet bij iedere automobilist en 'gewone' fietser zijn wij racefietsers even geliefd. Daar kunnen we zelf wat aan doen. Met een aantal eenvoudige tips en door inzicht te geven in de mentale houding wordt het fietsen in je wielergroep beter en ook voor andere weggebruikers prettiger.

## Rijvaardigheid in groepen

De fijne kneepjes van het rijden in groepen blijken we in de praktijk niet automatisch te leren. Er lijkt geen aanleiding toe. En als we ze al kennen, zit onze mentale houding soms in de weg. Dit artikel is geen moralistisch verhaal, zo van: 'bel op je fiets, maximaal 30 kilometer per uur, in tweetallen achter elkaar'. Het gaat over vaardigheden en over schakelen in mindset.

In groepen rijden heeft voordelen, maar ook nadelen. Je rijdt zo compact dat je met minder inspanning harder gaat. Maar je hebt je veiligheid niet meer in eigen hand, je bent ook afhankelijk van anderen. We nemen aan dat je fiets technisch in orde is. Over het dragen van een helm hoeven we het niet meer te hebben, toch? We gaan er ook vanuit dat je over een aantal basisvaardigheden beschikt. In een groep heb je echter meer nodig. Vooruit denken en anticiperen op wat kan gebeuren. Weten hoe je afstand houdt zonder direct in de remmen te knijpen. Hoe je veilig manoeuvreert in een peloton. Hoe en welke signalen je aan elkaar geeft.

## Trainen op de openbare weg

Veel groepen doen fietstrainingen op de weg. Waar je welke trainingsvorm doet, hangt sterk af van de weg (breedte, overzicht) en het tijdstip (woon-werkverkeer, recreatiefietsers). In feite geldt dat ook voor groepen die alleen maar een stuk stevig gaan fietsen. Ook zij moeten weten waar je als

groep hard kan, en belangrijker, waar je rustig moet fietsen.

Individuele opdrachten, het rijden in tweetallen of waaierrijden in een grotere groep stellen andere eisen aan ruimte en overzichtelijkheid. 'Finale' rijden we op de breedste/overzichtelijkste wegen. Als je een grote groep vóór een finale opsplijt in kleinere groepen worden de finales veiliger. Bovendien hebben dan meer mensen kans om voorin, namelijk in hun sub-groepje, mee te spelen. Gebruik de minst overzichtelijke delen van het parcours voor de rustintervallen. Het voordeel van trainingsgroepen is de expliciete organisatie. Er is een trainer, er zijn opdrachten en in sub-groepjes zijn er vaak 'wegkapiteins'. Daardoor kan je veel meer inspelen op de wegsituatie en ook lastiger delen in het parcours goed gebruiken in een training. Bij losjes georganiseerde groepen ontstaat tijdens het rijden een spontane groepsdynamiek, die niet altijd rekening houdt met de verkeerssituatie. Expliciet afspreken waar je wat doet, helpt zeker, maar is lastig.

## Leren

Fietsen is een vergevingsgezinde sport. De meeste fouten zijn gelukkig 'zonder erg'. Maar daar zit ook een nadeel aan: er wordt relatief weinig van de fouten geleerd. Omdat het meestal goed afloopt, leer je niet je op die punten te verbeteren. Soms schat je groepsgenoten verkeerd in. Mensen kunnen perfect op een prachtige fiets zitten, hard trappen en zelfs koersen rijden, maar daarmee rijden ze nog niet per se veilig in groepen op de openbare weg. Voordat je bijvoorbeeld bij iemand in het wiel gaat zitten, wil je wel weten of hij bij plassen op de weg uitwijkt of niet. Kortom: voor het fietsen in groepen hoeft je niet veel te leren, maar er valt wel veel te leren. Door in een trainingsgroep te gaan. En ook door te leren van de (bijna-)ongelukken en schoonheidsfouten. Je kunt natuurlijk denken: Pech, die dingen gebeuren nu eenmaal, maar daarmee ontnem je

# Vaak is het handig om niet direct feedback te geven wanneer er iets fout gaat



Automobilist die uitwijkt, even een duimpje omhoog!

jezelf de mogelijkheid ervan te leren. Het analyseren van een (bijna-)ongeluk geeft bijna altijd aan dat er een keten van acties en reacties aan voraftging. De interessante vraag is dan: waar had jij iets kunnen doen om die keten te onderbreken? Individueel kan je veel basisvaardigheden leren. Onder goede omstandigheden oefen je die, zodat als het onverwacht wat ingewikkelder wordt je de juiste reflexen hebt. De specifieke vaardigheden voor het

## SIGNALLEN

1. Signalen worden niet alleen geroepen, maar ook met gebaren aangegeven. Want kreten worden soms niet gehoord, aanwijzingen soms niet gezien.
2. Roep en gebaar niet bij elk klein gaatje in de weg of drie korrels zand. Zo blijft iedereen alert op de signalen die er echt toe doen.
3. 'Vóór' roep je wanneer er iets/iemand is of komt op je eigen weghelft. Waarschijnlijk gaat de groep iets naar links om in te halen.
4. 'Tegen' roep je bij tegenliggers. Dan moet je mogelijk iets naar rechts of ritsen.
5. 'Tikkie links' of 'tikkie rechts' roep je als je je voorganger een klein beetje naar links of rechts op de weg wilt hebben, bijvoorbeeld om beter uit de wind te zitten.
6. 'Tussen' roep je als iemand afzakt in een waaier en je hem voor je wilt laten invoegen.



# Fietzers zijn meestal wel wat kreterige communicatie gewend

rijden in groepen kan je goed leren van een ervaren renner, in een trainingsgroep of in wedstrijden op laag niveau op een afgesloten circuit. In informele groepen moeten we het hebben van leren van elkaar. Daarbij is feedback geven en ontvangen de kunst. Dat is niet altijd makkelijk, zeker in *the heat of the moment*.

## Feedback geven en ontvangen

Vaak is het handig om niet direct feedback te geven wanneer er iets fout gaat. Iets later spreek jij waarschijnlijk wat rustiger en staat de ander meer open voor kritiek. Misschien ken je de slogan: duidelijk op inhoud, zacht op de persoon.

Je vertelt eerst concreet wat je hebt waargenomen van het rijgedrag van de ander. Bijvoorbeeld: "Je rijdt soms om plassen heen, is je dat zelf ook opgefallen?" Dan geef je aan wat het

Veilig omkijken doe je met een hand op de schouder van degene naast je.



effect is op jou of de anderen in de groep: "Achter je ontstaat een golfbeweging door de groep en dat is natuurlijk niet zo veilig." Daarna geef je pas aan hoe het beter kan: "Je zou mij een plezier doen als..."

"Mag ik je wat zeggen?", "Is het een idee als..." zijn zinnen die veel ruimte aan een ander laten. Als er sprake is van een (informele) gezagsverhouding, (ervaren-onervaren rijder) kan het inhoudelijk steller: "De volgende keer als je kop overneemt, doe je dat dan..." Uiteraard wel op een vriendelijke toon. Natuurlijk begin je wel eens met een schreeuw vanuit schrik of irritatie. Dan is het handig om daarna eerst de spanning uit de lucht te halen. "Sorry dat ik zo schreeuwde. Ik schrok, vandaar. Mag ik je..."

Feedback ontvangen is net zo moeilijk. Maar als je het goed doet, leer je wat en bovendien voelt een ander zich vrij om je nog eens een tip te geven. Niet meteen antwoorden met: "Ja maar", maar eerst doorvragen: "Waar was het precies, wat deed ik, wat was het gevolg daarvan, wat wil je dat ik anders doe?" Pas daarna kan je in discussie gaan als je het er niet mee eens bent.

Feedback geven en ontvangen is niet makkelijk, zeker met weinig lucht in je longen en de schrik in je lijf. Je hoeft het niet precies volgens het boekje te doen. Fietzers zijn meestal wel wat kreterige communicatie gewend.

## Medeweggebruikers

Andere weggebruikers klagen nogal eens over ons fietsers. Volkomen onterecht natuurlijk, wij doen nooit iets fout, maar toch... Zij hebben soms een ander beeld over ons dan we zelf hebben. En die perceptie is een realiteit waarmee wij te dealen hebben. Dat beeld leidt er onder andere toe dat in Zuid-Limburg, in sommige Belgische buurgemeenten en over de Duitse grens bij de Achterhoek beperkingen worden gesteld aan groepen wielrenners. In Frankrijk staan vaak verkeersborden met een auto en een fietser met de tekst 'Roulons ensemble' - laten we samen rijden. We maken beiden gebruik van de openbare weg en met een goed samenspel gaat het beter. Wat kunnen wij als wielrenners doen voor een beter samenspel met medeweggebruikers?

- Goed inschatten van potentieel

gevaar: kinderen, toeristen op huurfietsen, uitrit, mensen met koptelefoon of mobiel enz.

- Weet wat voor indruk je als groep racefietsers op anderen maakt. Maak contact met hen. Niet als te passeren object, maar als subject - medeweggebruiker - benaderen.

- Contact stimuleren door gedrag en signalen.

- Medeweggebruikers coachen zodat zij je bijvoorbeeld veilig kunnen inhalen.

- Grote groepen opsplitsen zodat auto's in etappes kunnen inhalen.

## Mindset en groepsdynamiek

Wielrennen is een spel van afwisselend samenwerking en competitie.

Daarnaast moet je om hard te gaan gedoseerde agressie in jezelf aanboeren. En agressie gaat niet altijd samen met verstandig of empatisch zijn. Het racefietsen in groepen stelt dus tegenstrijdige eisen wat betreft je mentale houding.

Bovendien denk je er vooraf vaak anders over dan tijdens de rit. Je bent van plan om een rondje rustig uit te rijden. Maar er rijdt een lekker groepje langs, dus pik je aan. Iedereen kent deze situatie en weet in zijn achterhoofd: langzaam maar zeker gaat het harder. Met uitzondering van zeer gedisciplineerde wedstrijddrijders die een bepaalde training doen, gaan de meeste rijders in een groepje uiteindelijk toch hard rijden. Ook jij en ik.

Onder invloed van adrenaline gaat ons denken anders dan in rust. Trek je je fietsschoenen aan en voel je het zadel, dan zegt het lijf: 'Yes, gas!' Je doet soms niet wat je hebt voorgenomen of wat verstandig is. Je handelen wordt niet alleen bepaald door je verstand. Het aardige is dat er wel een mate van voorspelbaarheid in zit. Door die voorspelbaarheid kan je er rekening mee houden.

Ook in informele groepen kun je afspraken maken. Waar wordt hard gereden? Gaan we sprinten of niet? Natuurlijk is dat regelen vooraf niet zo makkelijk. Je weet niet zeker of je het zelf wel wilt. Anderen roepen dat we 'gewoon een rustig rondje' gaan rijden en willen het er eigenlijk niet over hebben. Je wilt je ook niet in de kaart laten kijken. Bovendien weet je dat anderen gaan reageren. Terwijl je zegt dat je wilt afspreken of en waar



Soms moet je dat smalle fietspad wel kiezen



Smalle weg? Maak meerdere waaiers.



Maak ruimte voor tegenliggers.

**We maken beiden gebruik van de openbare weg, met goed samenspel gaat het beter**

er hard wordt gereden, krijg je te horen: "Zo, je bent in vorm zeker." Als je weet hoe je mindset verandert tijdens het rijden kan je ingrijpen in dat mechanisme. Bijvoorbeeld door op een andere, positieve manier aan te kijken tegen langzaam rijden. Het beeld van langzaam rijden verandert je van negatief: loser, slecht of zwak naar positief: herstel, opbouw, vrijheid. Hetzelfde geldt voor het beeld dat je hebt van andere verkeersdeelnemers. Als je elke week in weer en wind met je groep een bepaalde route rijdt, dan vind je het vervelend als 'jouw' route op zomerse dagen in beslag genomen wordt door mooiweerfietsers. De kunst is daar een ander, positief beeld of gevoel aan te koppelen. Tijdens een rit moet je dus kunnen schakelen in mindset. Tussen woede in je buik, verstand in je kop en mededogen in je hart. Dat is niet alleen een individuele zaak. Vaak is het de groepsdruk die zorgt voor onveilig/asociaal weggedrag. Het is al moeilijk om je eigen mentale houding te beïnvloeden, laat staan die van een groep. Feedback geven, het goede voorbeeld geven of met je voeten stemmen en afhaken, het is een begin.

### Als het toch fout gaat

Zelfs als je alles goed doet, gaat het soms toch fout. In een auto kan je krachttermen kwijt zonder dat een ander dat hoort. Op de fiets is het de

kunst om die zo snel mogelijk in te slikken. Oké, je schrikt en dus schreeuw je impulsief wat, maar daarna is het misschien beter even tot 10 te tellen. De-escaleren! Een auto slaat af, ziet een fietser over het hoofd, de fietser geeft een klap tegen het portier. De automobilist stapt briesend uit, maar voordat hij kan uithalen, zegt de fietser: "Ik geloof dat we elkaar kunnen feliciteren." De automobilist kijkt verbaasd (zijn briesende programma is onderbroken). Fietser: "Dat ging maar net goed. Wat ben ik blij dat..." Een dergelijke reactie is natuurlijk geniaal, zoals ook humor beter is dan in je opwindning vol tekeer te gaan. Probeer je zelf voor te programmeren op zo'n situatie. Wat zou een startopmerking kunnen zijn waarmee niet meteen een

scheldpartij uitbreekt? "Gaat het?" "Oef, hier moet ik even van bijkomen." Natuurlijk, als er schade geregeld moet worden, dan moet je stevig zijn. Maar hopelijk ook vriendelijk. Tot en met het laten komen van de politie.

### Tot slot

Wellicht haal je uit dit artikel aanknopingspunten om slimmer in een groep te rijden. Ongetwijfeld zijn er ook zaken waar je het niet mee eens bent. Laat ons dat weten, praat mee op [www.fiets.nl/slimmerfietsen](http://www.fiets.nl/slimmerfietsen), stuur filmpjes op. Op onze site geven we meer tips, foto's en video's. Ook kun je hier je eigen ervaringen delen. Fiets werkt hierbij samen met vertegenwoordigers van andere groepen weggebruikers zoals de ANWB en de NTFU. ◀

## AANDACHTSPUNTEN BIJ HET RIJDEN IN GROEPEN

1. Handsen bij de remmen houden.
2. Goed anticiperen en veranderingen langzaam doorvoeren.
3. Altijd voor je kijken, niet naar je buurman.
4. Afstand houden via elleboog, schouder of handje.
5. Dicht tegen de berm rijden.
6. Lijn houden bij omkijken, bijvoorbeeld door een hand op de schouder van je buurman te leggen.
7. Blinde bochten 'doorkijken', anticiperen op mogelijke tegenliggers.
8. Ritsen.
9. Slim omgaan met krachtsverschil.
10. De juiste waaier gebruiken: enkele of dubbele waaier of serie waaiers.
11. Over de as van de weg rijden waar het kan en als je weet wat er voor en achter je gebeurt.
12. Manoeuvrerruimte houden zodat je niet klem komt te zitten.