

## Spelregels groep rijden

In dit document willen wij, als bestuur van Motorclub Montferland, de discussie met elkaar openen om het rijden in groepen tijdens toertochten zo veilig mogelijk te organiseren. Uit deze discussie moet naar voren komen dat ieder deelnemend lid zelf verantwoordelijk en aansprakelijk is voor eventuele calamiteiten die zich onderweg voor kunnen doen. Denk hierbij o.a. het veroorzaken van een ongeval, schade aan personen of schade aan goederen van derden. Verder willen wij komen tot een stelsel van afspraken die door alle leden worden gedragen waarmee het rijden in een groep tijdens een toertocht (ook de heen- en terugreis) voor alle deelnemers zo makkelijk en veilig mogelijk gemaakt wordt.

Afgelopen jaar heeft het bestuur van de vereniging het deel van de KNMV nieuwsbrief in de Uutlaat gepubliceerd waarin melding gemaakt wordt van de risico's die verenigingen, en met name voorrijders, tijdens toertochten in Duitsland kunnen lopen als er in groepsverband wordt gereden. Een kopie van deze tekst wordt als bijlage aan dit document gevoegd. Op basis van deze publicatie heeft het bestuur al gemeend bepaalde maatregelen te moeten nemen om het risico zoveel mogelijk te beperken. Zie hiervoor o.a. de uitnodigingen voor de Montferlandrally van 2010 en voor het Voorjaarsweekend 2011.

## Groepsrijden in Duitsland

Als wij als MC een toertocht rijden, dan rijdt er altijd iemand op kop. De andere deelnemers volgen de voorrijder. Dit gaat niet alleen tijdens de toertocht zo, maar ook tijdens de heen- en terugreis. Dit zijn feitelijk ook toertochten. Om de aansprakelijkheid en verantwoordelijkheid van de voorrijder overzichtelijk te houden en ervoor te zorgen dat we ook in de toekomst iemand hebben die voorop wil of durft te rijden stelt het bestuur voor om onderstaande exoneratieverklaring (vrijwarings-verklaring) in te voeren die door alle leden geaccepteerd moet worden:

### Exoneratieverklaring voor toertochten

1. *De route is opgemaakt volgens de laatste gegevens en is gecontroleerd, De vereniging is niet verantwoordelijk/aansprakelijk voor gewijzigde verkeerssituaties, kennelijke verschrijvingen of drukfouten en verschillen in versies van navigatiesystemen.*
2. *Het staat de deelnemer vrij om van de route af te wijken.*
3. *De organisator geeft aanbevelingen en suggesties voor de best te volgen route; het is beleefd om deze te volgen, echter staat het de deelnemer vrij daarvan af te wijken als hij de inzichten van de organisator om welke reden dan ook niet deelt.*
4. *Het is geen verplichting de route volledig uit te rijden.*
5. *Deelname aan het evenement geschiedt op eigen risico en voor eigen verantwoordelijkheid, ook als meerdere deelnemers er voor kiezen om in groepsverband te rijden.*
6. *De kosten die berekend worden zijn slechts ter dekking/vergoeding van de door de vereniging of organisator gemaakte kosten.*
7. *Houdt u zich aan de verkeersregels, rijd niet te snel en houd rekening met de veiligheid van uzelf en andere weggebruikers.*
8. *Bij de organisator bekende gevaarlijke of bijzondere situaties zijn in de routebeschrijving vermeld. Geen aansprakelijkheid wordt aanvaard voor plotseling optredende wijzigingen, blijf daarom alert op de weg en de weg- en weersomstandigheid.*
9. *Als u er voor kiest om in een groep te rijden, houdt u zich dan aan de regels voor groepsrijden.*

Deze verklaring is door de specialisten van de KNMV samengesteld en dekt de risico's voor voorrijders en de vereniging tijdens toertochten zoveel mogelijk af.

Naast deze verklaring wordt door de KNMV aangeraden dat alle deelnemers beschikken over een routebeschrijving, of althans in staat zijn om zelf de weg naar het eindpunt te vinden. Dit zonder afhankelijk te zijn van een voorrijder. Die leden die gebruik maken van een navigatiesysteem kunnen gebruik maken van de digitaal aangeleverde route of op basis van het adres van het eindpunt zelf een route bepalen. Die leden die niet beschikken over een navigatiesysteem zullen op een andere manier de weg moeten kunnen vinden. Dit kan het best d.m.v. wegenkaarten. De vereniging zal, waar mogelijk, papieren routes (kaart of

beschrijving) aanleveren. Eventuele wegenkaarten zijn voor rekening van de leden en kunnen, in geval van nood, bij de meeste tankstations gekocht worden.

Voorop staat dat deelnemers aan toertochten niet afhankelijk mogen zijn van een voorrijder. Zij rijden alleen in de groep omdat zij daar zelf voor kiezen. Ervoor kiezen betekend echter ook dat deelnemers in staat zijn om onafhankelijk van een voorrijder het eindpunt te bereiken.

Naast de maatregelen die nodig zijn om aansprakelijkheden en verantwoordelijkheden beperkt te houden voor de vereniging en voorrijders zijn er ook afspraken nodig om het rijden in de groep als zodanig goed te regelen. Hieronder worden een aantal punten opgesomd die gelden als we als groep (tijdens de toertocht en tijdens de heen- en terugreis) onderweg zijn:

- & De groep bestaat uit een scout en/of een voorrijder, de groep en een laatste man.
- & De scout bepaald de route. Bij gebruik van navigatiesystemen geldt dat de route van de scout, of als hier geen gebruik van wordt gemaakt de voorrijder, altijd voorrang krijgt.
- & De voorrijder bepaalt het tempo van de groep en houdt deze bij elkaar.
- & De leden van de groep houden elkaar via de spiegel in de gaten. Men zorgt altijd dat men de volgende motorrijder ziet. In het geval dat deze niet meer zichtbaar is stopt men direct en parkeert men zo veilig mogelijk langs de kant of in de berm van de weg.
- & Iedere deelnemer blijft gedurende de duur van de toertocht op zijn/haar plaats binnen de groep. Onderweg wordt niet van plek gewisseld. Ook wordt er niet ingehaald door anderen dan de laatste man.
- & De laatste man let op afvallers in de groep. In dergelijke gevallen mag de laatste man naar voren rijden om de hele groep stil te zetten en achterblijvers de gelegenheid te geven weer aan te sluiten.
- & Communicatiesystemen zijn niet bedoeld om het rijgedrag van de groep te sturen. Deelnemers aan een toertocht die beschikken over dergelijke middelen mogen deze alleen gebruiken om met elkaar te communiceren zonder elkaars rijgedrag te beïnvloeden. Rijgedrag van de groep wordt gestuurd door de voorrijder en door het gebruik van spiegels.
- & Wanneer er gedraaid moet worden zoekt de scout of de voorrijder een daarvoor veilige plek. Alle deelnemers worden geacht op die plek te draaien. Het draaien op zelf uitgezochte plekken creëert chaos en leidt tot onveilige situaties.
- & Tijdens rijden binnen de groep wordt, waar mogelijk, de baksteenformatie aangehouden. Dit houdt in dat deelnemers om en om tegen de middenberm of de schouder van de weg rijden. Deze manier van rijden geeft de deelnemers extra remweg in geval van calamiteit. Tevens worden meer deelnemers zichtbaar voor achterop komend verkeer.
- & Als de groep moet stoppen voor een verkeerslicht, kruising of rotonde, dan wordt gestopt in baksteenformatie. Dit houdt in dat men op basis van zijn/haar plaats binnen de groep langs de voorganger tot stilstand komt.
- & Tijdens het rijden in baksteenformatie blijft iedereen op zijn/haar plek in de formatie rijden. Het is niet wenselijk dat deelnemers dan eens tegen de middenberm rijden en dan weer tegen de schouder van de weg. Dergelijk rijgedrag scheidt verwarring bij achter rijdende deelnemers en kan gevaarlijke situaties creëren.
- & Als de groep om welke reden ook stopt, dan parkeert men op een parkeerplaats, in de berm of zover mogelijk tegen de schouder van de weg. Het is belangrijk dat de weg niet door stilstaande motorrijders wordt geblokkeerd. Indien langs de weg

geparkeerd wordt zal de laatste man middels alarmlichten achterop komend verkeer waarschuwen.

- & Houd rekening met je eigen rijervaring en vrijheid in het verkeer. Deelnemers met minder ervaring of die zich minder vrij in het verkeer voelen wordt geadviseerd om zover mogelijk voorin de groep te rijden. Voorin is de rijnsnelheid egaler dan achterin en hoeft er minder gecorrigeerd te worden.
- & De voorrijder zal zijn/haar snelheid aanpassen aan de ter plekke geldende maximum snelheid.
- & Bij rijden op snelwegen zal de snelheid aangepast worden aan het overige verkeer. Dit houdt ook in dat, bij inhalen, de snelheid verhoogd wordt om zo min mogelijk hinder voor achterop komend verkeer te veroorzaken.
- & In stedelijke gebieden wordt zo compact mogelijk gereden. Hiermee wordt gerealiseerd dat er zoveel mogelijk deelnemers in een keer door een verkeerslicht of over een rotonde kunnen.
- & Op buitenwegen wordt de formatie losser gereden. Deze grotere tussenruimte geeft deelnemers de mogelijkheid om meer hun eigen rijstijl aan te houden en achteropkomend verkeer de gelegenheid om tussen te voegen wanneer men wil inhalen.

Deze punten zijn tot stand gekomen op basis van adviezen van het KNMV en observaties en ervaringen tijdens toertochten in het verleden.