

WTC Veiligheidsplan opgesteld 2015

Voorwoord:

Dit veiligheidsplan werd opgesteld voor de veiligheid van onze leden van de WTC Dinxperlo maar ook voor de veiligheid van andere weggebruikers.

De discussie over het al of niet verantwoorde gedrag van wielrenners neemt gestaag toe.

Ook groepen wielrenners moeten zich aan de regels houden.

Het zijn ook de ernstige ongelukken, die steeds vaker voorkomen, die velen wakker hebben geschud.

Het publiek, de politiek maar vooral ook de clubs zelf en de NTFU.

Het probleem reikt verder dan alleen maar de ongelukken. Wielrenners ergeren andere weggebruikers. En andersom.

Irritaties tussen groepen wielrenners en ander wegverkeer zijn, vooral aan het begin van het seizoen, een jaarlijks terugkerend thema.

Het fietsen met een flinke snelheid in een groep geeft een grotere kans op een ongeval. Het aantal gewonden op de spoedeisende hulp baart in deze zorgen.

Veel draait ook om het fietspad, in feite in Nederland te smal en veel te druk. Daar komt bij de opmars van de elektrische fiets. Niet iedereen is even bekwaam op zo'n elektrische fiets.

Een eventuele verplaatsing van grote groepen wielrenners naar de rijbaan is in onderzoek. Het SWOV-rapport (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) heeft die oplossing bovenaan de lijst staan. Deze lijst is veel langer.

Echter willen en kunnen wij als WTC Dinxperlo op al die oplossingen niet wachten en moeten we ook bij onszelf te rade gaan.

Vandaar het opstellen van dit veiligheidsplan. We hebben daarbij de plannen van de NTFU en andere verenigingen geraadpleegd.

We willen zeker niet te betuttelend overkomen. We zijn allemaal volwassen mensen met een eigen verantwoordelijkheid, maar als we allemaal uniforme regels kunnen hanteren maakt het een stuk duidelijker.

WTC Dinxperlo 2015

Hoofdstukindeling

Nr.	Onderwerp	pag
1	De diverse toergroepen	3
2	Reglement mbt veiligheid	2
3	EHBO	4
4	Gedrag in de groep tijdens het toeren:	4
4.1	Vertrekprocedure	4
4.2	Het rijden in diverse formaties	4
4.2.1	De standaard Formatie (S.F.)	4
4.2.3	De carousel	5
4.2.4	Het rijden in een waaier	5
5	Veiligheid in het peloton	6
5.1	Onderweg: uitroepen en tekens	7
5.2	Waarschuwingstekens	7
6	Afspraken binnen de toergroep WTC Dinxperlo	7
7	Beslissingen over al of niet doorgaan tocht	8
8	Verantwoordelijkheden leden	8
9	Omgaan met verkeersregels	8
10	Begeleiding nieuwe/aspirant toerleden	8
11	Ondersteuning/begeleiding/opleiding nieuwe toerleiders	8
12	Herkenbaarheid Toerleiders	8
13	Bevoegdheden en verplichtingen toerleiders	9
14	Hoeveelheid beschikbare toerleiders	9
15	Beschikbaar mobiel telefoonnummer bij ongevallen	9
16	Veiligheidsplan veldtoertochten	9
17	Fietsen in België (met de groep)	9
18	Fietsen in Duitsland (met een groep)	10
19	Evaluatie veiligheidsplan en besluiten	10
20	Safe ID	10
21	Slotwoord	10

1. De diverse toergroepen:

Groepen, indeling naar snelheid.

We hebben nu 3 groepen ingedeeld naar snelheid. De aangegeven snelheden zijn kruissnelheden, het kan dus best tijdelijk sneller, maar ook langzamer gaan!

Tip aan de nieuwe leden en leden die terug komen van een dipje, grijp niet te hoog en ga rijden in de groep die je denkt aan te kunnen.

(Laat niet de hele groep onnodig op je wachten omdat je een trainingsachterstand hebt, kies dus de juiste groep!)

Wordt er sneller gereden, dan in het schema hieronder aangegeven, en je kunt dat niet bijhouden, spreek hierop de toerleider dan direct aan. Klagen achteraf helpt niet meer.

Groep 1: Een groep die houdt van snelheid en competitie onderweg. Een gemiddelde snelheid van 33 - 35 is vaak mogelijk.

Groep 2: Een groep die houdt van flink doorfietsen. Men fietst vaak rond de 32 km, uiteindelijk zal de gemiddelde snelheid rond de 30 km per uur liggen.

Groep 3: Een groep die houdt van gezelligheid onderweg. De gemiddelde snelheid ligt rond de 28 km per uur.

Groep 4: Voor de toekomst: Een groep die een gemiddelde snelheid aanhoudt van zo'n 25 km

2. Reglement mbt de veiligheid.

1. Leden zijn "verplicht" om met alle activiteiten van de WTC Dinxperlo een goedgekeurde helm te dragen.
2. Mocht door welke omstandigheden dan ook de toerleider het onverantwoord vinden om te gaan fietsen, bv. bij extreem harde wind, dan wordt dit kenbaar gemaakt.
3. Elk lid dient zich te houden aan de verkeersregels, zoals deze gelden voor fietsers die gebruik maken van de openbare weg. Iedereen dient vroegtijdig aanwijzingen en signalen af en door te geven aan de omringende fietsende leden.
4. Van een lid wordt een correct gedrag verlangd tegenover zijn medeweggebruikers en tourclubleden.
5. De aan te raden maximale grootte van een fietsende groep is 12 personen. Indien er niet voldoende toerleiders beschikbaar zijn, dient bij een groepsgrootte groter dan 12 personen, de groep opgesplitst te worden in meerdere groepen van maximaal 12 personen. De toerleider wijst per groep een 2e toerleider aan uit de aanwezige leden. Indien de groepen dezelfde route volgen, dient een minimale afstand van 100 meter in acht genomen te worden.
7. Een ligstuur wordt niet gebruikt als men midden in een groep fietst. Uitsluitend gebruiken als men op kop fietst.
8. Een bel is eigenlijk een must, deze wordt niet onnodig gebruikt door met een hele groep te gaan bellen als men bv. iemand wil passeren. Gebruik de bel met mate.
9. Probeer degene die achter je fietst op een veilige manier in de gaten te houden zodat deze niet de aansluiting met de groep verliest en daardoor de weg kwijt zou kunnen raken.
10. Iedereen heeft het materiaal waar men mee fietst in goede staat. Dat geldt uiteraard ook voor het reservemateriaal, bv. Binnenbanden. Moet men materiaal

lenen van een ander of gaat dit door gebruik kapot, dan zorgt men uiteraard voor vervanging.

11. Tijdens avondtochten, als de schemering invalt, wordt verlichting aangeraden.

3. EHBO

Het is prettig dat er mensen binnen de WTC Dinxperlo aanwezig zijn met een EHBO diploma/achtergrond. De WTC Dinxperlo zal in de winterperiode bekijken of er voldoende belangstelling is voor een reanimatiecursus. Leden kunnen zich hier vrijwillig op inschrijven.

4. Gedrag in de groep tijdens het toeren

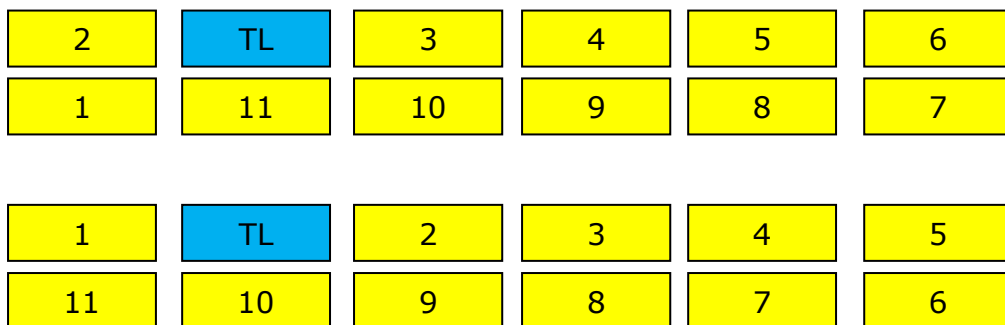
4.1 Vertrekprocedure.

De diverse groepen 1-2-3 gaan bij elkaar staan staan. De groep is niet groter dan 12 personen. Groter dan 12 splitsen.

Iedere groep heeft een toerleider. Er is één persoon die de route bepaald, hij/zij bevindt zich een beetje voorin de groep zodat de kopmannen duidelijk hoorbaar de route weten.

4.2. Het rijden in diverse formaties:

4.2.1 De Standaard Formatie. (S.F.)



S.F. rijdt volgens een vast systeem.

Voordeel; is voor iedereen duidelijk wat te doen, dit bevordert de veiligheid in de groep. Uitleg systeem.

De toerleider rijdt in principe altijd voor in het peloton zodat aanwijzingen duidelijk hoorbaar zijn. In bovenstaande afbeelding rijdt men bv op de 2^{de} positie, maar dat kan uiteraard ook op kop zijn. Achterin het peloton is niet aan te raden.

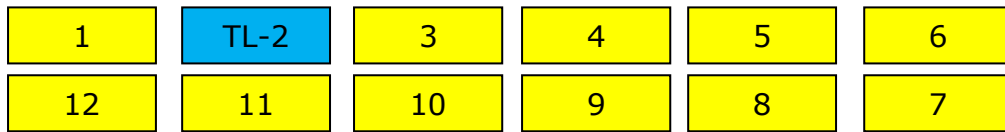
Vandaar uit leidt hij de rit, geeft het tempo aan, en geeft aan als er gedraaid moet worden.

Na het commando draaien, let op de positie van de nummers.

De toerleider maakt de inschatting wanneer er snel gedraaid moet worden, tegenwind, minder sterke rijders op kop, enz.

Deze formatie is anders dan de carrousel wat verderop wordt besproken. Bij dit systeem blijven de kopmensen langer voorop rijden, terwijl bij een carrousel het een constant doordraaien is. Bij een carrousel draait de toerleider ook constant mee.

4.2.3 De Carrousel



Bij de carrousel is het een constant draaien met dezelfde snelheid. Iedereen draait constant door, **ook de toerleider**.

Nr 1 heeft een bepaalde kruissnelheid, laten we zeggen 30 km/p uur. Nummer 12 komt naast nr 1 fietsen, met dezelfde snelheid, dus ook 30 km/p uur. Op het moment dat nr 12 naast nr 1 komt fietsen laat nr 1 zich meteen zakken en de rest achter nr 1 dus ook.

De snelheid blijft 30, nr 12 gaat niet harder fietsen.

Nr 6 achteraan zal het plekje van nr. 7 innemen.

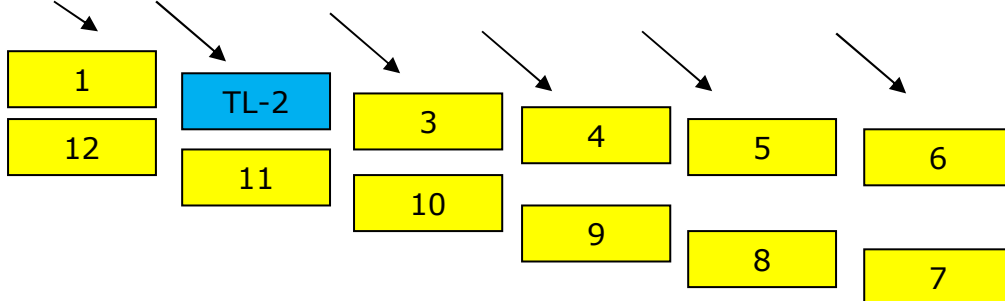
Nummer 11 komt naast 12 fietsen en 12 laat zich meteen weer zakken. Iedereen fietst dus allemaal heel even op kop.

LET OP: Het kan zijn dat iemand uit de groep niet meer op kop kan komen, deze persoon blijft dan steeds achteraan fietsen. Hij/zij geeft dat wel duidelijk aan dat hij/zij niet meer meedraait. Deze situatie vergt wel de nodige concentratie van de hele groep.

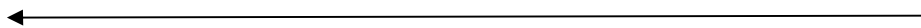
Is men zeer bedreven in het carrousel rijden dan is een volgende stap om te kijken naar de wind. Dan draait men ahw andersom niet links naar rechts maar rechts naar links. Wij raden aan om gewoon het bovenstaande te volgen.

4.2.4 Het rijden in de waaier. (De wind van opzij.)

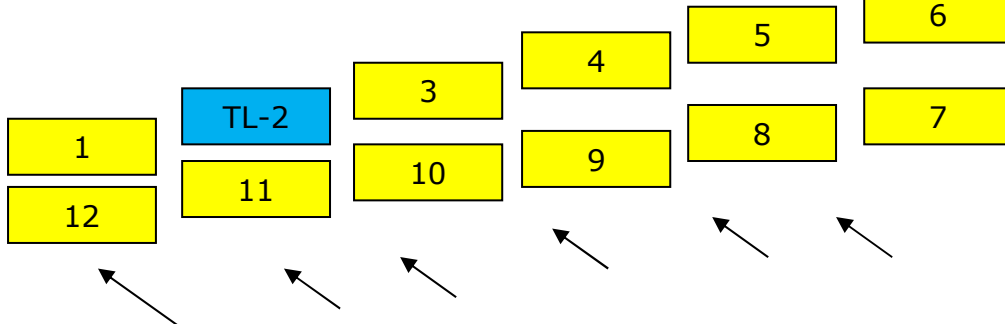
Wind van Rechts



Rijrichting, niet over de volle breedte van weg ivm achterop-tegemoetkomend verkeer.



Wind van Links



Het rijden in de waaier doen we als de verkeersveiligheid niet in gevaar komt!

Im "Windschatten" zegt men in Duitsland. Je voorganger breekt ahw. de wind.

- Komt de wind van rechts dan rijden de voorste ridders rechts.
- Komt de wind van links, dan rijden de voorste ridders links.

Dit kan alleen bij een niet te grote groep zodat men **niet over het midden van de weg** komt.

Bovenstaande tekening rijden er 2 personen naast elkaar, de waaivorm kan natuurlijk ook als er maar 1 persoon op kop rijdt en de anderen er schuin achter.

Bij een grote groep wordt de formatie te lang en dient er een dubbele waaier gevormd te worden.

Bij een grote groep twee kleine waaiers vormen van max. 6 renners met \pm 50 meter tussenruimte.

Twee kleine waaiers waaieren niet over de volle breedte van de weg en is veiliger.

Komt er verkeer aan dan gaat men gewoon recht achter elkaar rijden!

Ook hierbij blijft het systeem van formatierijden werken.

LET OP: Na een tijd zal de kopman zich laten afzakken en neemt een ander zijn plaats in. Het afzakken dient duidelijk aangegeven te worden door de groep. Zie in deze de Standaard Formatie.

5. Veiligheid in het peloton.

In een groep rijden we erg dicht op elkaar en dat betekent risico's.

- bij remmen;
- bij uitwijken

Even niet opletten en je zit tegen elkaar.

Enkele veiligheidstips:

1. Bij het rijden aan iemands wiel de handen aan de remhendels of onderin de beugel; (Dus **niet rijden met de handen midden op het stuur**, de afstand naar de remmen is dan te groot en de reactietijd te lang!)
2. Altijd het stuur omklemmen met de duim en vingers rondom het stuur. *(Rijden met losse handen is helemaal uit den boze!)*
3. Bij het rijden in een groep **niet met het voorwiel tussen je voorgangers achterwielen** rijden maar er achter. Bij plots bijsturen rij je met je voorwiel in je voorganger zijn achterwiel, derailleur of snelspanner. Dit met een val ten gevolg. *(Je ziet wel eens profs op de rechte weg vallen, vaak met als oorzaak het tussen de wielen rijden!)*
4. In een groep leren om over de ruggen van je voorgangers heen te kijken, als je alleen op het achterwiel van je voorganger let reageer je altijd te laat!
5. Snelheid in de bebouwde kom. Niet harder dan 28 km. Daar waar nodig stapvoets rijden.
In een bebouwde kom met zijn onoverzichtelijke zijwegen ben je met een grote groep altijd te laat, zeker als je achteraan fietst. *(Spreek ook de toerleider hier op aan als het te snel gaat!)*
6. Iedere deelnemer wordt aangeraden om voor een goed werkende bel te zorgen.

7. Het inhalen van een andere grote groep wielrenners dient op een veilige verantwoorde manier te gebeuren. De eerste man zegt dat een grote groep wil passeren, de achterste zegt dat hij/zij de laatste is.

8. Zorg voor identificatiepapieren. Neem je zorgpasje mee. Medicijngebruik: gebruik je belangrijke medicijnen: Zorg ervoor dat een medefietser dat weet.

5.1 Onderweg - uitroepen en tekens:

- Toerleider roept duidelijk: Links - Rechts - Rechtdoor - Links aanhouden - Rechts aanhouden.
- Kruispunt bij voorkeur oversteken als de hele groep dat in één keer kan: "STOP" of "VRIJ" > Iedereen kijkt ook zelf goed uit en vertrouwt niet blindelings op de ander.
- Kop- en staartrijders moeten waarschuwen voor naderend gevaar:
- | | |
|---------------|--|
| "TEGEN" | = tegemoet komende fietser(s) of voetganger(s) |
| "AUTO VOOR" | = tegemoet komende auto |
| "AUTO ACHTER" | = inhalende auto |
| "ZIJWEG" | = let op mogelijke dwarsverkeer |
| "LET OP" | = onoverzichtelijke situatie, hond, richel, drempel, gat, etc. |
| "FIETSPAD" | = Let op; maak vanaf nu gebruik van het fietspad |
| "PAALTJES" | = er zijn obstakels op de weg, geef dat ook aan met hand/arm gebaar. |
- "RITSEN" = ga achter elkaar fietsen (smal fietspad, tegemoet komend verkeer, etc.)
Methode van ritsen: de linker man laat zich voorzichtig zakken achter zijn buurman. Dus links gaat niet extra hard fietsen om rechts in te halen.
- "WISSEL" = doorschuiven aan de kop, de rechter man laat zich zakken
- "LEK", "PECH" = rustig uitvieren naar een veilige plek (bij lekke band of pech)
- "DIMMEN" = rustig aan, sommigen kunnen tempo niet aan

5.2 Naast uitroepen zijn er ook waarschuwingstekens:

- Hand omhoog (voorste man) = vaart minderen.
 - Arm opzij uitsteken (schuin omhoog) rechts / links = rechtsaf / linksaf.
 - Met de rechter- of de linkerarm zijwaarts naar achter bewegen. Pas op een obstakel aan de aangewezen kant.
- Bovengenoemde waarschuwingen binnen de groep duidelijk doorgeven naar voren of naar achteren.

6. Afspraken binnen een toergroep van de WTC Dinxperlo.

1. Samen uit samen thuis.

We laten niemand achter als hij/zij het niet kan bijhouden of pech heeft.

2. We volgen altijd de instructies van de toerleider op.

Wanneer men in koppositie wil doordraaien dan geeft men dat zelf aan of men draait door als bv. de toerleider dat gewenst acht, bv als iemand met een "te kleine motor" te lang op kop gaat fietsen.

(Dit om onverwachte manoeuvres en daardoor valpartijen te voorkomen.)

3. Wanneer iemand de groep wil verlaten om zijn eigen weg te vervolgen dan wordt dat kenbaar gemaakt. Vermoedt men dat het niet verantwoord is om iemand alleen naar huis te laten gaan, dan gaat er **ALTIJD** iemand mee.

4. De toerleider heeft geen ogen in zijn achterhoofd, waarschuw hem als achterin de groep iets gebeurt wat hij weten moet.

5. Iedereen is verantwoordelijk voor zijn/haar eigen veiligheid. *(Dus zelf opletten!)*
 We zijn als toerfietsers voor de wet normale verkeersdeelnemers en dienen ons ook zodanig te gedragen

7. Beslissingen omtrent al dan niet doorgaan van een rit.

De hoofdtoerleider neemt de beslissing omtrent het wel of niet doorgaan/vervolgen van een rit. Dit uiteraard in overleg. Bv het kan zijn dat weersomstandigheden dusdanig worden dat het onverantwoordelijk is om de tocht te fietsen. In deze wordt de snelste weg richting huis gekozen.

8. Verantwoordelijkheid leden.

Alle leden zijn op de hoogte gebracht van dit veiligheidsplan. Het veiligheidsplan staat op de website van de WTC Dinxperlo. Regelmatig zal er aan een bepaald hoofdstuk aandacht worden besteed, omdat waarschijnlijk lang niet alle leden dit omvangrijke plan zullen lezen. Een ongeluk zit in een klein hoekje en we proberen dat ook op deze manier te voorkomen.

9. Omgaan met verkeersregels.

Van iedereen wordt verwacht dat we ons houden aan de verkeersregels. Normaal gesproken wordt het fietspad genomen wanneer dit de beste optie is. Rotondes worden als rotondes "genomen". In de bebouwde kom ligt de snelheid beduidend lager.

10. Begeleiding nieuwe/aspiranttoerclubleden.

Van nieuwe / aspirant toerclubleden wordt verwacht dat ze van de instructies in het veiligheidsplan via de website hebben kennisgenomen voordat ze gaan fietsen. Met nieuwe leden wordt door een aangewezen persoon contact met hen opgenomen om ze op de hoogte te brengen van de regels opgesteld door de WTC Dinxperlo.

Er wordt hen op gewezen dat ze voor de eerste deelname aan een toertocht op de weg telefonisch contact op kunnen nemen met de toerleider van dienst zodat deze weet dat er een nieuw lid aanwezig is in de groep. Men kan zich eventueel ook melden bij de toerleider op de dag zelf. Deze zal de groep informeren van de aanwezigheid van een nieuw lid. De toerleider wijst een buddy aan die de eerste keer het nieuwe of aspirant lid zal begeleiden tijdens de tocht.

11. Ondersteuning/begeleiding/opleiding nieuwe toerleiders. (We hebben dit punt meegenomen maar is nu nog niet van toepassing)

Wanneer een nieuwe toerleider met een groep een tocht gaat rijden gaat de eerste 3x een ervaren toerleider mee. Deze zal na elke tocht met de nieuwe toerleider de rit evalueren.

Na afloop van het seizoen zal de hoofdtoerleider met de nieuwe toerleiders de tochten evalueren en met hen bespreken of ze ook voor een volgend seizoen beschikbaar zijn als toerleider.

12. Herkenbaarheid toerleiders.

Namen van de toerleiders zijn in de toerkalender per tocht te vinden. Zij geven bij een tocht het sein voor vertrek en nemen daarna plaats voor in het peloton, zodat aanwijzingen duidelijk hoorbaar zijn voor de "windbrekers".
 (Zie ook het rijden in diverse formaties)

13. Bevoegdheden en verplichtingen toerleiders.

- Van toerleiders die op het toerschema vermeld worden wordt verwacht dat ze ook aanwezig zijn. Mochten ze onverhoopt niet kunnen dan zorgen ze zelf voor vervanging.
- Zij controleren, zo mogelijk voor vertrek of anders zo spoedig mogelijk daarna hoeveel deelnemers er zijn in de toergroep en beslissen of er gesplitst moet worden.
- Zij geven de route welke gereden moet worden aan, geven aanwijzingen omtrent de te rijden snelheid, snelheid van doordraaien, veiligheid (o.a. gebruik maken van het fietspad, wel- of niet oversteken bij een kruispunt, afremmen bij bochten en afnemen snelheid wanneer nodig om zodoende rekening te houden met overige weggebruikers) en sociaal gedrag.
- Zij bepalen ook het koffieadres en zijn verantwoordelijk voor verdere eindbeslissingen.
- Toerleiders kunnen niet hoofdelijk aansprakelijk worden gesteld voor calamiteiten tijdens een tocht.
- Overige deelnemers aan een tocht blijven zelf verantwoordelijk voor hun eigen doen en laten.

14. Hoeveelheid beschikbare toerleiders.

Tot op heden werden toerleiders willekeurig door de toerkalender commissie aangewezen. De bedoeling is om voorafgaande aan het toerseizoen te evalueren wie de taak als toerleider op zich wil nemen. Personen binnen de WTC Dinxperlo worden daarvoor benaderd.

Tijdens een algemene bijeenkomst voorafgaande aan het toerseizoen worden zij ingedeeld in de toerkalender.

Tijdens deze bijeenkomst zou het veiligheidsplan ook besproken kunnen worden en waar nodig aangepast.

15. Beschikbaar mobiel telefoonnummer bij ongevallen.

Van iedere deelnemer aan een tocht wordt verwacht dat hij/zij een kaartje in de portemonnee bij zich draagt met daarop het telefoonnummer (vast en mobiel) waarnaar gebeld kan worden na een calamiteit. Tip: plak een kaartje met de telefoonnummers in je helm.

16. Veiligheidsplan Veldtoertochten

Gedragregels voor Mountain bikers

- Fiets alleen daar waar het parcours is uitgezet
- Respecteer de natuur: plant en dier
- Waarschuw andere recreanten tijdig op een nette manier
- Benader andere recreanten stapvoets
- Maak geen onnodig lawaai
- Laat geen afval achter
- Draag handschoenen/ sportbril/ helm voor veiligheid en comfort
- Waarschuw tijdig als je gaat passeren
- Waarschuw mede deelnemers achter je voor onverwachte situaties
- Wees alert op mens en dier op het parcours
- Neem pechspullen en EHBO spullen mee
- Blijf op de aangegeven route
- Zorg dat je persoonsgegevens bij je draagt en eventueel een mobiele telefoon.
- Zorg dat je kennis hebt in welke zone je je bevindt bij eventuele calamiteiten(zie kleur op de wegbewijzing).

17. Fietsen in België

De fietsers die in een groep van ten minste 15 tot ten hoogste 50 deelnemers rijden, zijn niet verplicht de fietspaden te volgen en zij mogen bestendig met twee naast elkaar op de rijbaan rijden op voorwaarde dat zij gegroepeerd blijven.

18. Fietsen in Duitsland:

1. Voor gesloten groepen gelden de voor het totale rijverkeer uniform bestaande verkeersregels en bepalingen. Meer dan 15 fietsers mogen een groep (peloton) vormen. Men mag dan met z'n tweeën naast elkaar op de rijbaan fietsen. Gesloten is een groep, wanneer deze voor andere weggebruikers als zodanig duidelijk herkenbaar is. De leider van de groep moet ervoor zorgen, dat de voor gesloten groepen geldende voorschriften opgevolgd worden.

19. Evaluatie veiligheidsplan en besluiten:

Tijdens de toerleiders vergadering in januari wordt het veiligheidsplan geëvalueerd. Moeten er aanpassingen plaatsvinden dan worden deze tijdens de Algemene Ledenvergadering gepresenteerd.

20. Safe-ID:

SafeID is een code voor noodgevallen, b.v. op de helm of op de fiets. Een hulpverlener (politie of ambulance) kan deze code scannen met smartphone. Je kunt je hiervoor aanmelden bij www.safe-id.nl
Dan krijg je een activeringscode thuisgestuurd en kun je alle gegevens die je wilt doorgeven zoals naam, adres, medicijnen, bloedgroep, thuisblijvers (tel.) evt. ziekte (suiker, hemofilie, etc) Dit is handig voor de hulpverlener om te weten. Deze gegevens kun je ten allen tijde wijzigen.

De tags kunnen nu alleen worden uitgelezen door de politie of ambulancepersoneel. Kijk voor alle nodige informatie de site van Safe-ID www.safe-id.nl

21. Slotwoord

We hopen van harte dat bovenstaand plan gedragen gaat worden door alle leden.

WTC Dinxperlo 2015