



## Gedragscode WTC Huizen tijdens groepsritten.

### WELKE DOELEN WORDEN MET DEZE GEDRAGSCODE BEOOGD?

Duidelijkheid scheppen tijdens de gezamenlijke fietsritten van de vereniging in het kader van:

- *veiligheid*: het voorkomen van ongevallen;
- het voldoen aan *wettelijke verplichtingen*;
- het creëren van een *positief imago* voor sportieve fietsers in het algemeen en specifiek voor de vereniging (we rijden in clubkleding);
- het omgaan met *niveaoverschillen* in de groep;
- de zorg voor een *optimaal milieu*.

Leden van WTC Huizen worden geacht zich aan deze gedragscode te conformeren, evenals eventuele introducés.

Na overleg met de NTFU is door het bestuur besloten een officiële uitzondering te maken voor wat zij beschouwt als gewetensbezwaarde oud-gedienden. Dit zijn leden die op 1-1-2021 lid van de vereniging zijn en de helmplicht beschouwen als een aantasting van hun persoonlijke vrijheid. Waarom deze uitzondering? Omdat de situatie is zoals die is:

- zij zijn autonoom in hun keuzes en daarvoor zelf aansprakelijk,
- zij zijn al lid met een vaak lange staat van dienst in de vereniging en bekend als 'niet-helmdrager',
- het ontbreekt aan een wettelijke basis om een helm op de fiets te verplichten in tegenstelling tot bijvoorbeeld een bromfiets of scooter.

### WETGEVING EN EIGEN VERANTWOORDELIJKHEID

Bij het fietsen in groepen blijft *elk individu verantwoordelijk voor zijn of haar eigen gedrag* en kan het individu verantwoordelijk worden gehouden (bijvoorbeeld door de wetshandhaver) voor gevolgen ontstaan uit collectief gedrag.

Iedereen houdt zich aan de verkeersregels en voldoet aan andere wettelijke verplichtingen.

Deelnemers volgen aanwijzingen op van gezagsdragers als politie, hulpverleners en verkeersregelaars.

Eenieder dient er zich ervan bewust te zijn dat het rijden in groepen risico's met zich meebrengt.

Op korte afstand achter en naast elkaar rijden betekent weinig zicht voor de volgers. Je vertrouwt op signalen van voorgangers en bij plotselinge gebeurtenissen kan de remweg (te) kort zijn.

### DEUGDELIJK MATERIAAL

Deelnemers dragen zorg voor deugdelijke materiaal.

Het mooie is dat een deugdelijke fiets, goede kleding en voeding hand in hand gaan met je welbevinden en je fietsplezier.

### **FIETS**

De fiets is technisch in een goede conditie. Dat wil zeggen:

- De remmen functioneren goed.
- De banden zijn goed (voorkomen van een klapband of een afloper kan een ongeluk voorkomen).
- De fiets heeft geen schade, zodanig dat de kans op een ongeval wordt verhoogd (bijvoorbeeld een kleine framebreuk of een slag in het wiel).

- De fiets heeft een bel.
- Je voert verlichting bij avond- en nachtritten.

Voor pech onderweg zorg je voor minimaal materiaal om lekrijden op te lossen.

Een minitooltje met gereedschap, een kettingpons en een kettinglink (powerlink of missing link van het type ketting van je fiets) zijn eveneens zaken waar je een groot oponthoud van de groep mee kunt voorkomen.

### **KLEDING**

De juiste kleding kan effect hebben op de kans op een ongeval.

Draag kleding die bij de weersomstandigheden en je inspanningsniveau past. Zorg voor goed passende kleding.

Het dragen van een fietshelm is tijdens het fietsen te allen tijde verplicht.

### **VOEDING**

Voeding heeft effect op je welbevinden en kan daarom ook effect hebben op veiligheid. Zorg voor voldoende eten en drinken, passend bij het type activiteit en de weersomstandigheden.

### **MOBIELE TELEFOON**

Hoewel dit niet verplicht is, strekt het tot aanbeveling een mobiele telefoon mee te nemen.

Programmeer één of meerdere In Case of Emergency nummers in je telefoon, zodat bij ongevallen snel je thuisfront kan worden ingeschakeld.

Programmeer ICE, ICE1, ICE2, etc in je telefoon met bijbehorend telefoonnummer.

ICE is internationaal erkend als hulp bij het afhandelen van ongevallen. Het is overigens ook handig om het telefoonnummer van het clubgebouw in je telefoon op te slaan [035 525 5154](tel:0355255154)

### **IDENTIFICATIE**

Meenemen van een identificatie is een wettelijke verplichting.

### **EHBO SET**

Neem als dat enigszins mogelijk is EHBO materiaal mee.

### **CONCREET GEDRAG TIJDENS RITTEN**

Een belangrijk middel voor het borgen van veiligheid is het aan elkaar signaleren om zo te zorgen voor veilig collectief gedrag en te waarschuwen voor potentieel gevaar. Zowel roepen als gebaren zijn belangrijke signaalgevers.

Bedenk dat roepen zo nodig nóg belangrijker is dan gebaren. Reactiesnelheid van de stem is hoger en gebaren kunnen vaker worden gemist. Streef naar roepen en gebaren.

### **DIT IS DE PROCEDURE:**

De voorste rijder geeft een teken door naar zijn directe achterliggers. De ontvanger seint het teken vervolgens door naar zijn direct achterliggers. Een teken kan zijn roepen, een handgebaar of een combinatie.

Stoppen: uitroep **“STOP”** en een arm omhoog steken.

Starten: uitroep **“VRIJ”** en eventueel een wuivend gebaar naar voren.

### **Het naderen van een kruising, zijweg of splitsing**

Bij het naderen van een kruising, zijweg of splitsing wordt er als volgt gehandeld.

De voorste rijders steken een arm in de lucht en roepen **“VOORZICHTIG”**.

De groep past de snelheid aan, aan de situatie. De voorste rijders roepen **“VRIJ”**. De groep kan de zijweg passeren of oversteken.

Let op: je blijft als individu verantwoordelijk om de situatie zelf in te schatten en te stoppen als dat nodig is. Waarschuw te allen tijde directe achterliggers. Het naderen van een kruising, splitsing of zijweg wordt vaak gecombineerd met het navigeren door te roepen **“RECHTDOOR”, “LINKS”** of **“RECHTS”**.

In ieder geval geven de voorste rijders duidelijk richting aan door het uitsteken van de hand. Gelang de omstandigheden wordt dit door deelnemers herhaald. (NB. als individuele rijder ben je dat formeel verplicht altijd richting aan te geven).

#### **Het naderen van een tegenligger of een obstakel**

Bij het naderen van een tegenligger of een obstakel *links* van de weg: roepen **“TEGEN”**.

Er worden daarbij zo *mogelijk* handgebaren gemaakt door met de hand achter de rug voor de achterligger te wijzen naar het obstakel en/of koersverandering aan te geven met wuiven.

Bij het naderen van een tegenligger *rechts* van de weg: roepen **“VOOR”**. Dit wordt eveneens geroepen bij het inhalen van een weggebruiker of een obstakel. Ook hier wordt dit *indien mogelijk* vergezeld van een handgebaar achter de rug voor de direct achterliggers.

Achteropkomend verkeer met de intentie om de groep in te halen wordt consequent aangeduid door luid roep: **“ACHTER”**. Vaak wordt de aard van de verkeersdeelnemer eveneens aangegeven: **“AUTO ACHTER”**, **“FIETSERS ACHTER”**.

Onverwachte koersverandering worden voor directe achterliggers *altijd* aangegeven met wuifgebaren achter de rug.

Een vernauwde rijbaan met onvermijdelijk invoegen komt voor. Roep **“RITSEN”**. Verminder vaart, geef rijders de kans om in te voegen en geeft dat zo nodig aan (**“GA MAAR”**).

Een paal wordt consequent aangegeven door hard te roepen **“PAAL”**. Eventuele volgende palen worden door hard roepen aangegeven, ook al staan ze nog zo dicht tegen elkaar en lijkt het allemaal duidelijk, denk aan een klein bruggetje met aan weerszijde een paal in het midden.

Lek rijden of bij pech: roep **“LEK”**.

#### **NAAST DIT WAARSCHUWINGSSYSTEEM VOLGEN HIER DE RICHTLIJNEN VOOR HET GEDRAG**

- **Rijdt alert en geconcentreerd.**
- **Is een signaal naar medeweggebruikers aan de orde?** Gebruik je fietsbel en blijf beleefd. Geef alleen een schreeuw in gevallen waarin je acuut gevaar wilt voorkomen.
- **Geef tijdig richting aan.** Maak geen onverwachte bewegingen. Twijfel je aan de route? Stop niet plotsklaps of sla plotseling af. Zorg bij omkijken dat je koersvast blijft.
- **Houd bij het rijden in groepen je handen bij de remmen.** Dit betekent bij een racefiets, je handen op de remmen of je handen in de beugels. Bij een MTB je handen bij de remmen. Het is niet toegestaan in groepen je handen in het midden van het stuur te houden of te rijden met losse handen.
- **Pas je snelheid aan als dat nodig is.** Denk daarbij aan drukte, inhalen, invoegen, smalle wegen, het rijden door dorpen en bebouwde kom, naderend verkeer dat inschattingfouten kan maken en een weg vol obstakels. Houd eveneens rekening met de weersomstandigheden.
- **Bedenk dat een groep wielrenners een intimiderend gevoel kan opleveren bij andere weggebruikers.** Andere weggebruikers kunnen soms ook de snelheid van de sportievere fietser verkeerd inschatten (te laag). Houd rekening met de perceptie van medeweggebruikers door de snelheid aan te passen en/of de groep smaller te maken.

- **Houd je sowieso aan de aanwijzingen van de wegcaptain.**
- **Telefoneer onder geen enkele voorwaarde tijdens het fietsen.**
- **Luister onder geen enkele voorwaarde naar muziek tijdens het fietsen.**
- **De route is de keuze van de wegcaptain.** Ook hier geldt, je hebt ook een eigen verantwoordelijkheid.
- **Bij rijden in een formatie zorg dan onderling voor goede afspraken.** De wegcaptain is hiervoor verantwoordelijk. Zorg ook dat je de afspraken kent of zorg dat er afspraken komen als je merkt dat ze er niet zijn.
- **Bij pech rijdt iedereen naar een veilige plek.** Ga indien mogelijk van de weg of het fietspad af.
- **Let op de groepsgrootte.** Dit is een verantwoordelijkheid van de wegcaptain, maar je hebt hierin ook zelf een verantwoordelijkheid. Bespreek eventueel de groepsgrootte als je vindt dat deze te groot is. Richtlijn: maximaal 10 à 12 personen per groep.
- **Eet en drink op de fiets op een juist moment.** Pak een herstelmoment en zorg voor dat de verkeerssituatie en de staat van het wegdek veilig eten of drinken toelaten. Gooi afval niet op straat, neem het mee of gooi het weg in een afvalbak.
- **Let op tijdens het klimmen.** Tijdens klimmen kan het gebeuren dat de fiets een tiental centimeters naar achteren schiet als je vanuit zittende positie gaat staan met het aantikken van je directe achterligger als resultaat en een potentiële val. Probeer te voorkomen dat je fiets naar achteren schiet en houd als directe achterligger rekening met dit effect.

## EVALUEREN

Er kunnen allerlei regels worden bedacht, maar de verantwoordelijkheid ligt uiteraard bij de groep en het individu zelf. Bespreek hoe je zou moeten handelen. Probeer te leren van situaties die zich hebben voorgedaan en van eventuele ongevallen. De praktijk leert dat het bespreken zeker gebeurt, bewustwording van het bespreken en het achterliggende doel helpt ook de veiligheid te verhogen.

## INSPANNINGSNIVEAU

Moeheid kan resulteren in concentratieverlies en minder alert rijden. Zorg dat je inspanningsniveau past bij de groep waarin je rijdt. Desalniettemin kun je het niveau verkeerd hebben ingeschat en ook als het niveau normaal gesproken bij je past kun je een slechte dag hebben. Zorg dat als je moeheid te groot wordt voor overleg met de teamcaptain. De teamcaptain kan beslissen over het tempo of bijvoorbeeld het splitsen van de groep. Vermijd kopwerk en blijf in de zuiging rijden. Elke rijder met een beetje ervaring heeft hiervoor begrip.

## WAT DOEN BIJ EEN ONGEVAL?

Het is niet de vraag of er een ongeval plaatsvindt, maar wanneer.

Bij ongevallen wordt er als volgt gehandeld:

- Zorg allereerst voor je eigen veiligheid en vervolgens de veiligheid van anderen.
- Waarschuw andere weggebruikers, zodat er niet nog meer weggebruikers bij betrokken worden.
- Verleen, zo goed mogelijk, EHBO aan het slachtoffer / de slachtoffers.
- Beoordeel of de ambulance en / of de politie ter plaatse moet komen. Zo ja, bel 112!
- Een slachtoffer gaat nooit alleen met de ambulance mee.
- Zorg er voor dat de familie wordt ingelicht. Raadpleeg zo mogelijk het ICE-nummer in de GSM van betrokkene.
- Zorg voor het afvoeren van de fiets van het slachtoffer (en van degene die als begeleider met hem mee gaat de ambulance in) of zorg voor een goede, tijdelijke opslag.

## OMGAAN MET NIVEAUVERSCHILLEN

### *Introductie*

WTC Huizen is aangesloten bij de NTFU.

De NTFU is een vereniging voor toerfietsen (in tegenstelling tot de KNWU die gericht is op wedstrijden rijden).

Ook in een toerclub zijn er verschillen van inzicht. Er zijn mensen die lekker een stukje willen fietsen met elkaar en uitgaan van “samen uit samen thuis”, niveauverschillen zijn dan niet belangrijk en men past zich aan de langzaamste rijders aan.

Er zijn ook groepen die sportief rijden een must vinden, waarbij een bepaalde mate van competitieve instelling aanwezig is.

WTC Huizen wil beide groepen de ruimte bieden om plezier te beleven aan het wielrijden (of wielrennen). Om teleurstellingen achteraf te voorkomen is het karakter van diverse ritten vastgelegd. Zo weet men bij gezamenlijke ritten vooraf wat de bedoeling is en kan men de beste keuze maken.

### *Onderverdeling in C, B en A niveau*

Met name trainingsritten in onze eigen omgeving zijn ingedeeld in verschillende niveaus. In oplopende volgorde is er de C, B en A groep.

### *Trainingsritten avond race*

De trainingsritten worden doorgaans op alle niveaus aangeboden. Soms worden bij gebrek aan voldoende renners, groepen samengevoegd. In de praktijk is dit dan A en B, B en C of C en D.

Omdat vrijwel altijd op alle niveaus gereden wordt blijven de betreffende renners in één groep in principe bij elkaar. Het is daarom van belang dat de juiste groep gekozen wordt. Besef dat dit voor racen op de weg kritischer ligt dan bij MTB ritten. Meestal gaat de keuze goed.

Kom je in een groep terecht boven je niveau, overleg dan met de captain wat te doen. De captain kan sowieso besluiten de groep te splitsen bij al te grote niveauverschillen, dit komt in een enkel geval voor. De captain kan ook op sommige gedeeltes van de route bepalen dat er “vrij” gereden wordt. In dat geval kan iedereen met zijn eigen gewenste snelheid gaan rijden. De captain zorgt dan dat er een punt wordt afgesproken, waarbij er weer gewacht wordt. Wees overigens niet verrast als in de laatste kilometers van een rit renners er flink de vaart inzetten en er renners worden gelost.

### *Zaterdagochtendritten*

Op zaterdagochtend rijden er in de praktijk twee groepen.

In de praktijk rijdt er niet altijd een captain mee. Het gaat doorgaans heel goed. Besef of je jezelf en de groep een plezier doet om mee te gaan. Besef eveneens dat als mensen weten dat je voldoende kilometers maakt men eerder geneigd is een langzamer groepslid te aanvaarden dan in een geval dat iemand zelden op trainingen verschijnt.

### *Clubritten race, organisatie volledig bij WTC Huizen*

Bij clubritten buiten ons eigen trainingsgebied en georganiseerd in “eigen beheer” is de code ondubbelzinnig: “samen uit, samen thuis”.

Onderweg kunnen er best verschillen ontstaan. De wegcaptain besluit als er renners wat uit kunnen lopen, wanneer en waar er gewacht gaat worden of dat er gesplitst wordt. Renners rijden per definitie nooit alleen op achterstand, er kan immers pech ontstaan. Op beklimmingen wordt er op de top per definitie op elkaar gewacht.

In overleg kan er worden afgeweken van deze regels, doch alleen met toestemming van de wegcaptain. De praktijk leert dat er soms gesplitst wordt. Aan het eind van de rit in de laatste kilometers kan er (beperkt) worden uitgelopen door de sterkste renners.

#### *MTB*

Bij doordeweekse ritten met MTB zijn niveauverschillen minder relevant. Deelnemers kunnen verwachten dat de groep zo af en toe uit elkaar loopt, maar er wordt korte tijd altijd weer gezorgd voor hergroepering. Aan het eind van de rit kan het voorkomen dat de sterkeren een eindspurt maken naar het clubhuis.

#### *MTB clubritten*

Ook niveauverschillen voor MTB clubritten zijn in de praktijk minder een probleem, vergeleken met ritten op de racefiets. Als er toch al te grote niveauverschillen optreden, bespreek dit met elkaar en maak goede afspraken over het vervolg. Ook hier geldt: zorg dat de laatste man niet alleen rijdt of maak in uitzonderingsgevallen afspraken.

= = = =