

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1606

Vragen van de leden **Remco Dijkstra** en **Rudmer Heerema** (beiden VVD) aan de Ministers van Justitie en Veiligheid, voor Medische zorg en van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Politie zoekt getuigen van levensgevaarlijke rit over wielercours»* (ingezonden 17 januari 2019).

Antwoord van Minister **Grapperhaus** (Justitie en Veiligheid) mede namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (ontvangen 19 februari 2019). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2018–2019, nr. 1474.

Vraag 1

Kent u het artikel «Politie zoekt getuigen van levensgevaarlijke rit over wielercours»?¹ Bent u op de hoogte van berichten als «Politiebegeleiding juniorklassiekers op de tocht»² en «46e omloop NWO afgebroken wegens ongeval»?³

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Onderschrijft u de noodzaak dat wielercoursen voor de verkeersveiligheid goed beveiligd moeten zijn? Deelt u de mening dat daarbij veel taken die in het verleden bij de politie rustten, tegenwoordig ook door gekwalificeerde vrijwilligers (de zogenoemde motards) gedaan kunnen worden? Wat is daarvoor nodig om dat veilig te kunnen uitvoeren?

Antwoord 2

In algemene zin geldt dat noodzakelijke veiligheidsvoorzieningen getroffen moeten worden, bijvoorbeeld parcoursafzettingen waar nodig. De regelgeving kent geen mobiele verkeersregelaars naast de beroepsmatige weginspecteurs van Rijkswaterstaat en transportbegeleiders van exceptioneel transport. Vrijwillige verkeersregelaars zijn alleen voor zeer eenvoudige verkeersregelende handelingen, bijvoorbeeld op één kruispunt, en tijdens evenementen. De tijdens het rijden verkeersregelende werkzaamheden van motards (naast

¹ De Limburger, 2 mei 2017, https://www.limburger.nl/cnt/dmf20170502_00039914/politie-zoekt-getuigen-van-levensgevaarlijke-rit-over-wielercours

² Cyclingonline.nl, 6 november 2018, https://www.cyclingonline.nl/artikel/15569_politiebegeleiding_juniorenklassiekers_op_de_tocht.html

³ Stichting Wielerpromotie Genemuiden, 7 april 2018, <http://www.omloopenwo.nl/>

begeleiding van de koers zelf) zijn niet te beschouwen als eenvoudig. Motards zijn dan ook niet bevoegd om verkeersregelend te handelen rijdend op een motor.

Vraag 3

Bent u op de hoogte van initiatieven van de Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging (KNMV) en de Koninklijke Nederlandsche Wielren Unie (KNWU) samen om bij wielertoers in samenwerking met de politie diensten te verlenen door vrijwillige dynamische verkeersregelaars, de zogenoemde motards?

Antwoord 3

Ja, maar dit strookt niet met de regelgeving zoals die op dit moment van toepassing is. Bij de laatste wijziging in 2017 van de Regeling verkeersregelaars 2009 is over de problematiek van de motards met de KNWU en NOC*NSF gesproken. Toen is met de partijen gedeeld dat de motards (met als functie onder andere mobiel het verkeer regelen) buiten de kaderstelling van de Regeling verkeersregelaars 2009 vallen. Motards zijn niet bevoegd om verkeersregelend te handelen rijdend op de motor. Zij mogen alleen statisch verkeersregelend optreden als ze zijn aangesteld als verkeersregelaar en onder toezicht staan van de politie. Tussen twee locaties rijdend zijn ze verkeersdeelnemer.

Vraag 4

Deelt u de mening dat mogelijk aanpassing van artikel 58a lid 4 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) ervoor kan zorgen dat (beroeps-)verkeersregelaars een wettelijke basis kunnen verkrijgen en dat dit kan helpen in de uitvoering van hun taken?

Antwoord 4

De werkzaamheden en bevoegdheden van (evenementen- en beroeps)verkeersregelaars zijn expliciet vastgelegd. Vermeende mobiele verkeersregelaars functioneren in strijd met deze regelgeving. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is een bewuste keuze gemaakt om behoudens weginsecteurs van Rijkswaterstaat in het kader van incidentmanagement, mobiel verkeersregelend handelen niet toe te staan.

Vraag 5

Is het waar dat door een terugtrekkende politie vanaf 2020 wellicht nog maar de helft van alle wielertoers in Nederland doorgang kan vinden omdat de politie keuzes moet maken en afwezig blijft? Is dit een wenselijke ontwikkeling? Zijn er methoden om dat te voorkomen door inzet van derden? Welke mogelijkheden zijn er om de politie voortaan meer te laten optreden als regisseur dan als uitvoerder, waarbij de politie de beroepsverkeersregelaars, de vrijwilligers en andere betrokkenen onder begeleiding aanstuurt en zelf een stap terug doet?

Antwoord 5

In overleg met de KNWU is de wielerkalender voor 2019 geanalyseerd op de noodzakelijkheid van politie-inzet. Van oudsher werd in principe iedere aanvraag voor begeleiding gehonoreerd. Door de groeiende inzet van politie bij wielerrondes kwamen andere belangrijke taken op het gebied van verkeershandhaving steeds meer in het gedrang. De KNWU en de politie hebben de organisatoren van wielerrondes onder auspiciën van de KNWU verzocht te kijken naar andere vormen van koersen (bijvoorbeeld koersen op semi-afgesloten parcours) waardoor minder politie-inzet noodzakelijk is. Hierdoor kan de politie weer beter haar andere taken op het gebied van verkeershandhaving vervullen. Het streven van de KNWU en de politie is om in 2020 alle lagere categorieën wielerrondes te laten rijden op afgesloten omlopen en de inzet van politie met 50% te reduceren. Daarbij is dan een grotere inzet van bebording en van (vrijwillige) verkeersregelaars noodzakelijk om de veiligheid te waarborgen. Deze verantwoordelijkheid ligt bij de organisaties van wielerrondes, waarbij zij dienen te voldoen aan de vergunningsvoorwaarden en verkeersveiligheidsbepalingen.

Vraag 6

Sommige Provincies, zoals Limburg, kennen veel koersen, hetgeen waarde toevoegt voor het gebied, bewoners, ondernemers, gasten en wielerrecreanten; is het denkbaar dat organisatoren, om goede en veilige koersen te behouden, een financiële bijdrage leveren aan de politie om de noodzakelijke taken toch gedaan te krijgen?

Antwoord 6

Organisatoren van wielerveerkranten zijn verantwoordelijk voor een veilig verloop van hun evenementen. Een belangrijk instrument dat de organisatoren daartoe ter beschikking hebben is de inzet van evenementenverkeersregelaars. De politie heeft hier een toezichthoudende rol. De overheid is primair verantwoordelijk voor openbare orde en veiligheid. Het kabinet is daarom eerder niet overgegaan tot wetgeving inhoudende doorbelasting van politiekosten. Er is geen reden dit standpunt te wijzigen. De politie ervaart bij het uitvoeren van haar toezichthoudende rol, een reguliere taak van de politie, geen knelpunten.

Vraag 7

Wat zijn de mogelijkheden voor Stichting Verkeersregelaars Nederland (SVNL), KNWU, Nederlandse Toer Fiets Unie (NTFU) en Nederlands Olympisch Comité en de Nederlandse Sport Federatie (NOC-NSF) om voorlichting te geven over veilig verkeersgedrag en daarmee voor zowel professionele, als voor toertochten de verkeersveiligheid positief te beïnvloeden? Deelt u de mening dat een gedragsverandering kan bijdragen aan het terugdringen van de politiebegeleiding?

Antwoord 7

Het geven van voorlichting in het algemeen is altijd goed. De effectiviteit daarvan hangt af van onder andere de aard van de veiligheidsrisico's die niet generiek te beschrijven zijn, behoudens het oproepen tot oplettendheid en adequate bebording. Goede begeleiding lijkt in alle gevallen gewenst. Een veilige koers is primair de verantwoordelijkheid van de organisator. De overheid blijft daarnaast verantwoordelijk voor de openbare orde en veiligheid, waarbij de politie in dit geval in een toezichthoudende rol betrokken is.

Vraag 8

Nu geeft de KNWU wielervedstrijden door aan de Landelijke Eenheid van de politie, is dat een goede werkwijze, of kan het helpen dat lokale eenheden zelf bepalen welke en hoeveel inzet zij plegen bij wielerevenementen, rekening houdende met de landelijke politiestandaard?

Antwoord 8

Met ingang van het wedstrijdseizoen 2018 dient de aanvraag voor wielerveerkranten op één punt bij de politie gemeld te worden, namelijk een loket bij de Landelijke Eenheid. Door deze werkwijze is de daadwerkelijke inzet ten behoeve van wielervedstrijden in beeld gekomen en kan ook centraal de ondersteuning aan regionale eenheden geregeld worden. Naast het loket heeft de Landelijke Eenheid op grond van de Circulaire Bijzondere Verkeers-technische Begeleiding (VT) ook nog een uitvoerende taak voor geprioriteerde wielervedstrijden.

Vraag 9

Bent u bereid om de genoemde partijen aan te horen en te bezien welke problemen en uitdagingen gezamenlijk opgelost kunnen worden als de inzet van politie minder wordt?

Antwoord 9

Ja. Ik vind het belangrijk om de mogelijke problemen goed in beeld te krijgen en gezamenlijk mogelijke oplossingen te verkennen, ook waar het gaat om de inzet van motards. Uitgangspunt daarbij moet wel steeds zijn dat elke optie kan bijdragen aan het vergroten van de veiligheid van en rond wielervedstrijden.