

In opdracht van:  
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Projectnummer:  
6706-R-E

Datum:  
16 oktober 2020



## Onderzoek Verkeersveiligheid wielerrondes



<b>1. INLEIDING</b>	<b>4</b>
1.1 Aanleiding en problematiek	4
1.2 Doelstelling en onderzoeksvragen	4
1.3 Onderzoeksopzet	4
1.4 Recente ontwikkelingen	5
1.5 Leeswijzer	6
<b>2. DE HUIDIGE SITUATIE</b>	<b>7</b>
2.1 Wielervedstrijden in het kort	7
2.2 Wet- en regelgeving	8
2.3 Taken en verantwoordelijkheden van stakeholders	11
2.4 Samengevat: stakeholders en hun rol	15
<b>3. KNELPUNTEN EN RISICO'S</b>	<b>18</b>
3.1 Knelpunten t.a.v. de veiligheid	18
3.2 Juridische knelpunten	18
3.3 Organisatorische knelpunten	19
<b>4. OPLOSSINGSRICHTINGEN EN MAATREGELEN</b>	<b>21</b>
4.1 Maatregelen die leiden tot minder vraag naar politie-inzet	21
4.2 Maatregelen om verminderde politie-inzet op te vangen	23
4.3 Algemene maatregelen om de verkeersveiligheid te vergroten	26
<b>5. CONCLUSIE EN AANBEVELINGEN</b>	<b>29</b>
5.1 No-regret maatregelenpakket	29
5.2 Aanvullend maatregelenpakket	31
5.3 Nice to have maatregelen	32
<b>6. BIJLAGEN</b>	<b>33</b>
Bijlage 1 Lijst met afgenomen interviews (online)	33
Bijlage 2 Geraadpleegde bronnen	34



*Colofon*

*Copyright*

*Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.*

*No part of this book may be reproduced in any form, by print, photoprint, microfilm or any other means without written permission from the publisher.*





## 1. INLEIDING

### 1.1 Aanleiding en problematiek

In de laatste decennia is het aantal en de complexiteit van wielerrondes die op de openbare weg in Nederland plaatsvinden steeds gegroeid. Deze ontwikkeling is gelijk opgegaan met een forse stijging van algemene verkeersdrukke. Wielerrondes vragen veel organisatorische- en vooral veel beveiligingsinspanningen van (onder andere) politie motorrijders. Vanwege de genoemde ontwikkelingen zijn tijdens wedstrijden op de openbare weg steeds meer motoragenten nodig, terwijl er ook een schaarste is aan deze speciaal opgeleide motoragenten. De politie-inzet die beschikbaar is voor het beveiligen en begeleiden van wielerrondes neemt af. Bovendien lijkt het maatschappelijk niet verantwoord om zoveel capaciteit en energie in evenementen te steken ten nadele van andere belangrijke taken van politie. De politie heeft eind 2018 aan organisatoren van wielerkouersen aangekondigd substantieel minder motorrijders te kunnen inzetten (50% minder in 2020 t.o.v. 2018).

Bij motie van Dijkstra, Von Martels, Schonis en Van Brenk (Tweede Kamer 29 398, Nr. 723) heeft de Tweede Kamer de regering verzocht aan een oplossing te werken. Om te komen tot een lange termijnoplossing is een onderzoek nodig naar de specifieke veiligheidsaspecten rond wielervedstrijden op de openbare weg waarbij politie-inzet nodig is. Daarbij gaat het met name om wielerkouersen van A naar B over langere afstanden, waarbij de weg voorafgaand en na voorbijrijden van de kouers open is voor het overige verkeer. Naast mogelijke knelpunten als gevolg van de aangekondigde mindering in politie-inzet moet het onderzoek inzicht geven in risico's, knelpunten en mogelijke oplossingen ten aanzien van de verkeersveiligheid van wielerrondes in het algemeen. De politie-inzet bij wedstrijden staat immers niet op zichzelf, ook andere factoren en ontwikkelingen zijn medebepalend voor de verkeersveiligheid.

### 1.2 Doelstelling en onderzoeksvragen

Door de bovengenoemde ontwikkelingen is de behoefte ontstaan aan meer inzicht in de problematiek, stakeholders en mogelijke oplossingen. In dit kader heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat Mobycon gevraagd een inventariserend onderzoek uit te voeren naar de verkeersveiligheid rond wielervedstrijden op de openbare weg. Het doel is om het juridisch kader, de knelpunten en tenslotte de kansen en mogelijke oplossingen voor gevonden knelpunten in kaart te brengen. Naast het kijken naar de huidige situatie is het ook belangrijk de toekomstperspectieven (op midden- en lange termijn) te begrijpen en te schetsen. De kernvragen van het onderzoek zijn:

1. Hoe ziet de huidige situatie ten aanzien van de beveiliging van wielervedstrijden op de openbare weg eruit? Wat is het huidige juridische kader? Welke partijen zijn betrokken en wat is hun rol?
2. Welke veiligheidsrisico's/knelpunten worden in de huidige situatie door wie gesignaleerd/ervaren en welke maatregelen worden thans genomen?
3. Welke ontwikkelingen kunnen in de toekomst gevolgen hebben voor de veiligheid en de knelpunten? Denk aan verandering in aantal en aard van de wielerrondes, verandering in de inzet van de beveiliging en begeleiding door politie en andere diensten?
4. Wat zijn mogelijke oplossingsrichtingen op verschillende vlakken: juridisch, organisatorisch, beleid en regelgeving?

### 1.3 Onderzoeksopzet



Om de onderzoeksvragen te beantwoorden is er een kwalitatief onderzoek uitgevoerd aan de hand van bronnenonderzoek en diepte-interviews met verschillende stakeholders. Door deze methodiek te gebruiken is meer inzicht in de problematiek gekregen en zijn verschillende en soms tegenstrijdige interpretaties, meningen en opvattingen in kaart gebracht.

Als onderdeel van het bronnenonderzoek is een veelheid aan bronnen geraadpleegd: documenten, rapporten, wetgevingshandelingen en -stukken, krantenartikelen en social mediakanalen, websites van verschillende organisaties, etc. Deze methodiek is vooral gebruikt om de problematiek scherper te maken en de kernbegrippen van het onderwerp te bepalen. Het literatuuronderzoek is aangevuld door het afnemen van meerdere diepte-interviews met de betrokkene stakeholders om het onderwerp vanuit verschillende perspectieven te verkennen. Tussen maart en mei 2020 zijn 13 online interviews met vertegenwoordigers van de volgende organisaties afgenomen<sup>1</sup>:

- De Koninklijke Nederlandsche Wielren Unie (KNWU)
- NOC\*NSF
- Vereniging Organisatoren Wielervedstrijden (VOW)
- Union Cycliste Internationale (UCI)
- De Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging (KNMV)
- Stichting Motard Stein
- Stichting Verkeersregelaars Nederland (SVNL)
- Landelijk Platform – Motor Verkeersregelaars (LP-MVR)
- Politie
- Het Openbaar Ministerie

### 1.4 Recente ontwikkelingen

Sinds de aankondiging van de politie eind 2018 zijn betrokken stakeholders aan de slag gegaan met het bedenken en uitwerken van oplossingen om de vraag naar politie-inzet te verkleinen en een (eventueel) tekort aan politie-inzet op te vangen. Ook is gekeken naar andere mogelijkheden om de veiligheid rond de wedstrijden te vergroten. Begin 2019 is hiertoe de Werkgroep Veilige Wedstrijden Openbare Weg (VWOW) opgericht, bestaande uit vertegenwoordigers van politie, de Koninklijke Nederlandsche Wielren Unie (KNWU), de Vereniging Organisatoren Wielervedstrijden (VOW), de Stichting Verkeersregelaars Nederland (SVNL), de Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging (KNMV) en het Landelijk Platform Motorverkeersregelaars (LP-MVR). De werkgroep heeft sinds de oprichting al een aantal resultaten geboekt en verschillende mogelijke oplossingen geïnventariseerd en uitgewerkt.

Een belangrijk resultaat is de afstemming tussen politie en KNWU: in gezamenlijkheid is gekeken naar de wielerkalender 2020 en een selectie gemaakt van wedstrijden die als omloop of criterium kunnen worden gereden zodat er minder politie motorrijders nodig zijn. Dit heeft geleid tot een sterke vermindering van de vraag naar politie-inzet. Ook heeft deze exercitie geleid tot een groter besef bij organisatoren van wielervedstrijden dat politie-inzet niet vanzelfsprekend is.

Als tweede heeft de Werkgroep een aantal mogelijke maatregelen al onderzocht en in samenspraak nader uitgewerkt. Er is in werksessies gekeken naar mogelijke taken voor burgermotards (motor-verkeersregelaars –

---

<sup>1</sup> In Bijlage 1 is een volledige lijst met alle gegevens van de interviews te vinden.



MVR, die zich per motor verplaatsen om op meerdere locaties de wedstrijd te beveiligen) om politie-inzet op te vangen. Ook is gepleit voor het geven van een juridische status (en daarmee voorrang) aan de wielerkaravaan. In de loop van dit rapport komen deze mogelijke maatregelen nader aan de orde.

De inspanningen van de WVOW hebben een basis gevormd voor dit onderzoek. In de interviews met betrokkenen is uitgebreid verslag gedaan van verrichte inspanningen en zijn diverse documenten beschikbaar gesteld. In de interviewfase van dit onderzoek is bovendien duidelijk geworden dat betrokkenheid groot is, alsmede de wil en het verantwoordelijkheidsgevoel van alle betrokkenen om samen tot een optimalisatie van processen en structurele oplossingen te komen. Dit geeft voor de toekomst vertrouwen in een breed draagvlak en een goede samenwerking tussen stakeholders.

### 1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de huidige situatie rondom de wielerrondes beschreven waarbij wordt ingegaan op wet- en regelgeving, de algemene veiligheid rond wedstrijden, de organisatie van beveiliging en de belangrijke stakeholders. In hoofdstuk 3 worden de knelpunten in kaart gebracht met onderscheid naar algemene knelpunten rond de verkeersveiligheid, juridische knelpunten en organisatorische knelpunten. In hoofdstuk 4 worden de oplossingsrichtingen en de resultaten van het onderzoek gepresenteerd, gevolgd door de conclusies en de aanbevelingen in hoofdstuk 5. In bijlage 1 en 2 zijn respectievelijk een overzicht van geïnterviewde stakeholders en de geraadpleegde bronnen opgenomen.



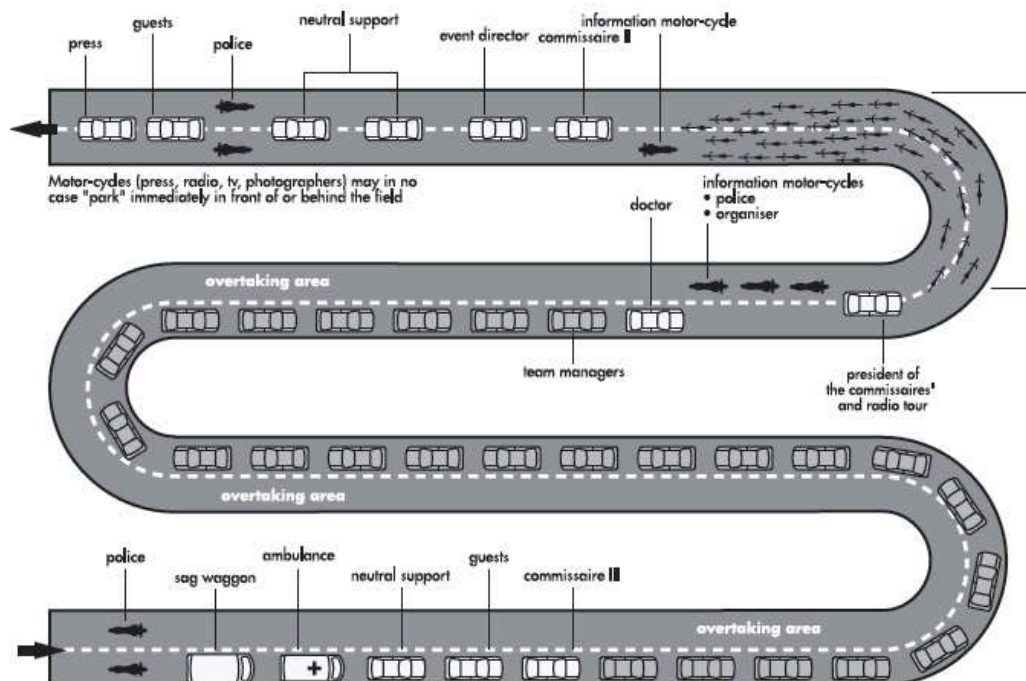




## 2. DE HUIDIGE SITUATIE

### 2.1 Wielervedstrijden in het kort

Wielervedstrijden zijn dynamische competities, waarin gebeurtenissen op een hoog tempo en over lange afstanden plaatsvinden. Het veilig laten verlopen van een wielervedstrijd is met recht complex te noemen. De karavaan van een wielerronde bevat, naast de renners, tientallen gemotoriseerde voertuigen van verschillende stakeholders: organisatoren, juryleden, ploegleiders, technische- en medische diensten, sponsors, fotografen, gasten, etc. Afhankelijk van de grootte en het niveau van de wedstrijd kan de karavaan soms zelfs meer dan 100 voertuigen bevatten. Hoe groter de karavaan hoe langer de passeertijd en daarmee de overlast voor overige verkeersdeelnemers. De compositie van een wedstrijd karavaan is door de UCI vastgesteld en door de KNWU in hun eigen reglement opgenomen. De schematische figuur 2.1 hieronder laat een mogelijke compositie van een wielerkaravaan zien<sup>2</sup>.



Figuur 2.1: diagram van een wedstrijdcaravaan (Bron: KNWU, Reglement wegwielrennen- Titel 2 Wegwedstrijden, art. 2.3.047)

Een veilige koers vraagt alertheid van alle deelnemers, maar ook veel organisatorische inspanningen. Voor het veilig organiseren van sportwedstrijden op de openbare weg is het belangrijk dat het verkeer goed geregeld wordt om te voorkomen dat sporters met verkeer in aanraking komen. Het beveiligen van wedstrijden gebeurt door middel van een combinatie van maatregelen en acties: inzet van (evenementen)verkeersregelaars, politiemotoragenten, bebording, hekken, informatie en communicatie, etc. In dit hoofdstuk worden de veiligheidsmaatregelen besproken en de wijze waarop deze zijn georganiseerd. Als eerste is hierbij aandacht voor relevante wet- en regelgeving waarbinnen organisatoren en andere stakeholders opereren.

<sup>2</sup> De nadruk ligt hier niet op de beveiliging van een wedstrijdcaravaan, maar op de algemene compositie en omvang van een karavaan.



## 2.2 Wet- en regelgeving

Deze paragraaf beschrijft de voor wielervedstrijden relevante wetten, regels en regelingen op landelijk en lokaal niveau.

### 2.2.1 Landelijk niveau

#### Wegenverkeerswet 1994

De wegenverkeerswet vormt de basis voor alle regelgeving voor wegverkeer in Nederland. Bij wielervedstrijden is deze wetgeving relevant omdat voor het afsluiten of omleiden van een weg ontheffing in het kader van deze wet nodig is. De ontheffing is niet hetzelfde als een evenementenvergunning. Dit betreft een andere procedure en loopt (in een aantal gevallen) ook via andere instanties. Hierover meer in 2.2.2.

Deze ontheffing betreft een ontheffing op het verbod zoals genoemd in artikel 10:

1. *Het is verboden op de weg een wedstrijd met voertuigen te houden of daaraan deel te nemen.*
2. *Onder wedstrijd wordt voor de toepassing van dit artikel verstaan elk rijden met voertuigen ter vaststelling of vergelijking van prestaties hetzij van de deelnemers, hetzij van de voertuigen, hetzij van onderdelen daarvan, hetzij van bedrijfsstoffen*
3. *Als deelnemer wordt beschouwd de bestuurder van een voertuig waarmee aan een wedstrijd wordt deelgenomen, en de eigenaar of houder van een voertuig, die daarmee aan een wedstrijd doet of laat deelnemen.*

De overheid kan in bepaalde gevallen ontheffing verlenen voor een wedstrijd met voertuigen op de openbare weg. Deze ontheffing zal slechts worden verleend indien er een aparte verzekering is afgesloten voor de eventuele schade die kan ontstaan bij een wedstrijd. De ontheffing is geregeld in artikel 148 WVV:

1. *Van het in artikel 10, eerste lid, vervatte verbod kan overeenkomstig bij algemene maatregel van bestuur vastgestelde regels ontheffing worden verleend<sup>3</sup>.*
2. *De in het eerste lid bedoelde ontheffing kan slechts worden verleend indien wordt aangetoond dat maatregelen zijn getroffen ter voorkoming van deelneming aan de wedstrijd zonder dat de burgerrechtelijke aansprakelijkheid voor de schade waartoe het gebruik van motorrijtuigen tijdens de wedstrijd aanleiding kan geven, is gedekt door een verzekering overeenkomstig de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen. De verzekering dient mede te dekken de aansprakelijkheid van degenen die de wedstrijd organiseren. Deze voorwaarde geldt niet ten aanzien van degene wiens aansprakelijkheid ten laste van de Staat komt.*

Waar de ontheffing moet worden aangevraagd, is afhankelijk van de weg(en) waarover de wedstrijd wordt gehouden:

- Voor routes over rijkswegen: bij de minister van Infrastructuur en Waterstaat
- Voor routes over alle andere wegen, binnen en buiten de bebouwde kom: Gedeputeerde Staten van de betreffende provincie. Organisatoren dienen een verklaring van geen bezwaar te overleggen van de burgemeester(s) van de gemeente(n) waardoor de route van de wedstrijd loopt en eventueel van de beheerders van de in de route voorkomende wegen welke niet in beheer zijn bij het rijk, de provincie of een gemeente
- Als de route geheel binnen één gemeente ligt: College van B&W van de desbetreffende gemeente
- Als de route door meer dan één provincie loopt: Gedeputeerde Staten van alle desbetreffende provincies.

<sup>3</sup> Het betreft het *Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990)*. Online beschikbaar: <https://wetten.overheid.nl/BWBR0004825/2020-01-01>





### **Regeling verkeersregelaars 2009 (vallend onder de Wegenverkeerswet)**

In de regeling verkeersregelaars worden bevoegdheden beschreven voor verkeersregelaars; mensen die het verkeer regelen en zorgen voor de veiligheid van mensen. De regeling bevat informatie over opleiding of instructie, aanstelling, examinering en de uitrusting van verkeersregelaars. De regeling kent drie typen verkeersregelaars:

- Beroepsverkeersregelaars
- Transportbegeleiders
- Evenementenverkeersregelaars

Tijdens wielervedstrijden worden beroepsverkeersregelaars en evenementenverkeersregelaars ingezet. Voor evenementenverkeersregelaars is in de regeling het volgende vastgelegd:

- Ze hebben de leeftijd van tenminste 16 jaren bereikt.
- Verkeersregelaars moeten een e-instructie van politie hebben gevolgd.
- Ze worden alleen ingezet voor evenementen waarvoor een evenementenvergunning is verleend. De organisator heeft hiertoe een verkeersplan ingediend, met een lijst van de namen van de verkeersregelaars. Die krijgen vanuit de gemeente waarin het evenement plaatsvindt een aanstelling.
- Organisator moet de lijst van in te zetten verkeersregelaars bijhouden en ook ter beschikking kunnen stellen aan de politie.

Beroepsverkeersregelaars zijn personen met verkeersregelende taken voortvloeiend uit zijn/haar beroep. In de regeling verkeersregelaars is voor beroepsverkeersregelaars vastgelegd wanneer iemand in aanmerking komt voor een aanstelling als 'verkeersregelaar met in het kader van het beroep verkeersregelende taken'. De aanstelling voor beroepsverkeersregelaars kan zowel landelijk als door de gemeente worden afgegeven.

Binnen de wielerveerwereld wordt aanvullend nog gesproken over motorverkeersregelaars (MVR). Deze worden ingezet om op meerdere plekken (in plaats van één) verkeersregelende taken uit te voeren. Ze hebben hiervoor (afhankelijk van de aanstelling) dezelfde bevoegdheden als evenementenverkeersregelaars of beroepsverkeersregelaars. Dit betekent dat een motorverkeersregelaar bevoegd is om de verkeersregelende taken uit te voeren wanneer hij/zij niet meer op de motor zit. Tussen twee locaties rijdend zijn ze verkeersdeelnemer. Motorverkeersregelaars (of motards) bestaan niet als aparte categorie in de wet- en regelgeving.

### **Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW)**

Het BABW gaat over verkeerstekens en maatregelen op de openbare wegen en beschrijft verder de taken en bevoegdheden van verkeersregelaars. Hier wordt vastgesteld van wie de verkeersregelaars de aanstelling krijgen, maar ook wordt het duidelijk aangegeven dat ze geen aanwijzingen kunnen geven vanuit of vanaf een motorvoertuig.

Art. 56

*Verkeersregelaars worden aangesteld door:*

*a. Onze Minister, indien het gaat om*

- 1. Transportbegeleiders, of*
- 2. Verkeersregelaars met in het kader van het beroep verkeersregelende taken, voor zover deze taken in meerdere provincies op het grondgebied van meerdere niet aangrenzende gemeenten worden uitgevoerd.*



b. De burgemeester van de gemeente waar de werkzaamheden worden verricht, in de overige gevallen.

Art. 58a, lid. 4

*Aanwijzingen als bedoeld in artikel 82, eerste lid, van het RVV 1990, worden voor zover het betreft verkeersregelaars niet zijnde weginspecteurs in dienst van Rijkswaterstaat, niet gegeven vanaf een motorrijtuig of, voorzover het betreft verkeersregelaars niet zijnde transportbegeleiders of weginspecteurs in dienst van Rijkswaterstaat, vanuit een motorrijtuig.*

### **Handreiking evenementenveiligheid (HEV) 2018: procesmodel evenementenveiligheid<sup>4</sup>**

Het Instituut Fysieke Veiligheid heeft de handreiking evenementenveiligheid ontwikkeld. De uitgave beschrijft het hele proces rondom evenementenveiligheid en biedt een landelijk kader dat veiligheidsregio's, politie, gemeenten en samenwerkingspartners kunnen gebruiken bij de vergunningverlening, voorbereiding, uitvoering en nazorg van veilige evenementen. Met dit document wordt tegemoetgekomen aan de behoefte aan meer uniformiteit (wetgeving, normering) enerzijds en ruimte voor maatwerk en flexibiliteit anderzijds. In de handreiking evenementenveiligheid zijn evenementen in drie categorieën vastgesteld:

- Regulier evenement (A): de voor het publiek toegankelijke samenkomst of vermakelijkheid waarbij operationele voorbereiding en uitvoering door een of meer OOV-diensten (openbare orde en veiligheid) niet noodzakelijk door de evenementvergunningverlener worden geacht. In deze categorie vallen de zogenaamde laag risico-evenementen, waarbij sprake is van een beperkte impact op de omgeving en voor het verkeer.
- Aandacht evenement (B): de voor het publiek toegankelijke samenkomst of vermakelijkheid waarbij operationele voorbereiding en uitvoering door een of meer OOV-diensten voorstelbaar worden geacht. In deze categorie vallen de zogenaamde gemiddelde risico-evenementen, waarbij sprake is van een verhoogde impact op de omgeving of gevolgen voor het verkeer.
- Risicovol evenement (C): De voor het publiek toegankelijke samenkomst of vermakelijkheid waarbij operationele voorbereiding en uitvoering door een of meer OOV-diensten noodzakelijk worden geacht. Dit geleet op de interventiecapaciteit van de organisator van dat evenement bij een (dreigende) aantasting van de openbare orde en veiligheid. In deze categorie vallen de zogenaamde hoog risico-evenementen, waarbij sprake is van een grote impact op de omgeving/regio en/of het verkeer.

### **2.2.2 Lokaal of gemeentelijk niveau**

Zoals beschreven moet een organisator bij de betreffende wegbeheerder(s) een **onthefing** aanvragen voor het organiseren van een wedstrijd. Bij een wedstrijd door meerdere gemeenten is bovendien van alle gemeenten een verklaring geen bezwaar voor het gebruik van de weg nodig.

De basis aan gemeentelijke wet- en regelgeving voor de organisatie van alle evenementen, inclusief van wielervedstrijden en in het bijzonder de veiligheid daarvan, wordt gevormd door de Gemeentewet, de Algemene wet bestuursrecht (Awb), de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en gemeentelijke evenementenbeleid. Gemeenten kunnen in hun eigen evenementenbeleid en stelsel van vergunningverlening de evenementen reguleren, dus soms zijn er verschillen tussen gemeenten.

<sup>4</sup>Instituut Fysieke Veiligheid, *HEV 2018: procesmodel evenementenveiligheid (Arnhem: IFV, 2018)*. Online beschikbaar: <https://www.ifv.nl/kennisplein/Documents/20180604-IFV-Factsheet-HEV-2018-procesmodel-evenementenveiligheid.pdf>



### **Gemeentewet**

Op grond van de Gemeentewet is de burgemeester als bestuursorgaan aangewezen en belast met het toezicht op de openbare samenkomsten en vermakelijkheden. Voor het organiseren van evenementen in de categorieën A, B of C uit de HEV is er altijd een evenementenvergunning nodig. De vergunning geeft de kaders (voorwaarden en verplichtingen) voor het houden van de wedstrijd. o.a. inzet van verkeersregeling of bebording. Wegens hun impact op het verkeer en de omgeving (wegen worden afgezet of tijdelijk gesloten) vallen de wielerrondes onder type B- of C-evenementen. De burgemeester heeft onderstaande bevoegdheden:

- aanvullende voorschriften te verbinden aan een evenementenvergunning;
- een evenement te verbieden;
- een evenement voortijdig te beëindigen;
- noodbevelen te geven die toezien op het beschermen van veiligheid en gezondheid;
- een noodverordening af te kondigen.

### **Algemene wet bestuursrecht (Awb)**

De Algemene wet bestuursrecht (Awb) is de algemene kaderwet voor het aanvragen en afgeven van beschikkingen zoals de evenementenvergunningen. Diverse andere wetten regelen deelaspecten van een evenement, zoals wetgeving rond horeca, kansspelen, filmvertoningen, attractie- en speeltoestellen, reclame, milieu, mobiliteit en het economisch verkeer.

### **Algemene Plaatselijke Verordening (APV)**

De APV van de gemeente vormt de juridische grondslag voor de vergunningverlening. Iedere gemeente bepaalt zelf de inhoud. In deze APV kunnen regels worden gesteld op het gebied van veiligheid en gezondheid bij evenementen. Hierin wordt een evenement omschreven als een voor publiek toegankelijke verrichting van vermaak.

### **Het evenementenbeleid van een gemeente**

Ter verduidelijking en verdieping van de APV kan een gemeente een evenementenbeleid vaststellen. Hiermee geeft de gemeente nadere inkleuring aan haar keuzes op het gebied van evenementen. De gemeente kan, bijvoorbeeld in een Nota Evenementenbeleid, de balans bepalen tussen (verkeers)veiligheid en andere belangen. Ze kan hierin regels stellen ten aanzien van de veiligheidsorganisatie van een evenement maar ook bijvoorbeeld over de intensiteit van geluid, overlast en de maximale bezetting van een terrein. Het evenementenbeleid geeft duidelijkheid aan zowel de organisatoren en bezoekers van evenementen als omwonenden en eventueel andere betrokkenen.

### **2.2.3 Organisatieniveau**

#### **KNWU-reglement**

KNWU heeft ook een eigen reglement en handleiding vastgesteld. Deze hebben geen juridische status maar zijn wel richtinggevend voor organisatoren. Het KNWU-reglement beschrijft de verplichtingen van de organisator voor, tijdens en na een evenement. De organisator is eindverantwoordelijk voor de veiligheidsmaatregelen die nodig zijn voor het goed verlopen van een wedstrijd. Verder moet de organisator zorgen voor een bekwame veiligheidsdienst en een doeltreffende samenwerking organiseren met de politie.

## **2.3 Taken en verantwoordelijkheden van stakeholders**

Voor het waarborgen van de verkeersveiligheid tijdens een wielervedstrijd moeten verschillende maatregelen genomen en actoren (met diverse rollen) ingezet worden. De snelheid van de wielervedstrijden is zeer hoog, de karavaan lang en complex. Bovendien vinden de koersen vaak op drukke openbare wegen plaats. De veiligheid



van alle wedstrijddeelnemers, maar ook van toeschouwers en algemene verkeersdeelnemers tijdens een wedstrijd staat ten allen tijden voorop. In deze paragraaf worden per stakeholder de belangrijkste verantwoordelijkheden en taken beschreven.

### 2.3.1 De organisator

Organisatoren zijn rechtspersonen die onder auspiciën van de leidende nationale of internationale wielersorganisatie wielervedstrijden organiseren. Deze kunnen sportverenigingen of commerciële partijen zijn. De Vereniging Organisatoren Wielervedstrijden (VOW) is er om de belangen van de organisatoren van wielervedstrijden op de weg (met name de klassiekers en etappewedstrijden) te behartigen. Om een wielervedstrijd te organiseren is het niet verplicht om lid van de VOW te zijn.

De organisator is eindverantwoordelijk voor de veiligheidsmaatregelen die nodig zijn voor het goed verlopen van een wedstrijd. Hij is het centraal aanspreekpunt en evenementregisseur voor en tijdens de wielervedstrijd.

#### *Ontheffing aanvragen*

Het is een taak van organisatoren om ontheffing aan te vragen bij de wegbeheerder. De ontheffing wordt alleen verleend als er aantoonbaar maatregelen zijn getroffen om deelnemers en organisatoren te verzekeren. Hierbij geldt de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen. Daarnaast moet de organisator een uitgebreid verkeersplan opstellen met daarin alle maatregelen die hij neemt om de verkeersveiligheid tijdens een wedstrijd over de gehele route te borgen: bebording, het plaatsen van hekken, het inzetten van verkeersregelaars, inzet van politie, etc. Ook moet (bij een route door meerdere gemeenten) een verklaring van geen bezwaar van elke betrokken gemeente worden overlegd.

#### *Evenementenvergunning aanvragen*

Bij een wedstrijd door meerdere gemeenten moet een evenementenvergunning worden aangevraagd de gemeenten waar start en finish van de wedstrijd zijn. Om een vergunning aan te vragen, moet een organisator eerst een formulier invullen, met daarin gegevens over de locatie (incl. routekaart), de aanvang, tijdsduur en het aantal deelnemers dat verwacht wordt. Op basis hiervan kan de vergunningsverlener verschillende beslissingen nemen:

- Er is geen vergunning nodig - volstaan wordt met een Verklaring van geen bezwaar voor het gebruik van de gemeentelijke wegen.
- Er is een vergunning nodig - het evenement mag doorgaan, maar hier wordt een vergunning voor opgesteld. Een vergunning is noodzakelijk om evenementenverkeersregelaars te kunnen inzetten. In de gemeente(n) waarin start en finish zijn gepland is specifieke aandacht voor zaken als crowdcontrol en parkeren (langs het parcours en rond start/finish).
- Afwijzing – de aanvraag wordt niet goedgekeurd, bijvoorbeeld omdat het evenement botst met een ander evenement. Vaak moet men in dit geval de route verleggen.

#### *Inzet en aanstelling verkeersregelaars*

De gemeente bepaalt in samenspraak met de politie of en hoeveel verkeersregelaars moeten worden ingezet. De organisator van een evenement moet zelf voor verkeersregelaars zorgen. In te zetten evenementenverkeersregelaars worden aangemeld bij de Stichting Verkeersregelaars Nederland (SVNL). Om de aangemelde evenementenverkeersregelaars vervolgens in te kunnen zetten moeten zij van de gemeente een aanstelling krijgen. Hiervoor levert de organisator een lijst van aangemelde namen aan bij de gemeente. Beroepsverkeersregelaars regelen zelf of via hun werkgever de aanstelling.



### 2.3.2 Lokale/Regionale politie

De politie heeft als eerste een rol op lokaal/regionaal niveau als *adviseur* rond vergunning- en ontheffingsverlening. De politie wordt in de voorbereidingsfase betrokken bij de vraag welke voorwaarden er in de vergunning moeten worden opgenomen, bijvoorbeeld ten aanzien van de noodzaak om verkeersregelaars in te zetten en een verkeersplan te maken. Het is een taak van de organisatie om de afstemming met politie op lopende procedures rond ontheffing, vergunning en verklaring geen bezwaar te stroomlijnen. Bijvoorbeeld: bij een wedstrijd over meer dan 2 gemeenten verleent Gedeputeerde Staten de ontheffing en vergunning, waarbij deze zich laat adviseren door de regionale eenheid van de politie. Politie adviseert tegelijkertijd over de Verklaring van geen bezwaar in de afzonderlijke gemeenten. Het is aan de organisatie om te zorgen voor onderlinge afstemming en efficiënt overleg om dit een samenhangend geheel te maken.

Op de dag van de wedstrijd heeft de politie in het kader van het ongestoord en veilig laten verlopen van een evenement de rol van *toezichthouder* en daarmee verantwoordelijkheid voor een ongestoorde, veilige circulatie van het verkeer, in afstemming met de wegbeheerder.

### 2.3.3 Motoragenten

De politie is tijdens de wedstrijd actief met motoragenten. Voor de beveiliging van wielerrondes is er een landelijke pool van politie motoragenten beschikbaar die bij evenementen door het hele land worden ingezet: Team Motorondersteuning. Het is een onderdeel van de Dienst Infrastructuur van de Landelijke Eenheid (LE) van de Nederlandse politie en bestaat uit een vaste kern van ongeveer dertig fulltime motorrijders. Team Motorondersteuning heeft als hoofdtaak het verkeerstechnisch begeleiden (VTB) van leden van het Koninklijk Huis, andere (politieke) hoogwaardigheidsbekleders, bijzondere transporten en sportevenementen. Naast het Team Motorondersteuning beschikken de dienst Infra van de Landelijke en de Regionale Eenheid over opgeleide motoragenten. Hiermee bestaat de totale landelijke poule uit circa 100 motoragenten.

Voor de begeleiding van een wielervedstrijd worden de motoragenten uit de landelijke eenheid of regionale eenheden ingezet. Deze vervullen (afhankelijk van de omvang en het niveau) verschillende rollen binnen de wedstrijd, namelijk die van:

- Verkenner (rijdt voorop en verkent het parcours op geparkeerde auto's of andere obstakels);
- Koprijder (rode vlag en daarmee aankondiging van de wedstrijd);
- Molenrijders (motoragenten die als 'haasje over' de weg vrij voor de karavaan maken)
- Begeleider geluidswagen (voor het bewaken van de juiste afstand ten opzichte van molen);
- Tussen geluidswagen en commandowagen (voor het bewaken van afstand tussen geluidswagen en commandowagen);
- Begeleider kopgroep, peloton (om renners af te schermen van inhalende voertuigen);
- Begeleider arts (om de arts na een incident weer terug de koers in te gidsen);
- Begeleider volgkaravaan (voor het bewaken van de juiste afstand ten opzichte van arts);
- Sluitrijder (groene vlag, einde karavaan).

Het aantal motoragenten dat nodig is, wordt bepaald door de categorie, de lengte, het soort en de complexiteit van het parcours. Hierbij geldt dezelfde categorisering als die voor evenementen volgens de HEV-richtlijnen (A, B of C, zie 2.2.1). Bij de grootste koersen worden 23+ motoragenten ingezet, terwijl bij andere kleinere wedstrijden motoragenten naar gradatie worden ingezet. Deze aantallen komen uit inschattingen die door de politie gemaakt zijn op basis van eerdere ervaring; vaak worden dezelfde koersen elk jaar gereden.



Categorie (HEV)	Soort parcours	Lengte (km)	Aantal motoragenten
C	klassieker of meerdaagse	-	23+
B-2, B-3	klassieker of grote ronde(n)	30 +	12 - 16
B-1, B-2	grotere en/of kleine ronden	15 - 30	6 - 12
B-1	omlopen	8 - 15	6
A, B-1	omlopen/criteriums	2,5 - 5	2
A	omlopen/criteriums	< 2,5	0

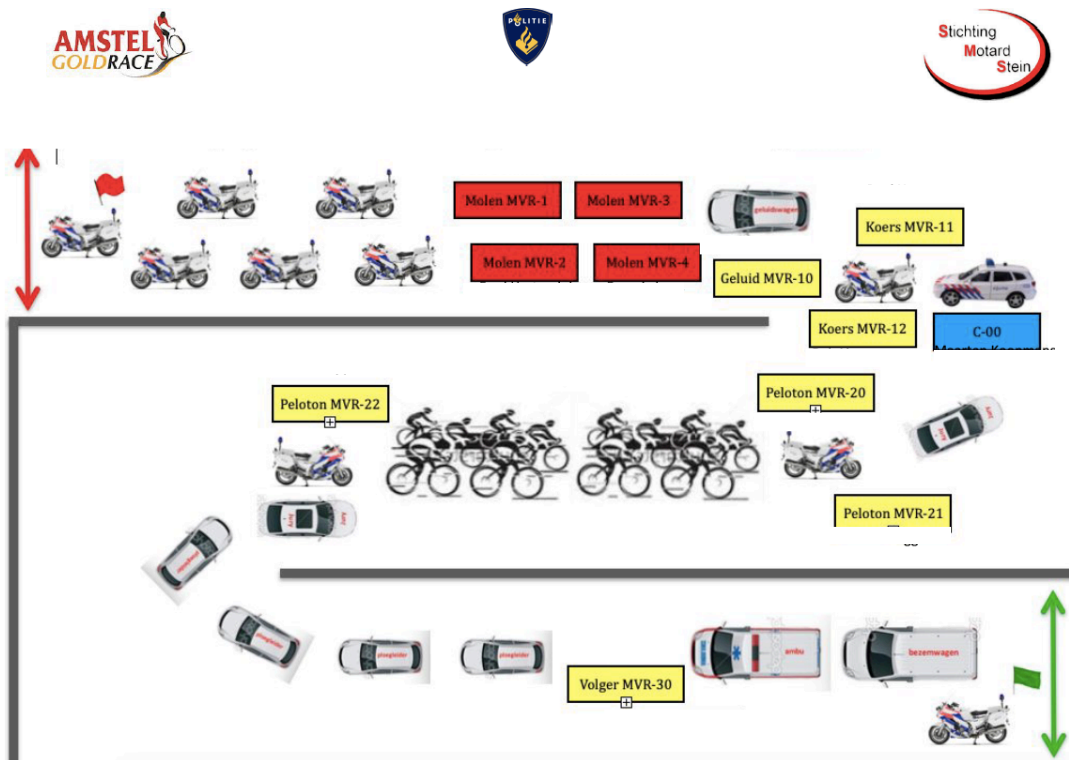
Tabel 2.1 Inzet motoragenten per type wedstrijd wielerrondes (Bron: KNWU en politie)

#### 2.3.4 De verkeersregelaars

Zoals besproken ligt een deel van de (statische) beveiliging van de wedstrijd bij beroepsverkeersregelaars en (vrijwillig) evenementenverkeersregelaars. De beroepsverkeersregelaars zijn bevoegd om zelfstandig verkeersstromen te begeleiden en aanwijzingen te geven aan verkeersdeelnemers. De evenementenverkeersregelaars verrichten eenvoudige verkeersregelende taken onder toezicht van de politie.

Daarnaast worden in regio Limburg burgermotards 'dynamisch' ingezet om kruispunten of obstakels te beveiligen en als herkenning binnen de koers. Zij rijden onder het toezicht van politie mee in en rond de karavaan. In de betreffende regio waar 'motorverkeersregelaars' dynamisch ingezet worden, hebben de motards een opleiding en training gevolgd van de politie. Daarnaast hebben de motards een aanstelling als beroepsverkeersregelaar en een volgerslicentie van de KNWU of UCI. Een goede afstemming, coördinatie en wederzijds vertrouwen maken de samenwerking tussen politieagenten en burgermotards mogelijk en zorgt tevens voor een beperkter vraag naar motoragenten. De motards voeren eenvoudige veiligheidstaken uit die in principe binnen de huidige wet- en regelgeving vallen. Wel komt het in de praktijk soms voor dat motards rijdend aanwijzingen (moeten) geven. Dit is een taak waartoe deze motorrijders niet bevoegd zijn. De afbeelding hieronder geeft een voorbeeld van een samenwerking tussen politie en burgermotards. In dit voorbeeld worden 11 plekken van motoragenten ingevuld door burgermotards.





Figuur 2.2: voorbeeld gemixte verkeersbeveiliging politie en civiele motorverkeersregelaars tijdens Amstel Gold Race – begin van de ronde (Bron: Stichting Motard Stein)

In verband met de (motor)verkeersregelaars kunnen verschillende organisaties genoemd worden, die een belangrijke rol voor, tijdens of na de wedstrijden spelen. Hierboven zijn de Stichting Verkeersregelaars Nederland (SVNL) en De Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging (KNMV) kort beschreven.

#### Stichting Verkeersregelaars Nederland (SVNL)

De Stichting Verkeersregelaars Nederland (SVNL) speelt een belangrijke rol in het examineren en aanstellen van verkeersregelaars. Belangrijkste taken zijn:

- SVNL faciliteert het praktijkexamen beroepsverkeersregelaar, als bedoeld in de Regeling verkeersregelaars 2009. Zij koppelt een politieambtenaar als mede-examinator aan een examen.
- SVNL voorziet getuigschriften van personen die zijn geslaagd voor het praktijkexamen beroepsverkeersregelaar van een waarmerk.
- SVNL faciliteert de theorie-instructie voor evenementenverkeersregelaars, zoals genoemd in de Regeling verkeersregelaars 2009 namens de Politieacademie.

#### Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging (KNMV)

De Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging (KNMV) speelt een centrale en relevante rol voor alle motorrijders, motorsporters en motorliefhebbers. De KNMV treedt op als belangbehartiger voor motorrijders, zorgt voor hun doorontwikkeling en is gesprekspartner voor onder andere overheden.

## 2.4 Samengevat: stakeholders en hun rol

In de vorige paragraaf zijn de taken en verantwoordelijkheden van de belangrijkste stakeholders besproken. Deze worden in de tabel hieronder nog eens samengevat, aangevuld met de sterkste belangen voor de betreffende stakeholder. De tabel bevat daarnaast een overzicht van overige (niet eerdergenoemde) stakeholders met een



kleiner takenpakket en/of een beperkter directe verantwoordelijkheid bij het borgen van de verkeersveiligheid van wielervedstrijden.

Stakeholder	Belangen	Rol en taken (veiligheid)
<b>Organisatoren</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• aantrekkelijke wedstrijden en deelnemersveld verzorgen</li> <li>• inkomsten verwerven</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• het ordelijk en veilig laten verlopen van de wedstrijd</li> </ul>
<b>Gemeenten en Provincies</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• bekendheid van de gemeente/provincie vergroten</li> <li>• imago en identiteit van het gebied onder aandacht brengen</li> <li>• openbare orde en veiligheid waarborgen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• de wegen beheren</li> <li>• de normale verkeerssituatie reguleren</li> <li>• ontheffing en/of vergunning verlenen</li> <li>• advies aanvragen bij de politie</li> <li>• met de organisator afstemmen</li> </ul>
<b>Politie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• openbare orde en wegverkeersveiligheid garanderen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• beleid, wet- en regelgeving toepassen</li> <li>• begeleiden en beveiligen koers</li> <li>• zorgen voor een ongestoord en veilig verlopen evenement zorgen</li> <li>• voor een ongestoorde, veilige circulatie van het verkeer zorgen</li> <li>• toezicht over evenementenverkeersregelaars</li> <li>• advies geven aan de gemeente/provincie bij procedure ontheffing en/of vergunning</li> </ul>
<b>Verkeersregelaars</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• verkeersveiligheid borgen/garanderen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• verkeersstromen begeleiden, aanwijzingen geven (beroepsverkeersregelaars)</li> <li>• eenvoudige verkeersregelende taken uitvoeren onder toezicht van politie</li> </ul>
<b>SVNL</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• belangen van verkeersregelaars behartigen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zorgen voor de opleiding en instructie van verkeersregelaars</li> <li>• zorgen voor de examinering van de verkeersregelaars</li> <li>• organisatoren, gemeentes en verkeersregelaars in contact brengen en koppelen</li> </ul>
<b>KNMV</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• belangen van motorrijders behartigen</li> <li>• bevorderen van motorrijden</li> <li>• goede imago van motorrijders opbouwen en bewaken</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• gesprekspartner overheden en andere partijen</li> <li>• professionalisering van motorrijders en talentontwikkeling</li> <li>• bewustwording op het gebied van veiligheid creëren</li> </ul>
<b>Wielrenners</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kilometers maken</li> <li>• goede prestatie / talentontwikkeling</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zich aan de wet- en regelgeving houden</li> </ul>



	<ul style="list-style-type: none"> <li>• prijzen en wedstrijden winnen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• conflicten en incidenten proberen te vermijden</li> </ul>
<b>KNWU</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• het wielrennen promoten</li> <li>• faciliteren sport op elk niveau d.m.v. competitie</li> <li>• inkomsten verwerven</li> <li>• scheidsrechterlijke functie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• de jaarkalender vastzetten</li> <li>• de belangen van wielrenners vertegenwoordigen</li> <li>• de communicatie tussen verschillende partijen faciliteren</li> <li>• educatie en informatie programma's opstellen (over veiligheid)</li> </ul>
<b>Toeschouwers</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• entertainment / tijdverdrijf</li> <li>• support voor een bepaalde renner</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zich aan de bestaande wet- en regelgeving houden</li> <li>• onveilige situaties vermijden</li> <li>• opvolgen aanwijzingen politie/verkeersregelaars</li> </ul>
<b>Medeweggebruikers</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• veilig gebruikmaken van de openbare wegen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• aan de bestaande wet- en regelgeving zich houden</li> <li>• zich goed informeren over veranderende verkeerssituaties</li> <li>• opvolgen aanwijzingen politie/verkeersregelaars</li> </ul>
<b>Media</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• verslaggeving</li> <li>• hoge kijk- en leescijfers behalen</li> </ul>	-
<b>Sponsors</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zichtbaarheid van het merk</li> <li>• netwerken</li> <li>• geassocieerd worden met de sport</li> </ul>	-
<b>Lokale ondernemers/bedrijven</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• inkomsten verwerven</li> <li>• naam bekendmaken</li> </ul>	-
<b>Ministerie van IenW</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• verkeersveilige openbare wegen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• formuleren gepast beleid en regelgeving</li> </ul>
<b>Ministerie van JenV</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• openbare orde en veiligheid</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• formuleren gepast beleid en regelgeving</li> </ul>
<b>Ministerie van VWS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• optimaal en veilig topsportklimaat voor talenten en topsporters</li> <li>• aansprekende en veilig sportevenementen in Nederland</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• formuleren gepast beleid en regelgeving</li> <li>• verstrekken van gerichte subsidies</li> </ul>
<b>Het Openbaar Ministerie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• de wet- en regelgeving toepassen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• leiding aan strafrechtelijke onderzoeken geven (in het geval van een incident), adviseren over wet- en regelgeving</li> </ul>

Tabel 2.2: stakeholders matrix wielerrondes (belangen en veiligheidsrollen)





### 3. KNELPUNTEN EN RISICO'S

Dit hoofdstuk bevat de knelpunten die worden ervaren door de verschillende stakeholders. Dit betreft enerzijds knelpunten die in het algemeen worden ervaren rond de organisatie en beveiliging van wielervedstrijden, anderzijds knelpunten die voortvloeien uit de spanning tussen behoefte aan en beschikbaarheid van politie-inzet.

#### 3.1 Knelpunten t.a.v. de veiligheid

##### *Belang verkeersveiligheid tijdens wielervedstrijden*

De afgelopen jaren zijn gekenmerkt door groei: meer wedstrijden met groeiende karavans op drukker wordende openbare wegen. Deze zorgen voor grotere potentiële risico's voor de veiligheid van deelnemers en voor meer hinder voor overige verkeersdeelnemers. Er is een veelheid aan belangen ontstaan: gemeenten en provincies die een economisch belang hebben bij een koers door hun regio, sponsors die op zoek zijn naar exposure, toegenomen media-aandacht et cetera. En dit geldt niet alleen voor wielervedstrijden; alle evenementen in Nederland hebben te maken met deze veelheid aan stakeholders en hun soms conflicterende belangen. Het borgen van de verkeersveiligheid en de aandacht hiervoor lijkt soms ondergesneeuwd door alle andere zaken die om aandacht vragen.

##### *Lengte karavaan*

In de afgelopen jaren is op sommige plekken onbalans ontstaan in de verhouding renners - motorvoertuigen, waarbij in extreme gevallen de verhouding bijna 1:1 is. Echter, vanuit veiligheidsoverwegingen en om hinder voor andere weggebruikers zoveel mogelijk te voorkomen, is het belangrijk dat wielervedstrijden van kop tot staart zo kort mogelijk zijn. De renners zijn de meest kwetsbare deelnemers van de karavaan; bij een botsing met een motorvoertuig is een renner niet beschermd, met een grote kans op (ernstige) verwondingen tot gevolg. Ook voor toeschouwers, verkeersregelaars en overige verkeersdeelnemers brengt een (onnodig) grote karavaan veiligheidsrisico's met zich mee, bijvoorbeeld als er grote gaten ontstaan tussen groepen rijders of wanneer motorvoertuigen buiten het parcours om verplaatsen van locatie naar locatie.

#### 3.2 Juridische knelpunten

##### *Gedoogsituatie overtreden verkeersregels tijdens de wedstrijd*

Zoals beschreven in hoofdstuk 2 vormt de Wegenverkeerswet het belangrijkste juridisch kader. Bij alle partijen leeft de aanname dat met de ontheffing op artikel 10 (dus toestemming om een wedstrijd op de openbare weg te organiseren of hieraan deel te nemen) óók geldt dat deelnemers zich niet aan de verkeersregels hoeven te houden. Echter, hierover is niets opgenomen in relevante wet- en regelgeving. Tijdens de wedstrijden wordt het gedoogd en komt het met regelmaat voor dat deelnemers of begeleidende voertuigen de wettelijke maximumsnelheid overtreden of rechts inhalen. In de praktijk heeft deze gedoogsituatie nog niet tot problemen geleid. Wel is door deze lacune tussen praktijk en regelgeving niet duidelijk wat de precieze juridische gevolgen zijn als zich een incident voordoet.

##### *Geen voorschriften voor herkenbaarheid en geen juridische status wielervedstrijden*

Voor sportwedstrijden op de openbare weg in Nederland gelden geen specifieke voorschriften voor herkenbaarheid of uniformiteit van de karavaan. Er zijn geen vaste regels voor bijvoorbeeld herkenbare kleding, lichtvoering of het geven van aanwijzingen/informatie (bijvoorbeeld via kuipborden of daksignalering). Een peloton begint wel altijd met een politiemotor met rode vlag en eindigt met een politiemotor met groene vlag, maar voor de 'gemiddelde weggebruiker' is niet precies duidelijk waaraan een karavaan kan worden herkend.



Dit komt omdat er geen duidelijke regels zijn (gecommuniceerd) over de opbouw van een karavaan en wat te doen bij het treffen van een karavaan. Hier kan de vergelijking worden gemaakt met een militaire colonne of uitvaartstoet: een bijzondere situatie waarvan tamelijk algemeen bekend is wat te doen wanneer men deze als weggebruiker treft. Deze bekendheid kan worden verklaard door de juridische status en voorrangsregels die zijn opgenomen in de Wegenverkeerswet. In theorielessen komt deze materie aan de orde waardoor dit voor veel mensen een relatief bekende verkeersregel is. Bovendien staan sancties op het niet opvolgen van de verkeersregels.

### *Onvoldoende bevoegdheden voor motorverkeersregelaars (MVR)*

Wanneer er in de toekomst minder politie wordt ingezet, worden motorverkeersregelaars (burgermotards) door stakeholders zoals politie, KNWU en het LP-MRV gezien als mogelijk onderdeel van een oplossing (zie hiervoor ook hoofdstuk 4). In de politieregio's Limburg en Zeeland werken politie en vrijwillige motorverkeersregelaars zoals beschreven in hoofdstuk 2 in een doordachte constructie samen aan het beveiligen en begeleiden van wielervedstrijden.

In het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW), Art. 58a, lid. 4 is vastgelegd dat alleen politie, weginspecteurs van Rijkswaterstaat en begeleiders van bijzonder transport bevoegd zijn als mobiel verkeersregelaar en in die hoedanigheid rijdend vanuit of vanaf een voertuig aanwijzingen te geven. Vrijwillige motorverkeersregelaars mogen dit niet, en moeten afstappen om aanwijzingen te geven. Het zou nuttig kunnen zijn als motorverkeersregelaars (onder strikte voorwaarden) wel over de bevoegdheid zouden beschikken om al rijdende vanaf een voertuig aanwijzingen aan verkeersdeelnemers te geven. Met extra bevoegdheid kunnen meer taken worden overgenomen en er meer motoragenten worden 'bespaard'. Zonder extra bevoegdheden is de mogelijkheid om inzet van politie op te vangen beperkter.

### 3.3 Organisatorische knelpunten

#### *Onvoldoende vernieuwende werkwijze en samenwerking*

In het algemeen is geconstateerd dat in de loop der jaren een werkwijze en samenwerking tussen betrokkenen is ontstaan die nauwelijks is geëvalueerd of vernieuwd. Aanvragen voor politiebegeleiding zijn bijna één op één gehonoreerd en organisatoren konden vrij uit data selecteren voor wedstrijden, deze op de kalender zetten en ontheffing en een vergunning aanvragen. Interne processen binnen politie en KNWU zijn onvoldoende meegegroeid met maatschappelijke ontwikkelingen (zoals toenemende vraag naar politie-inzet voor andere taken, toenemende drukte op de weg, en eerdergenoemde veiligheidsknelpunten) en niet goed op elkaar afgestemd.

#### *Onduidelijkheid over verantwoordelijkheden organisatoren*

De organisator is verantwoordelijk voor het opzetten en uitvoeren van een veilige koers. Door middel van bebording en evenementenverkeersregelaars wordt invulling gegeven aan verkeersveiligheid. Daarnaast is een rol voor de politie als adviseur bij vergunningverlening en in het met motoragenten begeleiden en beveiligen van de wedstrijd. Echter, doordat jarenlang aanvragen voor begeleiding door politie eenvoudig zijn gehonoreerd lijkt ook het verantwoordelijkheidsgevoel te zijn verplaatst. Bij organisatoren is ten onrechte de gedachte ontstaan dat de politie er wel voor zorgt dat de beveiliging op orde is. Dit is een misvatting: een veilige wedstrijd is de verantwoordelijkheid van de organisator en politie-inzet is geen vanzelfsprekendheid (meer). Door onvoldoende dialoog tussen organisator, gemeente en politie is onduidelijkheid ontstaan over de precieze taakverdeling en verantwoordelijkheid.



### *Onvoldoende afstemming tussen organisatieonderdelen politie*

Binnen de politie wordt de opleiding en inzet van motoragenten centraal gecoördineerd voor alle evenementen, inclusief wielervedstrijden. Voor deze wedstrijden bestaat eerder beschreven categorisering op basis waarvan wordt bepaald hoeveel motoragenten moeten worden ingezet. De verschillende korpsen zijn verantwoordelijk voor de inzet van motoragenten binnen het werkgebied en het is de bedoeling dat dit gebeurt conform de afspraken die op landelijk niveau zijn gemaakt. Op dit vlak zijn echter de werkafspraken tussen regionale en landelijke politie onvoldoende vastgelegd en geborgd. Dit betekent in de praktijk dat op lokaal of regionaal niveau politie-inzet wordt toegezegd, zonder dat er een check heeft plaatsgevonden of capaciteit wel degelijk beschikbaar is. Deze toezegging vindt veelal indirect plaats: bij een positief advies van lokale of regionale politie ten behoeve van ontheffing- of vergunningverlening is een minimale inzet van 2 motoragenten sowieso noodzakelijk. Op dit punt vindt geen of zeer beperkt afstemming met centrale planning plaats.

### *Onvoldoende afstemming bij ontheffingsverlening*

Het Rijk, gemeenten of provincies beoordelen aanvragen voor een ontheffing en/of vergunning op zaken als verkeersveiligheidsaspecten, route, en verzekering/aansprakelijkheid en kijkt (natuurlijk) niet naar de planning van andere wedstrijden of politie-inzet buiten de gemeente of provincie. Dit is logisch, maar dit maakt dat een extra verantwoordelijkheid ligt bij KNWU voor afstemming over de wedstrijdkalender en inzet van politie met de verschillende organisatoren. Deze afstemming ontbreekt.







## 4. OPLOSSINGSRICHTINGEN EN MAATREGELEN

Op basis van de inventarisatie van knelpunten en de gesprekken met stakeholders bevat dit hoofdstuk mogelijke oplossingen en maatregelen om op de lange termijn de verkeersveiligheid rond wedstrijden te waarborgen dan wel vergroten. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen maatregelen gerelateerd aan de verminderde politie-inzet (het 'wat'), maatregelen waarmee het verminderde politie-inzet kan worden opgevuld (het 'hoe') en aan andere maatregelen om de verkeersveiligheid van wielerrondes te vergroten. Per maatregel wordt beschreven wat deze maatregel inhoudt, welke gevolgen deze heeft en wat de voor- en nadelen zijn.

### 4.1 Maatregelen die leiden tot minder vraag naar politie-inzet

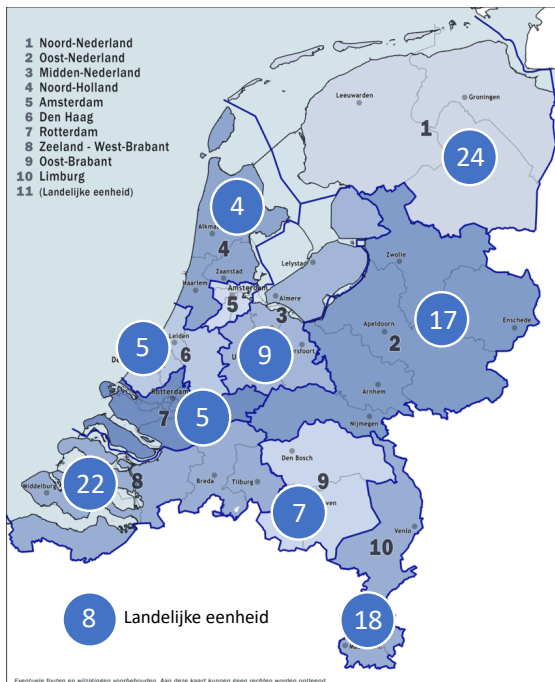
#### Meer en betere afstemming over de wedstrijdkalender

Zoals beschreven in hoofdstuk 3 is in de laatste jaren een werkwijze ontstaan waarbij organisatoren redelijk vrij spel hadden en politie op lokaal/regionaal niveau aanvragen voor motorinzet eenvoudig honoreerde zonder afstemming met de Landelijke Eenheid. Die tijd is voorbij en dit vraagt aan de voorkant afstemming en overleg. Nog voordat de wielerkalender (d.w.z. de nationale kalender, waarbij rekening wordt gehouden met de internationale UCI-kalender waarop de invloed beperkter is) wordt vastgesteld moet worden gekeken naar:

- Mogelijkheden om het aantal en/of het format van wedstrijden aan te passen,
- Routes van wedstrijden: de route moet uitdagend zijn voor deelnemers en mooie plaatjes van het landschap opleveren, maar de route moet vooral verkeersveilig zijn en niet onnodig risico's met zich meebrengen (die om extra inzet vragen),
- De regionale spreiding van wedstrijden,
- De spreiding van wedstrijden in de tijd.

Zoals besproken in de inleiding hebben KNWU en politie begin 2020 al een gezamenlijke stap voorwaarts gezet: de wielerkalender is bestudeerd en per wedstrijd(categorie) is bekeken of deze kan worden toegekend aan een lagere categorie (A- of B-evenement) waar minder politie-inzet voor nodig is. Wedstrijden in de lagere categorieën (nieuwelingen, junioren en amateurkoersen) moeten (gedeeltelijk) worden gereden als omloop en krijgen hiermee minder politie-inzet. De tabel op pagina 14 laat zien dat een wijziging van kleine ronde (B2-evenement) naar een omloop (B1-evenement) tot 6 motoragenten kan schelen. Op basis van deze stap is de kalender voor 2020 in gezamenlijkheid vastgesteld en sluit de afgesproken politie-inzet aan op de bestaande behoefte. Een andere al genomen maatregel is dat organisatoren (ongeacht categorie) meer (evenementen)verkeersregelaars moeten inzetten om het verkeer te regelen. Vanwege de Coronacrisis en het annuleren van alle wedstrijden voor seizoen 2020 is niet duidelijk wat in de praktijk de effecten daadwerkelijk zijn. Het is bijvoorbeeld mogelijk dat organisatoren die nu een groter beroep moeten doen op 'eigen' verkeersregelaars deze inzet niet rond krijgen. Ook de effecten van meer wedstrijden als (gedeeltelijke) omlopen op bijvoorbeeld talentontwikkeling zijn nog niet zichtbaar.

Naast de herverdeling op basis van het niveau van de wedstrijden, is het op de langere termijn ook logisch om te kijken naar spreiding van wedstrijden in de tijd: vaak vinden in het voorjaar veel wedstrijden in korte tijd plaats. Ditzelfde geldt voor de regionale spreiding: veel wedstrijden worden gereden in de politieregio's Zeeland, West-Brabant en Limburg; gebieden die in de zomermaanden ook nog eens veel toerisme kennen. Ook maakt het voor de politie-inzet uit of een wedstrijd in dicht- of dunbevolkt gebied wordt verreden. Tabel 4.1 geeft een overzicht van de geplande wedstrijden per politieregio in 2020.



Afbeelding 4.1: regionale eenheden en het aantal wielervedstrijden per regio – in de blauwe cirkels

(Bron foto: Jan-Willem Van Aalst, CC BY-SA 4.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=37615083>, bewerking Mobycon.

Bron aantallen: KNWU, 2019)

Zoals aangegeven in hoofdstuk 2 is er maar een beperkte groep opgeleide motoragenten die de wielervedstrijden kunnen beveiligen. Het is niet logisch om allemaal tegelijkertijd een beroep te willen doen op deze schaarse capaciteit. Door wedstrijden in de toekomst beter te spreiden in zowel tijd als ruimte, kan capaciteit ook efficiënter worden ingezet waardoor elke afzonderlijke wedstrijd een grotere 'kans' heeft op (meer) politie-inzet.

#### *Gevolgen voor stakeholders*

Deze maatregel heeft met name impact op organisatoren van wielervedstrijden, de KNWU en politie. Van *organisatoren* wordt verwacht dat zij in een vroeg stadium nadenken over de planning, opzet en beveiliging van de wedstrijd. Voor hen ligt een nadrukkelijker taak om de wedstrijd te zien als onderdeel van een geheel en waarbij beveiliging door politie geen vanzelfsprekendheid meer is. Als blijkt dat er minder politie-inzet naar de wedstrijd komt, moeten extra verkeersregelaars of bebording worden ingezet, met de (financiële) consequenties van dien. Hierover meer in paragraaf 4.2.

Voor *KNWU* betekent deze maatregel een sterkere rol als regisseur en centraal aanspreekpunt voor enerzijds organisatoren en anderzijds de politie. Als verantwoordelijke voor de wedstrijdkalender is het belangrijk dat KNWU als coördinator optreedt voor de achterban en organisatoren ook ondersteunt in de voorbereiding en afwegingen. Zoals aangegeven zijn de eerste stappen in deze richting al gezet.

Voor de *politie* betekent deze maatregel vooral dat gemaakte afspraken met KNWU op centraal niveau goed worden gecommuniceerd en verankerd in de rest van de organisatie. Net als voor KNWU geldt dat centrale afspraken zijn uitwerking hebben op lokaal of regionaal niveau. Dit maakt het extra belangrijk dat op alle niveaus dezelfde werkwijze wordt gevolgd of in ieder geval bekend is.



Voor *onthefing- en vergunningverleners* betekent deze maatregel dat bij de beoordeling van een aanvraag niet alleen wordt gekeken naar verkeersveiligheid of andere al geplande evenementen binnen de gemeente of provincie, maar ook naar wielervedstrijden elders in het land waarvoor al politiecapaciteit is toegezegd. Er ligt hier een taak voor KNWU en politie om (bijvoorbeeld) alleen ontheffingen en vergunningen aan te laten vragen door organisatoren als de wedstrijd na centrale afstemming tussen KNWU en politie aan de kalender is toegevoegd en politie-inzet al is toegezegd.

*Voordelen van deze maatregel:*

- Betere afstemming en verstandhouding tussen politie en KNWU.
- Een toekomstbestendige en vernieuwde samenwerking tussen stakeholders.
- Politie-inzet is efficiënter verdeeld, waardoor onder aan de streep meer organisatoren 'profiteren' van politie-inzet.

*Nadelen van deze maatregel:*

- Er zitten grenzen aan het wegstrepen of anders organiseren van wedstrijden. Met enkel omlopen of 'rondjes om de kerk' kan het voor topsporters en talenten lastig worden competitief te zijn aan buitenlandse sporters die wel veel wedstrijdervaring in A naar B opdoen.
- Vanuit verkeersveiligheidsoogpunt genieten parcoursen in dunbevolkt gebied met verhoudingsgewijs minder reguliere verkeersdeelnemers de voorkeur. Echter, met verkeersveiligheid als uitgangspunt (in plaats van de schoonheid van het landschap of uitdaging van de route) verliezen wedstrijden mogelijk attractiewaarde voor sponsors of ontheffing/vergunningverleners. Dit zijn factoren die tot op heden ook van invloed zijn geweest op locatie- en routekeuze.
- Er is tijdelijk inzet gevraagd van stakeholders om hun werkprocessen en afspraken opnieuw in te richten.

## 4.2 Maatregelen om verminderde politie-inzet op te vangen

Met de eerste maatregel is de verwachting dat de vraag naar politiebegeleiding beter is afgestemd op het aanbod. De verwachting is ook dat er wel een tekort zal blijven staan, hetzij nu hetzij in de toekomst. Deze paragraaf bevat maatregelen om deze ruimte te dichten, door middel van het 'hoe'. Hoe kunnen wedstrijden nog meer beveiligd worden, behalve door politie?

### **Inzet van meer (vrijwillige) verkeersregelaars**

Zoals aangegeven ligt er voor organisatoren een grotere taak om zelf beveiliging van de wedstrijd te organiseren. Dit kunnen zij doen door zelf meer verkeersregelaars in te schakelen. Dit kunnen beroeps- of vrijwillig evenementenverkeersregelaars zijn, die vanaf een vaste plaats aanwijzingen kunnen geven aan verkeer. Mogelijk kunnen organisatoren verkeersregelaars op locatie werven en opleiden, die een kruispunt of rotonde in de eigen omgeving bemensen tijdens de wedstrijd.

*Voordelen*

- Organisatoren zijn zich meer bewust van de eigen verantwoordelijkheid voor het beveiligen van wedstrijden.

*Nadelen*

- Het vraagt een behoorlijke extra inzet om verkeersregelaars te werven en in te zetten.
- Kosten voor verkeersregelaars moeten in tegenstelling tot politie-inzet uit eigen middelen betaald worden. Voor deze kosten is nu geen budget of wordt geen budget vrijgemaakt.



### Politie-inzet vervangen door burgermotards (eenvoudige taken)

Stakeholders zien belangrijke kansen om het tekort aan politie-inzet aan te vullen door motorverkeersregelaars. De Werkgroep Veilige Wedstrijden Openbare Weg (VWOW) heeft medio 2019 een verkenning gedaan van welke verschillende rollen van politie binnen de koers bestaan en welke zouden kunnen worden ingevuld door burgermotards. Het resultaat van deze verkenning kan de basis vormen voor een verdere uitwerking en keuzes. De werkgroep heeft gekeken naar de verschillende rollen die door motorrijders van politie worden ingenomen binnen de koers (tussen koprijder en sluitrijder). Het gaat om rollen zoals beschreven in tabel 4.1 waarbij de werkgroep per rol een mogelijke invulling door politie en/of MVR aangeeft, uitgaande van een type C wedstrijd waarvoor 22 agenten of meer worden ingezet:

Positie	Huidige situatie		Toekomstige situatie	
	Politie	Politie	Motorverkeersregelaar	
Verkenner	1	1		
Koprijder	1	1		
Molen	9	5		4
Geluidswagen	1			1*
Tussen geluidswagen en commandowagen	3	1		2
Kopgroep	3	1		2
Karavaan	2	1		1
Ambulance	1			1*
Sluitrijder	1	1		
Totaal	22	11		11

Tabel 4.1 mogelijke rolverdeling politie en burgermotards tijdens wielervedstrijden

De taken met een \* in de tabel betreffen taken die door (opgeleide) burgermotards kunnen worden uitgevoerd binnen de huidige wet- en regelgeving. Motards rijden mee als herkenning of als gids en deze taken vragen geen bijzondere verrichtingen. Door op deze posities burgermotards in te zetten kunnen 2 motoragenten worden 'bespaard'.

#### Voordelen van deze maatregel:

- Er kunnen meer wedstrijden worden verreden die inzet van motorbegeleiding vragen.
- Motorverkeersregelaars worden al ingezet, de werkprocessen zijn al ingericht. Er zijn geen grote investeringen of inzet nodig.
- Een motard is goedkoper voor de samenleving dan een politiemotorrijder, want een motard is veelal een vrijwilliger met beperkte kosten. De politiemotorrijder is een betaalde kracht.

#### Nadelen van deze maatregel:

- De politie vraagt zich af of de beveiliging aan kwaliteit inboet als vrijwilligers veel taken overnemen. Deze zorg is mogelijk terecht, tenzij er strenge eisen aan de inzet van vrijwilligers worden gesteld.
- De kosten voor politie-inzet komen niet ten laste van het budget van de wielerveerders, maar worden door de algemene middelen betaald. Kosten voor burgermotards (ondanks dat ze vrijwillig meewerken is de inzet niet geheel kosteloos) komen wel direct ten laste van de organisatoren. Dit is een nadeel voor de organisatoren.
- Het is de vraag of motorrijders de werkzaamheden vrijwillig willen blijven uitvoeren en of er voldoende gekwalificeerde motorrijders beschikbaar blijven met de groei van de vraag.



### Verruimen van bevoegdheden burgermotards (voor overige taken)

De taken zonder een \* in tabel 4.1 kunnen door (opgeleide) burgermotards worden uitgevoerd, maar hiervoor kan het nodig zijn dat zij al rijdend aanwijzingen geven. Hiertoe zijn burgermotards niet bevoegd. Door op de genoemde posities burgermotards met extra bevoegdheden in te zetten kunnen tot 11 motoragenten worden 'bespaard'. Dit is natuurlijk afhankelijk van het type wedstrijd: niet alle wedstrijden worden door 22+ motoragenten begeleid.

Om extra bevoegdheden te realiseren moeten strenge voorwaarden worden gesteld, waaronder:

- Eisen ten aanzien van aansprakelijkheid/verzekering
- Opleidingseisen
- Eisen aan competenties en ervaring
- Eisen ten aanzien van aanstelling en certificering
- Wettelijk vastgestelde bevoegdheden / het introduceren van een nieuw type verkeersregelaar
- Toezicht op werkzaamheden en controle op misstanden tijdens de wedstrijd.

Daarnaast is het belangrijk dat er een vorm van registratie komt (bijvoorbeeld een aanstelling zoals deze ook voor de verschillende typen verkeersregelaars geregeld is in de regeling Verkeersregelaars) waarbij wordt vastgelegd en bijgehouden wie als motorverkeersregelaar met welke (aanvullende) bevoegdheden kan worden ingezet.

#### *Voordelen van deze maatregel:*

- Er kunnen nog meer wedstrijden worden verreden die inzet van motorbegeleiding vragen.
- Deze maatregel is toekomstbestendig. Het is niet gegarandeerd dat inzet van politiemotorbegeleiding op het huidige niveau blijft. Mocht dit niet het geval zijn, dan is met deze maatregel een blijvende oplossing in handen.

#### *Nadelen van deze maatregel:*

- Voor het verruimen van bevoegdheden is een investering in tijd en middelen nodig om alle randvoorwaarden en eisen inzichtelijk te maken, en ervoor te zorgen dat deze in wet- en regelgeving wordt verankerd. Een nieuw stelsel van opleiding, registratie en certificering moet worden opgetuigd. Dit brengt kosten met zich mee.
- Een wijziging van wet- en regelgeving gaat gepaard met een langdurige en veeleisende procedure.

### Meer inzet van technologie

Het voorbereiden en beveiligen van wielervedstrijden is een arbeidsintensieve aangelegenheid. Vanuit politie is onder meer mankracht nodig om het parcours te verkennen en routes te checken op obstakels. Er zijn wellicht in de toekomstmogelijkheden om werkzaamheden efficiënter uit te voeren door middel van bijvoorbeeld drones of de inzet van andere techniek. Daarnaast kunnen werkzaamheden van mensen in de karavaan deels vervangen worden door technologie, hierover meer in paragraaf 4.3.

#### *Voordelen van deze maatregel*

- Politie-inzet kan worden vervangen door technologie, waardoor minder menskracht nodig is.



### *Nadelen van deze maatregel*

- Technologische ontwikkelingen als deze staan nog in de kinderschoenen, er ligt nog geen concrete oplossing voor handen.
- Inzet van technologie vraagt niet per definitie minder politie-inzet

## 4.3 Algemene maatregelen om de verkeersveiligheid te vergroten

Deze laatste paragraaf bevat maatregelen die genomen kunnen worden om -los van politie-inzet- de verkeersveiligheid rond wielervedstrijden op de openbare weg te vergroten.

### **Het zorgen voor meer herkenbaarheid van en duidelijkheid rond de wielerkaravaan**

Het is een taak van de organisatie om ervoor te zorgen dat deelnemers niet in aanraking komen met regulier verkeer. Gezien de complexiteit van wielerrondes, de omvang en samenstelling van de karavaan en de potentiële risico's is het hierbij wenselijk dat over het algemeen meer bekend zou zijn over wielervedstrijden en hoe te handelen. Ook zijn er mogelijkheden om de karavaan zelf meer herkenbaarheid te geven, bijvoorbeeld door middel van hesjes/kleding, borden of daksignalering. Het bewust maken en informeren van alle partijen over herkenningpunten, de risico's en het belang van verkeersveiligheid rond wielervedstrijden kan gebeuren via bijvoorbeeld een communicatiecampagne in of vlak voor het 'hoogseizoen'. Met behulp van een aantrekkelijke boodschap via meerdere communicatiekanalen kan bewustwording worden bereikt over zowel interne veiligheidsaspecten binnen de karavaan als over de externe veiligheidsaspecten – conflicten tussen de karavaan en het algemene verkeer.

### *Voordelen van deze maatregel*

- Een campagne is relatief eenvoudig en niet heel kostbaar en kan direct bijdragen aan verkeersveiligheid en de rol van verkeersgedrag.
- Een campagne rond wielervedstrijden & verkeersveiligheid kan leiden tot een impuls van het imago en de aantrekkelijkheid van wielervedstrijden. Bovendien kan het de samenwerking tussen verschillende partijen verbeteren.
- Eenduidig gebruik van hesjes, borden, daksignalering e.d. leidt tot meer herkenbaarheid

### *Nadelen van deze maatregel*

- Er is (nog) geen duidelijkheid over de afzender en financiering van een dergelijke campagne
- Er is beperkte juridische basis om informatie over eisen, rechten en plichten van zowel karavaan als weggebruiker aan op te hangen

### **Het aanpassen van wet- en regelgeving omtrent de status van de karavaan op de openbare weg**

Een stap verder is om wielervedstrijden net als militaire colonnes en uitvaartstoeten een juridische status te geven. Het wordt door de verschillende stakeholders wenselijk geacht dat de karavaan een juridische status krijgt tussen de vlaggen rood en groen. Iedere deelnemer valt daarmee onder begeleiding van politie (tenminste 2 agenten). Aan weggebruikers is dan duidelijk dat doorgang verleend moet worden. Wet- en regelgeving die in aanmerking komen voor een aanpassing zijn:

1. Wegenverkeerswet 1994 artikel 10 hoofdstuk 2 Verkeersgedrag.
2. Wet- en/of regelgeving omtrent 'geslotenverklaring'.
3. Opnemen van definitie wedstrijdcaravaan in wet- en regelgeving.





### *Voordelen van deze maatregel*

- Deze maatregel zorgt voor meer duidelijkheid. Wanneer de sportwedstrijd op de openbare weg een juridische status krijgt, worden de bevoegdheden en verantwoordelijkheden van alle aanwezigen in de sportwedstrijd helder.
- Verkeersdeelnemers worden in lessen en examens geschoold in deze materie. Het is aannemelijk dat hierdoor de bekendheid met de regels groter wordt.
- Medeweggebruikers herkennen de wedstrijd als een gereguleerde verkeerssituatie. Bij overtreding van deze regelgeving volgt een sanctie.

### *Nadelen van deze maatregel*

- Een wetswijziging gaat gepaard met een langdurige en veeleisende procedure. Ook vraagt een aanpassing om veel externe communicatie (publieksvoorlichting) en dit veroorzaakt bovendien een kettingreactie: theorieboeken en examens zouden aangepast moeten worden.
- Het is niet zeker/ aantoonbaar dat na aanpassing van de wet de verkeersveiligheid direct verbetert. Er zijn geen voorbeelden van ongevallen of dusdanig risicovolle situaties bekend die voorkomen hadden kunnen worden als de wielerkaravaan een juridische status had gehad.
- Het 'venijn' lijkt te zitten in de onduidelijkheid bij verkeersdeelnemers over het herkennen van een wielervedstrijd en het tonen van het juiste verkeersgedrag. De vraag is of een juridische status het middel is om het doel van meer herkenbaarheid te bereiken.

### **De omvang van de karavaan beperken**

De omvang van het gemotoriseerde deel van de wielerkaravaan tijdens een wielervedstrijd mag niet onderschat worden, vooral als het over grote evenementen gaat. Minder auto's en motorvoertuigen in de karavaan van een wedstrijd is een mogelijke oplossing om de veiligheid van de wielrenners, verkeersregelaars en toeschouwers te vergroten en om de openbare weg sneller open te stellen. Het is hierbij van belang dat consensus wordt bereikt over welke gemotoriseerde groepen in aanmerking zouden kunnen komen voor een inkrimping van de karavaan (bijvoorbeeld: media, genodigden, etc.). Technologie (zoals drones, betere fotocamera's, etc.) kan sommige taken van de verslaggevers en fotografen die met de koers meerijden vervangen. In de praktijk zou deze oplossing kunnen betekenen dat de ontheffing- of vergunningverlener voorwaarden stelt aan de maximale omvang of samenstelling van de karavaan.

### *Voordelen van deze maatregel*

- Een kleiner aantal gemotoriseerde voertuigen in de karavaan heeft een positieve impact op de veiligheid van met name renners en de hinderbeperking voor medeweggebruikers vanwege de kortere passeertijd.
- Voor Nederlandse competities kan de samenstelling van de karavaan het makkelijkst aangepast worden. Het heeft geen juridische implicaties en de procedure kan kort en makkelijk zijn (bijvoorbeeld door een interne beslissing van KNWU en VOW).

### *Nadelen van deze maatregel*

- De samenstelling van een karavaan voor internationale wedstrijden is door UCI vastgesteld. Een aanpassing hiervoor is lastiger te bewerkstelligen.
- Het verkleinen van de karavaan kan gevoelig liggen bij bepaalde stakeholders, bijvoorbeeld als het gaat om keuzes en/of media-aandacht.

### **Meer inzicht in gedoogsituatie overtreden verkeersregels tijdens de wedstrijd**

Doordat er géén ontheffing op verkeersregels geldt, is niet duidelijk wat de precieze juridische gevolgen zijn als zich een incident voordoet tijdens een wedstrijd. Het is zinvol om de gedoogsituatie nader te onderzoeken.



Brengt deze gedoogsituaties onverantwoorde risico's met zich mee of ontstaan hierdoor (juridische) problemen? Wanneer het antwoord op deze vraag 'ja' is, is het raadzaam om nader te onderzoeken wat de haalbaarheid en implicaties zijn van bijvoorbeeld het aanpassen van artikel 10 van de Wegenverkeerswet of andere relevante regelgeving, en wat de rol van de politie hierin zou kunnen zijn.

### *Voordelen van deze maatregel*

- In het geval van een incident tijdens een wedstrijd is het duidelijk of iemand in overtreding is geweest en wat de juridische gevolgen zijn.
- Er is meer duidelijkheid in hoeverre de huidige regelgeving toereikend is.

### *Nadelen van deze maatregel*

- Indien de huidige regelgeving niet toereikend is en deze moet worden aangepast moet een langdurige procedure worden doorlopen.
- Deze maatregel draagt niet 1 op 1 bij aan meer verkeersveiligheid.





## 5. CONCLUSIE EN AANBEVELINGEN

Dit onderzoek heeft inzicht gegeven in de belangrijkste knelpunten rond de verkeersveiligheid van wielervedstrijden. Er zijn maatregelen voorgesteld om vervanging te organiseren voor de verminderde politie-inzet; directe bijdragen aan een oplossing voor dit knelpunt. Daarnaast zijn met dit onderzoek inzichten opgedaan ten aanzien van knelpunten die raken aan de algemene verkeersveiligheid rond wielervedstrijden. Hiermee zijn alle verschillende aspecten belicht.

De beschreven maatregelen geven ruim aanleiding om samen met stakeholders vervolgstappen te zetten en keuzes te maken die bijdragen aan het wielerklimaat van de toekomst: veilige wedstrijden, een gezond topsportklimaat en een te verantwoorden politie-inzet. Dit hoofdstuk bevat een maatregelenpakket met vervolgacties die hieraan het sterkst bijdragen, de no-regret maatregelen en aanvullende maatregelen die hier mogelijk uit kunnen voortvloeien. Daarnaast geldt voor een aantal maatregelen dat deze een mogelijke nuttige bijdrage leveren, maar met minder prioriteit kunnen worden opgepakt. Dit zijn de nice-to-have maatregelen. Deze kunnen eventueel in een latere fase worden opgepakt indien zou blijken dat de no-regret maatregelen onvoldoende effect hebben.

De volgende overwegingen spelen hierbij een rol:

- In hoeverre lost de maatregel een *urgente* kwestie op (of kan een oplossing nog even wachten)?
- In hoeverre is de maatregel *haalbaar*?
- In hoeverre draagt de maatregel bij aan het *hogere doel*: veilige koersen, een gezond sportklimaat en een te verantwoorden politie-inzet.

### 5.1 No-regret maatregelenpakket

#### Meer en betere afstemming over de wedstrijdkalender

Deze maatregel is de eerste stap richting het wielerklimaat van de toekomst. Het is zeer wenselijk om de weg die al is ingeslagen voort te zetten en de samenwerking op centraal niveau tussen KNWU, politie verder te professionaliseren. Mogelijke vervolgacties zijn:

- Neem werkprocessen binnen KNWU en politie onder de loep en vernieuw deze waar nodig.
- Zorg voor een centraal aanspreekpunt binnen KNWU en politie.
- Zorg ervoor dat centrale afspraken doorwerken in de gehele organisatie. Leg werkafspraken hieromtrent vast.
- Richt een structurele werkgroep/stuurgroep in van vertegenwoordigers van KNWU en politie om centrale afstemming te organiseren.

De betrokken stakeholders bij deze maatregel zijn KNWU en politie. De rol van regisseur komt toe aan KNWU.

#### Politie-inzet gedeeltelijk vervangen door burgermotards

Zoals besproken in hoofdstuk 4 is de kalender voor 2020 in gezamenlijkheid vastgesteld en sluit de afgesproken politie-inzet aan op de bestaande behoefte. Vraag en aanbod zijn naar verwachting op papier dus op orde, maar voor de toekomst staat niet vast dat dit altijd hetzelfde zal blijven. Daarnaast is door de Covid-19 crisis de kalender in zijn geheel geschrapt waardoor er geen praktijkervaringen zijn met de nieuwe kalender en de toegezegde politie-inzet. Als in de toekomst een tekort aan motorbegeleiding ontstaat, is de inzet van burgermotards een mogelijke vervolg oplossing. Binnen de huidige wet- en regelgeving is het mogelijk om op twee posities burgermotards in te zetten in de plaats van een motoragent, namelijk: de begeleider van de



geluidswagen en de arts. Onderdeel van het no-regret maatregelenpakket is dan ook om waar nodig van de mogelijkheid gebruik te maken om (op genoemde posities) burgermotards in te zetten ter vervanging van motoragenten.

De betrokken stakeholders bij deze maatregel zijn wedstrijdorganisatoren, politie, burgermotards (vertegenwoordigd door KNMV) en KNWU. De rol van regisseur komt toe aan wedstrijdorganisatoren (onder auspiciën van KNWU).

### **Inzet van meer (vrijwillige) verkeersregelaars**

Deze maatregel ligt in de lijn van die van de burgermotards. Met de inzet van meer (vrijwillig) verkeersregelaars kan politie-inzet ook deels worden opgevangen. Mogelijke vervolgacties bij deze maatregel:

- Het organiseren van een brede wervingscampagne om burgers enthousiast te maken voor een opleiding tot vrijwillig verkeersregelaar om te ondersteunen bij het beveiligen van wedstrijden in de eigen buurt of woonplaats.
- Het actief aangaan van relaties met verenigingen of clubs (binnen of buiten de wielwereld) die in ruil voor een wederdienst leden beschikbaar kunnen stellen als vrijwillig evenementenverkeersregelaar bij wielervedstrijden.
- Het actief uitbreiden van sponsordeals waarmee de inzet van beroepsverkeersregelaars gefinancierd kan worden.
- Het (afhankelijk van het niveau van de wedstrijd) vaststellen van een minimumaantal (vrijwillig) verkeersregelaars
- Met organisatoren afspreken dat alleen bij een koers met dit minimumaantal een ontheffing of vergunning mag worden aangevraagd.
- Een stap verder is als ontheffing- en vergunningverleners dit minimumaantal verkeersregelaars aanstellen als voorwaarde om voor ontheffing of vergunning in aanmerking te komen. In samenspraak met Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) en het Inter Provinciaal Overleg (IPO) kan worden onderzocht of en in welke mate hierin landelijk uniformiteit kan worden bereikt.

De betrokken stakeholders bij deze maatregel zijn wedstrijdorganisatoren, politie, SVNL en KNWU. De rol van regisseur komt toe aan wedstrijdorganisatoren (onder auspiciën van KNWU).

### **Het zorgen voor meer herkenbaarheid van en duidelijkheid rond de wielerkaravaan**

Deze maatregel draagt één op één bij aan een oplossing van het knelpunt dat de 'gemiddelde weggebruiker' onvoldoende bekend is met de risico's en veiligheidsaspecten van wielervedstrijden. Het is aanbevelenswaardig om partijen te informeren en bewust te maken over herkenningspunten, de risico's en het belang van verkeersveiligheid rond wielervedstrijden. Dit kan via publiekscampagnes of gerichte interventies. Mogelijke vervolgacties bij deze maatregel:

- Het ontwikkelen van een brede publiekscampagne gericht op verkeersveiligheid en wielerrondes
- Het organiseren van gerichte interventies in gebieden waar vaak wedstrijden of een grote wedstrijd wordt georganiseerd om specifiek hier het bewustzijn en alertheid van burgers te vergroten.
- Het onderzoeken (en implementeren) van mogelijkheden voor herkenningspunten binnen de karavaan (bijvoorbeeld het gebruik van hesjes, borden, daksignalering).
- Met organisatoren afspreken dat alleen bij een koers met duidelijke en vastgestelde herkenningspunten een ontheffing of vergunning mag worden aangevraagd.
- Een stap verder is om ook ontheffing- en vergunningverleners deze eis ten aanzien van herkenbaarheid te laten stellen als voorwaarde om voor ontheffing of vergunning in aanmerking te komen. In samenspraak met



Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) en het Inter Provinciaal Overleg (IPO) kan worden onderzocht of en in welke mate hierin landelijk uniformiteit kan worden bereikt.

De betrokken stakeholders bij deze maatregel zijn KNWU, politie, organisatoren, het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De rol van regisseur komt toe aan KNWU.

### **Onderzoek naar gedoogsituatie rond overtreden verkeersregels**

Met dit onderzoek is de gedoogsituatie rond het overtreden van de verkeersregels tijdens wielervedstrijden aan het licht gekomen. Het is nog niet precies duidelijk in hoeverre deze gedoogsituatie nu onwenselijk is. Een eerste stap is dan ook om dit nader te onderzoeken.

De betrokken stakeholders bij deze maatregel zijn het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het Openbaar Ministerie. De rol van regisseur komt toe aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

## **5.2 Aanvullend maatregelenpakket**

In samenspraak met de betrokken stakeholders (KNWU, politie, betrokken burgermotards) moeten de voorgestelde no-regret maatregelen na afloop van wielerseizoen 2021 geëvalueerd worden. Afhankelijk van de ondernomen stappen kan in samenspraak worden overgegaan tot het nemen van maatregelen uit het aanvullende maatregelenpakket:

### **Verruimen van bevoegdheden burgermotards**

Als mogelijke eerste stap kunnen burgermotards zagezegd worden ingezet voor werkzaamheden binnen de huidige regelgeving. Een stap verder is om bepaalde extra bevoegdheden aan burgermotards te geven. Met deze bevoegdheden kunnen meer motoragenten worden vervangen. Dit zou met strikte voorwaarden en duidelijke afspraken mogelijk gemaakt kunnen worden. Dit onderzoek geeft nog geen duidelijkheid over de precieze haalbaarheid en mogelijke implicaties (dit valt ook buiten de scope van dit verkennend onderzoek) van extra bevoegdheden voor burgermotards. Het wordt aanbevolen om nader en specifiek onderzoek uit te voeren naar de exacte haalbaarheid, invulling en consequenties van het verruimen van bevoegdheden van burgermotards. Daarnaast is het aanbevelenswaardig om het Openbaar Ministerie hierbij te betrekken door mee te denken over noodscenario's en toetsing. Bereidheid tot medewerking is reeds toegezegd.

Op basis van dergelijk onderzoek moet een definitief standpunt worden ingenomen en hieruit voortvloeiende acties worden opgepakt.

### **Het aanpassen van wet- en regelgeving omtrent de status van de karavaan op de openbare weg**

De onduidelijkheid bij verkeersdeelnemers over het herkennen van een wielervedstrijd en het tonen van het juiste verkeersgedrag geeft aanleiding om met communicatie en publiciteit aan de slag te gaan (no-regret maatregel). Indien blijkt dat dit onvoldoende leidt tot meer bekendheid en herkenning, is het mogelijk om deze weg te bewandelen via wetgeving. Omdat een wetswijziging gepaard gaat met een langdurige en veeleisende procedure is het van belang dat een goede afweging wordt gemaakt van beoogd resultaat versus gevraagde inspanning.

### **Het aanpassen van wet- en regelgeving omtrent verkeersregels tijdens de wedstrijd**

Als no-regret maatregel is voorgesteld om de wenselijkheid van de gedoogsituatie rondom het overtreden van verkeersregels tijdens de wedstrijd te onderzoeken. Als hieruit blijkt dat de noodzaak er is om bijvoorbeeld de



wet- en regelgeving aan te passen (bijvoorbeeld een aanvulling op artikel 10 van de Wegenverkeerswet), dan is een onderzoek naar de haalbaarheid en implicaties aanbevelenswaardig. Het is zinvol deze acties te combineren met de maatregel van hierboven om een mogelijke juridische status voor de karavaan op de openbare weg te onderzoeken.

### 5.3 Nice to have maatregelen

#### De omvang van de karavaan beperken

Het inkorten van de karavaan draagt bij aan meer verkeersveiligheid en minder hinder. Deze maatregel krijgt 1 punt op de indicator haalbaarheid vanwege de vele partijen binnen een karavaan en hun soms conflicterende belangen. Meer zaken dan verkeersveiligheid spelen een rol en het vinden van een evenwicht hierin luistert nauw. Mogelijke vervolgacties:

- Het inzichtelijk maken van alle belanghebbenden binnen de koers, hun belang en het 'gewicht'. Op basis hiervan een onderscheid maken tussen essentiële en niet-essentiële voertuigen.
- Het (afhankelijk van het niveau van de wedstrijd) vaststellen van een maximaal aantal motorvoertuigen of een optimale verhouding deelnemers: motorvoertuigen in een wedstrijd
- Met organisatoren afspreken dat alleen bij een koers met deze verhouding een ontheffing of vergunning mag worden aangevraagd.
- Een stap verder is om ook ontheffing- en vergunningverleners deze verhouding aan te stellen als voorwaarde om voor ontheffing of vergunning in aanmerking te komen. In samenspraak met Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) en het (Inter Provinciaal Overleg) IPO kan worden onderzocht of en in welke mate hierin landelijk uniformiteit kan worden bereikt.

#### Meer inzet van technologie

Hoewel de invulling en effecten van de inzet van technologie (bijvoorbeeld gebruik van drones door politie of media) nog relatief onbekend zijn is het mogelijk dat in de toekomst de inzet van technologie wel belangrijker of toegankelijker wordt. Mogelijke vervolgactie:

- Voer een specifiek onderzoek uit naar de inzet van technologie rond wielervedstrijden en of en hoe dit kan bijdragen aan meer efficiency en verkeersveiligheid.





## 6. BIJLAGEN

### Bijlage 1 Lijst met afgenomen interviews (online)

18.03.2020 **KNWU**: Henk van Beusekom, Thorwald Veneberg

19.03.2020 **VOW**: Herman Brinkhoff

26.03.2020 **NOC\*NSF**: Frank Slooten

31.03.2020 **UCI**: Joey Ermens

02.04.2020 **KNMV**: Arjan Everink

03.04.2020 **LP-MVR**: René Brinkhuijsen

08.04.2020 **Politie**: Egbert-Jan van Hasselt, Francesco Beterams, Douwe Dirk van Dijken, Freek Zwaagman, Jan Pouls, Jack Hille, Frits Lindeman, Paul Broer

09.04.2020 **Stichting Verkeersregelaarsexamen NL**: Dilo van Commenee

09.04.2020 **Stichting Motard Stein**: René Lebens

25.04.2020 **Politie**: Egbert-Jan van Hasselt, Francesco Beterams, Jan Pouls

29.04.2020 **KNWU**: Henk van Beusekom

19.05.2020 **Het OM**: Achielles Damen, Jeroen van Leeuwen

20.05.2020 **Politie**: Paul Broer, Freek Zwaagman; **KNWU**: Henk van Beusekom, Thorwald Veneberg





## Bijlage 2 Geraadpleegde bronnen

### Wet- en regelgeving

Wegenverkeerswet (1994). Geraadpleegd van: <https://wetten.overheid.nl/BWBR0006622/2020-07-01>

Regeling verkeersregelaars (2009). Geraadpleegd van: <https://wetten.overheid.nl/BWBR0025299/2020-07-01>

Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) (1990). Geraadpleegd van: <https://wetten.overheid.nl/BWBR0004826/2020-01-01>

Reglement verkeersregels en verkeerstekens1990 (RVV 1990). Geraadpleegd van: <https://wetten.overheid.nl/BWBR0004825/2020-01-01>

**Algemene wet bestuursrecht (Awb) (1992). Geraadpleegd van:**  
<https://wetten.overheid.nl/BWBR0005537/2020-07-01>

### Kamerbrief

Dijkstra, R. (2019, 3 juli). Maatregelen verkeersveiligheid. Kamerstuk 29398, nr. 723. Geraadpleegd van: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29398-723.html>

### Artikelen

<https://nos.nl/artikel/2277187-minder-motoragenten-in-wielerwedstrijden-knwu-om-tafel-met-ministerie.html>

### Andere bronnen

Instituut Fysieke Veiligheid (2018). Handreiking evenementenveiligheid (HEV): procesmodel evenementenveiligheid. Beschikbaar: <https://www.ifv.nl/kennisplein/Documents/20180604-IFV-HEV-2018-procesmodel-evenementenveiligheid.pdf>

Koninklijke Nederlandsche Wielren Unie KNWU (2019) Reglement wegwielerrennen, Titel 1: Algemene Organisatie van de Wielersport. Beschikbaar: <https://www.knwu.nl/storage/2019/10/Titel-01-Reglement-Algemene-Organisatie-van-de-Wielersport-2019-v10.pdf>

KNWU (2019) Reglement wegwielerrennen, Titel 2: Wegwedstrijden. Beschikbaar: <https://www.knwu.nl/storage/2019/10/Titel-02-Reglement-Wegwedstrijden-2019-v5.pdf>

KNWU (2019) Weg Kalender samenstelling 2020. Beschikbaar: <http://vow.nu/samenstelling-wegkalender-2020/>

Stichting Motard Stein (2019). Beveiliging Wielerwedstrijd.



Union Cycliste Internationale UCI (2019) Part II: Road Races. Beschikbaar: <https://www.uci.org/docs/default-source/rules-and-regulations-right-column/part-ii-road/2-roa-20191023-e-amendments-on-23.10.2019---updated-25.09.19.pdf>



