

Vergaderjaar 2024–2025

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

30 234

Toekomstig sportbeleid

Nr. 1136

**BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN VOLKSGEZONDHEID,
WELZIJN EN SPORT EN DE MINISTERS VAN JUSTITIE EN
VEILIGHEID EN VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 27 november 2024

Al een lange tijd staat de wielerkalender onder druk. De beschikbaarheid van (specialistische) motoragenten is schaars, terwijl zij een belangrijke rol vervullen bij het veilig en ordelijk laten verlopen van wielervedstrijden op de openbare weg. Omdat de politiecapaciteit onder druk staat, moet het bevoegd gezag scherpere keuzes maken ten aanzien van politie-inzet, ook bij wielervoertuigen. Daarnaast verandert de rol en betrokkenheid van de politie bij wielervedstrijden op de openbare weg. Gelet hierop, is er behoefte aan duidelijkheid bij de Koninklijke Nederlandsche Wielren Unie (KNWU) en organisatoren van wielervedstrijden over de manier waarop deze wedstrijden op een veilige manier georganiseerd kunnen worden. Sinds 2019 zijn er al veel stappen gezet om ervoor te zorgen dat wielervedstrijden zoveel mogelijk doorgang kunnen vinden. Hierbij staat veiligheid altijd voorop. Zo is er gekeken naar wetgeving, no-regret maatregelen en (gedeeltelijke) vervanging van politiemotorrijders (hierna: PMR's) door burgermotorverkeersregelaars (hierna: MVR's).

De verkeersveiligheid van wielervedstrijden op de openbare weg (hierna: wielervedstrijden) en met name het doorgang laten vinden van wielervedstrijden op een veilige manier, heeft ook in uw Kamer tot veel vragen geleid. Hierbij zijn diverse moties ingediend. Mede naar aanleiding van deze vragen en moties is onderzoek naar de (gedeeltelijke) vervanging van de politie door MVR's uitgevoerd. Dat lichten wij in deze brief nader toe. Daarnaast wordt in deze brief toegelicht welke acties zijn ondernomen om wielervedstrijden op een veilige manier doorgang te laten vinden. Ook gaan we kort in op de invloed van de NAVO-top, die in 2025 in Nederland georganiseerd wordt, op de beschikbaarheid van (gespecialiseerde) PMR's bij wielervedstrijden.

Verkeersveiligheid bij wielervedstrijden is een onderwerp waarbij veel stakeholders betrokken zijn. Dit kent een nationale en een lokale dynamiek. Op lokaal niveau nemen organisatoren het initiatief tot het

organiseren van wielervedstrijden. Zij zijn primair zelf verantwoordelijk voor een veilig en ordelijk verloop. Als bevoegd gezag geeft de burgemeester een vergunning af met daarin de voorwaarden waaraan een wielervedstrijd moet voldoen om plaats te kunnen vinden. De politie adviseert samen met andere partijen de burgemeester. De burgemeester neemt het besluit of en op welke manier de politie wordt ingezet bij het begeleiden van wielervedstrijden.

Op nationaal niveau pakt de KNWU dit vraagstuk breder op door te onderzoeken wat er nodig is om wielervedstrijden ordelijk en veilig te laten verlopen. De inzet van MVR's is één van de mogelijkheden om de druk op de politie te verlichten. Andere opties zijn bijvoorbeeld de inzet van statische verkeersregelaars en het (gedeeltelijk) afsluiten van het parcours. Het uiteindelijke besluit om de wedstrijd aan te passen ligt bij de organisator, in samenspraak met de vergunningverlener.

Vanuit de Rijksoverheid zijn drie departementen betrokken bij de verkeersveiligheid van wielervedstrijden op de openbare weg. Het Ministerie van Justitie en Veiligheid (JenV) is hierin verantwoordelijk voor de publieke veiligheid, de bevoegdheden voor verkeersregelaars, BOA's en de politie; het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) voor de (wetgeving op) verkeersveiligheid en het Ministerie van Volksgezondheid Welzijn en Sport (VWS) voor het verantwoord organiseren van sport.

Ondernomen acties

In 2019 startten, naar aanleiding van de motie Dijkstra, Von Martels, Schonis en Van Brenk¹ de KNWU en de politie met het afstemmen van de politie-inzet bij wielervedstrijden voor het seizoen van 2020 (korte termijn) en volgde een onderzoek naar de bestaande juridische kaders en of deze kaders voldoende zijn om een veilig verloop van wielervedstrijden te borgen (lange termijn).² De Minister van IenW deelde eind 2020 dit onderzoek met u.³ Vervolgens zijn er in 2021 en 2022 maatregelen toegepast en geëvalueerd, namelijk⁴: meer en betere afstemming over de wedstrijdkalender; inzet van meer verkeersregelaars; het zorgen voor meer herkenbaarheid en duidelijkheid rond de wielervedstrijden; een onderzoek naar de gedoogsituatie rond het overtreden van verkeersregels.⁵ Ook werd er onderzocht of MVR's taken van de politie over kunnen nemen.

Op basis van het onderzoek en de pilots in het wielervedstrijden seizoen van 2022 bleek dat het niet mogelijk is om MVR's één op één alle rollen van politieagenten te laten overnemen. Vervolgens zijn de betrokken ministeries samen met andere partijen, zoals organisatoren van wielervedstrijden, lokale politie, de Politieacademie en verenigingen van MVR's gevraagd om andere scenario's te bedenken waarbij wielervedstrijden op de voor het openbaar verkeer openstaande weg op een veilige manier kunnen plaatsvinden, waaronder (gedeeltelijke) vervanging van de politie door de inzet van MVR's. In de wielervedstrijden seizoenen van 2023 en 2024 zijn de meest realistische scenario's (scenario 4 en 5) getoetst door Antea Group, zie hiervoor het onderzoek in de bijlage.

¹ Kamerstuk 29 398, nr. 723.

² Kamerstuk 29 628, nr. 919.

³ Kamerstuk 29 398, nr. 886.

⁴ Kamerstuk 29 398, nr. 1035.

⁵ Kamerstuk 29 398, nr. 1035. Bijlage: Mobycon, 2022, Onderzoek gedoogsituaties verkeersregels wielervedstrijden

Onderzoek

Antea Group heeft onderzocht of MVR's de begeleidingstaken, of een deel daarvan, op vergelijkbare wijze (zelfde beheersing van veiligheidsrisico's) kunnen overnemen van PMR's. Zoals hiervoor al is opgemerkt, zijn daarvoor de scenario's 4 en 5 getoetst, omdat deze als de meest realistische scenario's werden gezien.

Hieronder volgt een beschrijving van deze scenario's. Om een compleet beeld te krijgen, verwijs ik u naar het onderzoek. Hierin staan de scenario's verder toegelicht met afbeeldingen.

Toelichting scenario's

Voor beide scenario's geldt dat:

- Het gaat om gedeeltelijke vervanging van PMR's door MVR's, geen volledige vervanging.
- PMR's de posities van kop- en sluitrijder vervullen, omdat deze posities een juridische functie hebben, namelijk de weg afsluiten voor de wielervedstrijden en na afloop weer vrijgeven.
- De PMR bij het geluid is vervangen door één MVR.
- Als PMR's bij het peloton worden vervangen, zij worden vervangen door twee MVR's.

Daarnaast geldt voor scenario 4 dat:

- In de functie van bufferrijders PMR's één op één zijn vervangen door burgermotorverkeersregelaars.
- Tijdens de pilot in regio Midden-Brabant drie extra MVR's als buffers zijn ingezet.
- Tijdens de pilot één motorrijder bij de politie is uitgevallen, hierdoor is er met één PMR minder en één MVR meer gereden.

Voor scenario 5 geldt dat:

- In de functie van bufferrijders twee MVR's zijn ingezet om één PMR te vervangen. Dit komt op een totaal van drie PMR's die zijn vervangen door zes MVR's.

Voor beide scenario's zijn twee pilots gedaan, dus vier pilots in totaal. Het onderzoek bestaat uit observaties van wielervedstrijden die volgens drie onderzoeksmethoden een zo objectief mogelijk beeld moeten opleveren van optredende veiligheidsrisico's en hoe deze worden beheerst.

Belangrijkste onderzoeksconclusies

In de basis wordt gesteld dat PMR's vanwege de opleiding en door ervaring beter zijn voorbereid op onverwachte situaties dan MVR's. Ook wordt geconcludeerd dat motorrijders (politie of burger) met lokale bekendheid beter zijn voorbereid op onverwachte situaties dan motorrijders zonder deze kennis. De belangrijkste conclusie is dat MVR's in staat worden geacht om de druk op de PMR's te verlichten, als voldaan wordt aan geadviseerde voorwaarden zoals adequate opleiding, gebruik communicatiemiddelen en herkenbaarheid.

Het onderzoek concludeert daarnaast dat een gesloten parcours, waarbij gebruik wordt gemaakt van statische verkeersregelaars meer garantie biedt tot een veilige verkeerssituatie, dan een parcours dat niet gesloten is.

Het onderzoek geeft het advies om duidelijkheid te geven over eventuele wettelijke vrijstellingen voor het afwijken van verkeersregels door MVR's en de wettelijke bevoegdheid om rijdend aanwijzingen te geven.

Daarnaast wordt in het onderzoek de aanbeveling gedaan om de inzet van MVR's te verankeren in een landelijke werkwijze. Tot slot wordt een aanbeveling gedaan voor het inrichten van een groeiproces, dat kan helpen bij de implementatie van de hiervoor genoemde standaard werkwijze. Hieronder lichten wij toe hoe deze aanbevelingen worden meegenomen in de vervolgstappen.

Vervolgstappen

Op basis van het rapport concluderen wij samen met de politie en de KNWU dat scenario 5 en een gesloten parcours de meest veilige opties zijn als het gaat om het verminderen van politie inzet bij wielervedstrijden op de openbare weg. We raden evenementorganisatoren en vergunningverleners aan om deze opties te overwegen bij het organiseren van wielervedstrijden.

Wetgeving

Tijdens het begeleiden van wielervedstrijden maakt de politie regelmatig gebruik van haar bevoegdheid om rijdend aanwijzingen te geven. Deze bevoegdheid behoort uitsluitend toe aan de politie. MVR's beschikken niet over deze bevoegdheid. Uit het onderzoek van Antea Group komt in het onderzochte scenario 5 naar voren dat de bevoegdheid om rijdend aanwijzingen te geven niet noodzakelijk is voor MVR's wanneer één PMR wordt vervangen door meerdere MVR's. Het is dan mogelijk voor de MVR's om de aanwijzingen vanuit stilstand te geven. De Minister van JenV en de Minister van lenW hebben niet de intentie om wetgeving aan te passen. De bevoegdheid om rijdend aanwijzingen te geven blijft uitsluitend voor de politie.

In 2022 heeft het Ministerie van lenW onderzoek laten doen naar de gedoogsituatie rond het overtreden van verkeersregels bij wielervedstrijden.⁶ Volgens de Wegenverkeerswet hebben deelnemers aan een wielervoertuig of begeleidende voertuigen geen grondslag om zich niet te houden aan verkeersregels zoals de snelheidslimiet, rechts inhalen of het niet stoppen voor zebra's. In de praktijk van een koers gebeurt het regelmatig dat deelnemers van een wielervoertuig of begeleidende voertuigen zich niet houden aan de verkeersregels. De gedoogsituatie houdt in dat eventuele beboeting komt te vervallen. Uit het onderzoek uit 2022 blijkt dat deze gedoogsituatie geen gevolgen voor de verkeersveiligheid of voor de renners heeft, zolang de koers wordt beveiligd⁷ of de wegen zijn afgesloten. Deze gedoogsituatie maakt het mogelijk dat politieagenten (gedeeltelijk) vervangen kunnen worden door MVR's. De Minister van lenW ziet daarom geen reden om de wetgeving aan te passen. Daarmee wordt de motie van het lid Inge van Dijk afgedaan.⁸

Landelijke werkwijze inzet burgermotorverkeersregelaars

Met een landelijke werkwijze inzet MVR's wil de KNWU omschrijven in welke vorm MVR's ingezet moeten worden, aan welke eisen zij moeten voldoen en welke competenties zij nodig hebben. De KNWU neemt het

⁶ Kamerstuk 29 398, nr. 886.

⁷ Dit kan door inzet van politie, MVR's, statische verkeersregelaars of het afsluiten doormiddel van hekken.

⁸ Kamerstuk 30 234, nr. 346.

voortouw bij het opstellen van een werkwijze. De conceptversie van de werkwijze wordt door de KNWU voorgelegd aan de politie en experts op het gebied van verkeersveiligheid in de stuurgroep, waaraan ook lenW, JenV en VWS deelnemen. In deze werkwijze worden de aanbevelingen I t/m XI uit het onderzoek van Antea Group opgenomen.⁹ Deze vorm is een uitvoering van de motie van het lid Inge van Dijk¹⁰ over het bieden van perspectief aan wielervedstrijden, zodat deze doorgang kunnen blijven vinden.

Groeiproces

In overleg met de hiervoor genoemde stuurgroep zal, zoals het onderzoek aanbeveelt, een groeiproces worden ingericht om deze werkwijze te implementeren.

Actualiteit: NAVO-top

De precieze inzet van PMR's in aanloop naar en tijdens de NAVO-top, die op 24 en 25 juni 2025 wordt gehouden, is op het moment van schrijven nog niet duidelijk. Wel is duidelijk dat de NAVO-top veel vraagt van de al schaarse politiecapaciteit. Daarom heeft de politie aangegeven vooraf geen toezeggingen te kunnen doen over de begeleiding van wielervedstrijden in de periode van 01-01-2025 tot en met 31-08-2025.

Mocht er toch beperkte capaciteit beschikbaar zijn, dan gaat de politie in overleg met de KNWU en het bevoegd gezag over mogelijke begeleiding bij een beperkte selectie wedstrijden.

Verder betekent dit dat veel organisatoren van wielervedstrijden op de openbare weg hun organisatie anders vorm zullen moeten geven, om een veilig en ordelijk verloop te kunnen waarborgen.

Dit zorgt voor een versnelde behoefte aan de hierboven genoemde landelijke werkwijze inzet burgermotorverkeersregelaars. Dit kan comfort bieden aan het lokaal bevoegd gezag om wielervedstrijden op de openbare weg anders te organiseren. De ministeries onderzoeken of er ondersteuningsmogelijkheden zijn.

Tot slot

Sinds 2019 hebben we gebouwd aan een basis om ervoor te zorgen dat er op lokaal niveau op een verantwoorde manier wielervedstrijden worden georganiseerd. De laatste stap hierin is de totstandkoming van een landelijke werkwijze burgermotorverkeersregelaars. Dit is een bouwsteen om wielervedstrijden lokaal goed te kunnen organiseren. Daarna ligt de verantwoordelijkheid voor een veilige organisatie bij lokaal bevoegd gezag en de organisatoren.

Het is helaas niet mogelijk om te garanderen dat alle wielervedstrijden altijd (op dezelfde manier) doorgang kunnen vinden. Daarom is goed overleg tussen de KNWU en de politie over de wielerkalender van belang. De KNWU kan dan op haar beurt weer in overleg met de organisatoren van wielervedstrijden. Zij kunnen dan een afweging maken om over te

⁹ Aanbevelingen zijn te vinden op pagina 39.

¹⁰ Kamerstuk 36 410 XVI, nr. 124.

gaan op een (gedeeltelijk) gesloten parcours en om MVR's in te zetten. Wij hebben het vertrouwen dat een landelijke werkwijze meer zekerheid kan bieden bij de keuze om MVR's in te zetten bij wielervedstrijden.

De Staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport,
V.P.G. Karremans

De Minister van Justitie en Veiligheid,
D.M. van Weel

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Madlener