

Vergaderjaar 2022–2023

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 1035

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 22 december 2022

In deze brief breng ik uw Kamer mede namens de Minister van Justitie en Veiligheid (JenV) en de Minister voor langdurige zorg (van het Ministerie van Volksgezondheid, welzijn en sport (VWS)) graag op de hoogte van de voortgang van het dossier verkeersveiligheid van wielervedstrijden op de openbare weg. Allereerst wordt de stand van zaken toelicht van de uitvoering van de leden Alkaya en Rudmer Heerema over de ondersteuning door motoragenten bij wielervedstrijden, waarin wordt gevraagd om te bezien of bijvoorbeeld de inzet van burger motorverkeersregelaars bij wielervedstrijden kan helpen bij de organisatie van wielervedstrijden.¹ Vervolgens wordt ingegaan op de inzet van de zogenaamde no-regret maatregelen bij wielervedstrijden, waarvan in de Verzamelbrief Verkeersveiligheid is toegezegd om deze eind 2022 te evalueren.²

Stand van zaken uitvoering motie Heerema en Alkaya

De motie Heerema en Alkaya heeft gevraagd om in het wielervedstrijden 2022 een pilot uit te voeren naar de mogelijke inzet van burgermotorregelaars bij wielervedstrijden. Om uitvoering te geven aan deze motie is het Ministerie van IenW in gesprek gegaan met betrokken stakeholders om te bezien of, en onder welke condities, een pilot mogelijk is. Betrokken stakeholders zijn de Ministeries van JenV en VWS, de Koninklijke Nederlandsche Wielervedstrijden (KNWU), de politie en NOC*NSF.

Uit de verkenning met deze stakeholders blijkt dat het niet mogelijk is om burger motorverkeersregelaars één op één alle rollen van politieagenten te laten overnemen. De taken van politiemotoragenten bij een wielervedstrijden zijn complex en vragen een lange en kostbare training. Zo zijn er motoragenten die voor de koers uit, de weg afzetten. Hierbij moeten ze

¹ Kamerstuk 29 398, nr. 951

² Kamerstuk 29 398, nr. 886

rijdend het verkeer regelen en verkeersregels overtreden zoals de toegestane snelheidslimieten overschrijden.

Vervolgens zijn de betrokken ministeries samen met andere partijen, zoals organisatoren van wielervedstrijden, lokale politie, de politieacademie en verenigingen van burger motor-verkeersregelaars in gesprek gegaan. Er is hen gevraagd andere scenario's te bedenken om de politie te kunnen ontzien met behulp van de inzet van burger motor-verkeersregelaars, bijvoorbeeld met een lichter takenpakket dan de politie heeft bij een koers. Denk bijvoorbeeld aan het rijden naast of achter een voertuig zonder dat daarbij aanwijzingen moeten worden gegeven aan omstanders of het inzetten van meerdere burger-motorverkeersregelaars om één politie-agent te vervangen. Omdat het uitwerken van deze scenario's door de betrokken partijen meer tijd vraagt dan verwacht, is het helaas niet mogelijk geweest om in het wielerseizoen 2022 een representatieve pilot te organiseren. Daarom zetten de stakeholders in overeenstemming en in goede samenwerking in op een pilot volgend wielerseizoen, dus uiterlijk in het vierde kwartaal van 2023.

No-regret maatregelen

In het onderzoek van Mobycon naar de verkeersveiligheid van wielervedstrijden dat in 2020 met uw Kamer is gedeeld³, is een aantal no-regret maatregelen benoemd om de organisatie van wielervedstrijden bij verschillende stakeholders beter te kunnen laten verlopen. Bij de aanbieding van dit rapport is toegezegd aan uw Kamer alle no-regret maatregelen te evalueren en de resultaten te delen. Het onderzoek naar de gedoogsituatie van verkeersregels bij wielervedstrijden is in de bijlage toegevoegd. Het rapport van Mobycon uit 2020 bevatte als aanbeveling het doorvoeren van vijf no-regret maatregelen, waarvan de resultaten hieronder worden toegelicht.

1. Meer en betere afstemming over de wedstrijdkalender

Volgens organisatoren en politie helpt meer en betere afstemming over de wedstrijdkalender om de inzet van politie bij wielervedstrijden zo efficiënt mogelijk te regelen. Partijen zoeken elkaar lokaal en landelijk steeds beter op waardoor er goed wordt afgestemd en wensen vroegtijdig over en weer worden uitgewisseld. Zeker bij organisatoren van de wielervedstrijden en politie is het besef ingedaald dat deze afstemming belangrijk is. De samenwerking is goed op gang gekomen en er is tot tevredenheid van betrokken partijen regelmatig direct contact tussen KNWU, de leden van het Motorplatform van de politie en de Dienst Infra van de Landelijke Eenheid van de motoragenten om de wielerkalender af te stemmen. De KNWU heeft de procedure van het opstellen van de wielerkalender vervroegd en verbreed en door de nauwe samenwerking komt de wielerkalender voor het wielerseizoen 2023 waarschijnlijk begin december 2022 gereed. Ook voor de komende jaren is de intentie om deze nauwe samenwerking te blijven voortzetten. De doorgang van wielervedstrijden onder politiebegeleiding blijft logischerwijs afhankelijk van onvoorziene zaken.

2. Politie-inzet gedeeltelijk vervangen door burgermotards.

De pilot waarbij politie-inzet gedeeltelijk wordt vervangen door burgermotorverkeersregelaars heeft, zoals hierboven toegelicht, nog niet plaatsgevonden. De pilot wordt vervolgens geëvalueerd waarna vervolgstappen met de stakeholders worden bepaald zoals de werkwijze uit de

³ Kamerstuk 29 398, nr. 886

pilot waar mogelijk tot een vaste werkwijze maken. Op sommige momenten worden nu al burgers op motoren ingezet waar dat mogelijk is. Zij regelen niet rijdend het verkeer, de motie die om een pilot verzoekt vraagt om verdergaande inzet van deze burger-motorverkeersregelaars.

3. Inzet van meer (vrijwillige) verkeersregelaars

Met de toenemende verkeersdruk en de afnemende verdraagzaamheid ten opzichte van afzettingen en verkeersregelaars zijn meer en meer opgeleide verkeersregelaars nodig om een wielervedstrijd goed te kunnen organiseren. Daarnaast wordt er door de vergunningverlener (betreffende regionale/lokale overheden) steeds vaker geëist dat kruispunten voorzien worden van professionele verkeersregelaars hetgeen de organisatie van een wedstrijd veel geld kost.

Na de Covid-19 pandemie is het beschikbare aantal vrijwilligers flink teruggelopen derhalve ziet de KNWU steeds meer wedstrijden van de kalender verdwijnen.

De KNWU vindt dit een slechte ontwikkeling voor talentontwikkeling in de wielersport omdat dit soort koersen van belang zijn om talenten te ontwikkelen. Deze talenten leren veel van wedstrijden op een veranderlijk parcours, waarvoor dus juist de verkeersregelaars nodig zijn, daarom zet de KNWU zich in om meer vrijwilligers in te kunnen zetten. Ook kiezen organisatoren ervoor om meer koersen (deels) met hekken af te zetten en eventueel op kleinere parcoursen te organiseren zodat er minder verkeersregelaars nodig zijn.

4. Het zorgen voor meer herkenbaarheid van en duidelijkheid rond de wielerkaravaan.

Om te zorgen voor meer herkenbaarheid van en duidelijkheid rond de wielerkaravaan, stellen de KNWU en organisatoren van wielervedstrijden de omgeving zo goed mogelijk op de hoogte van gevolgen die de koers heeft voor aanwonenden. Zo wordt bijvoorbeeld het afsluiten van wegen ruimschoots van te voren aangekondigd via regionale bladen of brieven door de brievenbus.

5. Onderzoek naar gedoogsituatie rond overtreden verkeersregels

Het Ministerie van IenW heeft onderzoek laten doen naar de gedoogsituatie rond het overtreden van verkeersregels bij wielervedstrijden (zie bijlage). De gedoogsituatie houdt in dat deelnemers aan een wielerkoers of begeleidende voertuigen geen grondslag hebben om zich niet te houden aan verkeersregels zoals de snelheidslimiet, rechts inhalen of het niet stoppen voor zebrapaden. In de praktijk van een koers gebeurt dit regelmatig. Uit het onderzoek blijkt dat deze gedoogsituatie geen gevolgen voor de verkeersveiligheid of voor de renners heeft, zolang de koers wordt beveiligd of de wegen zijn afgesloten.

Uit het rapport blijkt dat het gevolg van de gedoogsituatie kan zijn dat als er een onwetende omstander letsel oploopt, dankzij de koers, er sprake kan zijn van aansprakelijkheid voor dit ongeval bij de renner of de organisatie van de koers. Dit is echter in de praktijk onwaarschijnlijk en hier zijn geen voorbeelden van bekend, waarbij een omstander die geen weet had van de koers hier toch letsel aan ondervond. Koersen worden zodanig georganiseerd dat het gevaar voor omstanders minimaal is.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers