



Begeleiding wielerwedstrijden

Praktijkonderzoek
verkeersveiligheid inzet
motorverkeersregelaars

Antea Group

Understanding today.
Improving tomorrow.

projectnummer 0488357.100
definitief
3 oktober 2024

Begeleiding wielervedstrijden

Praktijkonderzoek verkeersveiligheid inzet motorverkeersregelaars

projectnummer 0488357.100

definitief

3 oktober 2024

Auteur(s)

M. Evers

A. Damen

J. Hus

Opdrachtgever

Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport

Postbus 20350

2500 EJ Den Haag

Gecontroleerd

Roel Brandt

datum

3 oktober 2024

beschrijving

Definitief

vrijgave

Roel Brandt

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	5
1.1	Aanleiding en achtergrond	5
1.2	Doelstelling en onderzoeksvraag	5
1.3	Onderzoeksproces en -opzet	6
1.4	Leeswijzer	7
2.	Begeleiding wielervedstrijden	8
2.1	Wettelijk kader	8
2.2	Verkeersveiligheid bij wielervedstrijden	9
2.3	Verantwoordelijkheden	10
2.4	Inzet politie motorrijders	10
2.5	Inzet verkeersregelaars	12
2.6	Vergelijking politiemotorrijders en motorverkeersregelaars	12
2.7	Scenario's werkgroep veilige wegwedstrijden	15
2.8	Werkwijze politie-eenheid Limburg	16
3.	Wedstrijden volgens de landelijke standaard	17
3.1	Ronde van Midden-Brabant – 24 september 2023	17
3.1.1	Begeleiding	17
3.1.2	Meetings voor de wedstrijd	18
3.1.3	Observaties	18
3.1.4	Evaluatie tijdens debriefing	19
3.1.5	Vragenlijst individuele motorrijders	19
3.2	Elfstedenrace – 4 oktober 2023	20
3.2.1	Begeleiding	21
3.2.2	Meetings voor de wedstrijd	21
3.2.3	Observaties	21
3.2.4	Evaluatie tijdens debriefing	22
3.2.5	Evaluatiegesprek motorverkeersregelaars	23
3.2.6	Vragenlijst individuele motorrijders	23
3.3	Slotbevinding	24
4.	Wedstrijden volgens scenario 4 en 5	25
4.1	Volta Classic – 30 maart 2024	25
4.1.1	Begeleiding	26
4.1.2	Meetings voor de wedstrijd	27
4.1.3	Observaties	28
4.1.4	Evaluatie tijdens debriefing	29
4.1.5	Vragenlijst individuele motorrijders	29
4.2	Alfa Bier Limburg Trofee – 2 juni	30
4.2.1	Begeleiding	30
4.2.2	Meetings voor de wedstrijd	32
4.2.3	Observaties	32
4.3	Evaluatie tijdens debriefing	35
4.3.1	Vragenlijsten individuele motorrijders	35
4.4	Slotbevinding	35
5.	Conclusies	37
5.1	Algemeen beeld uit geobserveerde wielervedstrijden	37
5.2	Verkeersveiligheidseffect inzet motorverkeersregelaars	38
5.3	Voorwaarden voor inzet motorverkeersregelaars	38
5.4	Aanwijzingen door motorverkeersregelaar	39
5.5	Diverse aanbevelingen voor het vervolg	40

Bijlage 1 – Schematische opstelling scenario 4	41
Bijlage 2 – Schematische opstelling scenario 5	43
Bijlage 3 – Reacties op vragenlijst motorrijders	45
Bijlage 4 – Videobeelden (lucht en land opnamen)	46

1. Inleiding

1.1 Aanleiding en achtergrond

Jaarlijks worden in Nederland op diverse niveaus vele tientallen wegwedstrijden op voor het openbaar verkeer openstaande wegen georganiseerd. Bij de begeleiding van deze wegwedstrijden komt, afhankelijk van de grootte en opzet van de wielerronde, veel kijken. Het aanwezige verkeer moet tijdelijk worden stilgezet of omgeleid en gevaarlijke punten moeten worden gemarkeerd voor de veiligheid van wielrenners, de karavaan en het overige verkeer. De politie heeft bij de begeleiding van deze wielervedstrijden een belangrijke taak die de nodige inzet vergt. Tegelijkertijd heeft de politie aangegeven in de toekomst minder capaciteit beschikbaar te hebben om deze wielerrondes te kunnen begeleiden. Politie Noord-Nederland heeft in recente berichtgeving¹ (28-09-2023) aangegeven in 2024 helemaal geen wielervedstrijden meer te begeleiden. De aangedragen reden hierbij is de beperkte politiec capaciteit en de daarin te maken keuzes vooral bij de inzet van specifiek opgeleide motoragenten.

De Koninklijke Nederlandse Wielren Unie (KNWU) en organisatoren van wielervedstrijden maken zich grote zorgen over het voortbestaan van wielerrondes op de openbaar toegankelijke wegen. Zij hebben deze zorgen geuit bij het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (VWS). Het ministerie van VWS laat daarom in samenwerking met het ministerie van Justitie en Veiligheid (JenV) en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) onderzoeken uitvoeren naar de begeleiding van wielervedstrijden op voor het openbaar verkeer openstaande wegen. In 2020 en 2022 is in afstemming met de werkgroep Veilige Wedstrijden Openbare Weg (VWOW)² onderzoek gedaan naar de organisatorische kant en juridische kaders waarbinnen de begeleiding van wielervedstrijden plaatsvindt. De resultaten zijn vastgelegd in tweetal rapporten³:

- Het Onderzoek verkeersveiligheid wielerrondes (Mobycon, 2020) behandelt de verkeersveiligheidsrisico's die optreden bij het verrijden van wielervedstrijden op de openbare weg, welke maatregelen getroffen worden om deze risico's te beheersen en de juridische en organisatorische complexiteit die daarbij komt kijken. Ook worden suggesties gedaan om de inzet van politie te beperken.
- Het Onderzoek gedoogsituatie verkeersregels wielerrondes (Mobycon, 2022) gaat in op het gedogen van verkeersovertredingen door deelnemers en volgerskaravaan van de wielervedstrijden op de openbare weg.

Door de werkgroep VWOW zijn zes scenario's opgesteld waarbij wielervedstrijden met minder inzet van de politie worden begeleid. De werkgroep heeft zich bij het opstellen van deze scenario's laten inspireren door de werkwijze die de politie-eenheid Limburg al enige jaren hanteert. De onderzoeksvraag die nu voorligt is wat de verkeersveiligheidseffecten zijn van een verminderde inzet van de politie volgens deze scenario's. Om dit te kunnen onderzoeken zijn door de VWOW pilots georganiseerd waarbij wielervedstrijden volgens deze scenario's worden begeleid. De samenwerkende ministeries hebben daarbij in afstemming met de werkgroep VWOW aan Antea Group de opdracht gegeven om onderzoek te doen naar de verkeersveiligheidseffecten bij inzet van burger motorverkeersregelaars in scenario 4 en 5. Door in praktijk tijdens de pilots te onderzoeken of motorverkeersregelaars (mvr) de begeleidingstaken, of een deel daarvan, op vergelijkbare wijze (zelfde beheersing van veiligheidsrisico's) kan overnemen van de politie motorrijders (pmr), kan in navolging van dit onderzoek bepaald worden of het wenselijk en noodzakelijk is eventueel beperkende wet- en regelgeving hiervoor aan te passen.

1.2 Doelstelling en onderzoeksvraag

De doelstelling van het onderzoek is inzicht te krijgen in de verkeersveiligheidseffecten van een gedeelte vervanging van pmr's door mvr's. De onderzoeksvraag is als volgt geformuleerd: *Wat zijn de verkeersveiligheidseffecten van de inzet van motorverkeersregelaars ter vervanging van politiemotorrijders bij wielervedstrijden?*

¹ <https://www.wielerflits.nl/nieuws/politie-noord-nederland-heeft-geen-capaciteit-in-2024-geen-enkele-wieleronde-meer/>

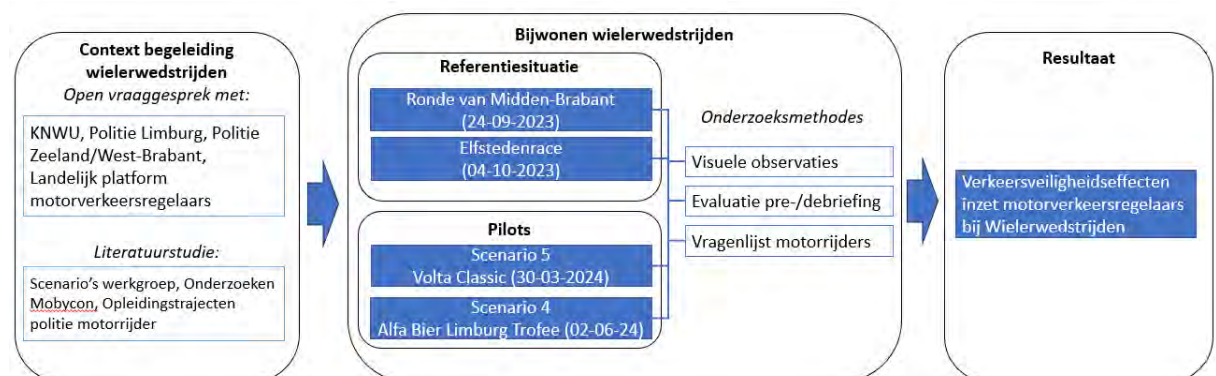
² Bestaande uit vertegenwoordigers van politie, de Koninklijke Nederlandsche Wielren Unie (KNWU), de Vereniging Organisatoren Wielervedstrijden (VOW), de Stichting Verkeersregelaars Nederland (SVNL), de Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging (KNMV) en het Landelijk Platform Motorverkeersregelaars (LP-MVR)

³ Onderzoek verkeersveiligheid wielerrondes (Mobycon, 2020) én Onderzoek gedoogsituatie verkeersregels wielerrondes (Mobycon, 2022)

1.3 Onderzoeksproces en -opzet

In de aanvankelijke onderzoeksopzet was het voornemen om individuele pmr's en mvr's te volgen en te beoordelen en vergelijken op kennis, ervaring en kunde in verschillende situaties tijdens wielervedstrijden. Bij het eerste overleg met de werkgroep werd al snel duidelijk dat deze aanpak een te beperkte focus heeft. Door alleen aandacht te hebben voor een individuele pmr en mvr wordt onvoldoende rekening gehouden met de totale context waarbinnen een wielervedstrijd wordt verreden. Bovendien zijn er verschillende rollen bij het begeleiden van een wielervedstrijd, waarvoor het begeleiden van een individuele motorrijder slechts een indruk geeft van die specifieke rol. Bij het op een veilige manier begeleiden van een wielervedstrijd moet het totale 'plaatje' worden beschouwd. Van voorbereiding, afstemming en samenspel tussen verschillen rollen die pmr's en mvr's hebben, de wedstrijdjury en organisatie tot het acteren van individuele motorrijders. Dat maakt dat de focus van het onderzoek is verlegd van het volgen en beoordelen van individuele motorrijders naar het analyseren en beoordelen van het totale samenspel tussen de verschillende actoren.

Figuur 1-1 toont het onderzoeksmodel. Door twee wielervedstrijden te observeren die volgens standaard werkwijze (referentie) worden verreden en twee wielervedstrijden te observeren waarbij de pmr's deels vervangen worden door mvr's (scenario's 4 en 5). Voor een zo zuiver mogelijke vergelijking is gekozen voor wielervedstrijden die in éénzelfde koerscategorie vallen. Bij het observeren van deze wielervedstrijden gaat de aandacht uit naar de beheersing van veiligheidsrisico's die worden geconstateerd en hoe daar mee wordt omgegaan. Door de bevindingen bij de referentiesituatie te vergelijken met de bevindingen van de pilotsituaties ontstaat een beeld van de overeenkomsten en verschillen met betrekking tot beheersing van verkeersveiligheidsrisico's in relatie tot de inzet van mvr's.



Figuur 1-1 Onderzoeksmodel Verkeersveiligheid bij wielervedstrijden

De wielervedstrijden welke in het najaar van 2023 zijn geobserveerd dienen als referentiesituatie: de Ronde van Midden-Brabant op zondag 24 september (B2-koers) en de Elfstedenrace op woensdag 4 oktober (B1-koers). In het voorjaar van 2024 zijn twee wielervedstrijden geobserveerd welke als pilot zijn begeleid volgens scenario's 4 of 5. Voor de pilots zijn de volgende races ingezet: Volta classic op zaterdag 30 maart (B1-koers) en de Alfa Bier Limburg Trofee op zondag 2 juni (B2-koers).

Bij elk van de geobserveerde wielervedstrijden zijn drie onderzoeksmethoden ingezet waarmee een zo objectief mogelijk beeld verkregen wordt van optredende veiligheidsrisico's en hoe deze worden beheerst:

1. Deelname aan de juryvergadering en ploegleidersvergadering en aan de briefing en debriefing van het motorbegeleidingsteam. In de kantlijn van die meetings zijn diverse gesprekken gevoerd met de organisatie, politiecommandant en de coördinatoren van motorverkeersregelaars en statische verkeersregelaars;
2. Eigen observaties vanuit drie verschillende posities binnen en buiten de koers: vanuit de commandantenauto, vanuit Jury-1, en vanuit wisselende posities binnen en buiten de koers, ook met de inzet van drone-observaties;
3. Vragenlijsten individuele pmr's en mvr's.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de huidige praktijk van begeleiding van wielervedstrijden beschreven. Daarbij wordt eerst ingegaan op het wettelijk kader. Vervolgens wordt ingegaan op de verkeersveiligheidsrisico's die rondom wielervedstrijden optreden en de landelijke werkwijze van het motorbegeleidingsteam bij verschillende wedstrijdcategoryen om deze veiligheidsrisico's te beheersen, welke verschillende rollen de politiemotoren daarbij vervullen en welke competenties daarbij horen. Ook wordt ingegaan op de scenario's die ontwikkeld zijn om politiemotorrijders (deels) te vervangen voor motorverkeersregelaars en hoe dat in de politie-eenheid Limburg wordt opgepakt.

In hoofdstuk 3 staan de bevindingen beschreven van twee wielervedstrijden die in het najaar van 2023 zijn geobserveerd. Dit geeft inzicht in de (landelijke) standaard werkwijze van politiebegeleidingsteams en hoe dat in praktijk functioneert en uitpakt en in welke mate de verkeersveiligheidsrisico's daarmee worden beheerst.

In hoofdstuk 4 staan de bevindingen beschreven van twee wielervedstrijden die in het voorjaar van 2024 zijn geobserveerd. Deze twee wedstrijden zijn begeleid volgens het zogenaamde scenario 5 en 4, wat in de politie-eenheid Limburg een gestandaardiseerde werkwijze is.

In hoofdstuk 5 staan conclusies verwoord op basis van de literatuurstudie, gesprekken met praktijkdeskundigen en eigen observaties van de vier wedstrijden.

Het rapport wordt ondersteund met enkele inhoudelijke bijlagen, waarin aanvullende informatie is opgenomen.

2. Begeleiding wielervedstrijden

Het veilig laten verlopen van een wielervedstrijd op openbaar toegankelijke wegen is complex en vraagt een zorgvuldige voorbereiding. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op deze complexiteit; wat er komt kijken bij de begeleiding van wielervedstrijden en welke maatregelen getroffen worden om de verkeersveiligheid te waarborgen en wie daarbij een rol spelen. Ook wordt kort aandacht besteed aan relevante wet- en regelgeving. Het doel van deze beschrijving is om op hoofdlijnen de context scherp te hebben waarbinnen dit onderzoek zich afspeelt, zonder daarbij in te gaan op alle details. Dit is relevant voor het onderzoek en het duiden van de bevindingen van dit onderzoek.

2.1 Wettelijk kader

Wegenverkeerswet (WVW 1994)

Bij het verrijden en begeleiden van wielerrondes op openbaar toegankelijke wegen zijn een aantal wetten en reglementen relevant. De wegenverkeerswet (WVW 1994) vormt de basis voor regelgeving voor wegverkeer in Nederland. De wet regelt de veiligheid en de doorstroming op de weg, en het voorkomen van schade en overlast door het verkeer aan anderen. Relevante wetsartikelen zijn:

- Art. 10 wv 1994: verbod op wedstrijden op de (voor het openbaar verkeer openstaande) weg
- Art. 148 wv 1994: ontheffing op art. 10, mits verzekering hiervoor dekking biedt.

Deze wetsartikelen zijn relevant bij wielervedstrijden omdat voor het afsluiten of omleiden van een weg een ontheffing in het kader van deze wet nodig is (artikel 10). De ontheffing kan door de overheid verleend worden als er een aparte verzekering is afgesloten voor de eventuele schade die kan ontstaan bij een wedstrijd. Het bevoegd gezag voor het verlenen van de ontheffing ligt bij de beheerder van de weg(en) waarover de wedstrijd wordt gehouden.

Reglement Verkeerstekens en Verkeersregels 1990 (RVV 1990)

Het Reglement Verkeerstekens en Verkeersregels 1990 (RVV 1990) is een uitvoeringsbesluit (Algemene Maatregel van Bestuur) bij de Wegenverkeerswet 1994. Het RVV 1990 bevat alle verkeersregels en verkeerstekens die in Nederland van toepassing zijn. De verkeersregels hebben dus hun grondslag in de WVW 1994, maar zijn in detail uitgewerkt in het RVV 1990. Hulpverleningsdiensten waaronder de politie hebben via een ministeriële regeling een wettelijke vrijstelling van de bepalingen in RVV 1990. De grondslag voor deze vrijstelling is gelegen in artikel 147 van de WVW 1994. Voorwaarde hierbij is dat de veiligheid van het verkeer zoveel mogelijk wordt gewaarborgd en de in de Brancherichtlijn Verkeer Politie opgenomen voorschriften ten aanzien van het gedrag in het verkeer worden nageleefd.

Geen vrijstelling van de bepalingen in de RVV

Bij wielerrondes komt het regelmatig voor dat de begeleiding van en volgauto's in de wielervedstrijd (pmr's, mvr's en volgerskaravaan) zich binnen en buiten het beveiligde gebied van een wielerspoor niet aan de verkeersregels houden. Voorbeelden hiervan zijn het overschrijden van de maximale toegestane snelheid, rechts inhalen of het negeren van voorrangregeling en door rood licht rijden. De politie (pmr) heeft vrijstelling om deze overtredingen te begaan om hun begeleidingstaken goed uit te kunnen voeren. Deze vrijstelling geldt niet voor mvr's. Wanneer door mvr's wel als zodanig worden geacteerd, betreft dit een overtreding.

Er bestaat onder betrokken partijen de misvatting dat de ontheffing op grond van artikel 10 (waarmee toestemming wordt verkregen om een wielervedstrijd op de openbare weg te organiseren of eraan deel te nemen) tevens inhoudt dat deelnemers vrijgesteld zijn van de verplichting om de verkeersregels na te leven, en dus vrijgesteld zijn van de bepalingen in de RVV 1990. Deze veronderstelling is juridisch onjuist; er zijn geen extra ontheffingen of vrijstellingen van kracht. Zowel de Wegenverkeerswet 1994 als de RVV 1990 vermelden niet dat mvr's of deelnemers aan een wielervedstrijd vrijgesteld zijn van de geldende verkeersregels. Begane overtredingen worden in praktijk tijdens wielervedstrijden gedoogd. Voor meer toelichting op deze situatie wordt verwezen naar 'Onderzoek gedoogsituatie verkeersregels wielerrondes, Mobycon, 16 november 2022'.

In art. 149 wwv 1994 staat dat ontheffing van de wegenverkeerswet mogelijk is (inclusief verkeersregels). Dit artikel wordt bij evenementen, optochten etc. gebruikt, zoals bij carnavalsoptochten of bloemencorso's. Mogelijk is daarin een grondslag te vinden om te legitimeren dat de normale verkeersregels tijdens een (wiel)wedstrijd niet van toepassing zijn.

Conclusie

Voor de politiemotorrijders biedt de wet een ontheffing om wielervedstrijden op openbaar toegankelijke wegen te begeleiden. Voor motorverkeersregelaars geldt deze ontheffing niet. Daarmee ontstaat een juridische belemmering voor motorverkeersregelaars om hun taken (waartoe soms overtredingen van verkeersregels nodig zijn) tijdens het begeleiden van wielervedstrijden adequaat (ter beveiliging van de wielervedstrijd) uit te kunnen voeren. Mogelijk biedt art. 149 wwv 1994 een grondslag om te legitimeren dat de normale verkeersregels tijdens een (wiel)wedstrijd niet van toepassing zijn. Dit zal nader onderzocht moeten worden met hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken (HBJZ) en zal afgestemd moeten worden met onder andere:

- Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging (voor het verzorgen aanvullende rijopleidingen);
- Verzekeraars: hoe kijken zij aan tegen bredere bevoegdheden van mvr's, in verband met hogere risico's;
- Wegbeheerders: welke mogelijkheden/beperkingen zien zij bij ontheffing van mvr's op hun wegen.

2.2 Verkeersveiligheid bij wielervedstrijden

Wielervedstrijden op de openbare weg zijn dynamische competities, waarin verkeerssituaties elkaar in een hoog tempo opvolgen. En dat gebeurt verspreid over de lengte van het parcours. De karavaan maakt daarbij in wedstrijdverband gebruik van de openbare weg. 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 meer dan 100 voertuigen bevatten. De passagetijd waarbij de karavaan gebruik maakt van een specifieke locatie kan voor ééndaagse wielervedstrijden oplopen tot ca. 12 minuten, afhankelijk van het wedstrijdverloop. Voor meerdaagse wielervedstrijden kan deze tijd nog verder oplopen. Hoe groter en langgerechter de karavaan hoe langer de passeertijd en daarmee de verstoring van de reguliere situatie. De verstoring brengt wachttijd en soms omleiding voor overige weggebruikers met zich mee.

Het wedstrijdelement tussen de wielrenners brengt een afwijkend verkeersgedrag van deelnemers aan de koers met zich mee ten opzichte van het gedrag van reguliere weggebruikers. Zo maken wielrenners regelmatig gebruik van de rijbaan die normaal alleen voor gemotoriseerd verkeer bedoeld is, worden de standaard voorrangregels niet nageleefd, wordt gebruik gemaakt van de rijbaan in tegengestelde richting, wordt er regelmatig harder gereden dan het snelheidsregime, etc. De verkeersveiligheidsrisico's die daarmee gepaard gaan, maakt dat het verrijden van een wielervedstrijd op de openbare weg niet veilig gecombineerd kan worden met het reguliere gebruik van de weg. Om de verkeersveiligheid te waarborgen voor de deelnemers aan de wielervedstrijd (wielrenners, volgauto's, jury, etc.) en de overige weggebruikers wordt de weg tijdelijk vrij gehouden van overig verkeer. Het vrij houden van de weg en het beveiligen van wedstrijden gebeurt door middel van een combinatie van maatregelen en acties: een gedegen voorbereiding, inzet van (evenementen)verkeersregelaars, politiemotoragenten, verkeersmaatregelen, informatie en communicatie, etc.

Met de inzet van de maatregelen wordt nagestreefd om de verkeersveiligheidsrisico voor de wielrenners zelf, de volgerskaravaan, het publiek en overige verkeersdeelnemers, maar ook de begeleiders (pmr's, mvr's) zo goed mogelijk te beheersen. De overige verkeersdeelnemers zijn niet altijd goed op de hoogte van de wielerronde. Ook is er soms gebrek aan acceptatie van de tijdelijke verstoring en de wachttijd of omleidingsroutes waarmee overige weggebruikers geconfronteerd worden. Dat geeft veiligheidsrisico's, zeker wanneer overige weggebruikers naar onwetend of naar eigen inzicht tegelijkertijd gebruik maken van de weg. Bij het organiseren van wielervedstrijden gaat het dan ook om het minimaliseren van de verkeersveiligheidsrisico's. Dit wordt op verschillende manieren gedaan en daarbij zijn in ieder geval de organisatie van de koers, politie en wegbeheerders nauw betrokken. Samen bespreken zij de wijze waarop de koers begeleid moet worden.

Naast bovenstaande maatregelen die genomen worden om de veiligheidsrisico's met het reguliere verkeer te minimaliseren zijn er in de koers ook gedragsregels om de verkeersveiligheid zoveel mogelijk te waarborgen. Zo dienen (volg)voertuigen, waaronder jury-wagens en ploegwagens, zoveel mogelijk rechts te rijden. Motoren, waaronder pmr, mvr, camera en ambulance, dienen zoveel mogelijk aan de linkerzijde te rijden.

2.3 Verantwoordelijkheden

Wanneer een organisatie een wielerronde wil organiseren is zij verantwoordelijk en aansprakelijk voor de (verkeers)veiligheid van de koers. Zoals hierboven reeds toegelicht gaat het daarbij niet alleen om de veiligheid van de renners, hun begeleiding en de officials, maar ook om de verkeersveiligheid op en rondom het parcours. Om deze veiligheid zo goed mogelijk te waarborgen en in te kunnen spelen op verschillende situaties die zich tijdens de wedstrijd voor kunnen doen, is de organisatie verplicht voor aanvang van de wielervedstrijd een verkeersplan op te stellen. Dit plan wordt door de gemeente getoetst en afgestemd met de politie. Het bevat maatregelen die genomen worden om de verkeersveiligheid tijdens een wedstrijd over de gehele route te borgen. Daarbij gaat het om het plaatsen van bebording, het plaatsen van hekken, de inzet en locaties van verkeersregelaars, inzet van politie etc.

De organisator van de wielervedstrijd moet bij de betreffende wegbeheerder(s) een ontheffing aanvragen voor het gebruik van de openbare weg. Indien een route over wegen van meerdere wegbeheerders gaat (gemeenten/provincies/waterschap), dan dient elk van die wegbeheerders een verklaring van geen bezwaar af te geven. De betrokken wegbeheerder oordeelt vervolgens of met de maatregelen zoals beschreven in het verkeersplan de verkeersveiligheidsrisico voldoende worden beheerst. Het opstellen van een verkeersplan gaat in samenspraak met de organisatie, wegbeheerder en politie, maar de organisator neemt hierin als initiatiefnemer van de wielervedstrijd het voortouw.

2.4 Inzet politie motorrijders

Afhankelijk van de categorie wielervedstrijd wordt meer of minder politie ingezet om deze te begeleiden en daarmee de verkeersveiligheid zo goed als mogelijk te waarborgen. Dit is vastgelegd in diverse richtlijnen (Handreiking Organiseren B3 wielerveers, instructieboek 'begeleiden wielerrondes', theorie begeleiden van wielerrondes). De pmr's voeren al meerdend met de karavaan hun begeleidingstaken uit. Voor het begeleiden van wielerrondes kent de politie vijf verschillende categorieën wielerrondes, zie Tabel 2-1. Op basis van de categorie wordt het aantal pmr's bepaald; hoe hoger de categorie, hoe meer politie ingezet wordt. De organisator stemt in overleg met de politie af in welke categorie een wielervedstrijd moet vallen. De categorie van een koers wordt bepaald op basis van het niveau van de deelnemers, het type koers, de geografische kenmerken van het gebied waarin de koers worden verreden (druk stedelijk gebied versus rustiger landelijk gebied), de lengte van de koers, de lengte van de omloop, fijnmazigheid van het wegnnet en andere eventuele bijzonderheden.

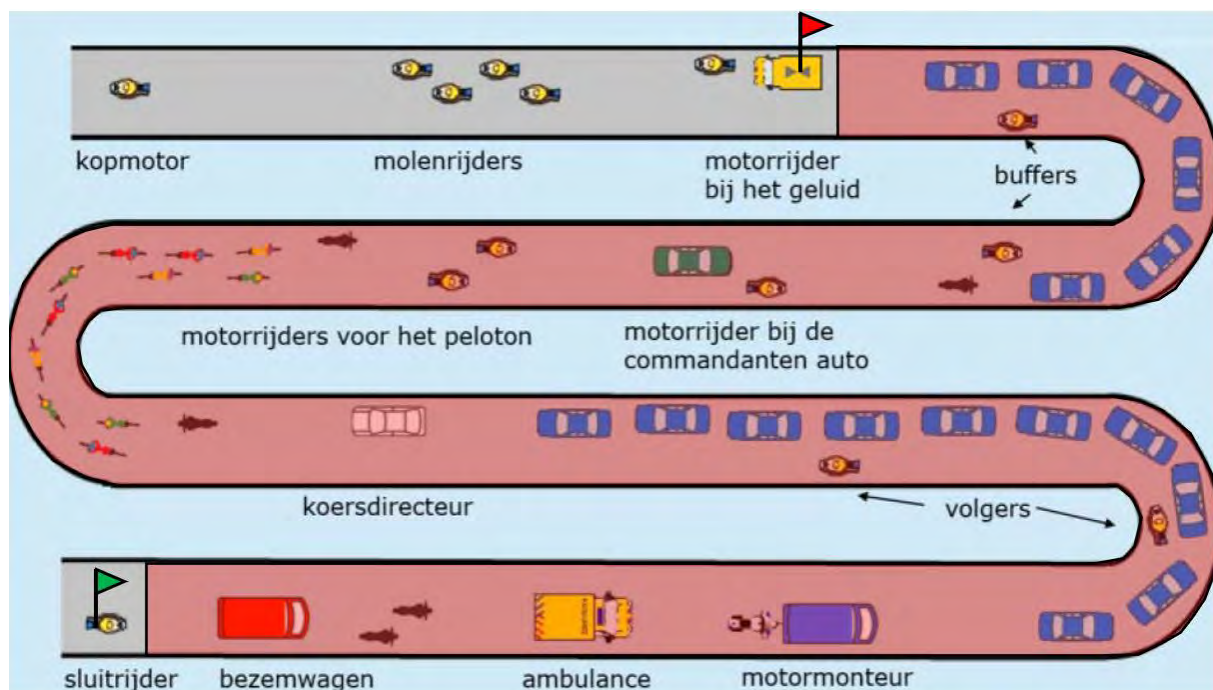
De hoogste koerscategorie betreft een type 'C' wedstrijd. Dit zijn wedstrijden waar de professionele wielrenners uit UCI world teams of UCI pro teams aan deelnemen. Voorbeelden hiervan zijn de Amstel Gold Race en de ZLM tour. Bij deze categorie koersen worden minimaal 23 pmr's ingezet. De kleinste koerscategorie betreft een type 'A' wedstrijd. Dit zijn wedstrijden als een kleine omloop met korte lengte. Deze wedstrijden worden vrijwel geheel afgezet met hekken waardoor verkeersbegeleiding van politie niet noodzakelijk wordt geacht.

Categorie	Type koers	Lengte (km)	Voorbeeld	Politie inzet (pmr)
C	Professionele wegwedstrijd / UCI-wedstrijd	-	Amstel Gold Race	23+
B1	Klassieker of meerdaags	> 30	Elfstedenrace / Volta Classic	12 tot 16
B2	Klassieker of grote ronde(n)	15-30	Brabantse wielerronde	6 tot 12
B3	'laag niveau' amateur wielervedstrijd	8-15		6
A, B3	Criteriums / rondje rond de kerk / omloop	2,5-5	8 van Chaam	2
A	Omlopen en criteriums (in de hekken)	< 2,5		0

Tabel 2-1 Type wielerrondes en bijbehorende inzet politie

Taken politiemotorrijder

Wanneer politie-inzet bij een wielervedstrijd noodzakelijk wordt geacht zijn er verschillende rollen die door pmr's worden ingevuld. In Figuur 2-1 staat de basis van de koersopbouw weergegeven, de rollen van de pmr's en de positie van iedere rol. De keuze welke rol wordt ingevuld en met hoeveel pmr's per rol wordt gereden is afhankelijk van de koerscategorie en de inschatting van de politiecommandant. Het beveiligde gebied (rood gearceerd) ligt tussen de rode en groene vlag.



Figuur 2-1 Koersopbouw (bron: politieacademie handboek "Het begeleiden van wielerronde")

De politiecommandant heeft een centrale en coördinerende rol binnen het team van de politie. Voorafgaande aan de wedstrijd stemt hij met de organisator van de wedstrijd de omvang en wijze van de politie-inzet af. Tijdens de wedstrijd zorgt hij voor communicatie met de wedstrijdjury en stuurt hij de pmr's aan die worden ingezet.

Rollen politiemotorrijder

Politie-motorrijders krijgen een vooraf toegewezen rol met bijhorende taken. Deze rollen en taken zijn:

- **Koprijder:** rijdt (tien minuten) voor de geluidsauto om de wielerronde aan te kondigen en verkeersregelaars te activeren. Zodra hij passeert moeten verkeersregelaars al het verkeer tegenhouden.
- **Molenrijders:** maken de weg vrij voor de koers en houden tegemoetkomend en kruisend verkeer tegen. Bestuurders worden geïnformeerd en geïnstrueerd.
- **Motorrijder bij geluidswagen (rode vlag):** deze motor is verantwoordelijk voor het bewaken van de afstand tussen de geluidsauto en de commandoauto en vormt een oriëntatiepunt voor de molenrijders. De (motor bij de) geluidswagen is voorzien van een rode vlag wat het openingsvoertuig van de koerskaravaan aanduidt.
- **Buffer:** zijn extra motorrijders die door de commandoauto ergens in de koers ingezet kan worden als dit noodzakelijk wordt geacht. Tevens bewaakt hij de ruimte tussen de geluidsauto en commandoauto.
- **Motorrijder bij commando-auto:** doet dienst als gids voor dit voertuig in geval van richting veranderen. Hij is tevens de laatste opvang voor de commandoauto en let op zijwegen en de eventuele kruimels van de molenrijders.
- **Motor bij peloton:** De motorrijders voor het peloton geven de route en wegversmallingen aan wielrenners aan. Hun prioriteit blijft echter liggen op het eventueel afstoppen van verkeer uit zijstraten en uitritten.
- **Volger:** rijdt achter het peloton of groep. Zij zijn de oren en ogen van de commandoauto en geven achterblijvers en valpartijen door. Als het peloton uiteenvalt moet er voor iedere groep renners een motorrijder gaan rijden. De volgers pakken ook een rol als begeleider van de arts indien deze na behandeling bij een incident (valpartij) terug in koers moet worden gebracht.
- **Sluitrijder bij bezemwagen (groene vlag):** De sluitrijder blijft de gehele wedstrijd bij de bezemwagen en vormt het einde van de karavaan. De weg wordt weer vrijgegeven aan het overige verkeer.

Naast de bovengenoemde rollen in de basisopstelling zijn er ook (additioneel) de rollen van afsteker, flexbuffer, libero en instructeur. Deze kunnen een rol binnen of buiten het beveiligde gebied vervullen.

Posities binnen of buiten beveiligd gebied

Bij een wielerronde wordt vaak gesproken over motoren (pmr of mvr) in of buiten koers en in en buiten beveiligd gebied. De betekenis wordt hieronder opgesomd:

- In beveiligd gebied / in koers: achter geluidswagen (rode vlag) en voor sluitrijder (groene vlag)
- Buiten beveiligd gebied / buiten koers: voor geluidswagen (rode vlag) of na sluitrijder (groene vlag)

Samenspel politiecommandant en jury bij externe gebeurtenissen en factoren

Tijdens de wielervedstrijd kunnen zich (deels onverwacht) situaties voordoen waardoor het wedstrijdverloop en de verkeerssituatie wordt beïnvloed. Denk aan een calamiteit (bijvoorbeeld een brand langs het parcours), een ongeval dat voorafgaande aan de wedstrijdpassage op het parcours plaatsvindt, extreme weersomstandigheden, etc. Op dergelijke situaties moet adequaat gereageerd kunnen worden. Dit vraagt om een duidelijke regievoerder die kan besluiten hoe hiermee omgegaan moet worden. De dienstdoende politiecommandant heeft hierin een bepalende rol en stemt hierover tijdens de wedstrijd af met de wedstrijdorganisatie en de wedstrijdjury. De politiecommandant kan besluiten tot tijdelijke neutralisatie van de wedstrijd, het uit koers halen van wielervedstrijders om de lengte van de karavaan beperkt te houden of in het meest extreme geval een wedstrijd te staken.

2.5 Inzet verkeersregelaars

Om een veilige verkeerssituatie te waarborgen wordt vrijwel altijd een beroep gedaan op verkeersregelaars. Met de inzet van verkeersregelaars blijft de taakbelasting van het motorbegeleidingsteam beheersbaar. De organisator van een evenement zorgt zelf voor wettelijk gecertificeerde verkeersregelaars. Deze (beroeps) verkeersregelaars regelen zelf of via hun werkgever een aanstelling als verkeersregelaar. Om de aangemelde verkeersregelaars 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.

De verkeersregelaar zet het verkeer op vooraf bepaalde posities (kruisingen met aansluitende wegen) tijdelijk stil. In sommige gevallen beveiligen (dynamische) verkeersregelaars meerdere posities tijdens de wedstrijd. Zij verplaatsen zich (soms per motor) tijdens de wedstrijd buiten de koers om van positie naar positie. De organisatie van de wielervedstrijd stemt voorafgaande aan de wedstrijd met de gemeente en de politie af welke posities beveiligd moeten worden. Vervolgens stemt de organisatie van de wielervedstrijd met de wegbeheerders af waar welke verkeersmaatregelen noodzakelijk zijn, hoeveel verkeersregelaars nodig zijn om alle posities te beveiligen. De politie heeft hier ook een adviserende rol in. Iedere verkeersregelaar krijgt daarbij door hoeveel en welke posities hij of zij moet beveiligen.

De koprijder (politiemotor) van de koers vormt voor (statische) verkeersregelaars het signaal dat verkeer moet worden afgeleid in de rijrichting van de koers. Dit houdt in dat verkeer niet meer in tegengestelde richting het parkoers op mag rijden, maar alleen in de rijrichting van de koers mag rijden. Indien verkeer wel in tegengestelde richting wil rijden dient het te wachten. Zodra de sluitrijder van de koers (groene vlag) is gepasseerd kan de weg weer worden vrijgegeven voor de overige verkeersdeelnemers.

2.6 Vergelijking politiemotorrijders en motorverkeersregelaars

De inzet van verkeersbegeleiding per motor (door pmr of mvr) wordt bij het houden van wielerrondes als onmisbaar gezien. Iedere wielerronde is uniek en er kunnen zich steeds (onverwachte) situaties voordoen waar de inzet van pmr of mvr noodzakelijk is om veiligheidsrisico's te beperken. Dit vraagt om ervaring en de nodige vaardigheden en competenties van de pmr's en de mvr's. Hieronder worden de eisen en competenties van zowel de politiemotorrijder als mvr's toegelicht zoals deze momenteel gelden.

Opleiding politiemotorrijder

Politiemotorrijders die wielerrondes willen begeleiden moeten diverse modules/cursussen volgen om dit te mogen doen. Tabel 2-2 toont hiervan een overzicht. In totaal dienen vier modules doorlopen en behaald te worden voordat een pmr een wielerronde mag begeleiden. De pmr leert tijdens de cursussen te rijden in verschillende omstandigheden en op verschillende soorten wegen. Ook wordt aandacht besteed aan wet- en regelgeving, het ontwikkelen van verkeersinzicht, risicovolle situaties leren herkennen, voertuigbeheersing en het verkeerstechnisch te begeleiden.

Module/Cursus	Vereiste	Competentie na opleiding
Basis motorsurveillant	- Diploma Assistent Politiedewerker GGP (mbo-niveau 2) - Rijbewijs A (zwaar)	- Rijden in verschillende omstandigheden en op verschillende soorten wegen - Verkeersinzichtelijk en anticiperend te rijden; de taal van de weg te lezen / voertuigen veilig in te halen - Wettelijke bepalingen (verkeersregels) correct toe te passen - In de rijtaak volgtechnieken, bevoegdheden, vrijstellingen en ontheffingen toe passen (zoals door rood licht rijden) - Eenvoudige surveillancetaken uitvoeren (eenvoudige overtredingen waarnemen) - Een motor op de juiste wijze te bedienen en te beheersen en daarbij grenzen van jezelf, het voertuig en de omstandigheden te (her)kennen en hiernaar te handelen - Bewust zijn van voorbeeldfunctie en hiernaar te handelen
Voortgezette Rijopleiding Motor (VRM))	- Diploma (Allround) politiestudent (Niveau 3 of 4) - Het certificaat Basis motorsurveillant (OBMS). - Rijbewijs B en A (zwaar)	Vervolg op 'basis motorsurveillant'. Hierin worden vaardigheden en het inzicht getraind, vaak bij hogere snelheden en/of in risicovolle situaties. Ook wordt aandacht besteed aan de brancherichtlijn en de noodzakelijke overschrijdingen daarvan, waarbij continue de afweging tussen doel en middel wordt gemaakt.
Verkeerstechnisch begeleiden (VTB)	- Aangewezen motorsurveillant - In bezit van certificaat surveilleren met motorfiets. - Positief afgeronde test VTB	Als motorrijder de rollen van spitser, commandant en sluitrijder uitvoeren. Daarnaast komen de verschillende begeleidingen, zoals gidsen, VIP begeleiding, begeleidingen van supportersbussen, colonnes, ME, maar ook begeleiden van een ambulance aan de orde.
Wielerronden begeleiden	- Surveilleren met motorfiets (SMM) - Verkeerstechnisch begeleiden (VTB)	In teamverband vervullen van de rollen molenrijder, motorrijder bij het geluid en buffer.

Tabel 2-2 Vereiste en competenties motoropleidingen politie

Opleiding motorverkeersregelaars

De begeleiding van wielerrondes door mvr wordt vanuit een motorclub georganiseerd. In Nederland zijn meerdere motorclubs die de begeleiding van sportevenementen, optochten, route- en objectbeveiliging, etc. verzorgen. De opleiding tot mvr kent een jaarlijks wettelijk vereiste toets die moet worden gehaald om de taken als verkeersregelaar uit te mogen voeren. Daarnaast kent iedere motorclub een intern opleidingstraject waarbij in de praktijkcursus voertuigbeheersing, onder begeleiding van een mentor, competenties worden aangeleerd die nodig zijn om de taken als mvr uit te voeren. Zaken die worden aangeleerd zijn voertuigbeheersing, verkeersinzicht en het vanuit stilstand regelen van verkeer. De inhoud van deze interne opleidingen en de (vereiste) competenties voor mvr zijn niet landelijk vastgelegd en kunnen daardoor verschillen per motorbegeleidingsclub. Uit gesprek met Landelijk Platform Motor-VerkeersRegelaars (LP-MVR) blijkt wel dat er veel overeenkomsten zijn tussen de motorbegeleidingsclubs. Tabel 2-3 toont de opleidingstrajecten binnen de verschillende organisaties.

Module/Cursus	Vereiste	Competentie na opleiding
E-learning + jaarlijks wettelijk vereiste toets van Stichting Verkeersregelaars Nederland (SNVL)	Geen	De juridisch mogelijkheid om verkeersregelende taken uit te voeren.
Handboek MBT	Geen	Verschilt per club. Gericht op het beheersen van theoretische kennis met betrekking tot het begeleiden van wielervedstrijden.
Praktijkcursus voertuigbeheersing (onder begeleiding van externe mentor, veelal ex-politiemensen)*	- Volwaardig rijbewijs A (niet zijnde A1 of A2) - Deugdelijke motorkleding en goedgekeurde valhelm - Motor die voldoet aan alle wettelijke vereisten en op geen enkele manier aanstootgevend is - Goede rijvaardigheid - Scherp verkeersinzicht - Snel en soepel op en van motor kunnen stappen	Het stilstaand (of meerjendend) vrijhouden van kruisingen, het verkeer regelen op kruisingen, het waarschuwen voor obstakels in de route, het achterop de motor vervoeren van juryleden of journalisten en verschillende andere taken.

Tabel 2-3 Vereiste en competenties (interne) opleiding mvr (*inhoud en vereiste van interne opleiding kan verschillen tussen motorclubs)

Verschillen tussen politiemotorrijders en motorverkeersregelaars

De verschillen tussen pmr en mvr zijn als volgt samen te vatten:

- **Vaardigheden:** een pmr is beroepsmatig bezig met de uitvoering van begeleidingstaken en heeft meer en andere opleidingen doorlopen dan een mvr. De training en opleiding van een mvr is op de openbare weg altijd binnen de kaders van de wetgeving. De mvr's mogen met verhoogde snelheden alleen trainen op een afgesloten circuit terwijl bij de opleiding VTB van de politie met hoge snelheden op de openbare weg wordt getraind. Dit maakt de training voertuigbeheersing (VTB) van de politie intensiever en uitgebreider dan de praktijkcursus voertuigbeheersing voor mvr's.
- **Communicatie:** pmr's zijn beroepsmatig getraind om het gesprek aan te gaan met mensen die niet willen luisteren. Daarnaast kunnen zij ook direct handelen als politieagent.
- **Juridisch:** een pmr mag rijdend aanwijzingen geven, een mvr mag alleen vanuit een statische positie aanwijzingen geven aan het verkeer.
- **Herkenbaarheid:** pmr's zijn beter herkenbaar doordat ze allemaal met een politiemotor rijden en dezelfde kleding en helm dragen. Voor mvr's zijn er geen standaard eisen voor de motor, kleding of helm. In praktijk zien we dat mvr's met verschillende motoren rijden, maar wel een herkenbare (gele) jas en vaak dezelfde kleur helmen dragen. Dit verschilt per club.
- **Gezag:** de politie (pmr) heeft als handhavende instantie meer gezag en autoriteit dan een burger mvr in de perceptie van medeweggebruikers. Hierdoor wordt door sommige betrokken motorrijders (zowel pmr als mvr) aangegeven/ervaren dat aanwijzingen van pmr's eerder worden geaccepteerd dan aanwijzingen van mvr's.
- **Coördinatie en communicatie:** De communicatie tussen de pmr's en de commandant in de wedstrijd verloopt via het C2000 systeem. De commandant coördineert zo de beveiliging van de wedstrijd, stuurt de motorrijders aan en laat zich door pmr's tijdens de wielervedstrijden informeren over (risicovolle) situaties in de koers die aandacht vragen. Mvr's hebben geen C2000 systeem, waardoor zij niet aangestuurd kunnen worden. In de politie-eenheid Limburg, waar de politie samenwerkt met mvr's, krijgen de mvr's gedurende de wedstrijd wel toegang tot het C2000 systeem en wordt gecommuniceerd via een afgesloten kanaal (zie ook paragraaf 2.8). Dit is overigens in strijd met huidige landelijke afspraken.

Op basis van voornoemde verschillen kan worden gesteld dat een pmr meer vaardigheden, bevoegdheden en gezag heeft om een wielervedstrijd te begeleiden en tevens beter herkenbaar is dan een mvr. Daarbij komt het feit dat politiemotorrijders een vrijstelling hebben van geldende verkeerregels uit het RVV om hun begeleidingstaken tijdens een wielervedstrijd goed uit te kunnen voeren (zie ook paragraaf 2.1). Dit alles samenvattende geeft aanleiding om het vervangen van pmr's voor mvr's zorgvuldig te benaderen.

2.7 Scenario's werkgroep veilige wegwedstrijden

Sinds de politie heeft aangegeven minder capaciteit te hebben voor het begeleiden van wielerrondes heeft de werkgroep verschillende scenario's opgesteld om te onderzoeken of met de inzet van meer pmr wielerrondes verkeersveilig door kunnen gaan. Het gaat om de zes scenario's uit Tabel 2-4. De scenario's kennen een opbouw in inzet van mvr's en afbouw van inzet van pmr. Tussen de scenario's zitten verschillen in omvang en de wijze waarop mvr's worden ingezet. Daarmee zal de besparing aan de zijde van de politie per koers(categorie) en scenario verschillen.

Scenario	Inzet mvr	Besparing pmr
1	Geen inzet van mvr, ook niet buiten koers.	Geen besparing, mogelijk zelfs extra inzet van pmr voor gevaarafzetting, etc.
2	mvr inzet buiten koers die meerijdt met kopmotor politie. De meeste wielerrondes worden op dit moment begeleid volgens dit scenario. Afhankelijk van de categorie koers en het aantal te beveiligen gevaarzettingen, wordt gekeken hoeveel mvr ingezet moet worden (zie ook paragraaf 2.5).	Ondanks het feit dat er mvr buiten koers meerijden voor gevaarafzetting en dergelijke, wordt aan de zijde van de politie niet minder pmr ingezet. Wel is volgens dit scenario een besparing in pmr molenrijders mogelijk.
3	mvr inzet in koers en in beveiligd gebied als obstakelbeveiliger voor ad-hoc gevaarzetting voor wielrenners in de kopgroep of het peloton.	Politie besparing beperkt (enkel reservecapaciteit). Posities pmr kunnen beter gehandhaafd worden, door inzet mvr bij ad-hoc situaties in koers.
4	mvr inzet in koers, in beveiligd gebied. Voor een gedeeltelijke vervanging van, of als aanvulling op het politiemotorbegeleidingsteam. Zie voor een schematische weergave hoofdstuk 4, Figuur 4-4.	Besparing van pmr: 1-2 buffers, 0-1 peloton en 0-1 volger. Indien mvr als aanvulling op politie: dan geen besparing pmr.
5	mvr in koers, in en buiten beveiligd gebied. Voor een gedeeltelijke vervanging van, of als aanvulling op het politiemotorbegeleidingsteam. In Limburg worden wielervegelingen standaard volgens dit scenario verreden. Zie voor een schematische weergave hoofdstuk 4, Figuur 4-2	Besparing van pmr: 2 buffers, 1 peloton en 1 volger. Indien mvr als aanvulling op politie: dan geen besparing pmr.
6	mvr begeleiden de wielerronde. Zij vervangen alle posities die van politiemotorbegeleidingsteam.	Maximale besparing. Er is geen inzet meer nodig van pmr.

Tabel 2-4 Scenario's werkgroep

2.8 Werkwijze politie-eenheid Limburg

De politie-eenheid Limburg werkt, in tegenstelling tot de rest van de Nederlandse politie-eenheden, bij wielervedstrijden in hun district al enkele jaren nauw samen met mvr's. Met de inzet van mvr's kan de inzet van pmr's beperkt worden. Zij hebben daar goede ervaringen mee. Voor vrijwel alle type koersen (B3 t/m C-koersen) wordt gereden volgens het zogenaamde scenario 5 (zie paragraaf 2.7). Dit betekent dat mvr's zowel in als buiten het beveiligde gebied meerijden in koers.

De 'standaard' koersopbouw die de politie-eenheid Limburg hanteert ziet er als volgt uit:

	Politie motorrijders	Motorverkeersregelaars
Koprijders	1	-
Molenrijders	5	4
Motorrijder bij geluid	-	1
Bufferrijders	-	2
Motorrijder bij commandowagen	1	-
Motorrijder bij peloton	1	2
Volger	1	3
Sluitrijder	1	-
Totaal	10	12

Tabel 2-5 Verdeling posities naar pmr en mvr's in scenario 5

Politie Limburg geeft aan een extra groep molenrijders (mvr) voor de koers uit te laten rijden. Dit zorgt voor meer rust; molenrijders (zowel pmr als mvr) hebben meer tijd om verkeer aanwijzingen te geven, stil te zetten en te informeren. Daarbij worden de meeste voertuigen eerst door de pmr stilgezet en vervolgens overgedragen aan de mvr. In koers wordt de kopgroep en het peloton begeleid door 1 pmr en 2 mvr's. Hierdoor is er altijd een pmr in de buurt van een mvr indien nodig.

Voor een soepele samenwerking tussen de politie en de mvr's worden de volgende zaken aangehouden:

- Er wordt samengewerkt met een vaste poel aan mvr's.
- Aan het begin van het wielervedstrijden wordt er jaarlijks een opfrisdag georganiseerd om samen de werkwijze door te nemen.
- De mvr's worden tijdens de wielervedstrijd ook uitgerust met een (op één kanaal vergrendelde) C2000 communicatiesysteem. De politiecommandant kan zo ook met de mvr's communiceren en hen aansturen. Dit is in strijd met landelijk beleid.

Door de politie Politie-eenheid Limburg wordt over de scenario's die grenzen aan scenario 5 het volgende gesteld:

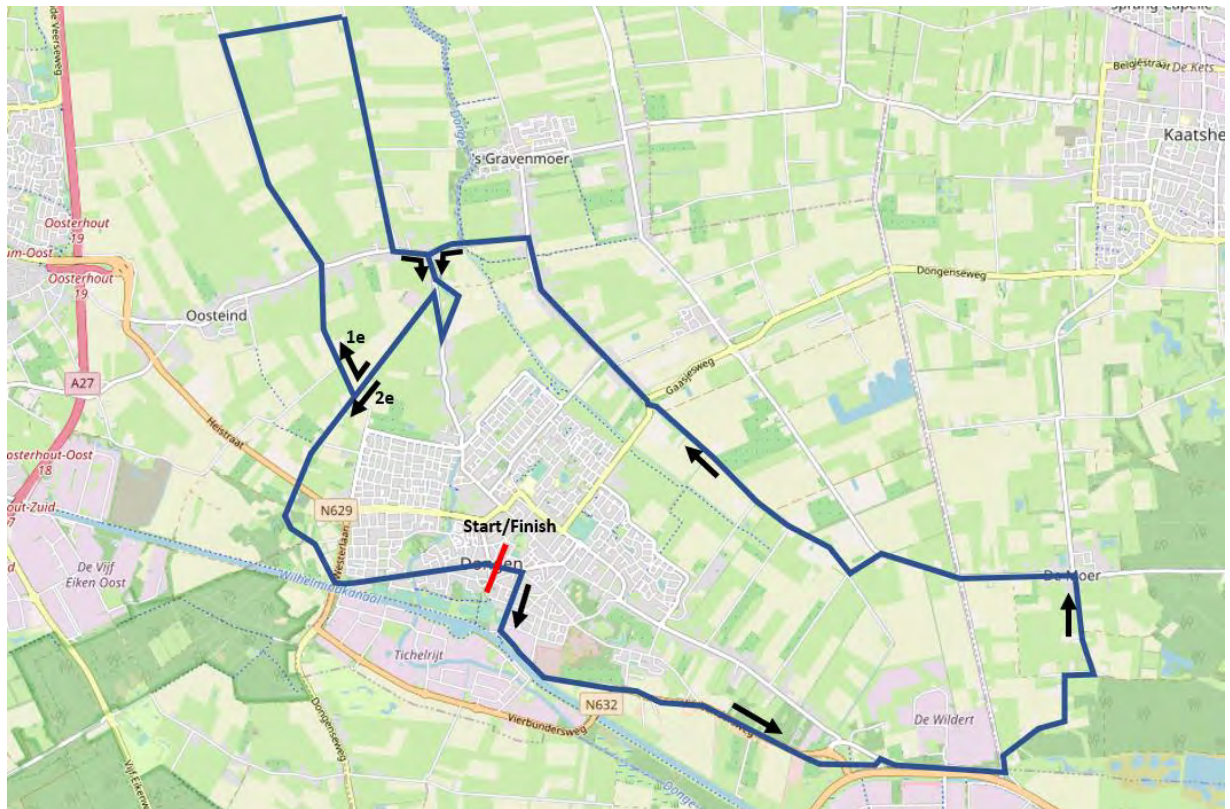
- Scenario 4 kan voor eenheden waar mvr's nog niet worden ingezet ter vervanging van pmr's worden gebruikt als aanloopscenario.
- Scenario 6 is wellicht mogelijk in de verdere toekomst, mits hier zorgvuldig en onder voorwaarden naar toegewerkt wordt. Dit vraagt politieke keuzes en nadere juridisch borging, wat overigens ook noodzakelijk is voor de andere scenario's.

3. Wedstrijden volgens de landelijke standaard

In het najaar van 2023 zijn twee wielervedstrijden bijgewoond die zijn begeleid volgens de standaard inzet van politie. Daarmee is een beeld verkregen van de organisatie, samenwerking tussen de verschillende partijen en de hectiek tijdens een wielervedstrijd. In dit hoofdstuk staan de bevindingen beschreven aan de hand van drie onderzoeksmethoden: gesprekken, observaties en vragenlijsten voor individuele motorrijders.

3.1 Ronde van Midden-Brabant – 24 september 2023

Op zondag 24 september 2023 is de 53^e ronde van Midden-Brabant georganiseerd door Stichting Wielervedbelang Dongen in samenwerking met wielervedvereniging “De Jonge Renner”. De koers was een ronde die meerdere keren gereden werd. Deze kende een grote omloop van 31,1 km welke vier keer werd gereden en een kleinere ronde van 20,5 km welke twee keer werd gereden. De totale omvang van de tour was 165,4 km, zie Figuur 3-1. Aan de wedstrijd deden in totaal 27 (inter)nationale ploegen mee, behorend tot de categorie elite en beloften. De wedstrijd is verreden onder auspiciën en volgens de reglementen van de K.N.W.U./U.C.I.



Figuur 3-1: Parcours 53^e ronde van Midden-Brabant

3.1.1 Begeleiding

De ronde van Midden-Brabant (categorie B2) werd begeleid door de politie-eenheid Zeeland-West-Brabant. In totaal zijn 13 pmr's ingezet, conform de landelijke standaard van de politie (zie Tabel 2-1). De pmr's hadden de posities zoals vermeld in Tabel 3-1. De pmr's werden via portofoons aangestuurd vanuit de commandowagen. Daarnaast werden drie ervaren mvr's van het Motor Begeleidingsteam Zeeland (MBTZ) ingezet. Deze mvr's reden mee in de koers en namen posities bij kruisingen, uitritten of gevaarlijke situaties over/in van de pmr's nadat deze verkeersdeelnemers hadden stilgezet in verband met de naderende koers. De mvr's krijgen geen portofoons en kunnen in koers dus niet communiceren met de politie. Het handelen van deze mvr's vindt op eigen initiatief plaats. Langs het parcours waren op meerdere drukke kruisingen of gevarenpunten verkeersmaatregelen getroffen (de doorkomst in het centrum van Dongen was in de hekken gezet) of werden statische verkeersregelaars ingezet. Dit is door de organisatie vooraf met de politie en betrokken gemeenten afgestemd.

	Pmr	Mvr
Koprijder	1	-
Molrijders	5	3 (officieus)
Motorrijder bij geluid	1	-
Bufferrijders	2	-
Motorrijder bij commandowagen	-	-
Motorrijder bij peloton	2	-
Volger	1	-
Sluitrijder	1	-
Totaal	13	3

Tabel 3-1 Posities pmr's en mvr's bij de 53^e editie van ronde van Midden-Brabant

Door politie Zeeland-West-Brabant is besloten geen pmr bij de commandowagen te laten rijden, omdat de commandowagen een voldoende opvallend politievoertuig is. Op het moment dat in een onopvallende commandowagen wordt gereden, wordt wel gekozen een motorrijder bij de commandowagen te laten rijden.

3.1.2 Meetings voor de wedstrijd

Voorafgaande aan de wedstrijd werden drie meetings gehouden die door het onderzoeksteam zijn bijgewoond: de ploegleidersmeeting, de jury-meeting en de briefing van het politiebegeleidingsteam. Bij elk van deze meetings werden het parcours en de mogelijke risicovolle locaties langs het parcours toegelicht. Daarmee zijn alle deelnemers in koers op de hoogte gebracht van risico's op het parcours. Bij de briefing van het politiebegeleidingsteam (waarbij ook de drie mvr's aanwezig waren) werd het parcours en de risicolocaties langs het parcours besproken.

3.1.3 Observaties

Tijdens de wedstrijd zijn observaties gedaan vanuit drie verschillende posities in de wedstrijd:

1. Vanuit commandowagen Politie: de positie vanuit de commandantenwagen van de politie geeft inzicht in de coördinatie en communicatie met het politieteam en aanvullend hierop de communicatie met de jury-1. Ook geeft deze positie zicht op het acteren van de buffers en molrijders.
2. Vanuit de jury-1: de positie vanuit de jury-1 geeft gedurende de koers zicht op het peloton of de kopgroep. Vanuit deze positie kan het acteren van de buffers en de motorrijders bij het peloton goed worden geobserveerd.
3. Vanuit een gastenwagen: de positie in de gastenwagen gaf de gelegenheid om de wielerronde van verschillende posities te observeren en te beluisteren via het jurykanaal en het ploegleiderskanaal. Zo is achter de geluidsauto gereden waarmee goed zicht was op het functioneren en handelen van de molrijders. Tevens is diverse keren langs de route geparkeerd om de hele koers in beeld te brengen.

De bevindingen zijn als volgt:

- Gedurende de wedstrijd wordt via de politiecommandant continu informatie gedeeld tussen de verschillende politieposities over bijzondere situaties op de weg, gedrag van deelnemers binnen en buiten de koers, etc. Ook vindt continu informatiewisseling plaats tussen de politiecommandant en jury-1. De jury-1 communiceert relevante informatie met de ploegleiders. Dit betreft bijvoorbeeld: aanwijzingen voor rijgedrag van een specifieke (volg)auto's in koers.
- Tijdens de wedstrijd werden de risicolocaties die eerder in de briefing waren genoemd weer aangekondigd. Ook nieuwe risicosituaties die zich tijdens de koers voordeden werden direct met elkaar gedeeld. Hierover werd duidelijk gecommuniceerd tussen de politiecommandant en de pmr's.
- De begeleiding van de wielervedstrijd oogde gecontroleerd en beheerst. Het verkeer volgde de aanwijzingen van het pmr's en de mvr's goed op.
- Pmr's en mvr's hielden op verschillende momenten en locaties weggebruikers tegen, die op het parcours dreigden te komen.

- De mvr's hadden geen beschikking over portofoons (C2000) om met de politie te communiceren en werden ook niet aangestuurd door de politiecommandant. De drie mvr's namen op eigen initiatief en inzicht posities in om verkeer tegen te houden. De mvr's namen regelmatig posities over van pmr's (molenrijders), waarna deze politie molenrijders weer verder konden rijden.
- Op enkele momenten kwam het voor dat fietsers of voertuigen op het parcours dreigden te komen (uit onbewaakte zijweg of uitrit), kort na passage van de koprijder. In elk van de gevallen waren mvr's of pmr's in staat om deze verkeersdeelnemers tijdig te waarschuwen en van het parcours te weren.
- Bij de observaties is geen verschil geconstateerd tussen een pmr die een verkeersdeelnemer waarschuwde en van het parcours weerde en een mvr. Hierbij dient opgemerkt te worden dat er meer pmr's meereden (13) dan mvr's (3), waardoor een vergelijking ook beperkt gemaakt kon worden.

3.1.4 Evaluatie tijdens debriefing

Na afloop van de wielervedstrijd heeft een debriefing met de motorrijders van het politiebegeleidingsteam plaatsgevonden waarbij de begeleiding werd geëvalueerd. De volgende reacties werden gegeven door de pmr's:

- De wedstrijd was goed te begeleiden; er zijn geen onbeheersbare verkeersveiligheidsrisico's met overige verkeersdeelnemers ervaren. Wel is aangegeven dat volgauto's in de karavaan soms risicovol rijgedrag vertonen (hard rijden en inhalen over korte stukken).
- De overdracht van politie naar een mvr is mede afhankelijk van het begrip van de verkeersdeelnemer. In slechts enkele seconden is aan de verkeersdeelnemer te zien of ze begrip hebben voor de situatie en of deze zal blijven wachten. Indien dit begrip er niet is blijft de pmr langer staan. In andere gevallen rijdt men door of wordt deze overgedragen aan een mvr.
- De inzet van de mvr's wordt door het politiebegeleidingsteam gezien als aanvulling op de politie inzet en niet als vervanging. De mvr's handelen op eigen initiatief en naar eigen (verkeers)inzicht. De drie ervaren mvr's, die de commandant ook goed kennen van andere wedstrijden, voeren hun taken goed uit, naar tevredenheid van de politie.
- Commandant van de politie geeft aan geen mvr's te willen aansturen, omdat onduidelijkheid wordt ervaren over de aansprakelijkheid in het geval er een ongeval plaatsvindt.

3.1.5 Vragenlijst individuele motorrijders

Na afloop van de koers is een vragenlijst onder de pmr's en mvr's uitgezet. Hen is gevraagd naar hun ervaring en situaties tijdens de koers die zijn opgevallen of waar op geanticipeerd moest worden. De reacties staan in bijlage 1. In totaal zijn 13 ingevulde vragenlijsten terug ontvangen: 11 van de 13 pmr's en 2 van de 3 mvr's. Het merendeel is meer dan tien keer betrokken geweest als motorrijder bij een wielervedstrijd. Slechts één pmr geeft aan minder dan tien keer te hebben deelgenomen.

	1 tot 10	10 tot 50	Meer dan 50
Mvr	-	-	2
Pmr	1	3	7
Totaal	1	3	9

Tabel 3-2 Aantal keren deelgenomen als motorrijder bij een wielervedstrijd

Alle motards (100% van de respondenten) gaven aan dat de taken vooraf goed duidelijk waren. Zij zijn goed ingelicht over het parcours, wisten wat zij moesten doen en wat er van hen werd verwacht. Vanuit de pmr's wordt vooral gehoord dat ploegleiders, volgauto's en ambulance te hard reden en elkaar passeerden op locaties waar dit tot gevaarlijke situaties leidden. Daarnaast werd gemeld dat diverse statische verkeersregelaars niet duidelijk zichtbaar opgesteld stonden bij de posities (veelal kruispunten) die zij moesten bewaken. Ook het handelen en de aanwijzingen van deze verkeersregelaars aan verkeersdeelnemers waren in sommige gevallen onduidelijk of onjuist wat tot verwarring bij de weggebruiker kan leiden.

Vanuit de mvr's is teruggegeven dat er meerdere onverwachte situaties zijn voorgevallen waarop ingegrepen moest worden. In deze gevallen wisten zij hier adequaat op te reageren en was de situatie goed beheersbaar. Een van de mvr's heeft een brandweerwagen op het parcours beveiligd.

3.2 Elfstedenrace – 4 oktober 2023

Op woensdag 4 oktober 2023 is de 2^e editie van de Elfstedenrace verreden, zie Figuur 3-1. Een koers met één grote omloop van 204,8 kilometer, die langs elf steden van de provincie Friesland gaat en met start en finish in Leeuwarden. Aan deze wedstrijd deden in totaal 18 (inter)nationale ploegen mee, behorend tot de categorie UCI World Team (professionals) en UCI Continental Team (semi-professionals). De wedstrijd is verreden onder auspiciën en volgens de reglementen van de K.N.W.U./U.C.I.



Figuur 3-2 Parcours 2^e editie Elfstedenrace

3.2.1 Begeleiding

De Elfstedenrace (categorie B1) werd begeleid vanuit de politie-eenheid Noord-Nederland. Volgens de landelijke standaard van de politie (zie Tabel 2-1) horen bij deze wedstrijdcategory 16 pmr's ingezet te worden. Tabel 3-3 toont de posities. De organisatie heeft in de voorbereiding samen met de politie en de wegbeheerder alle punten (kruispunten, uitritten, wegversmallingen, gevaarlijke situaties, etc.) beschreven die beveiligd moeten worden. Voor de beveiliging van deze kruispunten en objecten is door de wedstrijdorganisatie een team dynamische verkeersregelaars ingezet van het Motorbegeleidingsteam Assen (MBT Assen). Er is gekozen voor dynamische verkeersregelaars omdat het een wedstrijd betreft die uit één grote ronde bestaat en dus niet twee keer langs dezelfde locatie komt. MBT Assen heeft een draaiboek gemaakt om al deze punten te beveiligen. Daarbij zijn in totaal 82 verkeersregelaars ingezet die van locatie naar locatie reden buitenom de koers en een onbekend aantal statische verkeersregelaars. De verkeersregelaars krijgen samen de taak om op kruispunten het verkeer te regelen en de objecten langs het parcours te beveiligen. Iedere dynamische verkeersregelaar kreeg circa 5 posities aangewezen. Deze verkeersregelaars verplaatsen zich per motor buitenom de koers van positie naar positie. Tijdens de tour heeft geen communicatie plaatsgevonden (via portofoons of dergelijke) tussen de politie en dynamische verkeersregelaars van MBT Assen, anders dan het op straat aanspreken van elkaar.

	Politie motorrijder (pmr)	Motorverkeersregelaar (mvr)
Koprijder	1	-
Molenrijders	6	-
Motorrijder bij geluid	1	-
Bufferrijders	3	-
Motorrijder bij commandowagen	-	-
Motorrijder bij peloton	2	-
Volger	1	-
Motorrijder bij ambulance	1	-
Sluitrijder	1	-
Totaal	16	-

Tabel 3-3 Posities pmr's en mvr's bij de 2^e editie van de Elfstedenrace

3.2.2 Meetings voor de wedstrijd

Net als bij de ronde van Midden-Brabant werden drie meetings gehouden die door het onderzoeksteam zijn bijgewoond: de ploegleidersmeeting, de jury-meeting en de briefing van het politiebegeleidingsteam. Bij elk van deze meetings werd het parcours en de mogelijke risicovolle locaties langs het parcours toegelicht. Daarmee zijn alle deelnemers in koers op de hoogte gebracht van risico's op het parcours. Bij de briefing van het politiebegeleidingsteam werden de risicolocaties langs het parcours nadrukkelijk benoemd.

3.2.3 Observaties

Ook het observeren van de Elfstedenrace is op vergelijkbare wijze gedaan als de ronde van Midden-Brabant. Tijdens de wedstrijden zijn observaties gedaan vanuit dezelfde drie verschillende posities:

1. Vanuit commandowagen Politie: de positie vanuit de commandantenwagen van de politie geeft inzicht in de coördinatie en communicatie met het politieteam en aanvullend hierop de communicatie met de jury-1. Ook geeft deze positie zicht op het acteren van de buffers en molenrijders.
2. Vanuit de jury-1: de positie vanuit de jury-1 geeft gedurende de koers zicht op het peloton of de kopgroep. Deze positie geeft ook goed zicht op de buffers en de motorrijders bij het peloton.
3. Vanuit een gastenwagen: de positie in de gastenwagen gaf de gelegenheid om de wielerronde van verschillende posities te observeren. Zo is achter de geluidsauto gereden waarmee zicht was op de molenrijders. Ook is diverse keren langs de weg geparkeerd om de hele koers (tot sluitrijder) in beeld te brengen en zijn drone-opnamen gemaakt buiten de zone met vliegrestricties van vliegbasis Leeuwarden. Daarnaast was de communicatie van het jurykanaal en het ploegleiderskanaal mee te beluisteren.

De bevindingen bij de observatie zijn als volgt:

- De afstemming tussen politiecommandant en de pmr's verloopt duidelijk en gestructureerd. Er wordt direct gecommuniceerd over locaties met potentiële risico's die zich tijdens de koers voordoen. Bijvoorbeeld over verkeer dat uit een onbewaakte zijweg of uitrit op het parcours dreigt te komen.
- Niet alle kruisingen, zijwegen en uitritten langs het parcours waren beveiligd. Dit was op voorhand bekend. Indien daar aanleiding toe was, door verkeer dat uit deze zijwegen of uitritten kwam, gaven de pmr's (vooral de molenrijders) aanwijzingen aan dit verkeer. Bij het grootste deel van de koers, tot aan Leeuwarden, heeft dat niet tot onbeheersbare risico's geleid.
- Regelmatig moest verkeer na passage van de koprijder alsnog van de weg gehaald worden, omdat zij uit een uitrit komen of dicht langs de rijbaan lopen of fietsen. Deze verkeersdeelnemers leken niet op de hoogte van de naderende wielervedstrijd of dachten dat de weg (al weer) vrij was. De molenrijders konden deze verkeersdeelnemers vervolgens wel waarschuwen en van het parcours geleiden.
- Molenrijders van de politie zijn goed op elkaar afgestemd en wisselden hun posities goed af. Zij stopten regelmatig bij verkeersregelaars om de situatie kort door te nemen of korte aanwijzingen te geven. Molenrijders stopten ook op locaties waar geen objecten te beveiligen zijn. Bijvoorbeeld een lange rechte weg zonder zijstraten.
- De laatste 5 kilometers van de koers, kort voor en in Leeuwarden verliepen onrustig. Doordat de wedstrijd sneller verliep dan verwacht hadden de dynamische verkeersregelaars tegen het einde van de koers onvoldoende tijd om op tijd hun volgende (veelal laatste) positie te halen en te beveiligen. Daardoor waren in de laatste kilometers in Leeuwarden niet alle posities ingevuld en niet alle veiligheidsrisico's beheerst. De politie molenrijders hebben de laatste kruispunten zelf deels moeten beveiligen. Omdat in Leeuwarden meer kruispunten kort achter elkaar liggen en er meer verkeer rijdt dan elders langs het parcours was dit geen makkelijke opgave voor de politie.
- De dynamische verkeersregelaars verplaatsten zich buiten de koers om en zijn hierdoor niet zichtbaar geweest door het onderzoeksteam dat in de koers mee heeft gereden.

3.2.4 Evaluatie tijdens debriefing

Na afloop van de wielervedstrijd zijn tijdens de debriefing met het politiebegeleidingsteam de volgende reacties gegeven door de pmr's:

- In de voorbereiding is er van uitgegaan dat dynamische verkeersregelaars bij deze rit van circa 200 km gemiddeld 5 locaties per persoon moeten beveiligen. Deze laatste posities bleken door sommige dynamische verkeersregelaars niet haalbaar door het snelle wedstrijdverloop. Hierdoor werd het voornamelijk voor de molenrijders van de politie op het laatst 'flink aanpoten' om het verkeer te regelen en te attenderen op de naderende wedstrijd.
- De dynamische verkeersregelaars moeten buitenom de koers flinke afstanden afleggen om op tijd van post naar post te rijden. Dit legt druk op de (dynamische) verkeersregelaars en kan leiden tot gevaarlijk verkeersgedrag op hun route (en dus daarmee voor in het reguliere verkeer).
- Ondanks dat sommige posities, vooral aan het einde van de koers, niet tijdig beveiligd werden, hebben zich geen incidenten voorgedaan.
- Enkele pmr's geven aan dat voertuigen in de volgerskaravaan soms erg risicovol rijgedrag vertonen. De politie acht het nodig om de deelnemers aan de koers en de betreffende chauffeurs hierop aan te spreken of bij herhaaldelijke constatering van risicovol rijgedrag om deze chauffeurs uit koers te halen.
- Bij een wielervedstrijd met één lange omloop zoals de Elfstedenrace is het volgens de betrokken politiemotorrijders uit oogpunt van verkeersveiligheid niet mogelijk om de de pmr's volledig te vervangen door de inzet van mvr's. Kleinere en deels afgesloten koersen kunnen naar mening van de pmr's mogelijk wel met burgerinzet begeleid worden.

3.2.5 Evaluatiegesprek motorverkeersregelaars

Na afloop van de wielervedstrijd is met de coördinatoren van MBT Assen gesproken over hun ervaringen en hun visie op de begeleiding van de wielervedstrijden door mvr's. Daarbij is het volgende aangegeven:

- Verkeersregelaars (zowel bij deze race als andere races) worden niet aangestuurd door de politie, maar werken voor de organisatie van een koers. Zij krijgen voor de koers een lijst met locaties die beveiligd moeten worden (kruispunten, rotondes, inritten, zijstraten, etc.).
- MBT Assen werkt vervolgens zelf een planning uit welke locaties zij wel kunnen beveiligen en welke niet. Deze planning wordt vervolgens voorgelegd aan de organisatie en de politie die hier feedback/goedkeuring op geeft.
- Bij de aansturing is het zeer belangrijk om eensgezind te acteren. MBT Assen hanteert daarbij een hiërarchische structuur waarbij de verkeersregelaars gedurende de wedstrijd (heetst van de strijd) met korte commando's worden (bij)gestuurd.
- Een positieve ontwikkeling is de verhouding tussen pmr's en de mvr's. De pmr's geven tijdens de koers tips aan de mvr's of bespreken een verkeerssituatie soms kort.
- MBT Assen geeft aan dat het vooralsnog niet mogelijk is om een race als de Elfstedenrace zonder begeleiding door de politie en zonder inzet van pmr's te verrijden. Zij willen en kunnen die verantwoordelijkheid nog niet op zich nemen. De verkeersregelaars hebben op dit moment niet de juiste opleiding, inzicht en bevoegdheden om de koers zonder politie te rijden. De opleiding van (dynamische) verkeersregelaars wordt steeds beter, maar is niet gelijk aan de opleiding die pmr's krijgen.

3.2.6 Vragenlijst individuele motorrijders

Na afloop van de koers is een vragenlijst uitgezet onder de pmr's en de statische verkeersregelaars die zich met een motor tussen vooraf bepaalde posities verplaatsten buiten om de koers. Hen is gevraagd naar situaties tijdens de koers die zijn opgevallen of waar op geanticipeerd moest worden. Tijdens de Elfstedenrace reden 16 pmr's en 82 statische verkeersregelaars mee. In totaal hebben 10 pmr's en 43 verkeersregelaars een vragenlijst retour gestuurd. Het merendeel van de motorrijders is meer dan tien keer betrokken geweest bij een wielervedstrijd (Tabel 3-4). Negen van hen hebben minder dan tien keer deelgenomen.

	1-10	11-50	51-100	>100	Totaal
Statische verkeersregelaars ⁴	6	14	7	16	43
Politiemotorrijder	3	4	3	-	10
Totaal	9	18	10	16	53

Tabel 3-4 Aantal keren inzet als motorrijder bij een wielervedstrijd

Alle motards gaven aan dat vooraf de taken duidelijk waren en dat zij wisten wat er van hen werd verwacht. Zestien (dynamische) verkeersregelaars geven aan dat zij verkeersdeelnemers onverwacht hebben moeten attenderen op de naderende koers. Het gaat hierbij in meerdere gevallen om landbouwverkeer dat van een landbouwperceel komt en de koers inrijdt. In één geval heeft dit geleid tot een 'aanvaring' tussen een verkeersregelaar en een bestuurder van een landbouwvoertuig. Hiervan is aangifte gedaan bij politie Noord-Nederland. Door de pmr's wordt aangegeven dat het einde van de race chaotisch was. In de slotkilometers van de wedstrijd waren diverse gevarenpunten en kruisingen onvoldoende afgezet of beveiligd door verkeersregelaars. Hierdoor reed op meerdere plekken verkeer dat er niet had mogen zijn.

Twaalf dynamische verkeersregelaars geven aan dat zij een risicovolle situatie met betrekking tot verkeersveiligheid hebben meegemaakt. Daarbij wordt genoemd dat bestuurders van voertuigen niet willen wachten en het parcours willen oprijden ondanks waarschuwingen over de naderende wielervedstrijd.

Van de pmr's geven alle rijders aan dat zij een risicovolle situatie met betrekking tot verkeersveiligheid hebben meegemaakt. Het gaat hierbij om het niet afzetten van de laatste kilometers van de koers en het ontbreken van verkeersregelaars. Daarnaast geven meerdere motards aan dat zij tijdens de koers verkeersovertredingen hebben gezien van de dynamische verkeersregelaars.

⁴ Deze statische verkeersregelaars verplaatsten zich met een motor tussen vooraf bepaalde posities buiten om de koers. Deze moeten niet verward worden met de MVR's die in scenario 4 en 5 worden ingezet binnen en buiten de koers.

3.3 Slotbevinding

Uit de observatie van de beide wielervedstrijden is gebleken dat het begeleiden en beveiligen van wielervedstrijden een complex samenspel tussen betrokkenen is. Als in de voorbereiding alle denkbare risicolocaties en -situaties zijn onderkend en deze worden beheerst door inzet van voldoende en goed functionerende statische verkeersregelaars, dan heeft het politiebegeleidingsteam een goed beheersbare taak. De taakcomplexiteit en veiligheidsrisico's nemen echter toe als risicolocaties zoals kruisingen onvoldoende worden bewaakt met verkeersregelaars (zoals in de laatste kilometers van de Elfstedenrace het geval was).

Bij de taakcomplexiteit van het politiebegeleidingsteam tijdens de wedstrijd spelen ook meer dynamische factoren een rol zoals het verloop van de wedstrijd (tempo wielrenners, ontsnappingen), weersomstandigheden en gebeurtenissen op en langs het parcours die effect hebben op verkeersstromen. Als tijdens de wedstrijd onverwachte gebeurtenissen optreden neemt de taakcomplexiteit toe. Bij de beide geobserveerde wedstrijden bleek dat het politiebegeleidingsteam goed was voorbereid op zijn taken en de risico's bij de onverwachte gebeurtenissen goed wist te ondervangen.

Bij de gesprekken die na afloop van de beide wedstrijden zijn gevoerd, geven de betrokken politiemotorrijders en de coördinator van het team verkeersregelaars aan het vooralsnog niet mogelijk en wenselijk te achten om de pmr's volledig te vervangen door de inzet van mvr's. Los van de huidige wet- en regelgeving blijft de inzet van politie noodzakelijk om de veiligheid te waarborgen. Als argument wordt onder andere aangedragen dat de mvr's minder gezag uitstralen, minder getraind zijn om in te spelen op onverwachte gebeurtenissen en dat er minder sterke hiërarchie en coördinatie is. De betrokken politiemotorrijders geven wel aan kansen te zien om bepaalde posities te vervangen door mvr's.

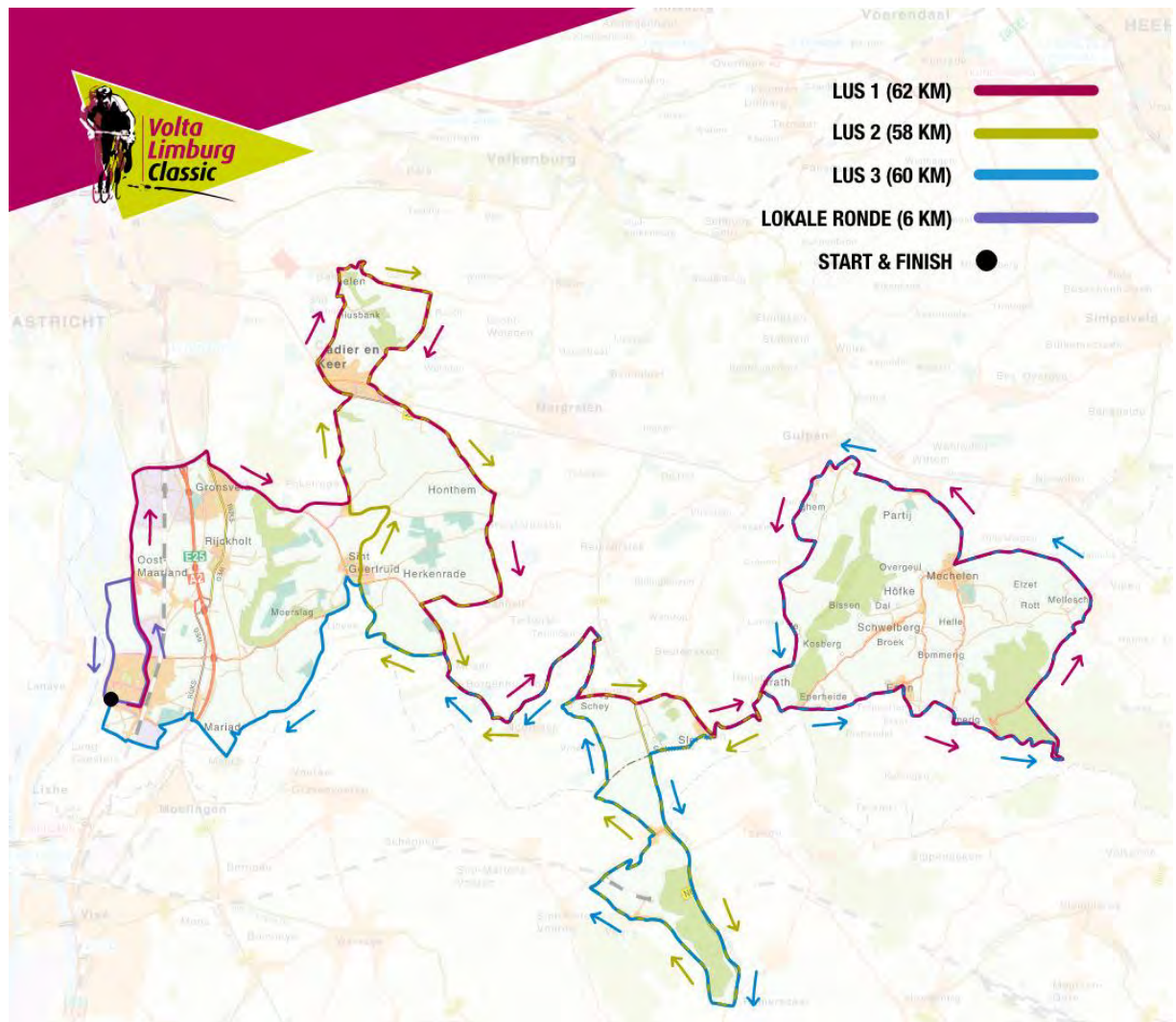
Bij de geobserveerde wedstrijden in Midden-Brabant en Elfstedenrace is ook geconstateerd dat het verschil in wedstrijdparcours leidt tot andere keuzes bij de organisatie aangaande de inzet van statische verkeersregelaars. De wedstrijd in Midden-Brabant verliep over een aantal kortere lussen die meerdere keren werden verreden en de Elfstedenrace betrof één lange ronde waarbij iedere punt maar één keer werd gepasseerd. Dit verschil maakt dat de risicolocaties in Midden-Brabant werden bemand door statische verkeersregelaars die gedurende de hele wedstrijd op hun positie bleven, terwijl bij de Elfstedenrace de (dynamische) verkeersregelaars meerdere risicolocaties moesten bemannen. Dit laatste geeft extra veiligheidsrisico omdat deze verkeersregelaars zich per motor buitenom de koers verplaatsten en daardoor extra kilometers afleggen en soms op (te) hoge snelheid naar hun volgende positie rijden. Dit vergt meer van de verkeersregelaars (iedere keer inleven in een andere positie) en brengt ook extra dynamiek in de koers waar het politiebegeleidingsteam op in moet spelen.

4. Wedstrijden volgens scenario 4 en 5

In het voorjaar van 2024 zijn twee wielerrondes in Limburg geobserveerd die zijn begeleid volgens scenario 5. Het betreft de Volta Classic op 30 maart 2024 en de Alfa Bier Trofee op 2 juni 2024. Bij de observatie is inzicht verkregen in de achterliggende organisatie, de begeleiding en de samenwerking tussen de pmr's en de mvr's tijdens deze wielervedstrijden. In dit hoofdstuk staan de bevindingen beschreven aan de hand van drie onderzoeksmethoden: gesprekken, observaties en vragenlijsten voor individuele motorrijders.

4.1 Volta Classic – 30 maart 2024

Op zaterdag 30 maart 2024 is de 49^e editie van de Volta Classic verreden (heren) met start en finish in Eijsden. Een koers van 190 kilometer door Zuid-Limburg. Het parcours bevat meerdere grote lussen en een lokale lus, zie Figuur 4-1. Het parcours gaat tevens over een korte lengte door België. Aan deze wedstrijd deden in totaal 24 (inter)nationale ploegen en 162 wielrenners (circa 5 tot 7 wielrenners per team) mee. De wedstrijd is verreden onder auspiciën en volgens de reglementen van de K.N.W.U./U.C.I.



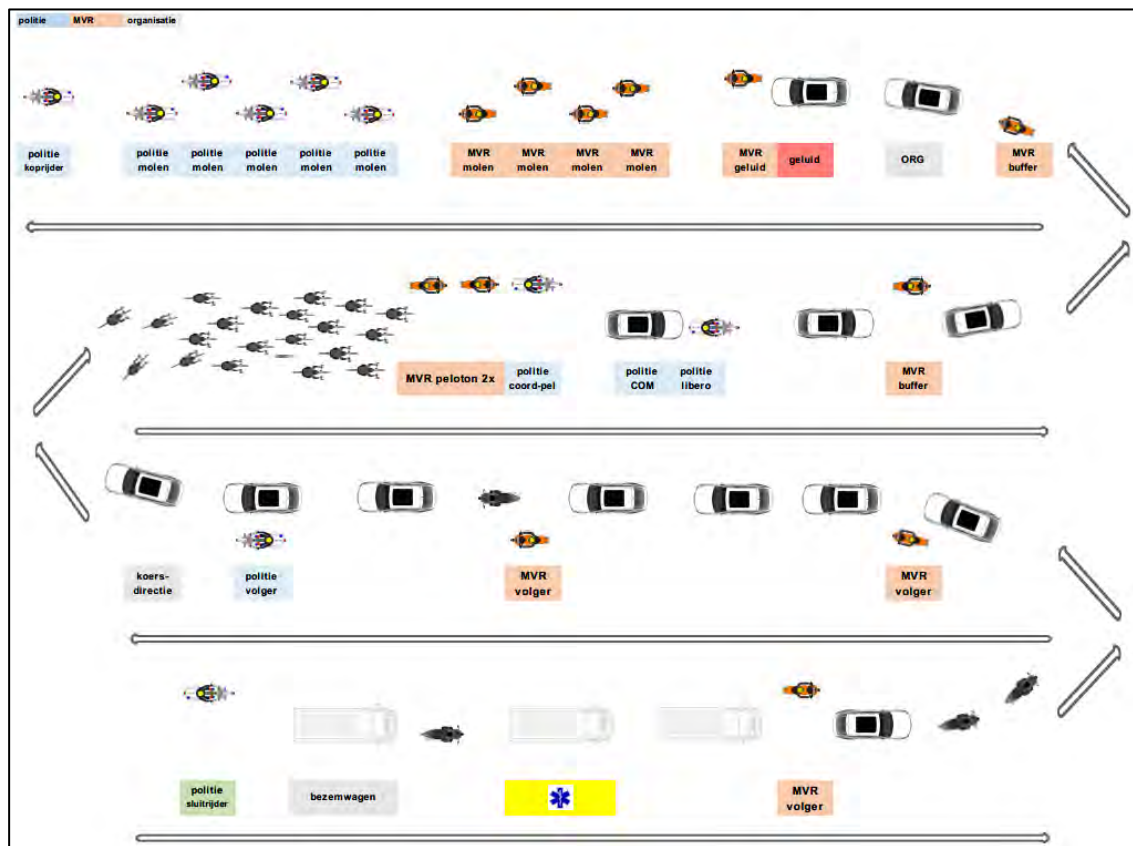
Figuur 4-1 Parcours 49^e editie Volta Classic met start en finish in Eijsden

4.1.1 Begeleiding

De koers valt in categorie B1 en werd begeleid door de politie-eenheid Limburg. Het begeleidingsteam bestond uit een commandowagen van de politie (2 politiemensen: commandant + bestuurder), 10 pmr's en 12 mvr's van Stichting Motards Stein (SMS). De begeleiding vond plaats volgens de standaard van de politie-eenheid Limburg. Dit is gelijk aan scenario 5. De pmr's en de mvr's bemanden daarbij de posities zoals in Tabel 4-1 vermeld. Zij werden allemaal vanuit de commandantenauto via portofoons aangestuurd. Aangezien de wedstrijd tot 3 maal toe over Belgisch grondgebied ging, reden tevens twee Belgische politiemotoren (kop- en sluitrijder) mee. Voor de begeleiding is één draaiboek opgesteld voor zowel de pmr's als de mvr's, aangezien ze samen als één begeleidingsteam functioneren. Ter voorbereiding op de wedstrijd heeft op donderdag 28 maart 2024 een speciale oefendag plaatsgevonden voor de molenrijders van de politie en SMS. Drukke kruisingen werden door statische verkeersregelaars beveiligd, om verkeer tegen te houden en te waarschuwen voor de (naderende) wielerveerders.

	Pmr	Mvr	Pmr België
Verkenner	-	-	-
Koprijder	1		1
Molenrijders	5	4	
Motorrijder bij geluid		1	
Bufferrijders		2	
Motorrijder bij commandowagen	1		
Motorrijder bij peloton	1	2	
Volger	1	3	
Sluitrijder	1		1
Totaal	10	12	2

Tabel 4-1 Verdeling posities naar pmr's en mvr's bij de Volta Classic



Figuur 4-2 Schematische opstelling scenario 5

4.1.2 Meetings voor de wedstrijd

Voorafgaande aan de wedstrijd werden de jury-meeting en de briefing van het politiebegeleidingsteam bijgewoond. Zoals gebruikelijk werd bij elk van deze meetings het parcours en de mogelijke risicovolle locaties langs het parcours toegelicht. Ook is aangegeven dat de achterstand van individuele of kleine groepjes wielrenners maximaal (circa) 3 minuten mag zijn. Bij een grotere volgfstand worden de renners door de jury uit de koers gehaald. Zo blijft de wedstrijd beheersbaar voor het begeleidingsteam. Bij de briefing van het begeleidingsteam zijn de pmr's en de mvr's gezamenlijk aanwezig. De briefing wordt voorgezeten door de commandant van de politie, die zowel voor, tijdens als na de wedstrijd de leiding heeft. Bij de briefing is het volgende opgevallen:

- De gezamenlijke briefing tussen politie en mvr's toont de hiërarchie, maar ook de sterke samenwerking die zij onderling hebben. De politie blijft de leiding hebben, maar staat open voor input en aanvulling van mvr's.
- De afstemming tussen pmr's en mvr's is zeer nauw. De motorrijders kennen elkaar vanuit eerdere wedstrijden, wat ook de onderlinge communicatie vergemakkelijkt. Een groot aantal van de motorrijders blijkt goed bekend te zijn in de regio, wat communicatie over risicolocaties makkelijk bespreekbaar maakt.
- In de week voor de wedstrijd wordt gezamenlijk het parcours verkend en worden mogelijke knelpunten in beeld gebracht. Deze briefing voorafgaande aan de wedstrijd was daarmee een herhaling. Alleen de belangrijkste afspraken werden herhaald.
- Er is gewezen op het feit dat het paasweekend is en dat de motorrijders dus extra alert moeten zijn op lokaal niet bekende toeristen.
- Voorafgaande aan de wedstrijd, direct na de briefing, komen de motorrijders (politie en burger) van verschillende posities (buffer, molenrijders, etc.) kort samen om hun specifieke functie in de koers door te nemen en laatste afspraken te maken.

4.1.3 Observaties

Het observeren van de Volta Classic is op vergelijkbare wijze gedaan als de ronde van Midden-Brabant en de Elfstedenrace. Voorafgaande aan de wedstrijd is deelgenomen aan de briefing van het (politie)begeleidingsteam en de juryvergadering. Tijdens de wedstrijd zijn observaties gedaan vanuit twee verschillende posities:

1. Vanuit commandowagen van de politie. De positie vanuit de commandowagen van de politie geeft inzicht in de coördinatie en communicatie met het politieteam en de mvr's en aanvullend hierop de communicatie met de jury-1. Ook geeft deze positie zicht op het acteren van de pmr's en de mvr's op de plaatsen buffers en molenrijders.
2. Vanuit een gastenwagen. De positie in de gastenwagen gaf de gelegenheid om de wielerronde vanachter de geluidswagen te observeren. De positie achter de geluidsauto geeft gedurende de koers zicht op de molenrijders (politie en mvr's), waardoor de werking van de molenrijders en de samenwerking tussen politie en mvr's goed kon worden geanalyseerd. Daarnaast was de communicatie van de pmr's te beluisteren via de portofoon, waardoor direct zicht en gehoor was op de aansturing van pmr's en de samenwerking tussen politie en mvr's.

De bevindingen bij de observaties zijn als volgt:

- De motorrijders van het team mvr's zijn goed herkenbaar en hebben dezelfde uitstraling met eenzelfde type motor, een zelfde jas en broek en dezelfde helm.
- De afstemming tussen de pmr's en mvr's binnen de molen verloopt zichtbaar soepel. De molenrijders van de politie en mvr's zijn goed op elkaar afgestemd en wisselen hun posities goed af. Politie-motorrijders rijden voorop in de molen en zetten het eerste verkeer stil dat uit onbeveiligde zijwegen en uitritten het parcours wilt oprijden. De mvr's nemen vervolgens hun posities over, waardoor pmr's weer verder kunnen.
- De molen bestaat uit meer motorrijders dan bij de politiebegeleiding volgens de landelijke standaard. Dit biedt meer mogelijkheden om verkeer te waarschuwen en kruispunten te bewaken.
- Niet alle kruispunten langs het parcours waren afgezet, wat extra aandacht vraagt voor de molenrijders. Door het bochtige en heuvelachtige landschap is het zicht op verkeer uit de zijwegen soms beperkt, waardoor het onverwacht het parcours oprijden niet uitgesloten kan worden. Dit komt in praktijk ook voor, zie volgend punt.
- Een enkele keer moest verkeer na passage van de koprijder en de molenrijders alsnog van de weg gehaald worden, omdat het uit een uitrit komt, of dicht langs de rijbaan loopt of fietst. Deze verkeersdeelnemers leken niet op de hoogte van de naderen wielerskoers of dachten dat de weg al weer vrij was. De molenrijders (pmr's) konden deze verkeersdeelnemers vervolgens wel van het parcours geleiden.
- Enkele statische verkeersregelaars staan onvoldoende duidelijk opgesteld voor het naderende verkeer. Ook is één keer geconstateerd dat een statische verkeersregelaar onvoldoende aandacht had voor het verkeer en met zijn telefoon bezig was.
- De tussenaafstanden tussen de verschillende posities in de koers worden zorgvuldig bewaakt door politiecommandant. Als er te grote gaten vallen tussen de motorrijders in koers is de kans groter dat er iemand onverwacht op het parcours komt. Daarbij wordt het tempo bepaald door de renners in de koers. Dit leidt ertoe dat de motorrijders (en ook de volgauto's in de koers) soms moeten versnellen en soms moeten vertragen. Daarbij worden soms voor de plaatselijke situatie (te) hoge snelheden gereden hetgeen veiligheidsrisico's met zich meebrengt, ongeacht de kwaliteit en ervaringen van de bestuurders.
- Omstanders en toeschouwers van de wielerronde luisteren over het algemeen goed naar de aanwijzingen de motorrijders (ongeacht politiemotorrijder of mvr). Een enkele keer is geconstateerd dat een omstander zichtbaar boos naar de commandoauto van de politie reageerde.

4.1.4 Evaluatie tijdens debriefing

Na afloop van de wielervedstrijd in Eijsden heeft een debriefing plaatsgevonden op het politiebureau in Maastricht, waarbij het volledige begeleidingsteam aanwezig was: zowel de pmr's als de mvr's. De betrokken motorrijders waren allen positief over het verloop van de koers, over de communicatie en de samenwerking tussen de pmr's en de mvr's en de wijze waarop de koers is begeleid. Bij terugkoppeling door de pmr's is nog het volgende gemeld:

- Het bewaken van gebruikelijke tussenafstanden tussen de verschillende posities was lastig in dit kronkelige en heuvelachtige parcours, ook nadat er een grotere achterstand tot bijna 3 minuten ontstond van een groepje wielrenners. Desondanks bleek dit goed beheersbaar.
- Een mvr geeft aan dat het fijn zou zijn als zij net als pmr's rijdend aanwijzingen mogen geven. Daarmee kan sneller doorgereden worden naar een volgend punt.

4.1.5 Vragenlijst individuele motorrijders

Na afloop van de koers is een vragenlijst onder de politie- en mvr's uitgezet. Hen is gevraagd naar situaties tijdens de koers die zijn opgevallen of waar op geanticipeerd moest worden. Tijdens de Volta Classic reden 10 pmr's en 12 mvr's mee. In totaal hebben 9 pmr's en 11 mvr's een vragenlijst retour gestuurd. Alle motorrijders (met uitzondering van één) zijn meer dan tien keer betrokken geweest bij een wielervedstrijd. De antwoorden staan in bijlage 3 vermeld.

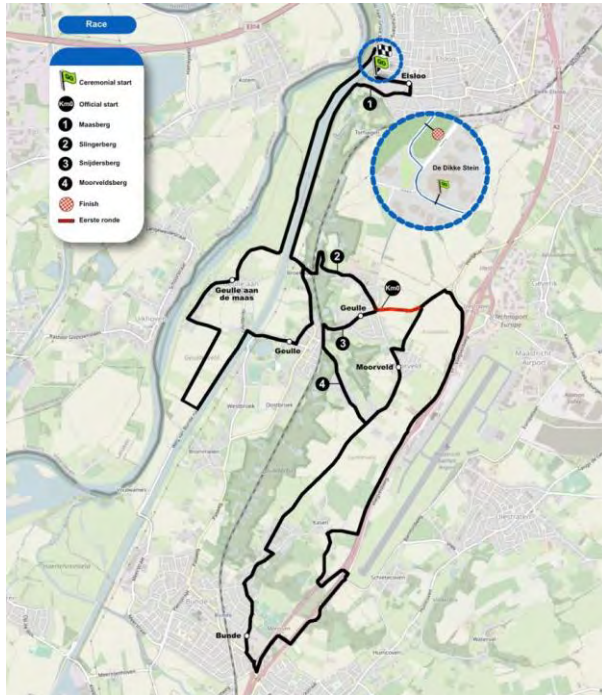
	1-10	11-50	51-100	>100	Totaal
Motorverkeersregelaars	1	8	1	1	11
Politiemotorrijder		6	2	1	9
Totaal	1	14	3	2	20

Tabel 4-2 Aantal keren inzet als motorrijder bij een wielervedstrijd

Alle respondenten gaven aan dat de taken vooraf duidelijk waren. Zij wisten hun positie, wisten wat zij moesten doen en wat er van hen werd verwacht.

4.2 Alfa Bier Limburg Trofee – 2 juni

Op zondag 2 juni 2024 is de 7^e editie van de Alfa Bier Limburg Trofee verreden met start en finish in Elsloo. De koers kent een afstand van 200 kilometer en beslaat een parcours waarbij één ronde van 20 kilometer en zes rondes van 30 kilometer worden gereden, zie Figuur 4-3. Aan deze wedstrijd deden in totaal 143 (inter)nationale wielrenners mee. De wedstrijd is verreden onder auspiciën en volgens de reglementen van de K.N.W.U.



Figuur 4-3 Parcours Alfa Bier Trofee

Kanttekening analyse scenario

Vanuit het onderzoek was na de Volta Classic (observatie scenario 5), behoefte aan een extra pilot waarbij de focus ligt op scenario 4. Scenario 4 heeft, in tegenstelling tot scenario 5, enkel een molen van politiemotorrijders. Aangezien een werkwijze volgens scenario 4 afwijkt van de standaard werkwijze van de politie-eenheid Limburg en er op korte termijn geen wedstrijd geschikt bevonden is om scenario 4 te toetsen is in overleg afgesproken de koers te laten verlopen als scenario 5, maar met focus op de onderdelen die in scenario 4 spelen. Zie bijlage 1 voor een nadere toelichting van scenario 4. De Alfa Bier Limburg Trofee is daarom door de politie Limburg gereden als scenario 5 met dubbele molen (pmr's en mvr's), terwijl de focus voor het onderzoek zich richtte op scenario 4. Vanwege de 'standaard' werkwijze van de Limburgse politie kon hier niet van worden afgeweken. Dit houdt in dat tijdens de Alfa Bier Limburg Trofee de molenrijders zoveel mogelijk buiten beschouwing zijn gelaten. De focus lag op de mvr's in het beveiligd gebied (buffers en volgers).

4.2.1 Begeleiding

De koers valt in de categorie B2 en werd begeleid door de politie-eenheid Limburg. Het begeleidingsteam bestond uit een commandowagen van de politie (2 politiemensen: commandant + bestuurder), 10 pmr's en 12 mvr's van Stichting Motards Stein (SMS). De begeleiding vond plaats volgens de standaard van de politie-eenheid Limburg. Dit is gelijk aan scenario 5. De pmr's en de mvr's bemanden daarbij de posities zoals in Tabel 4-3 vermeld. Zij werden allemaal vanuit de commandantenauto via portofoons aangestuurd. Om de tijd van kop- tot sluitrijder zo klein mogelijk te houden is voor de wedstrijd besloten dat wielrenners die 3 minuten achter het peloton rijden uit koers te halen. De gedachte hierbij is dat de achterblijvers op 3 minuten geen kans meer maken op een belangrijke rol binnen de wedstrijd. Door deze achterblijvers uit koers te halen blijft de afstand en tijd tussen de kop- en sluitrijder zo klein mogelijk. Hierdoor wordt de hinder voor overige verkeersdeelnemers zo klein mogelijk gehouden, blijft de begeleiding van de wedstrijd en de veiligheidsrisico's beter beheersbaar.

Begeleiding wielervedstrijden

Praktijkonderzoek verkeersveiligheid inzet motorverkeersregelaars

projectnummer 0488357.100

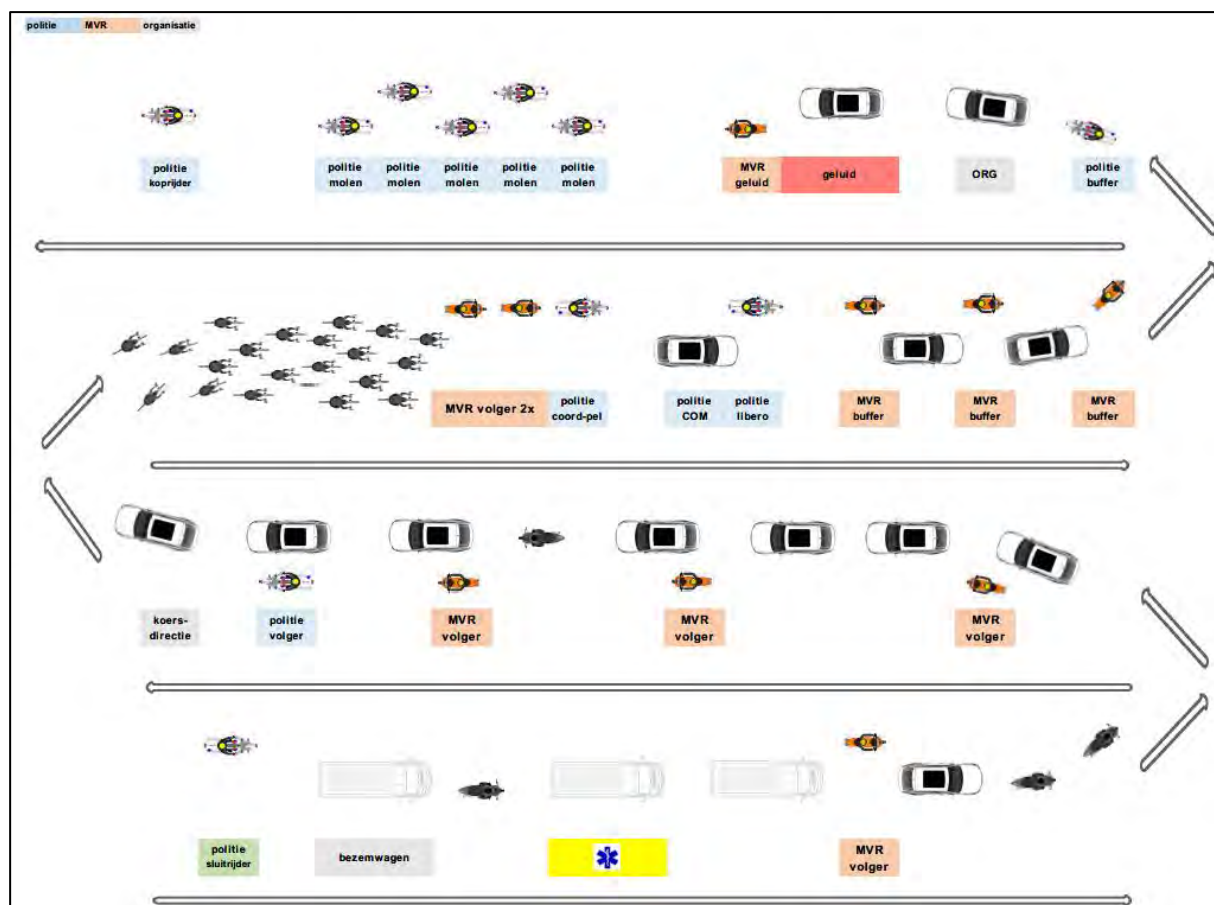
3 oktober 2024

Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport

Vlak voor aanvang van de wedstrijd werd één politiemotorrijder onwel, waardoor de start van de wedstrijd is uitgesteld. Het betrof een molenrijder van de politie. In goed overleg is besloten de desbetreffende motorrijder niet meer mee te laten rijden, maar de wedstrijd wel door te laten gaan. Dit kon doordat er gewerkt wordt met een dubbele molen van politie en mvr's. Hierdoor blijven bij uitval van één van de rijders voldoende motards over om de wedstrijd veilig te begeleiden. Daarnaast is er wederzijds vertrouwen tussen politie en de mvr's wat maakt dat zij het gemis van één motard kunnen opvangen. Daarmee werd de wedstrijd gereden met één molenrijder minder van de politie. Vanwege het uitstellen van de start is door de wedstrijdorganisatie besloten de koers met één ronde in te korten naar zes rondes. De totale koers kende daarmee een omloop van circa 180 kilometer.

	Politie motorrijders	Motorverkeersregelaars
Verkenner	-	-
Koprijders	1	
Molenrijders	4	4
Motorrijder bij geluid		1
Bufferrijders		2
Motorrijder bij commandowagen	1	
Motorrijder bij peloton	1	2
Volger	1	3
Sluitrijder	1	
Totaal	9	12

Tabel 4-3 Verdeling posities naar politiemotorrijder en mvr's bij de Alfa Bier Trofee



Figuur 4-4 Schematische opstelling scenario 4

4.2.2 Meetings voor de wedstrijd

Voorafgaande aan de wedstrijd werd de briefing van het politiebegeleidingsteam bijgewoond. Bij deze briefing waren de mvr's niet aanwezig. Zij hebben eerder een briefing gehad omdat de mvr's in de ochtend de koers voor de nieuwelingen (juniores) moesten begeleiden en daarom eerder de weg op moesten. Zoals gebruikelijk werden bij deze meeting het parcours en de mogelijke risicovolle locaties langs het parcours toegelicht zoals gevaarlijke kruispunten en obstakels (containers) op/naast de weg en parcours wijzigingen. Ook werd de verkeersveiligheid door andere deelnemers in koers (ploegleiders en gastenwagens) als aandachtspunt besproken. De coördinator wielrennen van de politie-eenheid Limburg heeft tijdens de briefings nogmaals de rollen en aandachtspunten besproken voor de mvr's en de politierijders. Dit om de belangrijkste punten mee te geven en iedereen voor een laatste maal te informeren over zijn taken. Per positie (molenrijder, buffer voor peloton, buffer na peloton, etc.) geldt één politiemotorrijder als aanspreekpunt. Deze politierijder spreekt voorafgaand aan de wedstrijd met de mvr's die in deze rol gaan rijden de laatste zaken en vormen van communiceren door. Ook is aangegeven dat de achterstand van individuele of kleine groepjes wielrenners maximaal (circa) 3 minuten mag zijn om de wedstrijd beheersbaar te houden.

Vanwege de wedstrijd van de nieuwelingen kon de juryvergadering niet bijgewoond worden. Wel is vlak voor aanvang van de wedstrijd kort overleg geweest tussen de politiecommandant en wedstrijdleiding om eventuele aandachtspunten te bespreken.

NB: Vanuit de wedstrijdorganisatie is één dag voor de wedstrijd de route van het parcours over een klein traject omgeleid, omdat een grindpad door de vele regen onbegaanbaar was. De organisatie heeft de dag voor de wedstrijd bij alle woningen in de straat waar de omleiding doorheen loopt een flyer in de bus gedaan om buurtbewoners op de hoogte te brengen van de koers en deze wijziging in het parcours.

4.2.3 Observaties

Het observeren van de Alfa Bier Limburg Trofee is op dezelfde wijze gedaan als de voorgaande koersen. Tijdens de wedstrijd zijn observaties gedaan vanuit twee verschillende posities:

1. Vanuit commandowagen politie. De positie vanuit de commandantenwagen van de politie geeft inzicht in de coördinatie en communicatie met het politieteam en de mvr's en aanvullend hierop de communicatie met de jury-1. Ook geeft deze positie zicht op het acteren van de pmr's en de mvr's op de plaatsen buffers en volgers.
2. Vanuit een gastenwagen. De positie in de gastenwagen gaf de gelegenheid om de wielerronde vanuit verschillende posities in de koers te observeren. De positie geeft gedurende de koers zicht op verschillende taken van motards (politie en mvr's), waardoor het functioneren van de motorrijders en de samenwerking tussen politie en mvr's goed kon worden geanalyseerd. Daarnaast was de communicatie van de pmr's te beluisteren via een portofoon en kon ook met het jurykanaal worden meegeluisterd.

De bevindingen bij de observatie zijn als volgt:

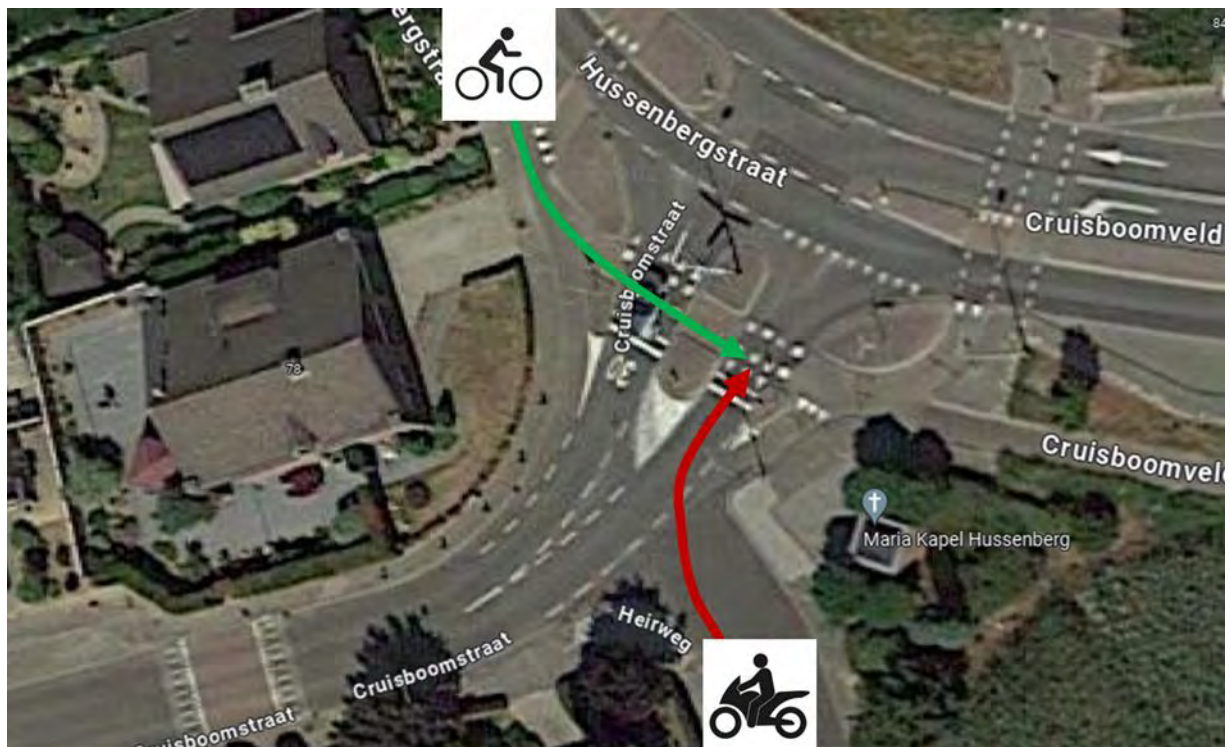
- De samenwerking tussen pmr's en mvr's loopt strak en gestroomlijnd. Dit is te danken aan het feit dat iedereen weet wat zijn rol is en wat van hem verwacht wordt. Alle motards spreken dezelfde taal.
- De politie heeft duidelijk de leiding in de begeleiding van wedstrijd. De mvr's hebben respect voor deze hiërarchie en nemen aanwijzingen en tips van de politie aan, maar stellen vragen en geven input wanneer nodig.
- Mvr's (en ook politie) zijn allemaal lokaal goed bekend en weten hoe het parcours van de ronde loopt en waar zich eventueel gevaarlijke punten bevinden.
- Door wederzijds vertrouwen en een goede samenwerking tussen politiemotoren en mvr's kan (onverwachte) uitval van een pmr worden opgevangen en kan de wedstrijd toch doorgaan. Ook bij een tweede uitval (wegens een ongeval met een mvr) kon de wedstrijd gecontroleerd door gaan.
- Statische verkeersregelaars staan regelmatig niet op de juiste positie (zijn slecht/laat zichtbaar voor deelnemers), kijken naar de koers i.p.v. achteropkomend verkeer of gebruiken materialen niet of verkeerd (bijv. vlag voor gevaarafzetting in verkeerde richting).

- De Alfa Bier Limburg Trofee is een wielervedstrijd met meerdere rondes. De hectiek van de wedstrijd speelt zich voornamelijk af in de eerste helft van de wedstrijd, waarin de meeste wielrenners afvallen, en de laatste ronde, waarin de eindsprint plaatsvindt. In deze fases van de wedstrijd is de communicatie tussen alle verschillende partijen belangrijk en moet soms onverwacht en snel(ler) geschakeld worden.
- De volgtijd tussen de geluidswagen en eerst volgende motor (politie of burger) is op verschillende momenten en op verschillende locaties in de koers (ruim) 1 minuut en kan voor omstanders als lang ervaren worden. Dit verhoogt het risico dat omstanders uit zijwegen of uitritten toch de weg op rijden.
- De volgtijd tussen commandowagen en motor bij kopgroep bedraagt op verschillende momenten en op verschillende locaties in de koers maximaal ½ minuut. Dit voelt niet als lang.
- De pmr's en mvr's houden rekening met de gaten die vallen tussen de verschillende groepen wielrenners. Als het gat groot wordt worden deze groepjes apart beveiligd. Wanneer het gat kleiner wordt gaan de motards ook weer op eigen initiatief voor of achter het peloton rijden. Dit om voordeel (stayeren) voor achtervolgers of achterblijvers te voorkomen. Vanuit de jury is geen verzoek geweest om te beveiligen of te vertrekken. Dit houdt in dat de motards dit op eigen initiatief zeer goed hebben uitgevoerd.
- Op rechte delen van het parcours is goed te zien dat de volgers en buffer-rijders gestaffeld over de weg rijden met tussen hen steeds circa 300 meter. Hiermee wordt het gat tussen het geluid en de commandowagen of tussen de commandowagen en het peloton goed beveiligd.
- Molenrijders, volgers en buffers communiceren continu over eventueel verkeer dat nog van een helling komt of uit een zijstraat rijdt. Hierdoor weten de volgende motorrijders dat deze bestuurders stilgezet moeten worden.
- De onderlinge afstanden tussen het geluid en de commandowagen worden continu getimed. Dit om de afstand beperkt te houden en te voorkomen dat er te veel tijd en ruimte zit tussen het begin van de koers en het peloton.
- Tijdens de wedstrijd heeft een ongeval plaatsgevonden tussen een wielrenner (geen deelnemer van de wedstrijd) en een mvr. Het ongeval is niet waargenomen door het onderzoeksteam. Wel kon meegeluisterd worden met de communicatie hierover. De commandant schakelde direct na melding van het ongeval met de meldkamer en informeerde de jury. Hierdoor kon de koers doorgang vinden en werden de betrokkenen bij het ongeval direct geholpen. Voor de toedracht van het ongeval wordt verwezen naar het tekstkader op de volgende bladzijde.
- Ondanks de korte communicatielijnen bleek de commandant gedurende 1,5 ronde niet op de hoogte van het feit dat een motorverkeersregelaar (buffer) was betrokken bij het ongeval, waardoor met één buffer minder is gereden.
- Op het ongeval na hebben geen moeilijke of onverwachte situaties plaatsgevonden. De koers werd strak en duidelijk geleid waarbij geen veiligheidsknelpunten ontstonden.

Ongeval

Halverwege de wedstrijd heeft op het parcours een ongeval plaatsgevonden tussen een wielrenner (passant) en een motorverkeersregelaar (buffer). De wielrenner reed niet mee in de wedstrijd, maar kwam ter hoogte van de met haaiantanden geregelde voorrangskruising 'Cruisboomstraat – Cruisboomveld – Hussenbergstraat' (op dat moment in het beveiligd gebied) in botsing met de mvr. Het betrof een kruising die in één ronde tweemaal werd aangedaan vanuit verschillende richtingen. Hiermee was het een relatief lastig te beveiligen punt binnen het parcours. Het kruispunt werd daarom beveiligd door statische verkeersregelaars.

De wielrenner is op snelheid het parcours gekruist, ondanks de aanwezigheid van reeds door de kopmotor geactiveerde statische verkeersregelaars. Op het moment dat de mvr de bocht inreed was niet meer mogelijk om uit te wijken en ontstond de aanrijding tussen de wielrenner en de mvr. Op het moment van het ongeval stond er relatief veel publiek op de verschillende hoeken van het kruispunt, waardoor de overstekende wielrenner pas laat opviel voor de mvr.



Na het ongeval is door de commandant van de politie snel geschakeld. Hij heeft een ambulance en politiewagen opgeroepen van buiten de koers om het ongeval te begeleiden en de gewonde te verzorgen. Door directe communicatie tussen de jury en de commandant is het ongeval buiten de koers afgehandeld en kon de wedstrijd zonder onderbreking worden voortgezet.

Voor de commandant van de politie was het niet direct duidelijk of het een mvr uit de koers betrof. Hierdoor heeft het circa 1,5 ronde geduurd voordat duidelijk was dat één van de mvr's uit koers was. Met als gevolg dat er maar 1 in plaats van 2 buffers reden gedurende de laatste 1,5 ronde. Daarna is besloten de koers voort te zetten met één mvr minder, zonder van posities te wisselen.

4.2.4 Evaluatie tijdens debriefing

Na afloop van de wielervedstrijd heeft een debriefing plaatsgevonden op een parkeerplaats nabij de finish van de wielertour. De debriefing vond plaats met zowel de pmr's als de mvr's. Ook de mvr die betrokken was bij het incident met de wielrenner (recreant) was aanwezig. Voor de debriefing heeft de commandant van de politie het ongeval met de mvr besproken. Ondanks het uitvallen van één pmr vlak voor aanvang van de wedstrijd en het ongeval met een mvr is het verdere verloop van de wedstrijd door alle motorrijders (pmr en mvr) als positief ervaren. Vanuit de organisatie van de wielerronde en de ploegleiders zijn complimenten gekomen over het verloop van de koers, de samenwerking tussen de pmr's en de mvr's en de wijze waarop de koers is begeleid.

Ten aanzien van het ongeval met de mvr zijn bij de debriefing de volgende (leer)punten benoemd:

- De recreatieve wielrenner had niet in het beveiligde gebied mogen komen. Niet duidelijk is hoe dit toch heeft kunnen plaatsvinden;
- Niet uitgesloten is dat het ongeval met de mvr (gelet op de situatie) ook een pmr had kunnen overkomen;
- De commandant had direct en volledig over dit ongeval geïnformeerd moeten worden.

4.2.5 Vragenlijsten individuele motorrijders

Na afloop van de koers is een vragenlijst onder de pmr's en mvr's uitgezet. Hen is gevraagd naar situaties tijdens de koers die zijn opgevallen of waar op geanticipeerd moest worden. Tijdens de Alfa Bier Limburg Trofee reden 9 pmr's en 12 mvr's mee. In totaal hebben 8 pmr's, 1 politie commandant en 6 mvr's de vragenlijst retour gestuurd. Zie daarvoor bijlage 3.

	1-10	11-50	51-100	>100	Onbekend	Totaal
Motorverkeersregelaars	-	2	2	2	-	6
Politie motorrijder	2	1	2	1	2	8
Totaal	2	3	4	3	2	14

Tabel 4-4 Aantal keren inzet als motorrijder bij een wielervedstrijd

Alle respondenten gaven aan dat de taken vooraf duidelijk waren. Zij wisten hun positie, wisten wat zij moesten doen en wat er van hen werd verwacht. Ook van de motoragenten waarvoor het de eerste keer was, was alles duidelijk. Van twee pmr's is het onbekend hoe vaak ze al een koers hebben begeleid. In de reacties is terug te lezen dat er weinig bijzondere situaties zijn opgemerkt. Wel zijn er altijd situaties waar adequaat op gereageerd moet worden, maar dit heeft niet geleid tot verkeersonveilige situaties, met uitzondering van het ongeval tussen de recreant en de mvr. Door deze mvr is aangegeven dat deze fietser het signaal van de statische verkeersregelaar negeerde en zichzelf geen tijd meer had om te remmen. Het ongeval heeft plaats gevonden zonder dat de motard hier iets aan kon doen. De (politie) sluitrijder (1^e keer) van de wielervedstrijd geeft aan dat bij de afrit van de A2 de weg eenmaal te snel of onduidelijk werd vrijgegeven door een verkeersregelaar. Hierdoor begon een voertuig te rijden. Het voertuig reed tussen de bezemwagens en de motoragent door. Dit is niet de bedoeling en kan leiden tot een verkeersonveilige situatie. De motoragent geeft aan dit gecorrigeerd te hebben.

4.3 Slotbevinding

De twee geobserveerde wielervedstrijden zijn begeleid volgens scenario 5. Bij de Volta Classic ging de aandacht specifiek uit naar alle mvr's die onderdeel waren van het begeleidingsteam volgens scenario 5 (molenrijders, buffers en volgers). Bij de Alfa Bier Limburg Trofee lag de focus op de mvr's die onderdeel zijn van scenario 4 (buffers en volgers). In zijn algemeenheid is in beide wielervedstrijden een goede samenwerking geconstateerd tussen de pmr's en de mvr's. Het politieteam en de mvr's hebben vooraf tijd gestoken in het gezamenlijk verkennen van het parcours en het in beeld brengen van mogelijke risicolocaties. De briefing en de debriefing tonen aan dat politie duidelijk de leiding heeft en neemt, maar dat zij openstaan voor input en aanvullingen van mvr's. Geconstateerd is dan ook dat met een nauwe samenwerking en strakke communicatie tussen pmr's en mvr's het gedeeltelijk vervangen van politie inzet volgens scenario 5 en scenario 4 mogelijk is zonder aantoonbaar hogere verkeersveiligheidsrisico's. De communicatie via portofoons zorgt ervoor dat er soepel en snel geschakeld kan worden, desondanks was de commandant gedurende 1,5 ronde niet op de hoogte van de uitgevallen bufferrijder bij de Alfa Bier Limburg Trofee. Tips die vanuit mvr's en pmr's bij de debriefing worden

teruggekoppeld worden meegenomen als leerpunten voor de begeleiding van volgende wedstrijden. Zo ontstaat een zelflerend patroon.

De inzet van mvr's op posities die volgens de landelijke standaard door pmr's worden bemand heeft bij de geobserveerde wedstrijden niet aantoonbaar geleid tot extra verkeersveiligheidsrisico's, ondanks het ongeval tijdens de Alfa Bier Limburg Trofee met een mvr. Het ongeval in het beveiligd gebied tussen de mvr (buffer) en de wielerpasant die het kruispunt overstak (terwijl er statische verkeersregelaars waren) maakt wel duidelijk dat met het verrijden van wielerrondes op voor het openbaar verkeer openstaande wegen in zijn algemeenheid extra verkeersveiligheidsrisico's optreden. Uit de reacties van de mvr's en pmr's blijkt dat weggebruikers de verkeersaanwijzingen goed opvolgen.

Risico's komen in de beleving van de onderzoeker vooral voor bij zijwegen die of niet beveiligd zijn of niet goed beveiligd zijn door geen of te weinig fysieke afzettingen en te weinig statische verkeersregelaars. En als er statische verkeersregelaars staan kunnen er dus nog mensen doorheen glippen (zie ongeval Alfa bier). Om het aantal risicolocaties te verminderen is inzet nodig op meer harde verkeersmaatregelen en geschikte statische verkeersregelaars, zeker in stedelijk gebied.

In beide wedstrijden is geconstateerd dat naarmate de wedstrijd vordert, er meerdere en (grotere) gaten tussen de verschillende wielrenners ontstaan met een kopgroep, achtervolgers, peloton en achterblijvers. De focus van de volgers (mvr's) ligt dan bij het begeleiden van deze wielrenners en de gaten die hiertussen liggen. De volgauto's (ploegleidersauto's en materiaalwagens) rijden in kolonnes achter de wielrenners aan. Deze volgauto's blijven dicht bij elkaar en het heeft uit het oogpunt van herkenbaarheid van de koers, weinig toegevoegde waarde hier mvr's bij te laten rijden, zoals schematisch weergegeven in scenario 4 of 5. Op deze posities kunnen pmr's wel goed toezicht houden op het rijgedrag van volgauto's en bestuurders van volgauto's hierop aanspreken.

5. Conclusies

Om inzicht te krijgen in de verkeersveiligheidseffecten van de inzet van motorverkeersregelaars bij wielervedstrijden zijn meerdere gesprekken met praktijkdeskundigen gevoerd en zijn vier wielervedstrijden geobserveerd. In het najaar van 2023 zijn twee wedstrijden geobserveerd die volgens de landelijke standaard uitsluitend werden begeleid door politiemotorrijders. Vervolgens zijn in het voorjaar van 2024 twee wedstrijden geobserveerd die volgens scenario 5 zijn begeleid, waarbij naast de inzet van politiemotorrijders ook motorverkeersregelaars zijn ingezet. Door middel van observaties voor, tijdens en na de wedstrijden, interviews met betrokken partijen en het uitzetten van korte vragenlijsten onder de pmr's en mvr's is een beeld gecreëerd van de begeleiding en veiligheidsrisico's die zich voordoen rond wielervedstrijden. In dit hoofdstuk staan de conclusies verwoord.

5.1 Algemeen beeld uit geobserveerde wielervedstrijden

Het algemene beeld dat uit de observatie van de vier wielervedstrijden naar voren komt is dat het begeleiden en beveiligen van wielervedstrijden een complex samenspel tussen betrokkenen is. Als in de voorbereiding alle denkbare risicofactoren, risicolocaties en -situaties door betrokkenen zijn onderkend en deze worden beheerst door inzet van voldoende en goed functionerende statische verkeersregelaars, dan heeft het motorbegeleidingsteam (ongeacht mvr of pmr) een goed beheersbare taak. De taakcomplexiteit en veiligheidsrisico's nemen echter toe als het aantal risicolocaties zoals drukke of onoverzichtelijke kruisingen toeneemt en de risicolocaties onvoldoende worden bewaakt door verkeersregelaars. De inzet van statische verkeersregelaars heeft daarbij de voorkeur boven de inzet van dynamische verkeersregelaars die buitenom de koers met de motor naar meerdere vooraf aangewezen posities rijden. De dynamische verkeersregelaars werken onder tijdsdruk en vertonen soms risicovol rijgedrag op de motor om tijdig op de volgende locatie te zijn.

Bij de taakcomplexiteit van het motorbegeleidingsteam spelen ook meer dynamische factoren een rol zoals het verloop van de wedstrijd (tempo van de wielrenners, ontsnappingen, lengte van de koers), weersomstandigheden en gebeurtenissen op en langs het parcours die effect hebben op verkeersstromen. Als tijdens de wedstrijd onverwachte gebeurtenissen optreden kan de taakcomplexiteit voor het motorbegeleidingsteam verder toenemen. Gelet op het gedegen opleidingstraject, het beroepsmatig bezig zijn en de aantoonbaar aanwezige competenties, kan in de basis gesteld worden dat politiemotorrijders beter zijn voorbereid op onverwachte situaties dan motorverkeersregelaars. Daardoor kan gesteld worden dat de verkeersveiligheid niet gebaat is bij het vervangen van politiemotorrijders door motorverkeersregelaars. Dit neemt niet weg dat motorverkeersregelaars een bijdrage kunnen leveren aan bij het begeleiden en beveiligen van wielervedstrijden. Zie daarvoor paragraaf 5.2.

Vooraf vaststaande factoren	Dynamische factoren / omstandigheden (niet uitputtend)
- Type koers (omloop of één ronde) - Eéndagskoers of meerdaagse koers - Niveau van de wielrenners / wedstrijdklasse - Omgevingskenmerken / gevarenpunten: - landschap - bebouwing - kwaliteit wegdek - wegverkeer - aantal kruispunten en uitritten - gevaarlijke punten - Aantal statische verkeersregelaars in relatie tot het aantal gevarenpunten dat beveiligd moet worden - Media-aandacht	- Weersomstandigheden - Verloop van de wedstrijd - Afspraken over de maximale achterstand van wielrenners (bepaald de lengte van de koers) - Kwaliteit statische verkeersregelaars - Brugopening / sluiting spoorwegovergang - Gebeurtenissen tijdens de wedstrijd of langs het parcours (brand, ongeval, etc.) - Verkeersdrukke langs het parcours - Publiek

5.2 Verkeersveiligheidseffect inzet motorverkeersregelaars

De motorverkeersregelaars in scenario 5 (werkwijze van de politie-eenheid Limburg) worden ingezet om de politiemotorrijders te ontlasten, deels te vervangen en om de verkeersveiligheid van een wielerronde te vergroten. Met de inzet van motorverkeersregelaars ontstaat een groter motorbegeleidingsteam en daarmee dus meer capaciteit om (kruisend) verkeer langs het parcours stil te zetten en weggebruikers te waarschuwen voor de naderende wielervoers. Daarmee neemt het risico af dat reguliere weggebruikers tijdens de wedstrijd op het parcours komen. De toename van ongevalsrisico's wegens het hoger aantal motoren in de begeleiding weegt niet op tegen het voordeel van extra ervaren motorverkeersregelaars. De inzet van de extra motorverkeersregelaars mag tegelijkertijd niet leiden tot inzet van minder statische verkeersregelaars. Bij de twee wielervedstrijden die volgens scenario 5 zijn verreden lijkt daar ook geen sprake van te zijn.

Bij de observatie van de twee wielervedstrijden die zijn begeleid volgens scenario 5 (combinatie van politiemotorrijders en motorverkeersregelaars) is geconstateerd dat het team motorverkeersregelaars een aanvulling is op het politiebegeleidingsteam. De motorverkeersregelaars werden goed voorbereid op hun taken en zij toonden een professionele werkhouding. Ook zijn ze duidelijk en eenduidig herkenbaar, met gelijksoortige helm/kleding. In beide wielervedstrijden is ook een goede samenwerking en communicatie geconstateerd tussen de pmr's en de mvr's. Het politieteam en de mvr's hebben vooraf tijd gestoken in het gezamenlijk verkennen van het parcours en het in beeld brengen van mogelijke risicolocaties. De briefing en de debriefing tonen aan dat politie duidelijk de leiding heeft en neemt. Geconstateerd is dan ook dat met een nauwe samenwerking en strakke communicatie tussen pmr's en mvr's het gedeeltelijk vervangen van politie-inzet volgens scenario 5 en scenario 4 mogelijk is zonder dat dit leidt tot hogere verkeersveiligheidsrisico's, ondanks het ongeval tijdens de Alfa Bier Limburg Trofee met een motorverkeersregelaar. Het ongeval in het beveiligd gebied met de mvr maakt wel duidelijk dat met het verrijden van wielerrondes op voor het openbaar verkeer openstaande wegen in zijn algemeenheid extra verkeersveiligheidsrisico's optreden. Om dergelijke risico's te verminderen is een zorgvuldige risicoanalyse nodig en inzet op tijdelijke verkeersmaatregelen (hekken) en goed functionerende statische verkeersregelaars.

Uit dit onderzoek blijkt verder dat enkele betrokkenen ervaren dat mvr's minder autoriteit hebben dan pmr's. Dit kan er toe leiden dat de aanwijzingen van mvr's eerder genegeerd worden dan aanwijzingen van pmr's. Bij de geobserveerde wedstrijden is in een enkel geval geconstateerd dat een aanwijzing van een mvr werd genegeerd. In scenario 5 kan de politie de mvr's ondersteunen indien een situatie daar om vraagt.

De inzet van politie blijft noodzakelijk om de veiligheid te waarborgen. Dit omdat er momenteel geen gestandaardiseerde kwaliteitscontrole is op de mvr's, de mvr's minder getraind zijn, minder goed en éénduidig herkenbaar zijn en geen standaard communicatiesysteem hebben. Daarbij hebben ze onder de huidige wet- en regelgeving geen bevoegdheid om een weg vrij te maken of rijdend aanwijzingen te geven. Ook zijn zij niet bevoegd om een omleiding in te stellen of een weg af te sluiten, bijvoorbeeld indien voor de koers een verkeersongeval heeft plaatsgevonden. Een volledige vervanging van politiemotorrijders door motorverkeersregelaars, zoals in scenario 6 het geval is, wordt vooralsnog niet wenselijk geacht uit oogpunt van de verkeersveiligheid. Op kortere omlopen in rustige gebieden kan hier met de inzet van voldoende statische verkeersregelaars en grotendeels in de hekken zetten van het parcours in de toekomst wel naar toegewerkt worden.

5.3 Voorwaarden voor inzet motorverkeersregelaars

Op basis van de onderzochte (eendaagse) wielervedstrijden kan geconcludeerd worden dat een deel van de wielervedstrijden onder bepaalde voorwaarden gereden kan worden met scenario 4 of 5. Het begeleiden volgens scenario 4 en 5 impliceert dat de leiding en aansturing primair bij de politie blijft liggen. Ter vervanging van de pmr's moeten dan ervaren mvr's ingezet kunnen worden die een deel van de politierollen kunnen vervangen en ondersteunen.

Voor de gedeeltelijke vervanging van pmr's door mvr's, conform scenario 4 of 5, worden de volgende voorwaarden geadviseerd, alvorens de extra inzet van mvr's in een landelijke standaard werkwijze te verankeren:

- i. De politie heeft de leiding bij het beveiligen van de wielervedstrijd. Ook per positie in de wedstrijd (molen, buffer of volger) heeft de politie de leiding;

- ii. Bij het overnemen van één politierol (molen, buffer of volger) is meer dan één mvr benodigd voor het uitvoeren van de begeleidingstaken. Dit komt voort uit de beperktere opleiding die mvr's hebben, de lagere eisen die aan mvr's gesteld worden en het niet rijdend aanwijzingen mogen geven;
- iii. Creëer een goede basis voor wederzijds vertrouwen tussen het politieteam en het team mvr's. Dit kan door een gezamenlijke voorbereiding en een gezamenlijke briefing en debriefing te doen bij het begeleiden van een wielervedstrijd;
- iv. Zorg voor een duidelijk profiel waar mvr's aan moeten voldoen. Denk bijvoorbeeld aan een set van competenties, vaardigheden en minimale opleiding. Dit dient landelijk vastgelegd te worden;
- v. Ontwikkel een uniform en landelijk opleidingstraject waar alle mvr's aan deel moeten nemen. Een onderdeel daarvan zou bijvoorbeeld ook een jaarlijkse opfriscursus moeten zijn (begeleiden wielervedstrijden, voertuigbeheersing);
- vi. Werk aan een landelijke database voor gecertificeerde mvr's waarin bijvoorbeeld wordt vastgelegd: competenties, leeftijd, omgeving, ervaring met wielervedstrijden én hier ingenomen posities, etc.;
- vii. Het inzetten van mvr's met regionale kennis van de koersregio heeft een sterke voorkeur. Dit maakt dat zich minder onverwachte situaties kunnen voordoen. Dit geldt overigens ook voor pmr's;
- viii. Maak tijdens de race gebruik van dezelfde communicatiemiddelen. Zo kan snel gecommuniceerd worden over potentieel risicovolle situaties zoals verkeer uit zijwegen of opritten, of incidenten. Onderzocht en vastgesteld moet worden onder welke voorwaarden C2000 hiervoor gebruikt kan worden (denk aan opleiding voor gebruik, verklaring omtrent gedrag, etc.). Mogelijk moet naar een ander communicatiemiddel gezocht worden;
- ix. De mvr's dienen er net als de pmr's professioneel en als mvr éénduidig herkenbaar uit te zien. Dit kan bereikt worden door bijvoorbeeld eisen te stellen aan het type motor (voorkeur voor een touwmotor), de kleding en de helm. Een landelijk eenduidige en professionele uitstraling helpt bij herkenning en straalt ook meer gezag en overwicht uit richting weggebruikers;
- x. Het betrekken van mvr's bij de begeleiding van wielervedstrijden en dit verankeren in de landelijke standaard (zoals dat in de eenheid Limburg standaard is geworden) vraagt om 'wil' en 'vertrouwen' bij betrokken partijen. Hiervoor is het noodzakelijk om gezamenlijk een groeipad naar een landelijke standaard af te spreken. Onderdeel van het groeipad is bijvoorbeeld pilots buiten de regio Limburg, zodat ook andere politie-eenheden vertrouwd raken met de werkwijze volgens scenario 4 of 5;
- xi. De juridische aansprakelijkheid moet duidelijk zijn voor de gevallen dat er toch een ongeval plaatsvindt met een mvr. Duidelijkheid voor de commandant, de politiemotorrijders en de motorverkeersregelaars. In de huidige praktijk wordt het risico op aansprakelijkheid verschillend ervaren door betrokkenen;
- xii. Er moet duidelijkheid komen of het nodig is om mvr's tijdens een (wielervedstrijd) een wettelijke vrijstelling van de bepalingen in RVV 1990 te geven om te legitimeren dat afgeweken kan worden van de reguliere verkeersregels tijdens de begeleiding. Mogelijk is daartoe een grondslag te vinden in art. 149 wv 1994 waarin staat dat ontheffing van de wegenverkeerswet mogelijk is (inclusief verkeersregels). Dit artikel wordt ook bij evenementen, optochten etc. gebruikt, zoals bij carnavalsoptochten of bloemencorso's om te legitimeren dat afgeweken wordt van de reguliere verkeersregels. Deze analyse loopt, maar is nog niet uitputtend uitgezocht.

5.4 Aanwijzingen door motorverkeersregelaar

Volgens de huidige wetgeving mag een mvr alleen vanuit een statische positie aanwijzingen geven aan het verkeer. Bij de gesprekken met de mvr's komt naar voren dat zij wel de wens hebben om net als pmr's rijdend aanwijzingen te mogen geven. De motivatie daarbij is dat mvr's hun verkeersregelende taak dan sneller uit kunnen voeren en zij dan ook sneller door kunnen gaan naar een volgende verkeerssituatie/verkeersdeelnemer die aanwijzingen of waarschuwingen nodig heeft. In het werkconcept van scenario 5 is dit rijdend aanwijzingen geven niet nodig, omdat er meer motorverkeersregelaars meerijden ter vervanging van één politiemotorrijder. Politiemotorrijders geven bovendien zelf ook aan beperkt gebruik te (willen) maken van het rijdend aanwijzingen geven. Dit zou ook beperkt nodig moeten zijn. Als dit toch regelmatig nodig is, dan geeft dit aan dat in de voorbereiding van de wedstrijd de omvang van veiligheidsrisico's/verkeersdrukke onvoldoende is onderkend en er onvoldoende beheersmaatregelen zijn getroffen (te weinig goed functionerende verkeersregelaars). Voor de werkwijze van scenario 5 wordt verruiming van bevoegdheden om rijdend aanwijzingen te mogen geven dan ook niet noodzakelijk geacht.

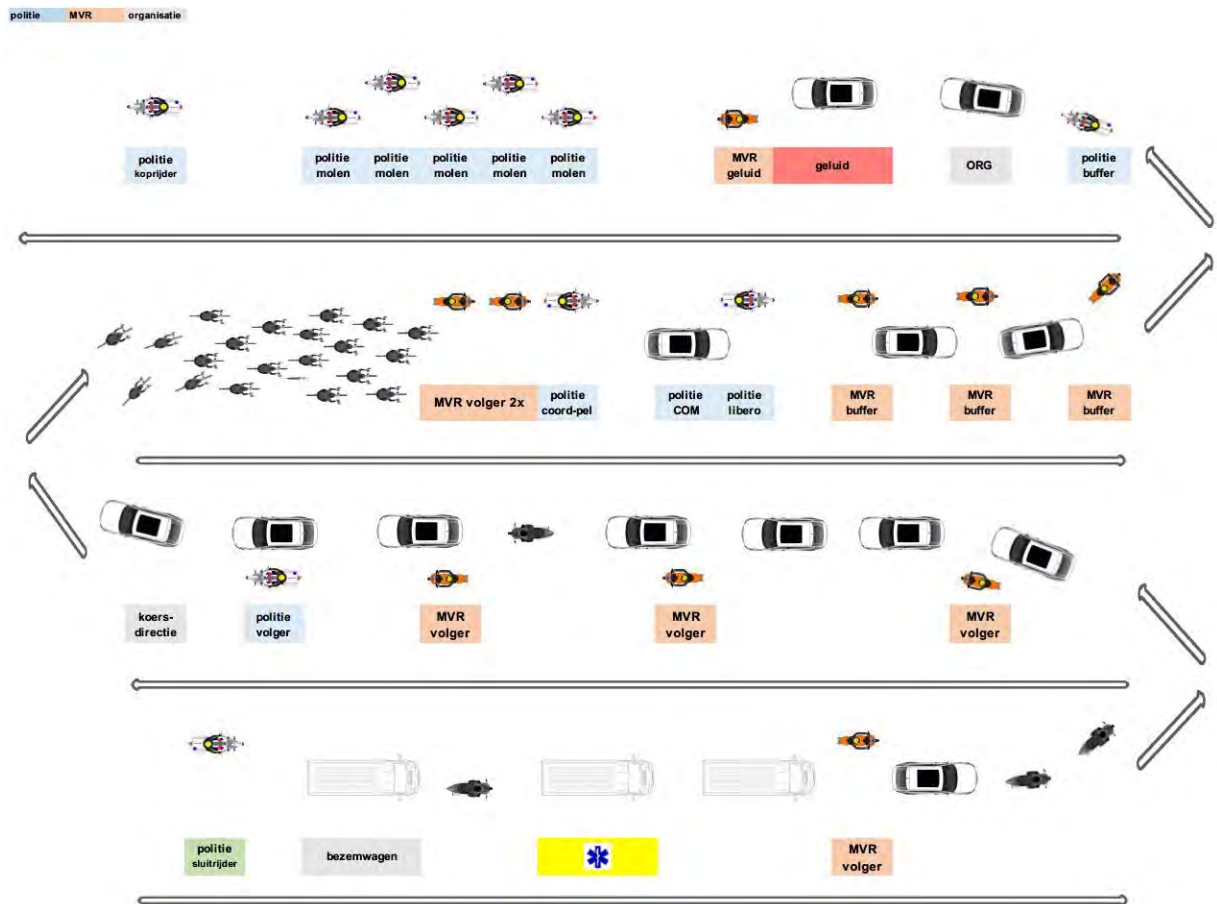
5.5 Diverse aanbevelingen voor het vervolg

Uit dit onderzoek is naar voren gekomen dat het begeleiden en beveiligen van wielervedstrijden een complex en gevoelig samenspel is tussen betrokkenen, (risico)factoren en omstandigheden. Tijdens het onderzoek is geconstateerd dat mvr's een nuttige bijdrage leveren. Als voldaan wordt aan geadviseerde voorwaarden zoals adequate opleiding en herkenbaarheid kunnen mvr's in staat worden geacht om pmr's te vervangen. Om toe te werken naar landelijke (standaard) werkwijze volgens scenario 4 of 5 met minder inzet van politiemotorrijders en meer motorverkeersregelaars, wordt aanbevolen om een groeiproces voor de korte en langere termijn uit te stippelen, waar alle betrokken actoren naar toe kunnen werken. Immers, ook in de politie-eenheid Limburg kent de werkwijze volgens scenario 5 een langere historie.

Aanbevolen wordt om binnen het groeiproces met de volgende zaken aan de slag te gaan:

- Nodig politiecommandanten of politiemotorrijders uit andere politie-eenheden uit om een wedstrijd die volgens scenario 5 wordt begeleid door de politie-eenheid Limburg bij te wonen. In de eenheid Limburg is samenwerking tussen de pmr's en mvr's het meest ontwikkeld en in praktijk toegepast.
- Initieer toekomstige (pilot) wedstrijden buiten de regio Limburg volgens het scenario 5 en betrek daarbij regionaal bekende motorverkeersregelaars;
- Ga aan de slag met de voorgestelde voorwaarden zoals beschreven in paragraaf 5.3;
- Zorg voor een zelflerende werkwijze waarbij bevindingen en ervaringen voor-, tijdens en na wielervedstrijden gedocumenteerd en meegenomen worden bij de organisatie en begeleiding van opvolgende wedstrijden;
- Wanneer de veiligheidsrisico's voorafgaande aan de wedstrijd onvoldoende zijn beheerst, moet dat aanleiding kunnen zijn voor een wijziging van het parcours naar rustiger wegen of het zelfs annuleren van een wedstrijd;
- Zet in op een kort volgerskaravaan. Hoe langer de karavaan is, hoe meer ongevalsrisico's ontstaan en hoe langer de weg afgesloten moet zijn van het verkeer. Dit levert extra verkeersveiligheidsrisico's op en een (te) hoge taakbelasting voor het motorbegeleidingsteam;
- Ga na wat geleerd kan worden van een vergelijkbare transitie die bij het begeleiden van exceptionele transporten heeft plaatsgevonden. De transportbegeleiders die daarvoor ingezet (mogen) worden, hebben hiervoor ook een aparte opleiding doorlopen en zijn ook getoetst op kunde en vaardigheden.

Bijlage 1 – Schematische opstelling scenario 4



De schematische kaart is opgesteld door de werkgroep Veilige Wedstrijden Openbare Weg (VWOW)

Positie	Referentiesituatie		Scenario 4		Besparing politiemotorrijders (pmr)
	pmr	mvr	pmr	mvr	
Verkenner	-	-	-	-	-
Koprijders	1	-	1	-	-
Molenrijders	5	-	5	-	-
Motorrijder bij geluid	1	-	-	1	1
Bufferrijders	2	3	-	2	2
Motorrijder bij commandowagen	-	-	1	-	-
Motorrijder bij peloton	2	-	1	2	1
Volger	1	-	1	3	-
Sluitrijder	1	-	1	-	-
Totaal	13	3	10	8	3

Motor inzet vergelijking referentiesituatie en scenario 4

De tabel toont de inzet van politie- en mvr's van de wedstrijden die in de koerscategorie B1 vallen. In de landelijke standaard (=referentiesituatie) rijden in totaal 13 pmr's mee en in theorie geen mvr's. In scenario 4 rijden 10 politiemotoren en 8 burgermotoren mee, wat een besparing geeft van 3 politiemotoren ten opzichte van de landelijke standaard verspreid over verschillende posities. Daartegenover worden 8 extra mvr's ingezet. De kop- en sluitrijder van de koers zijn in beide gevallen door pmr's ingevuld. Mede omdat deze posities een juridische functie hebben: de weg afsluiten voor de wielervedstrijd en na passage weer vrijgeven. Door het

Begeleiding wielervedstrijden

Praktijkonderzoek verkeersveiligheid inzet motorverkeersregelaars

projectnummer 0488357.100

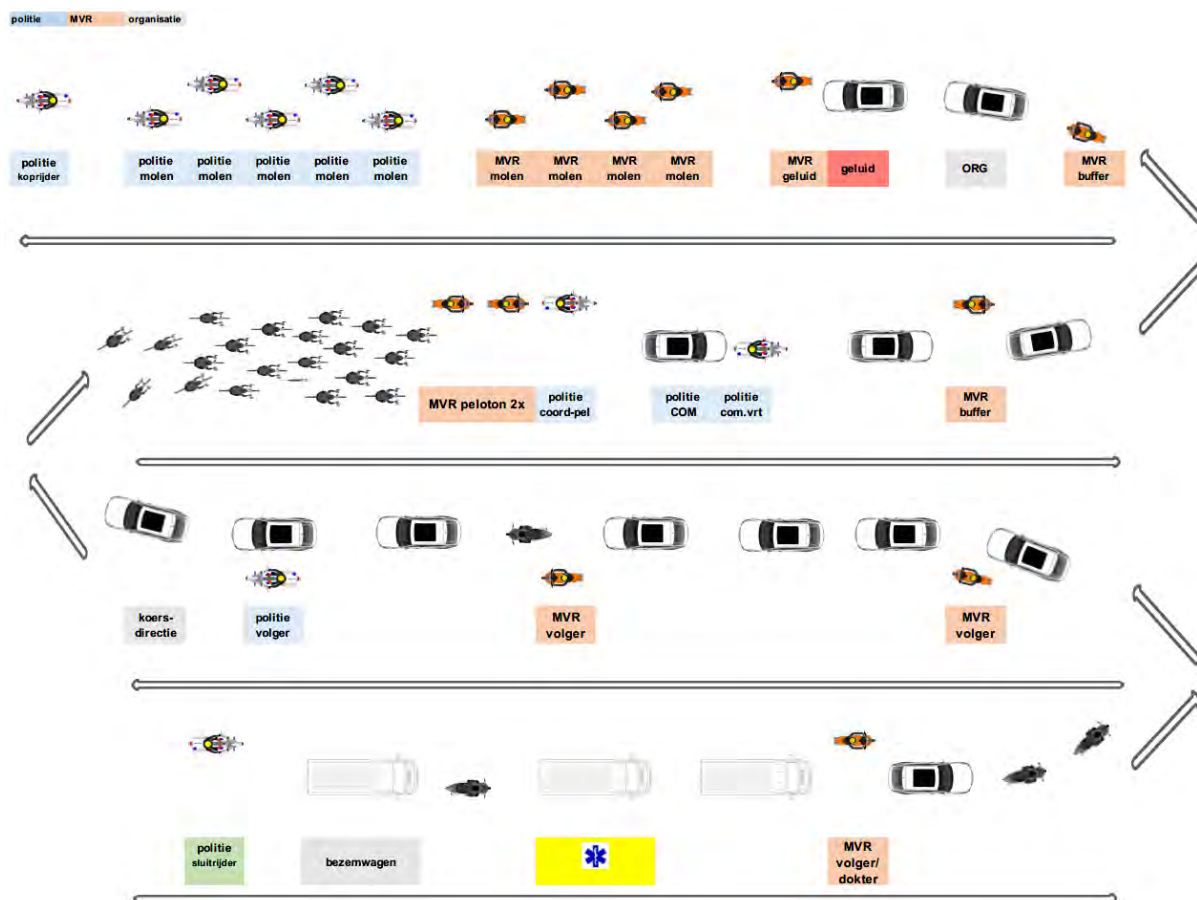
3 oktober 2024

Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport



uitvallen van één molenrijder bij de politie is ten opzichte van de referentiesituatie in deze positie met één politie minder en één mvr meer gereden. De posities van de motorrijder bij het geluid en bufferrijders zijn één op één vervangen door mvr's. Voor de motorrijder bij het peloton is één pmr vervangen door twee mvr's. Daarnaast zijn in Midden-Brabant drie extra mvr's als buffers ingezet.

Bijlage 2 – Schematische opstelling scenario 5



De schematische kaart is opgesteld door de werkgroep Veilige Wedstrijden Openbare Weg (VWOW)

Positie	Referentiesituatie		Scenario 5		Besparing politiemotorrijders (pmr)
	pmr	mvr	pmr	mvr	
Verkenner	-	-	-	-	-
Koprijders	1	-	1	-	-
Molenrijders	6	-	5	4	1
Motorrijder bij geluid	1	-	-	1	1
Bufferrijders	3	-	-	2	3
Motorrijder bij commandowagen	-	-	1	-	-
Motorrijder bij peloton	2	-	1	2	1
Volger	2	-	1	3	1
Sluitrijder	1	-	1	-	-
Totaal	16	-	10	12	6

Motor inzet vergelijking referentiesituatie en scenario 5

De tabel toont de inzet van politie- en mvr's van wedstrijden die in de koerscategorie B2 vallen volgens de landelijke standaard en volgens scenario 5. Volgens de landelijke standaard rijden in totaal 16 pmr's en geen mvr's mee. In scenario 5 rijden 10 pmr's en 12 motoren mee van Stichting Motards Stein. Daarmee ontstaat een besparing van 6 politiemotoren ten opzichte van de landelijke standaard, verspreid over verschillende posities. Daartegenover worden 12 extra mvr's gezet.

Begeleiding wielervedstrijden

Praktijkonderzoek verkeersveiligheid inzet motorverkeersregelaars

projectnummer 0488357.100

3 oktober 2024

Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport



De kop- en sluitrijder van de koers zijn in beide gevallen door pmr's ingevuld. Mede omdat deze posities een juridische functie hebben: de weg afsluiten voor de wielervedstrijd en na passage weer vrijgeven. Bij de molenrijders is in scenario 5 één pmr minder ingezet ten opzichte van de referentiesituatie. Daartegenover zijn 4 extra mvr's ingezet wat het totaal op 9 brengt, 3 meer dan in de referentiesituatie. De posities van de motorrijder bij het geluid is één op één vervangen door een mvr en de drie bufferrijders zijn vervangen door twee mvr's. De motorrijder bij commandowagen is de theorie van zowel de landelijke standaard als in scenario 5 wel opgenomen, maar wordt in praktijk alleen ingezet in het geval van een onopvallende commandoauto (niet zijnde een politieauto). Voor de positie motorrijder bij het peloton is 1 pmr vervangen door 2 mvr's en voor de positie volger is 1 pmr vervangen door 3 mvr's.

Bijlage 3 – Reacties op vragenlijst motorrijders

Ronde van Midden-Brabant – reacties motorverkeersregelaars

Nr.	Wat was je functie als motorverkeersregelaar (MVR)?	Hoe vaak heb je deelgenomen als MVR?	Was je taak duidelijk voorafgaande aan de wedstrijd?	Heb je onverwachte momenten meegemaakt waarop je onvoldoende was voorbereid?	Heb je risicovolle situaties met betrekking tot de verkeersveiligheid meegemaakt?
1	In deze ronde was mijn functie als MVR/Volger om als laatste opvang onverwachte obstakels te beveiligen en indien nodig verkeer regelend op te treden zodat de wedstrijd veilig kan verlopen.	Meer dan 50 keer	De taak die vooraf was afgesproken was duidelijk	Er waren geen onverwachte momenten waar ik niet op voorbereid was.	Ik heb geen situaties gehad waar de verkeerveiligheid in het gedrang was. De brandweerwagen die op het parcours een bermbrand aan het blussen was is door mij beveiligd zodat de renners en karavaan er veilig konden passeren. (het was jammer dat jullie dit in de laatste ronde niet hebben kunnen zien)
2	KNWU/UCI Volger. Positie tussen geluidswagen en commandoauto. KNWU/UCI Volger. Positie tussen geluidswagen en commandoauto.	Meer dan 50 keer	Ja, die was duidelijk. Taak was om de laatste gevaarlijke verkeerssituaties op te lossen, zoals obstakels beveiligen, verkeer regelen en weggebruikers aanspreken en op een veilige plaats dirigeren.	Veel onverwachte momenten meegemaakt en op moeten acteren, maar niet onvoldoende voorbereid.	Uitritten van wegen en woonerven waar geen statische verkeersregelaar stond moeten beveiligen op het parcours. Locaties: net buiten Dongen en net voor Dongen (voor het onverharde deel van het parcours). Diverse automobilisten en fietsers op het parcours aangesproken en verzocht te blijven staan tot de koers voorbij is. Locaties: op het gehele parcours.

Ronde van Midden-Brabant – reacties politiemotoren

Nr.	Wat was je functie als motoragent?	Hoe vaak heb je deelgenomen als motoragent?	Was je taak duidelijk voorafgaande aan de wedstrijd?	Heb je onverwachte momenten meegemaakt waarop je onvoldoende was voorbereid?	Heb je risicovolle situaties met betrekking tot de verkeersveiligheid meegemaakt?
1	Buffer	Meer dan 50 keer	Ja	Nee	Enkel op het moment dat ik achteraan in de koers kwam te rijden. Op dat moment moest ik een groepje beveiligen. Toen dat klaar was reed ik weer naar voren en kwam ik tussen de ploegleiders te rijden. De ploegleiders reden rakelings langs mij af (dit komt vaker voor en is bekend). Betreffende chauffeur heb ik met handgebaren duidelijk gemaakt dat hij rustiger diende te rijden.
2	Buffer	Tussen de 1 en 10 keer	Ja	Nee	Ja, volgauto's die naast elkaar op smalle wegen elkaar inhalen. Hierbij rijden ze uiteraard door de berm waardoor stof zand en stenen opspatten. Ook hebben deze volgauto's geen of weinig zicht op motoren.
3	Motorrijder voor het peleton	Meer dan 50 keer	Ja	Nee	Nee
4	Motorrijder voor het peleton	Tussen de 10 en 50 keer	Ja	Nee	Nee
5	Molenrijder	Tussen de 10 en 50 keer	Ja, was duidelijk.	Nee	Verkeersregelaars die onduidelijke tekens gaven (Klein en snel ipv groot en zichtbaar). Verkeersregelaars die met hun gezicht naar de koers gaan staan kijken ipv in de richting van het gevaar (de verkeersstroom die ze tegen behoren te houden)
6	Molenrijder	Meer dan 50 keer	Ja	Nee	Nee
7	Molenrijder	-	Ja	Nee	Op diverse kruisingen gaven de verkeersassistenten onduidelijke tekens waardoor er verwarring ontstond. Alle goeie bedoelingen daar gelaten enkele van hen waren 80 plus en konden niet adequaat reageren.
8	Molenrijder	Meer dan 50 keer	Ja, heel duidelijk	Nee	Ja, verkeersregelaars die niet de juiste handelingen verrichten waardoor het overige verkeer niet op tijd stil staat. Verkeersregelaars die niet met elkaar communiceren waardoor men niet samen werkt. Verkeersregelaars zijn beperkt opgeleid met een E-learning waardoor men geen praktijklessen krijgt en dus de verkeerde handelingen verricht.

Nr.	Wat was je functie als motoragent?	Hoe vaak heb je deelgenomen als motoragent?	Was je taak duidelijk voorafgaande aan de wedstrijd?	Heb je onverwachte momenten meegemaakt waarop je onvoldoende was voorbereid?	Heb je risicovolle situaties met betrekking tot de verkeersveiligheid meegemaakt?
					Dit met de gevolgen dat het verkeer hen niet begrijpt of niet de aanwijzingen kan opvolgen.
9	Sluitrijder	Meer dan 50 keer	Absoluut	Nee	Ja, in het buitengebied (het extra lusje tijdens de eerste 4 ronden) moest de ambulance een gat dichtrijden nadat er een behoorlijk aantal renners waren afgetikt. Tijdens dat bijtrekken reed de ambulance op de Groenendijk met een onverminderde snelheid van ongeveer 70/80 km/u een oudere man op een fiets voorbij. Ik heb de chauffeur hier na de koers niet meer op aan kunnen spreken maar geef dit nog terug via de organisatie. Verder zag ik dat er kort na start/finish, weet niet meer welke ronde, een man op een invalidevoertuig op het parcours stond. Dit was al eerder doorgegeven en deze werd ook beveiligd door een burgermotard op het moment dat ik deze passeerde.
10	Volger	Tussen de 10 en 50 keer	Ja	Bij de ronde van Brabant geen onverwachte momenten die bij mijn rol als volger noemenswaardig zijn.	In deze ronde geen noemenswaardige situaties
11	Molenrijder	Meer dan 50 keer	Ja omdat dit mijn werk is en ik al zo veel deze diensten heb gehad.	Nee maar ook dit heeft te maken met het feit dat ik al zeer veel ervaring heb.	Ja meerdere situaties echter was dit voor ons geen probleem en heeft de koers hier geen last van gehad. Denk hierbij aan de brandweerauto op het parcours en de tankauto op het parcours.

Elfstedentocht – reacties dynamische verkeersregelaars

Nr.	Wat was je functie als motorverkeersregelaar (MVR)?	Hoe vaak heb je deelgenomen als MVR?	Was je taak duidelijk voorafgaande aan de wedstrijd?	Heb je onverwachte momenten meegemaakt waarop je onvoldoende was voorbereid?	Heb je risicovolle situaties met betrekking tot de verkeersveiligheid meegemaakt?
1	Regelen van verkeer op kruispunten en rotondes, beveiligen van obstakels	Al meer dan 10 jaar actief (dus > 100 keer)	Ja, instructies zijn duidelijk	Geen onverwachte dingen meegemaakt.	Geen
2	Kruispunten en rotondes afzetten	Vaker dan 50 keer	Ja, post instructie was duidelijk	Nee	Bestuurder auto wilde rotonde op. Even mee gesproken en vermanend. Hij wilde niet luisteren. Zonder verdere problemen opgelost.
3	Rontondes en verkeerspleinen vrijmaken voor de wielrenners, verder gevaarlijke punten gemarkeerd voor de wielrenners	Vaker dan 50 keer	Jazeker	Deze wedstrijd eigenlijk niet, verder gaat het nogal eens wat onverwacht niet goed (voorbeeld EK Meppel) maar door ervaring pas je het zo aan dat er geen gevaar is voor wielrenners en omstanders.	Er rijdt nog wel een enkele keer een voertuig door omdat men de verkeersregels mbt de verkeersregelaars niet kent . Duidelijk fluiten geeft voor omstanders vaak wel een reden tot oplettendheid.
4	Verkeer te regelen, en wielrenners waarschuwen, daar waar gevaar kan zijn ten behoeve. (wielrenners Elfsteden race)	15 keer	Mijn taak was duidelijk voorafgaande de Elfsteden race	Nee niet voorgevallen	Nee: Daar waar eventueel risico's zouden kunnen zijn van te voren goed ingeschat en daarmee voorkomen.
5	Beveiligen van 5 posten (verkeer regelen)	15 tot 20 keer	Ja	1x ...geleiden 1x uitrit tankstation geen vkr gepland Samen met collega vkr opgelost (ad hoc)	Nee
6	Verkeerregelen op de aangewezen kruispunten	150	Volledig duidelijk	Alles prima verlopen	Hebben zich niet voorgedaan. Alles prima kunnen regelen in overleg met bestuurders.
7	Het parkoer beveiligen en het verkeer regelen zodat de koers ongehinderd kan doorrijden.	Circa 50 keer	Mijn taak was duidelijk dankzij de instructie (briefing) voorafgaand aan de wedstrijd.	Nee, ik heb geen onverwachte situaties meegemaakt waar ik nop op voorbereid was.	Ik heb bij alle inzetten nooit een risicovolle situatie meegemaakt. Wel met de mensen die kwaad werden. Maar met rustig praten en uit te leggen van wat er aan de hand is, was er heel vaak nbegrip voor wat ik aan het doen was.
8	Verkeersregelaar, sein geven, vlaggen	Meer dan 100 keer	Zeker. Goede voorbereiding van de organisatie, goede briefing, goede instructies, goede	Nee, de gebruikelijke ditjes en datjes. VB: verkeer welke instructies niet wil opvolgen --> maar met goed overleg en duidelijk zijn lukt e.e.a. prima.	Nee

Nr.	Wat was je functie als motorverkeersregelaar (MVR)?	Hoe vaak heb je deelgenomen als MVR?	Was je taak duidelijk voorafgaande aan de wedstrijd?	Heb je onverwachte momenten meegemaakt waarop je onvoldoende was voorbereid?	Heb je risicovolle situaties met betrekking tot de verkeersveiligheid meegemaakt?
			overzichtelijke papieren in proces.		
9	Verkeersregelaar op kruispunten en rotondes. Signaalgever bij obstakels zoals wegversmallingen en midden - geleiders	Circa 100 keer	De taak was duidelijk vanuit de instructie. Bij twijfel is er altijd tijd om vragen te stellen. Dus ja	Neen. Voorafgaand aan het evenement is er altijd voldoende tijd om je goed voor te bereiden met behulp van de geleverde data, aangevuld met systemen zoals Google Maps en Garmin Base Camp.	Neen, eigen veiligheid is prioriteit 1.
10	Ingedeeld op verschillende posten 5 stuks	Sinds 11-1-2022 in het bezit Beoepspas Ongeveer 15 x ingezet	Ja, vooraf aan de inzet is er altijd een briefing	Nee	Nee
11	Het verkeerstechnisch beveiligen op 5 verschillende posten op de wielerroute.	30 keer	Ja, volledig geïnformeerd door roadbook, postenindeling, ontvangen gpx route en briefing vooraf.	Nee, alles ging volgens verwachting	Nee, op mijn posten was voldoende bezetting om de verkeersveiligheid goed te regelen.
12	Motard; Diverse posten beveiligd	20 keer	Duidelijk omschreven taken	Geen onverwachte momenten	Een keer een overstekende scooter over het parkoer Terwijl ik in de koers mee reed als buffer motard
13	Ik had 5 punten toegewezen gekregen om als MVR te staan tijdens de Elfstedenrace	5 x aan diverse wielervedstrijden, van rondje om de kerk tot iets groter	Ja taak was duidelijk in de papieren stond genoeg info waar je stond en wat de tussentijden waren van post naar post	Je mist wel eens iets dat je denkt waar kwam die weg ondanks dat de kruising van het punt voor of na je al dicht zou moeten zijn omdat eerste politiemotor (Rode hes) al was geweest	Nee geen rare situaties: wel van een punt naar een ander punt dat er even goed door moest worden gereden. Had een punt bij Bartlehiem toen door naar Harlingen. Dat het door de situatie koploper en peloton veel tijd tussen zat hierdoor op de A31 even 120 tot 130km/h moeten rijden om er op tijd te zijn
14	Bemannen van diverse posten	4 keer	Ja was duidelijk	Nee	Nee
15	Verkeersregelaar met een aantal vooraf opgegeven posten om te beveiligen	2022: 17 keer 2023: 21 keer (geen schatting, exacte aantallen)	Ja	NEE, niet in het regelen van het verkeer, alleen blijktbaar was er op/rond/boven de vliegbasis Leeuwarden een grote oefening met militaire vliegtuigen waardoor er extra veel publiek was op een route van het ene punt naar het andere punt. Dat heeft niet geleid tot enig probleem.	Nee

Nr.	Wat was je functie als motorverkeersregelaar (MVR)?	Hoe vaak heb je deelgenomen als MVR?	Was je taak duidelijk voorafgaande aan de wedstrijd?	Heb je onverwachte momenten meegemaakt waarop je onvoldoende was voorbereid?	Heb je risicovolle situaties met betrekking tot de verkeersveiligheid meegemaakt?
16	Vijf vaste posten op kritische (kruis-) punten in het parcours	10 a 15 keer	Ja middels info op website van MBT en briefing op locatie (performance)	Nee	Nee
17	Bemannen verkeersposten	Tientallen keren, vanaf 1995 VKR	Ja	Nee	Nee
18	Om diverse wegen en kruispunten af te zetten voor verkeer	Meer dan 100 keer is moeilijk een schatting te maken hiervan	De taak was duidelijk en bij de briefing voor het evenement alles nog doorgenomen. Iedereen heeft van te voren alle benodigde heden kunnen doornemen	Er zijn mensen die een kort lontje hebben en toch proberen door te rijden maar dat voorkomen wij als verkeersregelaar/motard door met ze te praten en dan lost het probleem vanzelf op	Die zijn er altijd wel omdat je met verkeer te maken hebt en niet iedereen is even blij met ons of de wielrenners. Wanneer er een afrit van een snelweg afgezet wordt en de uitvoegstrook vol loopt dat er op de vluchtstrook gestopt moet worden
19	Mijn functie als MVR om mij snel te verplaatsen op de motor om verkeerskruispunten rotondes af te zetten, en midden gelijders, vluchtheuvel af te zetten.	Dat zal ongeveer 250 zijn	Mijn taak was duidelijk omschreven.	Een landbouw voertuig om de file heen te rijden en zo zijn weg wil vervolgen.	Neen dat heb ik gelukkig nog niet mee gemaakt.
20	Ik was vrije rijder voor in de koers rond de eerste kop motorrijder (ook wel rode hes rijder). Daar waren wij met 6 motoren om de niet bemande kruisingen of obstakels voor onze rekening te nemen. Vervolgens na het passeren van de sluitmotor weer voor bij de kopmotor aansluiten buiten de koers om.	In het jaar 2022 42 stuks inzetdagen In het jaar 2023 47 stuks inzetdagen	Ja zeker, vrije rijder voor in de koers rond de eerste kop motorrijder (ook wel rodehes rijder). Daar waren wij met 6 motoren om de niet bemande kruisingen of obstakels voor onze rekening te nemen. Vervolgens na het passeren van de sluitmotor weer voor bij de kopmotor aansluiten buiten de koers om.	Nee geen onverwachte momenten moet ik zeggen.	Nee geen onverwachte risicovolle situaties moet ik zeggen. Wat ik wel merk dat weggebruikers ongeduldig worden als even geen wielrenners of motoren en volgauto's rijden
21	Verkeer regelen	In afgelopen jaren ongeveer 40 keer	Ja was duidelijk van te voren	Nee	Nee, alles was goed

Nr.	Wat was je functie als motorverkeersregelaar (MVR)?	Hoe vaak heb je deelgenomen als MVR?	Was je taak duidelijk voorafgaande aan de wedstrijd?	Heb je onverwachte momenten meegemaakt waarop je onvoldoende was voorbereid?	Heb je risicovolle situaties met betrekking tot de verkeersveiligheid meegemaakt?
22	Ik was bij de Elfstendrace vrije rijder en beveiligde de gevaarlijke punten waar of de verkeersregelaar niet op tijd was of onvoorziene (gevaarlijke) punten. Ook heb ik wel als verkenner voor de koers gereden, in de molen meegedraaid, of als tussenrijder gereden. Maar wat ik uiteraard ook wel heb gedaan is posten rijden buiten de koers om. Ik denk dat ik alle MVR-taken wel heb gedaan.	Ik doe dit werk ruim 15 jaar. En ben de afgelopen jaar als MVR bij +/-350 a 400 wedstrijden betrokken geweest. Waarvan meerdere waar geen en of weinig politie aanwezig was en waar ik als molenrijder actief was. Daarnaast nog vele goede doelen ritten en fietstochten als MVR begeleid.	Ja altijd duidelijk. Het is bij onze stichting MBT Assen altijd goed geregeld. Tegenwoordig hebben wij veelal een teams meeting voorafgaande aan de wedstrijd.	Natuurlijk komen er onverwachte momenten voor, maar door ervaring en snel schakelen is dit voor mij geen probleem.	Ja, zondag 11 juni 2023 bij de Omloop Noordenveld. Bij de één-na-laatste ronde waren de vaste verkeersregelaars al weg. (Er was een ijverige motoragent die had aangegeven dat het de laatste ronde was). Door snel reageren hebben wij (de molenrijders) alle zijwegen dicht kunnen houden en kunnen voorkomen dat er ongelukken gebeurden.
23	Regelen van het verkeer op de aangegeven punten	tiental keer	Ja, er was altijd een heldere beschrijving van de taak.	Ja, de laatste keer moest ik een lijnbus ca. 10 minuten tegenhouden, daar had ik niet op gerekend maar gaf, afgezien van een chauffeur die het "niet leuk vond" verder geen problemen.	Nee
24	afzetten en beveiligen van kruispunten	25 keer de laatste 2 jaar. Daarvoor wisselend	Absoluut	Niets is onverwacht, de instructies en briefings zijn duidelijk.	Nee
25	Verkeersregelaar, beveiligen van de koers, zijstraten, rotonde's etc verkeer stopzetten.	120	Zeker er werd (wordt) vooraf altijd een instructie gegeven, wett. Verplicht.	Komen 3 tractoren aan rijden, deze zijn al 3 stopverboden voorbijgereden. Ik geef het voorgeschreven stopteken, rechterarm omhoog en stap er voor, zodat ze moeten stoppen. Kort met deze mannen gesproken, waarop 1 mij influistert die op de grote tractor is niet blij met jullie. De twee tractoren reden achteruit, ik ga mij weer met mijn werk als verkeersregelaar bezighouden. Hoor korte tijd later tumult achter mij.	Zeker, na het geven van een stopteken en aanspreken, gaat er een auto draaien en gaat weg. Korte tijd later komt deze auto er weer aan rijden, hij mocht wel rechtdoor. De bestuurder gaf geen richting aan naar links maar deed dit wel, ik zag dat en ben er direct voor gaan staan. Hij reed tegen mijn onderbeen aan. Ik kon gelukkig op tijd achteruit stappen en daarna stopte hij. Ik heb het goed besproken met deze man en hij gaf mij een hand, die ik accepteerde. Geen aangifte gedaan maar merk wel dat het in de loop

Nr.	Wat was je functie als motorverkeersregelaar (MVR)?	Hoe vaak heb je deelgenomen als MVR?	Was je taak duidelijk voorafgaande aan de wedstrijd?	Heb je onverwachte momenten meegemaakt waarop je onvoldoende was voorbereid?	Heb je risicovolle situaties met betrekking tot de verkeersveiligheid meegemaakt?
				Het blijkt dat de twee kleine tractoren ruimte gemaakt hebben voor de grote en deze komt op mij af. Ik ga er half voor staan, met mijn rechterarm omhoog voor het geven van het stopteken en wijs met mijn linker-hand aan waar. Hij kijkt mij aan En ik zie een grimas en zie ook dat hij zijn rechterschouder naar voren beweegt. Vervolgens zie ik de tractor rijden op het afgesloten parcours (criterium) ik was verbijsterd. Ben ook dat stukje van de film kwijt, kan het rijden vanaf geven stopteken tot aan het rijden op het parcours, mij niet in herinnering oproepen. Er is aangifte gedaan bij de politie Noord, Delfzijl. Mijn collega heeft ook aangifte gedaan en nog een paar andere getuigen hebben dit ook op papier gezet in ingestuurd bij de politie. De tenlaste legging door de politie is Poging tot moord en doodslag.	van de jaren dat ik dit nu doe, erger wordt. Mensen hebben geen geduld meer.
26	Verkeersregelaar op meerdere kruispunten	Meer dan 40	Deze is zeer goed verzorgd door MBT Assen	Nee	Nee
27	Het afzetten van kruisingen, rotondes en het aangeven van obstakels in het parkoers	10 keer	Ja	Ja. De politie sluitmotor kwam een paar minuten later aanrijden. De weg voor hem vrijgemaakt.	Lijnbus wilde tegengesteld aan het parkoers de weg vervolgen. Aan de kant gezet.
28	Als vrije/flex rijder voor in de koers	100	Jazeker	Nee	Nee
29	Post staan	100	Ja	Nee	Nee
30	Posten rijden en op de post het verkeer regelen. Kruispunten, rotonde's etc.	50 keer	Ja hoor , goede instructies ontvangen voorafgaand aan de koers	Komt wel voor in landelijk gebied met veel activiteiten van landbouwverkeer. Plots een boer vanaf de akker de weg op bijvoorbeeld.	Nee

Nr.	Wat was je functie als motorverkeersregelaar (MVR)?	Hoe vaak heb je deelgenomen als MVR?	Was je taak duidelijk voorafgaande aan de wedstrijd?	Heb je onverwachte momenten meegemaakt waarop je onvoldoende was voorbereid?	Heb je risicovolle situaties met betrekking tot de verkeersveiligheid meegemaakt?
31	Vanaf de motor 4 posten bewaken en het verkeer regelen	Tussen de 80 en de 100	Zeer duidelijk	Nee, we zijn dusdanig goed voorbereid op allerlei zaken. Wij verwachten het onverwachte.	Grote obstakels die plotseling opduiken, maar ook daarop zijn wij getraind.
32	MVR met het uitvoeren van vijf posten.	6 keer	Ja, taak en info was duidelijk, kort voor aanvang nog een post besproken zodat er geen misverstanden zijn.	Ja, er waren onderweg meer wegwerkzaamheden naar de volgende post dan verwacht.	Ja, De vaste post was te laat met het tegenhouden van het verkeer nadat de rode motor was gepasseerd. Daardoor was ook ik verrast en met behulp van motoragent alsnog verkeer gestopt.
33	Motorverkeersregelaar op verschillende locaties tijdens de koers	4 keer	De taak was duidelijk, staat duidelijk in onze agenda op de website van MBT Assen	Nee	Nee
34	Verkeersregelaar en/of beveiligder van objecten op vijf verschillende posten.	Meer dan vijftig keer.	Ja	Nee	Nee
35	Vrije rijder voor het oovullen van onverwachte obstakels en niet gedekte kritische locaties	Meer dan 100 keer	Volledig duidelijk	Nee	Nee
36	Verkeer op kruisingen en rotondes tegenhouden zodat de koers zonder belemmeringen kan passeren. Na passeren rode hes van politie geen verkeer meer tegen de koers laten inrijden.	Tussen de 100 en 200 keer	Ja, heel duidelijk	Nee	Tijdens de elfstedenrace niet. Bij andere koersen wel voorgekomen. Een beperkte groep bestuurders wil na uitleg van waarom zij moeten stoppen toch verder rijden. Ik geef dan nogmaals uitleg om de noodzaak van stoppen onder ogen te zien en wat de risico's van het doorrijden zijn.

Nr.	Wat was je functie als motorverkeersregelaar (MVR)?	Hoe vaak heb je deelgenomen als MVR?	Was je taak duidelijk voorafgaande aan de wedstrijd?	Heb je onverwachte momenten meegemaakt waarop je onvoldoende was voorbereid?	Heb je risicovolle situaties met betrekking tot de verkeersveiligheid meegemaakt?
37	Posten bemannen	75 x	Zeker, tijdens de briefing worden zaken altijd nog weer aangekaart	In Harlingen 2 uitritten van parkeerplaatsen die niet dicht bij elkaar lagen maar waar wel verkeer vanaf kwam. Opgelost door een wachtende auto bij 1 van de uitritten te zetten. Overstekende fietser die eerst wachtte en vervolgens toch over stak.	Nee
38	Het verkeer op kruisingen - afslagen – rotondes regelen. Het afzetten van de toegangswegen.	30 keer	Taak was volkomen duidelijk	Nee, ik had me goed voorbereid.	Naast af en toe een boze bestuurder zijn de voetgangers en fietsers die toch willen oversteken bij dit evenement het grootste risico. Zij zien de gevaren niet van de op snelheid passerende motoragenten.
39	Kruispunten, rotondes en opstakels beveiligen	20 keer	Ja heel duidelijk	autobestuurder en fietser zijn soms onvoorspelbaar	Nee
40	Vrijrijder: Tussen de politiemotor met de rode hes en de blauwe hes rijden een aantal burgermotoren (vrije rijders) die calamiteiten opvangen (kortdurend of totdat de koers gepasseerd is) Bij kortdurend rijd je voor de motoren met de blauwe hes weer op naar je uitgangspositie. Als	Dit jaar 25 dagen. Vanaf 2006 gemiddeld 20 wedstrijddagen per jaar. Rollen/taken in de koers zijn voor mij wisselend	Ja. Al blijf ik aandacht vragen voor een goede briefing voor het evenement en voortdurend aandacht voor instructie – Ervaring en verkeersinzicht is niet een vanzelfsprekendheid.	Als vrijrijder wordt er verwacht dat je kunt inspelen op onverwachte situaties. Je weet nl niet precies welke bijzonderheden je waar tegen komt. (de bijzonderheden kun je wel categoriseren en je weet hoe je dat kunt oplossen.) het is belangrijk dat je rustig blijft, je hoofd er bij houdt, situatie kunt inschatten, doortastend /duidelijk optreedt, en continu denkt aan de veiligheid van alle weggebruikers. (en je eigen veiligheid) Je werkt in deze rol onder een	Als er genoeg tijd en mankracht is om op positie te komen, kunnen risicovolle situaties voor een groot deel worden voorkomen. In de terugkoppeling van een aantal koersen heb ik aandacht gevraagd voor de mogelijkheden om weer ‘ voor’ de koers te kunnen komen. Zo ook deze koers. Je kunt de koers nl niet inhalen over het parkoers. Mogelijkheden om via een andere weg (afsteken van de route) is van groot belang om veilig en op tijd voor de koers op je volgende punt te komen. Een spannend parkoers vanuit wedstrijd perspectief is een mooi streven, maar de haalbaarheid om een parkoers goed te kunnen beveiligen is om dit moment belangrijker.

Nr.	Wat was je functie als motorverkeersregelaar (MVR)?	Hoe vaak heb je deelgenomen als MVR?	Was je taak duidelijk voorafgaande aan de wedstrijd?	Heb je onverwachte momenten meegemaakt waarop je onvoldoende was voorbereid?	Heb je risicovolle situaties met betrekking tot de verkeersveiligheid meegemaakt?
	je blijft staan tot na het passeren van de koers rijd je buiten de koers om weer terug naar de positie tussen de rode en blauw hes.			bepaalde tijdsdruk (want de koers/wedstrijd komt er aan). Als er op punten die je hebt kunnen voorbereiden, onverwachte dingen gebeuren ben ik altijd benieuwd naar het verhaal. Nazorg en leren van de ervaringen die we hebben opgedaan is belangrijk. Binnen onze stichting ontstaat er zo een beeld van wat er nodig is in scholing en er kan rekening gehouden worden met wie er op welke positie wordt ingezet	
41	Beveiligen van kruisingen afzetten en objecten beveiligen bij een wielervedstrijd	Meer dan 120 wedstrijden, afgelopen jaar een 30 tal wedstrijden	Ja	Nee	Nee
42	Postbezetting	30 keer	Ja	Nee	Nee
42	Het bemannen van 5 punten.	8 keer	Ja als je het al 20 jaar doet weet je wel wat je moet doen.	Het laatste punt in Leeuwarden vanaf Sneek moeilijk te halen.	Vanaf Sneek naar het laatste punt ga je onder normale omstandigheden niet halen dus je neemt daar een risico om het toch te halen maar dat moet je niet willen.

Elfstedentocht – reacties politiemotoren

Nr.	Wat was je functie als motoragent?	Hoe vaak heb je deelgenomen als motoragent?	Was je taak duidelijk voorafgaande aan de wedstrijd?	Heb je onverwachte momenten meegemaakt waarop je onvoldoende was voorbereid?	Heb je risicovolle situaties met betrekking tot de verkeersveiligheid meegemaakt?
1	Buffer	6 wielerrondes met een aantal met meerdere etappes in 2023 door het gehele land	Taak was duidelijk	Ja, vlak voor finish was er niets afgezet of in de hekken. Waardoor er veel aanbod van verkeer was in het belangrijkste deel van de wedstrijd.	Ja, vlak voor finish in centrum Leeuwarden was er niets afgezet of in de hekken. Waardoor er veel aanbod van verkeer was in het belangrijkste deel van de wedstrijd. Uit alle hoeken en gaten kwamen verkeersdeelnemers. Hier moet dan snel en adequaat gehandeld worden, omdat er geen tijd is. Om zo de veiligheid van jezelf, verkeersdeelnemers en deelnemers aan de wielerronde te kunnen waarborgen.
2	Koprijder	5 keer	Jazeker, ik had vooraf een paar collega's bevraagd hoe deze rol te vervullen omdat dit mijn eerste keer als kopmotor was	Nee, niet in combinatie met 'onvoldoende op was voorbereid.' Het einde van de koers was chaotisch omdat er geen enkele verkeersregelaar in heel Leeuwarden te vinden was. Hierover in punt 5 meer.	Ja, bij het einde van de koers binnen de bebouwde kom van Leeuwarden. Hier was nergens 1 verkeersregelaar te vinden op statische posten. Hiervoor kon ik als kopmotor ook niets activeren (mijn rol) maar moest ik bij de finish zelf aan de slag om het verkeersvrij te krijgen. Dit lukte ternauwernood, bijna was er verkeer in de koers gekregen.
3	Koprijder	Vaker dan 25 keer schat ik	Voorafgaand aan de koers was mijn taak duidelijk. Er is duidelijk besproken wat er van ons als politiemotorrijders verwacht werd en dit wijkt niet af van wat wij hebben geleerd in de opleiding begeleiden van wielerrondes.	Vanaf het naderen van de locatie Leeuwarden bebouwde kom (einde koers) waren er bijna geen verkeersregelaars meer beschikbaar en waren er nog geen hekken geplaatst waardoor al het verkeer nog steeds vrij kon bewegen.	Zie antwoord hierboven, uiteindelijk de situatie samen met de overige collega's van de politie op kunnen lossen waardoor het risico beperkt is gebleven. Daarnaast een aantal keren risicovolle situaties meegemaakt met burger motards. Deze hadden haast waardoor ze zo snel mogelijk door de koers naar voren willen bewegen met alle risico's van dien.
4	Buffer	50 keer	Jazeker	Nee	Ja, kort voor de finish, ter hoogte van de spoorbrug, kreeg in plots enkele personenauto's tegemoet en zag ik dat er vreemd verkeer zich tussen de renners bevond, dat het parcours was opgereden. Heb het tegemoetkomende verkeer geblokt en ben daar blijven staan omdat de voorste bestuurster, met alle respect, een erg oude dame was. Achterin was het

Nr.	Wat was je functie als motoragent?	Hoe vaak heb je deelgenomen als motoragent?	Was je taak duidelijk voorafgaande aan de wedstrijd?	Heb je onverwachte momenten meegemaakt waarop je onvoldoende was voorbereid?	Heb je risicovolle situaties met betrekking tot de verkeersveiligheid meegemaakt?
					deelnemersveld behoorlijk versplinterd en hierdoor was het lastig dan wel ondoenlijk om iedere renner te beveiligen.
5	Libero	Tussen 40 en 50 keer	Ja, ik was Libero, wat betekend dat ik ver voor de molen mijn werk doe. In de voorbereidingen heb ik een aantal knelpunten gezien die ik tijdens de koers vroegtijdig bezoek om te kijken of er problemen zijn.	Nee, we zijn met elkaar goed getraind waardoor we in oplossingen konden werken. Er waren wel grote problemen, met name op het laatst maar die konden nog opgelost worden.	Je meerdere verkeersregelaars op motoren forse verkeersovertredingen zien maken (rijbewijs invorderingswaardig).
6	Volger	60 keer	Ja	Nee	Veel te veel. Als volger zag ik veel verkeersovertredingen wat betreft snelheid, inhalen niet volgen van rijbaan (door berm en over fietspaden rijden) door plassen rijden welke zware moddersporen gladheid te weeg brengt. In alle koersen gebeurt dit en wordt er nooit of weinig op gereageerd door toerleiding en/of politie leiding. Dit gaat al jaren zo. Voor het peleton zorgen verkeersregelaars van een motorbegeleidingsteam met enige regelmaat voor verkeersonveilige situaties.
7	Sluitrijder	Nu in totaal ongeveer 6 wielerrondes. Waarvan 2 als C2 motorrijder.	Zeker, gezien de opleiding (module wielerronde) die ik onlangs heb gevolgd was het mij volledig duidelijk wat er precies van mij verwacht werd.	Nee, eigenlijk hetzelfde als bovenstaand antwoord. Door het volgen van de module wielerronde ben ik goed voorbereid naar deze koers gegaan, mede hierdoor ben ik niet voor verrassingen komen te staan. Tuurlijk kunnen er zich altijd situaties voordoen waarbij je moet anticiperen, maar dat was in de rol voor mij nu niet aan de orde.	Het blijft natuurlijk altijd risicovol, door onze opleidingen en trainingen weten wij deze risico's over het algemeen goed in te schatten en te beperken waar mogelijk. Grootste gevaar in het algemeen binnen de koersen is, naar mijn ervaring, de voertuigen van de ploegleiders en de motards die bijzondere capriolen uithalen welke de verkeersveiligheid gigantisch in gevaar kunnen brengen. Buiten de koers verkeer welke het parcours op komt rijden als er te grote gaten vallen tussen de verschillende groepen renners.

Nr.	Wat was je functie als motoragent?	Hoe vaak heb je deelgenomen als motoragent?	Was je taak duidelijk voorafgaande aan de wedstrijd?	Heb je onverwachte momenten meegemaakt waarop je onvoldoende was voorbereid?	Heb je risicovolle situaties met betrekking tot de verkeersveiligheid meegemaakt?
8	Molenrijder	Meer dan 25 keer	Ja, ik wist wat me te doen stond	Onverwachte momenten komen altijd voor tijdens een begeleiding. Vb wanneer een verkeersregelaar op het laatste moment nog verkeer over laat steken of de koers in stuurt. Verkeersregelaar niet weten waar de koers vandaan komt, dus heel verbaast reageert op mijn aanwijzingen.	Zie punt 4. Maar ook mensen die niet weten wat ze doen, zonder te kijken doorrijden of de aanwijzingen niet snappen die ze krijgen.
9	Motorrijder voor het peleton	Meer dan 25 a 30 keer	Ja, geheel duidelijk	Nee, geen onverwachte momenten meegemaakt	Op een enkele auto na die op een onbewaakte/onbeveiligde kruising het parcours oprijdt, die overigens op tijd voor het peloton er weer af was, niet
10	Molenrijder	Dit is de tweede keer dat deze koers wordt verreden. Echter als C2-motorrijder heb ik, sinds dat ik mijn opleiding heb gehaald in 2016, ontelbare wielerskoersen begeleid.	Mijn taak was zeer duidelijk voorafgaand aan de wedstrijd. Er lag een volledig draaiboek voor deze wedstrijd, waarin de dagindeling en rolverdeling in vermeld stond. Ook tijdens de briefing voorafgaand op het politiebureau is alles besproken en zijn de rollen ook nog bij langs gelopen.	Er waren zeker onverwachte momenten tijdens deze koers, maar als C2 motorrijder ben je juist opgeleid dat je op dit soort zaken bent voorbereid. Een koers loopt altijd weer anders dan dat er verwacht wordt. Je hebt namelijk te maken met het overige verkeer en dat is nooit vooraf te plannen!	Ja, tijdens deze koers bleek richting het eind van de wedstrijd dat de verkeersregelaars niet op de aan hen toegewezen plekken stonden (waarschijnlijk doordat de koers sneller verliep dan vooraf was bedacht waardoor de motards niet meer snel genoeg ter plaatse konden komen). Hierdoor moest er aan de voorkant van de koers door de Flexbuffer, de Libero en de Molenrijders enorm veel werk worden verzet om de weg verkeersvrij te krijgen. Doordat deze motorrijders allemaal C2 opgeleid zijn, lukt dit omdat iedereen weet wat er op dit soort momenten van hem of haar verwacht wordt. Ook tijdens de koers kwamen we als Molenrijders tegenstrooms vrachtverkeer en land-bouwverkeer gekregen. Door adequaat hierop te reageren en vlot naar dit soort knelpunten te rijden, kan je ervoor zorgen dat dit soort voertuigen veilig en op tijd van het parcours kan komen.

Volta Classic – reacties motorverkeersregelaars

Nr.	Wat was je functie als motorverkeersregelaar (MVR)?	Hoe vaak heb je deelgenomen als motoragent?	Was je taak duidelijk voorafgaande aan de wedstrijd?	Heb je onverwachte momenten meegemaakt waarop je onvoldoende was voorbereid?	Heb je risicovolle situaties met betrekking tot de verkeersveiligheid meegemaakt?
1	Mike 30 / MVR 30 Bij het geluid (geluidswagen)	Een 40 tal in diverse klassen variërend van Elite tot Nieuwelingen.	Ja uitgebreid gebriefd. In bezit van SMS handboek Beveiliging Wielerwedstrijden.	Nee	Nee
2	Molenrijder	Ongeveer een 50 tal wedstrijden in Nederland en België	Ja door onze jaren lange ervaring als MVR in koersen waren onze taken duidelijk. Binnen onze organisatie verzorg ik de trainingen en opleidingen voor onze motards, zoals risicoperceptie ritten, rijden in koers, peletontochten, rijopleidingen en trainingen.	Nee geen onverwachtse situaties. In een koers moet men altijd het onverwachte verwachten en een situatie op tijd inschatten vooruitziend handelen is als motard zeer belangrijk.	Nee geen risicovolle situaties, wel op tijd handelend werken ivm het feit dat we als motard verplicht zijn om eerst van de motor af te stappen en daarna pas een stopteken mogen geven, dit zorgt soms wel voor moeilijke situaties en zou veiliger opgelost kunnen worden door het wettelijk toestaan om tekens vanaf de motor voor motards mogen geven.
3	Motorrijder voor het peloton	Tussen 10 en 20 keer	Mijn taak was duidelijk doordat: Er bij SMS een goede beschrijving is van de uit te voeren taken. Er van te voren een heldere briefing en pre-briefing was samen met de politie. Door de ervaring die ik inmiddels heb opgedaan tijdens diverse wedstrijden.	Je maakt altijd onverwachte situaties mee. Zo kwam er op een gegeven ogenblik een auto van Picnic net voor mij het parcours op. Hij reed in de koersrichting. Ik kon naast hem gaan rijden en hem vertellen dat hij direct op de eerste beschikbare plaats naast de weg moest parkeren. Een ander geval betrof een VW Golf die ook in koersrichting net voor mij het parcours op reed op een relatief smalle weg. Ik reed op dat moment als buffer tussen de kopgroep en het peloton dat circa 2 minuten achterstand had op de kopgroep. De bestuurder van de VW Golf was door een verkeersregelaar door gelaten het parcours op. Doordat er achter mij voldoende ruimte was kon ik, door te claxoneren, de bestuurder aan de	Ik heb zelf geen risicovolle situaties met betrekking tot het reguliere verkeer meegemaakt. Het hierboven beschreven geval van de Picnic auto die het parcours op komt rijden schaar ik onder een risicovolle situatie voor de koers

Nr.	Wat was je functie als motor-verkeersregelaar (MVR)?	Hoe vaak heb je deelgenomen als motoragent?	Was je taak duidelijk voorafgaande aan de wedstrijd?	Heb je onverwachte momenten meegemaakt waarop je onvoldoende was voorbereid?	Heb je risicovolle situaties met betrekking tot de verkeersveiligheid meegemaakt?
				kant laten gaan. Ik ben vervolgens gestopt en heb gevraagd of de bestuurder wilde wachten tot de sluitrijder voorbij zou zijn. De bestuurder verontschuldigde zich met de opmerking dat hij van de verkeersregelaar mocht doorrijden. Als je als motard in de koers zit dan is het motto echter "expect the unexpected". Met andere woorden "ben op je hoeden"	
4	Volger	8	Ja goed beschreven en besproken	Geen gekke dingen mee gemaakt	Ja helaas wel vaker verkeer dat ineens opduikt (tegenliggers verkeer van rechts) en je niet snel genoeg van de motor af kan om dit te regelen.
5	Motorrijder bij commandanten auto	40 keer	Taak was helemaal duidelijk	Als er plots een auto uit een zijstraat komt, moet je stoppen, afstappen, stopteken geven, weer op de motor, starten en wegrijden. Als je een stopteken vanaf de motor zou mogen geven is het dan veiliger en sneller.	Zie 4
6	Molenrijder	>25 inzetten in wielervedstrijden	Ja duidelijke taakomschrijving was bekend. Op voorhand is er overleg/instructie gegeven door onze eigen opleiders en de regionale politie eenheid waarmee we samen de wielervedstrijd hebben beveiligd.	Nee geen onverwachtse situaties anders dan "normaal" meegemaakt. Denk aan een auto die nog uit een zijstraat of oprit komt, een verdwaalde fietser, motorrijder. We zijn ons bewust dat deze situaties zich voordoen tijdens de inzet.	Eigen veiligheid staat voorop! We zijn minder zichtbaar dan een motoragent en hebben niet de bevoegdheid om bv vanaf de motor een (stop)teken te geven. Formeel diene we af te stappen van de motor en dan pas kunnen we een teken geven. In de praktijk hebben we daar niet altijd tijd voor om dit veilig te doen. Dat is zowel voor de motard als voor de andere partij (automobilist, motorrijder, fietser) verwarrend. Vaak los ik dat op door met mijn motor "hinderlijk" in de weg te gaan staan enzo de doorgang te verhinderen/blokkeren. Hiermee begeef

Nr.	Wat was je functie als motor-verkeersregelaar (MVR)?	Hoe vaak heb je deelgenomen als motoragent?	Was je taak duidelijk voorafgaande aan de wedstrijd?	Heb je onverwachte momenten meegemaakt waarop je onvoldoende was voorbereid?	Heb je risicovolle situaties met betrekking tot de verkeersveiligheid meegemaakt?
					ik mij soms wel op glad ijs. Stel ik ga op de linker weghelft rijden om de doorgang te blokkeren en ik kom in botsing met de automobilist?
7	Molenrijder	Doe het al ruim 10 jaar, dus 40 a 50 moeten het zeker zijn.	Ja, we hadden al een info avond gehad bij de politie, daarnaast nog samen (molenrijders) parcours gereden. Voor de wedstrijd nogmaals een briefing gehad, dus de taak was duidelijk.	Nee, er kwam wel een keer nog een auto over het parcours . Maar omdat dit al over de porto werd gecommuniceerd ben ik blijven staan en heb de auto opgevangen en van het parcours afgeleid.	Nee
8	Volger	100x	Ja, reeds vaker deze taak uitgevoerd.	Nee	Nee
9	Buffer	20	Mijn taak was helemaal duidelijk	Nee	Nee
10	Volger	14	Ja, voor elke wedstrijd organiseren we bij SMS een briefing/info avond. Daarnaast volgt er nog een briefing voorafgaand aan de wedstrijd (op de wedstrijddag zelf).	Nee	Niet betreffende verkeersveiligheid. Stilstaande vrachtwagen (Heiweg – Moerslag) in het begin van de koers was “vervelend” maar door de koersdirectie goed opgelost door het verlengen van de neutralisatie.
11	Motorrijder voor het peloton	Ongeveer 25 keer	Ja	Nee	Ja. Tegenligger (auto) ... weet ik niet meer. Tegenligger (bestelbus) op Terpoortterweg in Epen ter hoogte van Herberg de Smidse in onoverzichtelijke bochten, kunnen laten stoppen half op de stoep door middel van ‘drukke armgebaren’. Meerrijdende auto bovenaan Loorberg in Heijenrath, waarschijnlijk van parkeerplaats hotel afgekomen, ging zelf ventweg Heijenratherweg op en dus van parcours

Nr.	Wat was je functie als motor-verkeersregelaar (MVR)?	Hoe vaak heb je deelgenomen als motoragent?	Was je taak duidelijk voorafgaande aan de wedstrijd?	Heb je onverwachte momenten meegemaakt waarop je onvoldoende was voorbereid?	Heb je risicovolle situaties met betrekking tot de verkeersveiligheid meegemaakt?
					af. Meerijdende auto op Epenerbaan, waarschijnlijk van parkeerplaats rest. Buitenlust gekomen of uit onbeveiligde zijstraat Belletterweg gekomen, begeleid (meegetrokken door middel van 'drukke armgebaren' en gemaand sneller te gaan rijden) tot volgende kruising en kunnen afleiden rechtsaf Epenerbaan op waar koers linksaf de Zevenwegenweg opging. Diverse keren (5 a 10) fietsers (meerijdend en tegenliggers) en voetgangers aangesproken en gevraagd te stoppen in de berm. Enkele keren overstekende voetgangers, alleen op ze getoeterd en/of grootlicht gegeven.

Volta Classic – reacties politiemotoren

Nr.	Wat was je functie als motoragent?	Hoe vaak heb je deelgenomen als motoragent?	Was je taak duidelijk voorafgaande aan de wedstrijd?	Heb je onverwachte momenten meegemaakt waarop je onvoldoende was voorbereid?	Heb je risicovolle situaties met betrekking tot de verkeersveiligheid meegemaakt?
1	Molenrijder	In totaal een 20 tal wielervedstrijden	Ja	Nee, er gebeuren altijd onverwachte zaken, maar daar kunnen we met het team snel op reageren. Blijft een team spelletje	Risicovolle situaties hebben zich niet voorgedaan
2	Volger	Voor mij het 17e seizoen	Ja	Neen	Tijdens elke koers moet je uiterst alert zijn op verkeer. In mijn rol als volger komt dit vaker voor.
3	Molenrijder	20 keer	Mijn taak was duidelijk en hier heb ik mij op kunnen voorbereiden, zowel solo als in teamverband.	Wij hebben de wielerronde goed voorbereid en goed nagedacht over eventuele, onverwachte situaties. Tijdens de oefenmomenten hebben we dit aangestipt en benoemd. Tijdens de koers zijn we deze situaties niet tegengekomen. Indien dit wel aan de orde kwam, dan waren we er op voorbereid.	Nee. Het was een veilige koers
4	Motorrijder bij commandanten auto	Al 30 jaar tig koersen (geen idee hoeveel, wel heel veel !)	Ja, we hadden tenslotte een duidelijke briefing voorafgaande aan het verkennen en nogmaals (om de puntjes op de i te zetten) voorafgaande aan de wedstrijd zelf.	Nee. Ik hou in principe altijd rekening met onverwachte situaties, ik ben er in principe altijd op bedacht en dus ook op voorbereid en neem aldus meteen maatregelen.	Nee. In principe is alles veilig verlopen, mede door de goede inzet van onze burger motards.
5	politiecommandant	Niet, maar meer dan 20 maal politiecommandant	Jazeker	Neen	Tegemoetkomende auto vanaf Camerig, die op tijd aan de kant werd gezet door een Motorverkeersregelaar uit de molen.
6	Motorrijder voor het peloton	Stuk of 15 keer	Ja, die is altijd duidelijk.	Je verwacht het onverwachte. Er kwam toch nog een auto tegen de richting in, richting het peloton gereden. Dat is vervelend, maar als ervaren politieman (35 jaar) op te lossen.	Bovenstaande was wel risicovol. Voor peloton, voor de jury, voor mij en de bestuurster.

Nr.	Wat was je functie als motoragent?	Hoe vaak heb je deelgenomen als motoragent?	Was je taak duidelijk voorafgaande aan de wedstrijd?	Heb je onverwachte momenten meegemaakt waarop je onvoldoende was voorbereid?	Heb je risicovolle situaties met betrekking tot de verkeersveiligheid meegemaakt?
7	Molenrijder	Ongeveer 20 keer, eendaagse en meerdaagse wielerrondes door heel Nederland.	Ja, deze was zeer duidelijk.	Nee, geen onverwachte zaken die vooraf voorkomen hadden kunnen worden.	Nee, de verkeersveiligheid is vanuit mijn oogpunt niet in gevaar gebracht.
8	Koprijder	50	Mijn taak was volkomen duidelijk. Er was een duidelijke briefing.	Er waren geen situaties waarop ik niet was voorbereid	Ik heb geen risicovolle situaties mbt de verkeersveiligheid meegemaakt.
9	Molenrijder	Aan plm 30 wielerrondes in de afgelopen 12 jaar, in de eenheden Rotterdam en Limburg.	Ja, volledig. Zowel door de briefing als door het gezamenlijk voorverkennen en oefenen.	Nee. Wel veel onverwachte situaties doordat weggebruikers zich altijd anders gedragen, maar ik voelde me daar goed op voorbereid. Een onverwachte situatie die regelmatig voorkomt is dat weggebruikers nadat ze een stopteken hebben gekregen van een politiemotorrijder en even niemand meer zien toch weer gaan rijden. Daarbij hielp de inzet van de tweede molen van motards, die statisch onze posities overnamen waardoor wij weer verder vooruit konden werken zonder dat er een gat ontstond.	Niet anders dan dat weggebruikers soms onvoorspelbaar reageren, maar dat hebben we steeds goed kunnen oplossen in de molen, meestal nog voor de tweede molen van de motards ons afloste. Wat als molenrijder erg helpt in het oplossen van risicovolle situaties is de wetenschap dat er nog een tweede molen met motards achter je zit en je dus een extra buffer hebt om een situatie op te lossen of zonodig te laten beveiligen als hij niet direct opgelost kan worden.

Alfa Bier Limburg Trofee – reacties motorverkeersregelaars

Nr.	Wat was je functie als motor-verkeersregelaar (MVR)?	Hoe vaak heb je deelgenomen als MVR?	Was je taak duidelijk voorafgaande aan de wedstrijd?	Heb je onverwachte momenten meegemaakt waarop je onvoldoende was voorbereid?	Heb je risicovolle situaties met betrekking tot de verkeersveiligheid meegemaakt?
1	Mike 30, MVR 30 bij het geluid (geluidswagen)	Een 40-tal in diverse klassen variërend van Elite tot Nieuwelingen	Ja uitgebreid gebriefd. In bezit van SMS handboek Beveliging Wielervedstrijden.	Nee	Nee
2	Molenaarjder	Meer dan 50 keer	Ja, s'morgens al een briefing op het politiebureau en voor de wedstrijd nogmaals de taak besproken met de molenbaas.	Nee, het was ook een rustig verkeersbeeld tijdens de wedstrijd.	Nee.
3	Buffer	200 wedstrijden	Ja, voor elke wedstrijd houden we bij SMS een briefing. Daarnaast is er nog een briefing met politie eenheid als we de wedstrijd samen begeleiden	Nee	Ja, een toerfietser negeerde de aanwijzing van de verkeer regelaars op een vast punt. Hierdoor reed de fietser tegen mijn collega Buffer rijder aan.
4	Molenaarjder	Circa 100	Ja	Nee	Nee
5	Buffer	Meer dan 50 keer	Ja mijn taak was duidelijk	Nee ervaren geen situatie waar ik niet op was voorbereid.	Ja, ik ben betrokken geweest bij een ongeval met een wielertoerist op het kruispunt Heirweg, Cruisboomweg. De fietser negeerde de aanwijzing van de verkeersregelaars en stak het afgesloten parkoers over, waarbij hij mij flank aanreed. Hierdoor kwam ik tenval.
6	Motorrijder voor het peloton	45 keer	Ja, volledig duidelijk, schriftelijk taakomschrijving ontvangen, tijdens briefing op politiebureau taken benoemd en voor aanvang van de wedstrijd met de politieagent die bij ons reed doorgesproken	Neen	Neen

Alfa Bier Limburg Troffee – reacties politiemotoren

Nr.	Wat was je functie als motoragent?	Hoe vaak heb je deelgenomen als motoragent?	Was je taak duidelijk voorafgaande aan de wedstrijd?	Heb je onverwachte momenten meegemaakt waarop je onvoldoende was voorbereid?	Heb je risicovolle situaties met betrekking tot de verkeersveiligheid meegemaakt?
1	Motorrijder voor het peloton	50 keer	Ja	Neen	Altijd alert zijn op tegemoet komend verkeer, Dit is altijd onverwacht en komt regelmatig voor.
2	Anders, namelijk: libero – functie. In 1e instantie als motorrijder bij comm.auto, daarna echter “ogen en oren” voor de commandant	Sinds 1990 motorrijder en sindsdien veelvuldig ieder jaar	Ja, taak was duidelijk	Nee	Nee
3	Volger	Sedert begin Motorpool, geschat 15 jaar. Gemiddels 3 a 4 koersen per jaar dus bij benadering 50 stuks.	Ja	Nee	Nee
4	Sluitrijder	Dit was voor mij de primeur.	Mijn taak was mij duidelijk. Omdat het voor mij de 1e keer was ben je natuurlijk soms wel even zoekende naar de meest goede positie. Voor de wedstrijd heb ik afspraken gemaakt met de bestuurder van de bezemwagen. Deze afspraken zijn netjes aangehouden door beide partijen.	Ik zou niet zeggen onvoldoende voorbereid maar je ziet wel dat sommige verkeersdeelnemers snel willen gaan rijden waardoor er mogelijk onveilige situaties kunnen ontstaan.	Bij de afrit A2 werd door een verkeersregelaar te snel of onduidelijk de weg vrijgegeven. Hierdoor begon een voertuig te rijden. Het voertuig reed tussen de bezemwagen en mij door. Dit is natuurlijk niet de bedoeling en kan leiden tot een verkeersonveilige situatie. Ik heb dit gecorrigeerd. Vraag is of weggebruikers zich ook laten corrigeren door motards.
5	Molenrijder	10 keer	Alles was duidelijk, bekende rol voor mij	Nee	Nee

Nr.	Wat was je functie als motoragent?	Hoe vaak heb je deelgenomen als motoragent?	Was je taak duidelijk voorafgaande aan de wedstrijd?	Heb je onverwachte momenten meegemaakt waarop je onvoldoende was voorbereid?	Heb je risicovolle situaties met betrekking tot de verkeersveiligheid meegemaakt?
6	Koprijder	6	-	-	-
7	Molenrijder	-	Ja	Nee	Nee
8	Molenrijder	Meer dan 20 keer	Ja, die was duidelijk.	Nee. Tijdens de neutralisatie werd een politie collega op de motor onwel en dit is meteen goed opgepakt door de commandant en de koersleiding.	Nee
9	Commandant politie (geen motoragent)	n.v.t.	Ja helemaal	Er gebeurden 2 redelijk onverwachte situatie. Waarin ervaring en improvisatievermogen een grote rol spelen. 1: onwelwording collega motorrijder zeer kort voor de start. Binnen seconden moeten voorkomen dat de wedstrijd van start gaat. Dit gedaan via de mobilofonische verbinding met de jury. Daarna via dezelfde lijn medische hulp gevraagd van het meerijsende medische team van de Sportdokters. 2: Aanrijding tussen motorrijder en burgerfietser, die parcours oprijdt. Wedstrijd is niet onderbroken moeten worden. Plaats ongeval kon omreden worden. Lokale politie ter plaatse laten komen alsook ambulance. Tot die tijd de Mike 5 de plaats laten beveiligen.	Zie onder 4, 2

Bijlage 4 – Videobeelden (lucht en land opnames)

Beelden Ronde van Midden Brabant

Opvallende videobeelden Ronde van Midden Brabant:

- G0010274: fietser in eerste sec. in tegengestelde richting
- G0010277: statische verkeersregelaar op verkeerde locatie bij T-kruising
- G0010277/78: mvr neemt auto over van politiemotorrijder
- G0010278: politiemotards (molenrijder) houdt auto tegen
- G0010279: mvr houdt verkeer in zijstraat tegen (Hoge Dijk t.h.v. eetcafe Trefpunt)
- G0050289: mvr die fietser stopt
- G0060291/22: overzicht koers
- G0070298: motards houden auto tegen
- G0090270: mvr houdt auto uit zijstraat tegen
- G0090271: mvr houdt auto in tegengestelde richting op weg tegen

Over Antea Group

Antea Group is het thuis van 1700 trotse ingenieurs en adviseurs. Samen bouwen wij elke dag aan een veilige, gezonde en toekomstbestendige leefomgeving. Je vindt bij ons de allerbeste vakspecialisten van Nederland, maar ook innovatieve oplossingen op het gebied van data, sensing en IT. Hiermee dragen wij bij aan de ontwikkeling van infra, woonwijken of waterwerken. Maar ook aan vraagstukken rondom klimaatadaptatie, energietransitie en de vervangingsopgave. Van onderzoek tot ontwerp, van realisatie tot beheer: voor elke opgave brengen wij de juiste kennis aan tafel. Wij denken kritisch mee en altijd vanuit de mindset om samen voor het beste resultaat te gaan. Op deze manier anticiperen wij op de vragen van vandaag en de oplossingen voor morgen. Al 70 jaar.

Contactgegevens

Beneluxweg 125
4904 SJ Oosterhout
Postbus 40
4900 AA Oosterhout

Copyright ©

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.

De informatie die in dit rapport is opgenomen is uitsluitend bestemd voor geadresseerde(n) en kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Gebruik van deze informatie, door anderen dan de geadresseerde(n) en gebruik door hen die niet gerechtigd zijn van deze informatie kennis te nemen, is niet toegestaan. De informatie is uitsluitend bestemd om te worden gebruikt door de geadresseerde, voor het doel waarvoor dit rapport is vervaardigd. Indien u niet de geadresseerde bent of niet gerechtigd bent tot kennisneming, is openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden niet toegestaan, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group en wordt u verzocht de gegevens te verwijderen en direct een melding te maken bij security@antegroup.nl. Derden, zij die niet geadresseerd zijn, kunnen geen rechten aan dit rapport ontleen, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group.

www.anteagroup.nl